

The Exit Point Podcast interviews your Host

Cloudbase Mayhem Podcast 229 — Exit Point Podcast

Published	2024-09-24
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/229-the-exit-point-podcast-interviews-your-host/
Duration	01:51:33
Speakers	Exit Point Podcast, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0229-the-exit-point-podcast-interviews-your-host.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	15 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	24
Show notes	24
Transcript	24
Deutsch	47
Show notes	47
Transcript	47

English

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

Show notes

Gavin McClurg, an accomplished extreme sports athlete and Patagonia ambassador, discusses his experiences with risk, flow, and mentorship in extreme sports on the Exit Point Podcast. He covers his history in ski racing, close calls in kayaking, and confidence-building from sailing around the world, emphasizing his expertise in paragliding.

The post #229, The Exit Point Podcast interviews your Host first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. Quite a different one for you today. This was actually a show I recorded with the Exit Point podcast guys, Laurent and Matt, over in Europe and here in the States. They have a fantastic podcast that I've really gotten into lately with a really good name, Exit Point, about base and innovations in base and wingsuit base jumping and risk and everything that goes along with that sport. And they've both gotten too recently into paragliding and Laurent follows my show and the book and reached out and said, hey, we'd love to have you on the show. And they asked a lot of really good, sometimes pretty tough questions, which I really enjoyed.

[00:00:59] And we had a fantastic conversation. This one's a little bit longer. It's about an hour and 45 minutes, but everything very relevant to flying, to free flight and risk. And what I've learned over the years, we take a rabbit hole deep dive on my past, which many of you know from various stories in this show, but just had a really good time with these guys. They asked a lot of thoughtful questions and had some great perspectives. And. Originally, I just thought I would release it on Exit Point and let people go find it there. And then I thought, that's just a really good show for the mayhem as well. So we're going to do kind of a co-release. We'll release it at about the same time and you'll find all the links to their show in the show notes and some recommendations there.

[00:01:48] And yeah, I hope you enjoy it. I had a lot of fun with these guys. Cheers.

[00:02:02] **Exit Point Podcast:** See you down there. Yeah, my brother. Have fun. See you at the last one. I can't get it. All right. I'm just going to kind of push from here, I think. All right, brother. See you down there. Three, two, one. See ya.

[00:02:19] Hello, friends. You're listening to Exit Point, a podcast about the advancement of base jumping and the exploration of its culture. Join us for valuable insights and gripping stories from the world's most extreme athletes.

[00:02:40] So, Gavin, welcome to Exit Point.

[00:02:43] **Gavin McClurg:** It's good to be here. We've been looking forward to this.

[00:02:47] **Exit Point Podcast:** So I consider paragliding like the old. I'm a regular cousin of base jumping, and I wanted to bring you on because, for one, I've gotten a ton out of your podcast and your books, and not just for my own paragliding, but also the knowledge that comes behind listening to these top-level pilots about mindset, risk management, and so on. And so I thought it would be a really great opportunity to introduce our audience to you and your podcast and then get into some of these overlapping subjects that. You know, that really transition really well between the two sports.

[00:03:23] **Gavin McClurg:** Yeah, it's kind of all the same. It's all the same stuff, isn't it? You know, we're participating in sports that have risk and, you know, that the end result is, you know, the education and the learning is the same stuff. You're dealing with the same things.

[00:03:39] **Exit Point Podcast:** Absolutely. So before we get too deep into it, tell us a little bit about yourself.

[00:03:45] **Gavin McClurg:** Yeah. So my name's Gavin, and I guess I would call myself. I'm an adventurer before anything else. I grew up out in Tahoe. I grew up ski racing and got really seriously into it and had a very brief run on the U.S. team in my late teens and then destroyed my knees out in a downhill in Aspen and tried to come back and kind of get ready for the. My goal was the Olympics in Norway. In ninety four and came back the next year and destroyed my left one again. And the doctor said, yeah, I can put you back together. You can keep doing this.

[00:04:31] But unless we get some technology that I don't know about, you're not going to be walking when you're 30. And that was the first time. I mean, I was in my teens. You're invincible, right? You just don't listen to this stuff. But that really hit me. I thought, wow, it seems like you'd want to walk when you're 30. So I went. I went out to school and went out to Boulder and just transferred in to see you and immediately got really into climbing and then not too long after that, got really into kayaking and started doing really pretty serious stuff. My paddle partner back in the day was a young kid named Tao Berman, who went on to be a big Red Bull paddler and did a lot of the Twitch films. And the first Twitch film was actually he and I and this guy, Brett.

[00:05:19] We were down in Mexico. We were doing a bunch of first descents down there and we're just shooting footage with I don't even remember what we had. And he was doing these drops that were just mind blowing, dangerous, gnarly. And then the guy who was making the Twitch films needed some footage. Some of that footage ended up in Twitch, the first one. And Tao went on to big bad things with kayaking for a while. And I nearly died on that trip. And. It's a long story, but it was it. I truly actually died in the river running a big drop and and should have not come up. It was a miracle that I did. And that changed things in a big way for me with with paddling.

[00:06:08] And I still consider myself a paddler, but I just it really shifted what I was able to do and have fun doing it. And so. Not too long after that few years, I guess, but not too long after that, I set off to sail around the world and that became a business because I was broke. I didn't have money to sail around the world. So eventually that this wasn't really early on, but eventually we started operating kite surfing expeditions and it was the financial model was really timeshare. And we ran the first boat. It was a monohull for about eight years. And sold that boat in Thailand after the first search navigation and then developed this timeshare concept that was, you know, we we surf and dive.

[00:07:01] We did all the stuff, but it was it was the clients were really kite surfers. And that was pretty early on in kite surfing. This was 2005, 2006. So it was just becoming a thing. And so our timing was was really fortuitous. And and yeah, I lived at sea. Ended up. Living at sea for 15 years, almost 15 years. Did a couple of circumnavigations. That was my life. I didn't come home for Christmas for 10 years. I mean, I was buried in this and the good and the bad. You know, it's not all my ties and sunsets out there. You know, it's a ton of work. It definitely put a lot of gray hair on my head or actually maybe no hair on my head. If I took my hat off, you'd see that. But yeah, that was really my life for most of the 2000s into the early kind of 2011.

[00:07:50] 2012, but about midway through that, it's a whole nother story. But I started dating a gal who grew up in Alaska, actually Alaska and Saudi Arabia. But she she was a paraglider kind of self-taught, which isn't really much. That's not a great thing. But she and her brother, her brother also lives in Alaska. He's a bush pilot. He can do anything. He's just the most capable person I've ever met. So, you know, they taught themselves how to paraglide. She taught me how to paraglide. When we were down in New Zealand on the first boat and I became just an instant addict. And so but we were running this boat and you can't paraglide very well from a boat. So whenever we would get a break, which wasn't often, but we'd get, you know, a little bit of time here or there.

[00:08:38] I'd go to beer and the Himalayas and paraglide and I'd go to the Alps and paraglide. And I just would do it as much as I could whenever I could. And so when the boat kind of wrapped up in its. Actually still going, I sold the business during COVID, but I in 2011, I stepped down from being the captain. My first mate took over and I took over kind of the back end, boring stuff, the marketing and the members and the sales and all that. I wasn't running the boat anymore, but that was for a couple of reasons. One, I was burned out. I was done being on the ocean. And then two, I really wanted to paraglide and I wanted to see what this thing was all about. I mean, in the beginning, I didn't even understand that you could go places paragliding. I thought you just launched. You know, you could just get off a mountain and landed at the, at the parking lot and went home.

[00:09:23] And then as I learned that you can really cover some serious ground, I got really into it. I started getting pretty fascinated with this race called the Red Bull X-Alps. This is a very long answer to your question. I'm sorry. I'm rambling here, but yeah, I got into, I started watching the X-Alps when we were actually on the boat, the second boat up in Scotland in 2011. The, the, the race happens every two years. It's called the hardest adventure race on earth. It's just maddeningly crazy hard. And you race across the Alps under your own power. You, you're either, you either paraglide or walk or run. You carry all your stuff. You used to just have as much time as you needed to get to the end.

[00:10:08] And then whoever got to the end first, they'd leave it open for 48 hours and that'd be the end of the race. And, uh, but very, I think it's got an 11 % finish rate. And as an organization, they decided. They just can't have a race go potentially that long. I mean, I think the first one lasted 18 days or something, and it used to always start near Red Bull headquarters in Salzburg and, and down in Monaco. And you'd kind of run the spine of the Alps, go around the north side of Mont Blanc and all the way down the Maritimes down to the, uh, the Med. And so that was the race I did in 2015 and 2017 and 2019. So I've done it four times. And then in 2021. They changed it and now it's kind of an out and back race, we call it in paragliding.

[00:10:54] So it starts now, it starts at Kitzbühel, you know, the site of the famous downhill, and it goes out around Mont Blanc and it comes all the way back and lands in Zellensee or ends in Zellensee, Austria. So it starts and ends in Austria, usually goes across five to seven countries. It's a 1200 kilometer race. You have a support team and they can water you and feed you and strategize you and, you know, keep you on your feet.

[00:11:22] And, uh, and it's just nuts and it's, it's a wild race. So really a decade of my later life, cause I didn't get into that until my early forties, uh, was, was dedicated to this race. And, uh, in the 2015 race, which was my first one, I was the first American to ever make it. Like I said, it's got an 11 % finish rate. Not many people make it to the end. Uh, but. In 2015, I did. And that was the first year they changed it to just, you just had 12 days to get there. Uh, you know, regardless of when the first person got in and there's a Swiss guy named Chrigel Maurer, who's, you know, the Kelly Slater of paragliding. He's, he wins everything. Uh, he's now won it eight times in a row.

[00:12:09] His first year was 2009. And so in 2015, he won, he got there in, in eight days, uh, which was pretty fast. And I got there a little. Less than 48 hours later. So by the old rules, I still would have made it, but it was, uh, that was pretty exciting. So I made it in 2015 and thought I was hot shit and then I'd make it every year. And I had, I never made it again. That was the only time I ever made it, but, uh, but that was a fun, really fun decade. Uh, the race is just incredible. It puts you in the most amazing places in the Alps. And of course it's very intense, very hard physically, but you also, you have these flights. Some. Some of them just little sledders. We call them when you just launch and land a few minutes, you know, in the mornings before things have gotten thermic and stuff, but you'd have these amazing flights in really beautiful areas that you just normally wouldn't, if you're going over there to paraglide, because you're picking the best days and, and you're trying to go big all the time.

[00:13:08] And, you know, when the weather's bad in the race, you gotta keep moving. You gotta still keep doing it. And there's always times in the race where the weather's pretty bad. So, um, yeah. And now I'm back in Idaho. And living here, I've been living here since 2011 and, and I have been running comps, both world cup type stuff, and also hike and fly races, kind of like the X-Alps, but smaller here in the, in the States and trying to get that whole thing going here on this side of the pond. And, and I still race a ton paragliding. I just got done with a world cup out in Turkey and yeah, still love flying. So this one's, this one's kept my attention longer than all the rest. Hmm.

[00:13:48] **Exit Point Podcast:** Can I ask you? A question about skiing back at the beginning of this whole thing, because holy crap, man, that is a really interesting road that you've taken since then. And I'm wondering how much of that do you think you'd have gotten to if you had stuck with skiing and not gotten injured?

[00:14:05] **Gavin McClurg:** Yeah, it's a good one. Isn't it, Matt? I mean, I, I'm so thankful for that injury. Of course, at the time it was just devastating and my life was over, you know, that was, that's all I knew was ski racing and the U S team and the Olympics and the whole thing. And I mean, I still had quite a ways to go. I had just barely made it, you know, I was pretty new into the whole, I mean, new into the kind of high level ski racing. And so I was devastated. It actually happened January 15th, 91. That was the day that Gulf war broke out. So it was a day of course I'll never forget because of that. But yeah, it just, you know, that injury allowed me to see, it just took the blinders off in a sense with the

rest of life. I, I, I had never thought about. Going to school.

[00:14:50] I had never thought about anything except racing. And so it allowed me to just go, Whoa, there's all this other stuff out there. And I think, you know, the training and the coaching and growing up, uh, in that kind of intense bubble in a sense did play out well for future endeavors. But, you know, thank God I got hurt really. Cause I think, uh, I, I, I, I still, you know, all those 15 years on the boat, I never touched skis. I never saw snow. And of all the things that I pursue these days, I mean, backcountry skiing still blows away paragliding. I mean, I'm a, I'm a paraglider. That's my job. That's my profession. But you know, backcountry skiing to me is just the most beautiful thing we can do in the outdoors.

[00:15:42] Uh, so I'm so thankful I have that background and I learned how to ski when I was a kid. And, uh, but. Yeah, it's a great question because thank God I got hurt because it did allow all these other things, which are, you know,

[00:15:56] **Exit Point Podcast:** wonderful. I gotta ask you trashed your knees younger. How are they doing now?

[00:16:02] **Gavin McClurg:** Another great question. I mean, you've taken

[00:16:04] **Exit Point Podcast:** them out and back all over the

[00:16:06] **Gavin McClurg:** Alps many times. I mean. This'll blow your mind. Uh, this'll blow your mind. My, I've had nine knee surgeries, three full reconstructions, uh, and the rest of the other six were cleanups. Yeah. You know, but I got to the point kind of early thirties where walking off a curb was dangerous. You know, that things would lock up and meniscus, I have no cartilage in either knee. And then, you know, if you understand the Red Bull X-Alps, you go how in the war, and I was never an endurance athlete, I was a ski racer, you know, the longest thing would be, I was a downhill or I was a speed guy, but you know, a long race would be a minute 45 and a very intense minute 45. But I had never. I'd never been a runner. I I'm a trail runner basically because I couldn't, I mean, I can't play basketball.

[00:16:55] My knees are still, my knees are stable, but they've got no cartilage in them. And so when I started watching the Red Bull X-Alps, A, it was just, how are these people going so far? I mean, I didn't understand that you could use a paraglider to travel that far, uh, just using thermals, but, but also just, there's no way I could do this. Okay. I was on my knees and the timing was crazy, but about the same time, a couple of years before the 2015 race, I became really good friends with a, with a guy named Ben Abruzzo and he's down in Albuquerque. Uh, he was also a pilot, but his, his dad, he comes from a big family of skiers. They own the Santa Fe ski area down in, in New Mexico.

[00:17:42] And his, his dad's big skier, his dad's dad was a big skier. And, uh, and they invited me up. To Canada to go heli skiing. This is I think 2013 and, you know, so Ben, my buddy, uh, just a few years younger than I am, but a professional trainer and a professional uphill athlete trainer. So he owned a CrossFit gym for a long time, but, but his, his jam is, is getting people, you know, doing the MTM MB and stuff that they do big uphill races, which is basically what the X-Alps is other than the flying, you know, you, you, you go uphill and you, you, you pound it out on a ton of pavement too, but it's, it's, uh, you're doing typically kind of one and a half to two marathons a day, but you're doing it with all your gear. So you've got to build a different kind of body, you know, because you're carrying a pack, which is not the same as just jogging.

[00:18:32] Uh, you know, it's, it's metric tons over the, over the course of the race. And so he trained people to do that and he saw me ski and he saw my fascination with, he didn't even know what the race was. I should have shown him all these clips and he got started getting really excited. Yeah. And, uh, and I said, yeah, but I've got these bad knees, man. I mean, I can, but there's no way I can walk 10 K on pavement and you've got to do hundreds of kilometers in that and say, I can't, there's no way. And he said, man, I've seen you ski. We can train all that pain out of you. We can, you know, we just got, we got to get you in the gym and we've got to get you doing mobility and, you know, a bunch of Kelly star at stuff, you know, the supple leopard guy and, uh, you know, bands and balls. And, and, but mostly weights, you know, we got to get you in the gym.

[00:19:20] And I had been in the gym my whole life with back in my previous life, ski racing. So I knew how to lift, but that hadn't really been a part of my go-to for years. And we just built the blocks starting at ground level. And I mean, literally, I think the first time I went out for a 5k walk, I barely made it. And I just, I called him up almost in tears and just, this was almost a year before the race. We're just getting into the training because it takes about a year, a pretty

intense training to get ready for it. And so, and he said, don't worry, trust in the process. You'll be fine. And, you know, by April I was doing 60 K on the roads with the pack, you know, I'd walk through rivers first to train my feet for the, you know, so they wouldn't blister because the Alps, you know, here I live in the desert, it's really dry over there.

[00:20:09] It's really wet. We knew blisters were going to be an issue and they were, my feet just fell apart in the race. That's a different thing. But, but yeah, he just trained. Yeah. He trained and knock on wood. So that was 2014 going into the 2015 race. I haven't had an ounce, I have no pain in my knees and I'd had pain my whole life. Just miserable pain too. Just always something I was thinking about and I just don't even think about it anymore. So he saved my knees and there, I don't know what's in there these days. I mean, again, cause I don't think cartilage really grows back, but you know, so far no arthritis. No pain, you know, very, very strong joints. That was basically it was training my muscles to take the punishment instead of the joints.

[00:20:57] **Exit Point Podcast:** Can you speak a little bit to the feeling of loss that, you know, we all get a sense of when our bodies change so dramatically like that and what your mentality was to really get back into shape and you know, not just assume or, you know, kind of resign yourself to being in pain for a while. Oh God,

[00:21:18] **Gavin McClurg:** it's just, I mean, I'm like, I'm tingling right now and thinking back to it because it was, what a gift, right? It was just such an amazing gift. I mean, to have pain and really just lack of mobility for 20 years. I mean, you know, I could surf, I could free dive, I could do a lot of things. It wasn't like I was a, you know, immobile or handicapped really in any way, but, but I just couldn't. I could use my legs for 20 something years like I wanted to, and to suddenly be able to not only use my legs like I wanted to, but to use them in a way that I'd never fathomed was possible. I mean, when you're, when you take those 10 months of training and then you put it into this 12 day of the most experience, the most intense experience you've ever imagined, it's mind blowing.

[00:22:13] You're just, you're going from 5 30 in the morning till 10 30 at night. Every day for 12 days, except I actually, I got top three in the prologue that, that you're the prologue is kind of like a tour de France prologue type of thing where they do it. It's a marketing event. Basically you do a little mini race three days before the main race and I placed third in that. So the top three in the prologue got a second night pass so that every, every race you have a night pass where you can go all night. Well, I got two of them. Great. Right. So I, I could go all night twice in the race. So, you know, there's, there's a couple of times in the race where you just go. So 24 hours, you don't, you don't stop. And so it's anyway, it's incredibly intense and you, you start at the end, you add up all the, all the meters and feet and miles.

[00:23:01] I mean, in all four of the races, they all ended up in, in terms of total output, pretty similar, even though the weather was very, very different in all four, but no, it was between 16 and 20 marathons. You know, for the 12 days, I climbed the height of Everest four to five times, you know, so 32,000 feet, four to five times during the 12 days with a pack and you, you just start going, no, that's my local hill here. Baldy, that's 3,000 feet. So that's climbing that thing five to six times a day. And it's just even when, even when I was training, you're going, I can't do it. There's no, there's no way. I mean, but you get you, you train hard and then you do this race.

[00:23:47] It's a labor. and you're like, my body is doing this. This is incredible. And like I said, I'm not, I'm five foot eight. I'm built like a gym rat. You know, everybody else in that race, they look like marathon runners. They're tall and lanky and skinny. And they're built for endurance. I, when I train for endurance, I just keep putting on muscle. I don't fit the, I don't fit the bill whatsoever. I, my Ben calls me a mutant and I am a total mutant when it, for that kind of thing. So I'm not built for this kind of race, but you get to, you start to, your body does fascinating things when you train hard. And yeah, so it was a beautiful thing. It was incredible to just be able to move into my fifties so much healthier than I'd been for most of my life.

[00:24:39] **Exit Point Podcast:** That was actually one of my questions for you was because I followed along with some of your training and the races and the ex-alps. fan you look jacked for an out for an endurance guy and so that wasn't part of your strategy as far as longevity as an uh an air sports athlete or anything it's just you look at the weights and the the weight comes on

[00:25:02] **Gavin McClurg:** yeah it does uh you know the other part of it though is you know for the if you see i have a 2021 kind of highlights reel where i hit the ground pretty hard a number of times you know we were that this whole

thing started a few years ago with creagle and this guy patrick von cannell where they were landing downwind uphill and it just wasn't something you do in paragliding you land into the wind you're like an airplane right you're supposed to land into the wind and you definitely don't land uphill that's you know that's just if you get the timing wrong there the consequence is really serious but but it allows you to put your glider in into even more places you know in a paraglider we can land in really tight spots but but with with those kind of skills you can just stick it in on the top of the peak you know that's rocky and kind of nasty and you know but again the timing's got to be really good and i trained this really hard for the 2021 race but then you're in the race and you're tired you're exactly whatever you you blow it and uh but blowing it when you're durable and really fit and you're you're kind of a wombat then you know you just you walk you walk you walk you walk you walk you walk you walk you walk you walk away from stuff that would typically break an ankle or or at least do a sprain or you know it would be a race ending injury uh and so part part of it part of all the weight training and a lot of the other guys would you know the guys that don't look at all like me they look way more like endurance guys you know their their training was much different than mine it's it's uh doing a lot of running and you know a lot of uphill um but not a lot of gym time but for me

[00:26:44] because my because my knees and because i'm older you know i'm now 52 but i was racing these things you know my late 40s and going up against guys that are in their 20s uh i just needed the strength training for the duration of the event i i needed to be durable i needed to be resilient and that's what ben really determined for me that was that was necessary i i'm just very very weird when I train like that, I pack on muscle, even though I was also doing a ton of endurance, you know, just a lot of road miles and a lot of going uphill and a lot of, you know, heart rate stuff in that kind of high one twenties, you know, just aerobic training for hours and hours and hours and hours.

[00:27:30] So you wouldn't think you'd be putting on muscle mass, but that's just how my body's built.

[00:27:36] **Exit Point Podcast:** Can you speak a little bit to the advantages of being fit for people that aren't doing these extreme races? I mean, in our culture, coming from skydiving and going into base, I think that fitness is not really paid attention to at all. I mean, it's, it's really rare to see somebody even stretch before they go skydiving or base jumping. And certainly like it's rare to see people that are training their bodies for any of this stuff. So if you're not doing like these, world-class races can you give us a little bit of insight into the advantages of being fit when it comes to the flying world? I

[00:28:16] **Gavin McClurg:** can give it to you exactly. Cause I'm going through the opposite end of that right now. You know, the last two years I dedicated to building this house and building a house, you stay fit in other ways, you know, on your own ladders all the time and you're carrying heavy tools and that kind of thing. But I've lost a ton of that kind of aerobic base and conditioning and, uh, endurance. And I just, you, it's also a habit, right? You build the habit of training and those 10 years were in, in many ways, the, the most fulfilling years of my life, not just because of the race, but because you feel good when you move.

[00:29:01] And, you know, Will Gadd did this great film a bunch of years ago called move and he's just dead on, you know, you, everything works. Right. You sleep better, you think better, you solve problems better. You're, you're just more adept at everything, relationships, self-care, self-love, uh, everything. And so I, and I haven't had it like I had for a long time, you know, the last couple of years, cause I've been buried in this house project and I noticed a huge difference just in everything. And so I, and I haven't had it the biggest one, just being way too lenient on myself for, I'll do it tomorrow.

[00:29:47] You know, the procrastination has become the biggest evil because I'll, I'll go tomorrow. Whereas it used to just be, you're getting it done. And I, I highly recommend having a trainer. This was the big shift for me. And it brought me kind of back to my ski racing days. I hadn't had a coach. I hadn't had somebody that I was accountable to since those ski racing days. And, when I got into racing and to your point, it doesn't have to be the X-Alps. It could just be life, but people are one of two things. Typically in my experience, you're either, you either overdo it or underdo it. Most people underdo it, but you know, more serious athletes can often overtrain and, you know, we get strong and we, we get more powerful when we rest, you know, we've got to recover.

[00:30:39] And so, you know, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, over-training is, is actually more of an evil than under-training in many instances. And so having someone you're accountable to, whether it's just, you're

going to do your first 5k or you're skydiving and just like paragliding, you know, when we, when we go fly world cups, you're driven up the hill, you launch off the mountain, you fly a task, you land somewhere, you pack your bag and you get picked up. There's very little physical aspect of, of paragliding what's called race to goal. So at the highest level. So same kind of thing is jumping out of an airplane or really even base where you're, you know, it's a, it's a pretty quick flight. There's not a ton of physicality to it. You know, you're, you're, you can get away with not training a lot.

[00:31:28] But I think we're leaving out what it does for your brain. And, you know, these sports require a lot of consumption, you know, a lot of calories with our minds. But, you know, that was actually when we ran the figures on the Red Bull X-Alps, your brain's burning more than your body. If you can believe that it's unbelievable because there's just so many decisions, thousands made every day. And so, I mean, I think if we bring that back to whatever activity we're doing, whether that be, you know, something very simple and basic, I think that having someone you're accountable to that can,

[00:32:11] you're just, you're going to do the work if you've got somebody that you're accountable to, but you're also going to do less than you think needs to be done. That's, that was always a big surprise for me is, you know, we'd have these real weekly grinds. We did everything in four week segments. So the first week would be the easiest and harder and harder and harder. Then we'd have a deload week. And I was always surprised with how much rest there was and how much dedication there was to sleep and chilling out and recovering. And so, if you do it on your own and you have somebody that can guide you, man, that month, that's, that's worth gold. It's, I really think that that's part of the process that most people skip. I don't want to pay for that. My, my wife's a trainer. And so, you know, I see what she's able to do and to offload that I think is a good thing.

[00:33:03] **Exit Point Podcast:** Yeah. Those deload weeks can be one of the most difficult aspects of training, just as far as being diligent and, and, uh, getting back to the back to, uh, recovery.

[00:33:12] **Gavin McClurg:** Yeah, it absolutely is. And you just, you need it both mentally and physically, don't you? You really do.

[00:33:19] **Exit Point Podcast:** I wonder if we could piggyback on Matt's question there in terms of decision-making because being fit in the mountains, uh, plays a big part in base jumping and the decision-making that you make when you get to the top of the hill. And that's for sure something that plays into paragliding, especially in the, uh, in an event like Red Bull X-Alps, the decision-making of, to fly or not in certain conditions.

[00:33:45] How do you see fitness playing into your ability to make decisions?

[00:33:50] **Gavin McClurg:** Good question. I haven't thought about it directly like that. I think that being fit and training makes you confident. It just, it, it puts the, the endorphins and hormones and all the things that make you feel good. It becomes part of your daily being. It becomes part of who you are and performing at a really high level, uh, in whatever sport there is, you know, I'm a, I've become a football nut, which is really weird to me. But in the last few years, I just, I'm so amazed with the athleticism of what these guys are doing on the field. And

[00:34:34] confidence is a huge chunk of that. What percentage? I have no idea, but I think that when we're standing, we're, we're, we're, we're, we're, we're, we're, we're, we're, we're, we're standing on a launch or an exit or doing our, doing our jam, whatever it is, if there's a nagging doubt, probably should walk down. And, and I think that when you're strong and you're physical and you're confident and you're feeling good, then when things are ripe and they're not recreational anymore and things are dicey and, you know, you're definitely taking a step into your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, your, some really serious risk. You know, you want to be, you want to know you've got it.

[00:35:20] And part of that comes from being physically prepared and ready, you know, knowing you've got the durability, knowing you've got the resilience, knowing you've got the moves, you've trained this, you know, these are wins or Lee conditions, or, you know, these are, these are conditions that normally I go, yeah, I don't need to do this. I don't need to do this. I don't need to do this. I don't need this today. I'm going to walk down, but I'm in a race and I've trained for it. And I've trained for conditions that are worse than these and I'm feeling good. I'm feeling confident and I'm going to go. And you know, that there's a, there's a frame of mind that one of the reasons I got so addicted to the race

landing in zero. Um, and I think that we really need to step back and go, I mean, those, those are the kinds of things where you that up and you're in the hospital and go,

[00:41:29] what did I do? Why did I do that? What the hell? I mean, all my buddies ran downwind and hitchhiked or got an Uber or walked and they're fine. You know, you're a long time hurt and a longer time dead. And we've all done it. I've done it. You know, we've all done it. But I think that, you know, I think you should have some kind of rules that you play by. I like rules when it comes to that. And I said, in some things like the X-Alps, the rules go out the window and they shouldn't. And we're all going one of these days, something bad's going to happen. And it is, you know, it is, it's inevitable. But, you know, I think if we play by some rules, then, you know, and we've got to celebrate walking down.

[00:42:19] We've got to change the culture when it comes to that type of stuff. And, you know, and it's not cool to fly in a quartering, you know, and downwind. And, you know, that's just, man, you're walking a razor thin wire anyway. And so if we celebrate that, and, you know, and I'm a living example of this, because for a long time, I couldn't walk down. I literally could not walk down. I just didn't have the knees to go down. And so my whole thing was, I'm flying, no matter what, I'm flying down, because I can't. And, you know, thankfully, I built a body that could. I still don't like going down. But, you know, I really had to work very hard at changing my attitude that, well, that'd be pretty stupid, instead of taking an hour and a half to walk down slowly, because I suck at it, and my knees hurt, or be in a hospital for six months.

[00:43:19] **Exit Point Podcast:** I wonder if you could walk us through that mindset, because if I might have the years wrong, but your last Red Bull X-Alps, everybody was flying in horrendous conditions.

[00:43:30] And, you know, we were all, you know, all the spectators were sort of holding their breaths, you know, thinking maybe something bad was going to happen. There was a couple of tree landings, and some close calls. And how did it work out for you? I mean, you kind of alluded to it before, saying you were in flow state, and you just kind of pushed it out of your mind. But as a father, as somebody who has a lot of respect for the sport, how did you differentiate between risky and just plain out dangerous? I mean, was there a line that you drew for yourself? Did that line become squiggly? Yeah. Take us back to those moments, and where your mindset was at.

[00:44:08] **Gavin McClurg:** Yeah. I had a bunch in that race. Thankfully, a lot of them were on film, so we could put them together and just remind me of how stupid I was a bunch of times. Most of the stuff in the film was pretty benign. I think, you know, you talked about one time I was flying really low in just a sea of trees, and, you know, I'd blown the move, you know, three moves before that, and ended up in a place where really the only place I could land on was a road, but it was pretty busy. And it was surrounded by power lines. And then trees. And luckily, as I was getting lower, going, you know, trees are usually pretty safe for us. You know, we got to hang our wing on in a certain way, but you don't really want to do it in the race because then you're hanging from a tree and you could damage your wing.

[00:44:55] And so I'm trying to get to the ground and not get hurt. And, you know, there were some littler trees in one area that was not a meadow by any means, and I had to do some pretty kind of radical maneuvers before. So I could kind of squeak it in, and I kind of ended up hitting this little tree and, you know, walking away. And so part of that is, you know, being really tuned into the wing and making the right moves. And I have a very weird fear response that's, I don't think this is trained. You guys have talked to a lot of people about this kind of thing on your show. But when I, back in my kayaking days. I was kayaking with a guy up in northern Washington on this river called the Top Tide, you know, kind of a classic class five, some small waterfalls, pretty punchy run.

[00:45:51] And I got off the river and there was one of the paddlers came up and he had been doing a bunch of studies on psychology and other things in Bastyr. And I was with that kid Tao, who again went on to be this big Red Bull paddler. And. And he, he looked into my eyes and said, you know, there's, this sounds weird now, but he said, Tao and I had very similar eye characteristics. And then they ended up doing all these studies on us. And when things get really dicey for me, my heart rate plummets. And so when, when things get really scary, I get scared. Tao actually didn't experience fear, according to him. He was total mutant, but I get really scared, which I think is really good.

[00:46:38] Because fear keeps us alive. I think fear is a great thing, but, but when, when it happens, my heart rate plummets, you know, so there's, there, there can be times where it'll, it'll go up, but then it, and when, if it gets really serious, it just plummets. And I get incredibly calm and I don't, in other words, I don't do the whole kind of fight or

flight thing. I, I, my, my options widen when I get scared rather than narrow. Typically they really narrow. And you get, you just get fixated on one thing and you, and you lose the, you lose the vision to, well, I've got that exit and that exit and this plan C and this plan D and, and all this. So for some, whatever reason that happens naturally for me, thank God, because I use it a lot.

[00:47:26] Um, but I think that in the race, you know, the combination of that and the flow and the just pure love. Um, because some of it has to be, uh, there were so many times in that race, this was not on film. I'll tell you another story. Uh, after we rounded Mont Blanc, um, it, when we got up to this coal where we had to cross over on foot and then get around in the backside, you know, it was blowing 60 miles an hour. Um, and I'm going over to the Lee side. So the backside of that. And so these are. Not flyable conditions, you know, this is just not something you fly in, but as we kind of kept walking around in the Lee and we're, you know, we're skiing down on our feet on, on the snow and in the glades and we get further and further around in the lease.

[00:48:21] We're in this big bowl and to walk where I needed to go was going to take three hours. You know, it was 20 K tons of descent, tons of ascent, but it's right there. I can see it. I've got to get to this other coal just on the other side. It's a three K flight. Four K flight, just quick. I knew it was going to be nasty. I mean, I knew it was going to be just really, really, really on the edge. If it wasn't in the race, I wouldn't even consider it. It's non non-point this is not flyable. Um, and the habits is going to save three hours. I got to go. And so launched, it was instantly just banger. I mean, it's the wings just all over the place and just, you know, everything I can do to keep the wing open.

[00:49:06] And. Yeah. Yeah. I started making the move and I get around to this other coal and it was a big Fern day. So Fern is in the, in the Alps is a pressure gradient between the German Alps and the Mediterranean. It's a North Fern day. So we've got North winds and I'm going North. So I'm, I'm not, I mean, the Lee of this medial wind that's cranking from the West. That's, you know, 60 miles an hour at the top of the coal. And then I've got this North Fern that Fern, you just never know when it's going to hit you. It can, it kind of stacks up on the mountains and then it breaks. And when it breaks, it goes through these passes, which is where I'm heading. So I know I'm going to get my ass kicked when I get to this pass. Maybe, maybe not. I don't know. So far it's feeling okay. And then I go through the path. Now I'm on the North side in my mind.

[00:49:51] Okay. I don't have to be worried about Fern anymore. I'm on the windward side. Now I should be okay. And as soon as I did, there's a hundred people at the past that are, you know, hiking that day. And, and they're 300 feet below me. So I'm, I'm not very high. You know, I'm, I'm definitely something happens. I'm in reserve mode and reserved by reserve. I mean, reserve parachute. I don't have, I wouldn't have a lot of time to recover if something happens to my wing at this point. And so, but I'm pressing through the pass. It's working. It's fine. And all of a sudden, just, I just start dropping like a rock. My wing is perfectly open. I've had no collapses. Nothing's, you know, I just, I'm just dropping it 15 meters a second, you know? So at a, at a rate that would break me.

[00:50:37] I, this is way too fast going down and instantly in my head. I got, well, there's no point in throwing my reserve. Something's just throwing me out of the sky. And, and I'm looking down. I mean, this all happens in seconds and I'm looking down going, I'm going to break both my legs. Definitely gonna break both my legs. And I'm just, I'm just preparing for, I just, the old, my only move is a PLF, right? I get, I got to keep the wing open over my head. Cause that's, it's gotta be doing something. And I got a PLF. And as I'm going down, I mean, I have no steerage to the canopy. At all. I'm not, there's no forward progress. I'm just going down and, and I'm looking down. There's these patches of snow and, and dirt. And, uh, and I think, okay, please just land in the snow. Please. And I'm just trying to do steer it as best I could to just land in the snow.

[00:51:22] And, uh, and right at the last minute, it moves away from the snow. I'm going on the dirt and my mind's two broken legs. Fuck. And, and I hit the dirt and it's like 12 inches of mud. It's just the softest. It's better than the snow. And, uh, and you know, I PLF and, you know, roll into the mud and just get soaked in mud. And, and on the ground, it's blowing way more than 60 miles an hour. So I was just in this weird Lee rotor awfulness. And, uh, and it was all I could do, just hang onto the wing, not get blown off the side of the mountain. So I'm pulling the wing and just, holy shit. I'm totally okay. Not even a bruise, nothing, you know? And, and just.

[00:52:07] You know, so what can you chalk that up to? That's just pure luck, you know? And, and also a really bad decision. You know, I, I just saved myself three hours of walking and almost ended up in the hospital, you know? So there's those kinds of things that are just chalk up another nine life, man. You got lucky. So I don't, you know, you come out of the race going that happens in the race a lot. That's the weird thing. You know, I probably, if I hadn't been in the race. I probably would have hit the rocks. You know what I mean? It just, sometimes you're in the right frame of mind to handle that kind of stuff. And, and you do it and you do it repeatedly. I had so many, I could tell you stories for an hour from that, from that 21 race.

[00:52:52] I mean, there was three times I landed literally seconds before either a massive gust front or a mass. One time I landed before rain that was so heavy that 20 minutes later, it washed out the road below me and a paved road. I mean. I mean, my team couldn't even get to me because it was raining. That was when all those floods were happening in Europe. I mean, just a hundred year, thousand year floods. And I mean, I'd be having these epic flights, 70, 80 K down the road. And now it's time to land. There's lightning all around me. I mean, it just, it was time to land four hours ago. Okay. I got to put it. I really got to put it down now. And I'd land and just, and, and I, you know, but it was 30 seconds in time. I mean, if I'd been in the air. If I'd been in the air, there's no way I could have kept my wing open in that kind of rain.

[00:53:40] I would have been driven to the ground and really hurt, you know, and it was just, that's just pushing it way too far. But, you know, in the race, we all do it and we do it again and again and again and again. And somehow you mostly pull it off. But I think, you know, the, the takeaway is always for me, a, I can't get in that frame of mind at any other time. So I would never make those decisions and also be okay. You got away with that 10 times. Now you have to really fly safe for the next year and not do shit like that. And, uh, you know, stop relying on luck. Cause there's definitely luck there. Wow.

[00:54:23] **Exit Point Podcast:** Um,

[00:54:26] I want to steer this conversation a little bit towards your podcast because, um, man, it's been a massive service to your community, to our community. And personally.

[00:54:39] What has it been like for you to have all these conversations with the top pilots in the world and how has it shaped your own, uh, perspective on the sport and the way you practice it?

[00:54:49] **Gavin McClurg:** I could just say, and go Laurent, you say it because I'm sure it's exactly the same. Uh, one, I'm so grateful that somebody back in 2013, I had all this, this recording of Bill Belcourt. Uh, we were doing this film called 500 miles to nowhere. And it's a seven minute film and I had him on red cameras for an hour and everything Bill says is just amazing. And so I had all this stuff that, what do I do with this? And somebody said, well, you, you should make a podcast. What's a podcast. I mean, remember this is 2014 is a different time. And so I'll answer your question. There's, there's different pieces of it. One, I'm so grateful to, because it's paragliding mostly.

[00:55:37] I mean, it's sailplanes, it's free flights. Like you guys. We, we brush into other areas, but no one says, no, I haven't had anybody say, ah, nah, I don't want to do that because you know, it's a high risk sport. We've all been through a lot of close calls, some too close, uh, for a lot of my guests, you know, many have had accidents, uh, or been hurt. And, and so you, you get smart, you get better when we get hurt or you have close calls. You know, we, we like to make cheap mistakes, of course, but. You know, it's one of the only ways you can learn is making mistakes. And so I get to learn from all those mistakes without making them myself, hopefully. And, and hopefully so do the people who listen in the greatest reward I have from this show are the emails I get on a really regular basis.

[00:56:31] It says, Hey man, you saved my life. That is cool. And I'm sure that's exactly what you guys get. Uh, so, you know, outside. Outside of the time that it takes and, uh, the effort and the editing and all the stuff, you know, all the costs, all the things that go into it. Cause it is a lot, you know, that really keeps me going. And I, you know, instructors tell me all the time, Hey man, when I get a new student, the first thing I do, you got to listen to the cloud-based mayhem.

[00:57:04] And that makes me super happy. But it's also, I get to learn just like everybody. And I get to sit down with people who they may be, you know, the, I mostly interview the best of the best, but not always. I interview a lot of people who just come to me with a fascinating story or they're total newbies or they're, you know, they've done their first

hike and fly race or something. And they got a great story to share and man, we can learn from them just as much. And, uh, and so I just feel like I'm a crazy fortunate recipient. I just feel like I have a lot of knowledge because I, these days I find it harder. I mean, I used to be a complete bookworm when I ran the boat cause I had time and I, I don't seem to have as much time anymore.

[00:57:53] So this is my time to kind of take it in and I hope I can do it forever. Uh, you know, I remember Bruce Marks, he was my supporter in the first couple, uh, ex-alps. Unfortunately, he's no longer with us, but you know, I think right around show 70 or something, he said, man, I mean, how are you going to keep doing this? There's, you're going to run out of people and I've learned that no, we're not. There's plenty of people out there. I mean, even in a tiny niche sport, like we're in, like you're in, you know, there's a lot of people with something, something to say that's interesting, that can help, uh, that it might just be a fun story. But most, most stories are come embedded with.

[00:58:40] Something, some kind of takeaway that I think makes us better and, you know, we don't just pursue these things for the thrill, do we? And the adventure and all those kinds of things. We also pursue it because I think we recognize that it makes us better and it makes us more, more capable humans to deal with life, uh, when we're not in the moment and in the thrill, you know? And so I think that there are things that. People put in there and it might not even be right away. It might not be something you recognize then, but you know, when I went to do my book, uh, advanced paragliding, that was based on the first hundred shows and now we're something like two 30, but it was a bit brutal.

[00:59:27] You and I talked about going back and listening to my voice for a hundred shows and transcribing, you know, we didn't have AI back then to do all the magic transcribing that we do now, but it was pretty brutal, but. It was also, there were little things that I completely missed when I did it live and, and it was, and then that became the book, all those little tidbits, all those little bits of information that we all could use a little more of. And so I got as much, I got more out of it than I think the readers do because I had to do it. And that's what the podcast is as well. I, I get a lot out of this and I'm very grateful. Of course, we couldn't do this without the people who listen to us.

[01:00:12] Drone on and on, but so I'm, I'm mostly grateful to them, but I'm grateful that we, we got started. We got into kind of a cool niche space like you guys are doing. I don't have as cool a name as you guys do. I'm a little jealous of your name, but yeah, it's been an awesome journey. And I feel like in some way, I mean, we've been doing it for a little over 10 years now. I feel like it's just getting going.

[01:00:35] **Exit Point Podcast:** Have you felt like it's moved the needle in the community at all? I mean, you, you're getting these positive emails and things like that. But I'm wondering, you know, having so much knowledge available to the paragliding community, have you seen the effects of it?

[01:00:52] **Gavin McClurg:** Yes and no. You know, there are things that were things back in 2014 when I started that are still things that drive me crazy. You know, there are, you know, we don't take aviation seriously. We don't teach very well. We don't. Especially here in the States. You know, there are other places who do it a lot better. And for some reason, we can't mirror what they do. You know, so we're having the same conversations about safety and instruction and separating out schools from gear sales and stuff. That's just, man, they figured this out 20 years ago in France and Switzerland, and we're still doing it here.

[01:01:40] So there, there are things that big picture things that.

[01:01:47] I find the needle hasn't moved as much as it should, but I think in, but that's not really what the show is about. I just, I'm just talking more in terms of the big picture about the sport in general. You know, hike and fly has certainly given a whole new life to this sport. I think many people thought it was kind of heading in the same direction as hang gliding. And which is. Yeah. Yeah. Tough place. You know, COVID combined with hike and fly combined with really, really lightweight gear. You know, in the Alps, people couldn't take chairlifts for a couple of years and hike and fly just went through the roof because people still wanted the paragliding, still want to go out fun. And so that has, in a lot of ways, saved the sport and given it a lot of life.

[01:02:36] And I think we're in a really good place for a lot of things. But, you know, in some, in some ways, I still find where we are quite. Frustrating because we just, we just need to take it like they do, you know, learn how to fly a plane. It's aviation is dangerous. The ground is hard. You know, we could do it better. And so, but in the, in the big scheme of

things, you know, in terms of just personal decision-making, let me just wrap that thought up. We send people out with very little knowledge and they have their P2. We have in the States, we call it a P2. That's their kind of their beginner license. So you're no longer flying with. An instructor in your ears and in your honor, you're on your own. It's remarkable how little they knew.

[01:03:23] No. When we send them out to do that, you know, so it's kind of a miracle that they get through their first 50 hours. And, and that's, I think a shame that that's something we could fix as a community, I believe, but in terms of pilots, whether you're at. Our one or our. Our 5,000, I think there's a lot of knowledge here in this show, you know, some more than others, of course, but that can really help you navigate that with the same thing. You guys and your listeners are navigating that huge realm of not knowing what you don't know.

[01:04:09] You know, how do we learn to not hit the deck when we don't really know how to not hit the deck? You know, so there's just, again, I. I would, it'd be awesome if we could rely less on luck. And I think that that's what the, I think that's what the podcast hopefully does.

[01:04:28] **Exit Point Podcast:** It's really interesting to hear you say that about instruction. Over the last several years, I have started to tell people to get into paragliding rather than get into skydiving as their primary mode of learning how to fly, because I see paragliding as a much better education than you get in skydiving. Like, I say the same thing about skydiving, especially when it's skydiving to base, is that there are a bunch of people that have insufficient information for how dangerous the environment is. And my question is, what changes do you think we should make across the board in either our methodology or in our standards when it comes to teaching people how to fly in the United States that might put us in step with the European marketplace or might put us a little closer?

[01:05:19] To a place where people aren't woefully unprepared for the dangers that they're facing.

[01:05:25] **Gavin McClurg:** God, I wish I was more prepared with a list because I could give you a whole bunch of things. I'll try. I'll try not to. Yeah, what's with the top? Yeah, I'll try not to miss some of these. So, and I could do some comparisons. One, in France, to be an instructor, you've got to be a badass. And what I mean by a badass is you've got to be a pretty accomplished World Cup pilot. To become an instructor costs a lot of money. And a lot of instruction. So, you're a really good pilot. And you're really dedicated to this profession.

[01:06:01] We are missing all of those here in the United States. I can go call myself an instructor tomorrow. I go take a multiple choice exam that was written 20 years ago. And I'm an instructor. Same things when it comes to tandems. To become a tandem pilot here is woefully easy. It's a joke. It's a joke. In Switzerland, pretty much everybody fails their tandem exam. And that's pilots at the highest level. I mean, they take this stuff really seriously. You know, so you've got to do skills on a tandem wing that most solo pilots that have a couple thousand hours can't do. And so, just upping the bar. You know, one is, you know, there's just a lot of people that are instructing because they dig paragliding.

[01:06:48] They've been flying for a couple years and they want some free gear. You know, so that's allowing a threshold that's way too wide than what we should have, which are people who have gone through very strict, very monitored regimes so you can be a competent instructor. Then, what we have is we've coupled gear with instruction. So. You own a shop. The easiest way to make money in a shop is selling gear. This stuff's pretty expensive. You know, wings, instruments, helmets, you know, harnesses, those kind of things.

[01:07:33] So, you're automatically motivated by gear sales to get this person their rating. That should be totally decoupled. That is totally decoupled in most parts of the world. You can't have a shop and a school. This is just basic, right? Right. Right. Right. Right. Right. Motivated by the wrong thing. I got to get this guy to be a P2 as soon as I can so I can sell him this stuff. Now, that's not giving very much credit to humanity. And hopefully, most people are not doing that. But I'm just saying the incentives should align. They shouldn't disalign.

[01:08:11] Ratings should be hard to get. They're not hard to get here because we want to support our organization. We want to support our shops. We want people to become pilots because you make money from that. Again, you got to decouple that. One way you could do that is your instructor can't give you the exam. The exam is done by a regional examiner. You know, we have four or five in the country or something. They're paid from an outside entity like USHPA. So, our flying organization in the United States is United States Head Gliding Paragliding. They've been with us forever.

They're, you know, big lobbying effort. They keep sites open. They do a lot of good stuff. And what if they pay for it? They pay the regional examiner, whatever it takes, 200 bucks to give the exam. So, that regional examiner is not in bed with the school.

[01:08:58] They're not in bed with anybody to try to get this person signed off when they're not ready. You know, the instructor goes, my student is ready. Now, he failed. Back to the instructor. Fine for the instructor. The instructor is going to make more money on better education. The instructor is also going to learn what they've got to be able to do with their pilots. So, it's not just a multiple choice. It's a multiple choice exam. And, ah, we didn't really have the weather for that one. I'm going to tick you off anyway. No. You've got to do it like they do in Switzerland. You've got to go to an examiner. This examiner is not associated whatsoever with where you've got your education or you're getting your gear. They're paid independently. And they can look at this pilot and go, you suck. You need to go back to school. Or, yeah, you've got the skills.

[01:09:43] I'm going to sign you off. It's got to be at that level at every step of the way. We don't have SIV, which is, you know, situations on vols. So, that's where you go fly out over a lake or in a controlled environment and you screw up your stuff on purpose so you get better at handling your wings in a combat environment. Right? Super critical. I've done dozens and dozens of SIV trainings. Many people have never done one. Why? Because it's not required. That's crazy time. That's just insane. That's not part of our P3 or our P4 license right now. Our P4 is our advanced license. People come to me all the time. They write me an email. Hey, Gavin, I'm coming to Sun Valley. I'm a P3. And I respond in my mind, I wouldn't do this.

[01:10:28] That means nothing to me. That means it's actually worse because you're saying you're a P3 and you should know already that that means nothing.

[01:10:38] I set the national record distance here when I was only a P. I wasn't even a P3 because I hadn't put anything into those. It doesn't mean anything. It doesn't mean you've done any training. It doesn't mean you've taken a test. It doesn't mean anything. It means somebody has signed you off somewhere. And when I got my P3 and P4, I did it remotely. I asked my original instructor, hey, I've been doing all this stuff. I know you are. You're fine. I didn't have to do anything. They just gave it to me. And so how many people are getting that that hadn't done what I had been doing? I was for sure at a P3 or P4 level. Absolutely. But most people, especially if not, if they're telling me they're coming to Sun Valley and they got a P3. Again, it means nothing. It means less than nothing. And so they should mean something.

[01:11:24] These ratings should mean something. And our instructors should be awesome. And our schools and gears should be decoupled. We should have regional examiners. We should rewrite the whole entire book. We keep taking and it has been done. We've got, you know, there are there are methodologies and systems that are that are out there that are terrific. That make great pilots. And we all we need to do is cut and paste. And we've been fighting to do it for years and it still hasn't happened. So, you know, what I can say for your what you're you're right. You're going to get way better canopy skills learning how to paraglide than you are skydiving. And so that's step one.

[01:12:09] That's that's a great move. There are great schools here and there are not so great schools here and they should all be great. And so what what matters is sending people to the right place. And we all learn differently. And so, you know, it's finding the instructor that you work with. Well, you know, some people are kinetic learners. Some people are brain learners, you know, that we have to learn from people who we mesh with. And, you know, some instructors can't be all those things. And so we've got to find the right people, too. And that's different. I think that's a you know, there's there's always going to be good teachers. Right. My my my little one had the best kindergarten she's ever had. And she's struggling like crazy this year in first grade because she doesn't like her teacher. So that's just a thing.

[01:12:54] But I think we can I think we can do better.

[01:12:59] **Exit Point Podcast:** Well, I'm going to pass it off to you after I interject this one thought that's connected to the standards of instructors.

[01:13:08] And it really does put a point to what you were saying about having a separate examiner examine instructors. When I came up in skydiving. And I was getting my first instructor. Rating the course started with the course examiner saying, don't worry, everybody. You're all going to pass.

[01:13:31] Yes.

[01:13:32] **Gavin McClurg:** I think that attitude, Matt, isn't it just so wrong when you when you get into this sport? What I have people tell me all the time. They come to me in the show that I had no idea this was so dangerous. What the fuck? Yeah. Seriously. Really? Where did you learn that from? I mean, really? That's what somebody told you. I mean, that's the first thing we got to do is get over that stupidity. I mean, that's just not right. That that's how we, you know, again, and that's the coupling of the sales with the instruction. You know, how many people are going to keep doing this when you when they show up and go, hey, I'm really excited you're here. You could die doing this and you're probably going to get hurt because just about everybody does.

[01:14:20] OK, let's go to the training. Grab your stuff. I mean, OK, I get it. That's a hard way to start. But we got to start somewhere. I mean, the people have flown, you know, twenty five hours and gotten their P2 and have no idea that it's dangerous. Wow.

[01:14:37] We're missing something there.

[01:14:40] **Exit Point Podcast:** Yeah. I believe totally that we are selling a lie in the air sports world when we talk about the sport as safe. And I think it's it's not just ingrained in our culture. But it's actually literally written into the manuals of skydiving in the United States. Like if you open up the skydivers information manual page one, it will say that a safe skydive is totally possible and that the sport is only potentially dangerous, which is just completely untrue. And I've questioned a lot of people within the community about it that are responsible for those manuals in that language. And their response off the record is no. And I think that is always that, you know, well, if we said that it was dangerous from day one, then no one would do it.

[01:15:27] And like our industry would. Yeah.

[01:15:29] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, with

[01:15:33] one less minor interjection, I totally disagree with the language. I totally agree with you there. It can be safe, of course, because otherwise none of us would do it. You know, we're all doing it because we think we're going to be the one that's going to escape this. But, you know, so it can be safe. But it's not likely you're going to get. It's not. It's not likely that you're going to get through this without some kind of I mean, most people I know have broken backs. You know, that's a pretty serious injury. And so, you know, we call it the broken back club. That's that's kind of gnarly. I just think that when it comes to flying, I'm not a commercial pilot. I've never flown a cub or anything. But, you know, one of the first things they do is I understand when you're going through that is you go out and fuck it up.

[01:16:21] You go out and, you know, you stall the engine. And, you know, when you're when you're learning how to fly a helicopter, you learn how to do an auto rotation. You do all this stuff. We're the opposite of that. We're we're we're the it's all going to be fine. No, it's not. We need to start there. No, it's not. It's you know, you are going to have a collapsed low to the ground at some point in your career. You're definitely you fly. If you fly cross country, you're going to fly and you're going to get into a place where you're in the lead. You're in rotor. You're in too much wind. You're going to get in a position where you're way above your skill level. And then it's just a matter of have you done the training or are you going to get lucky? And maybe neither. And that's a bummer. And so, man, yeah, we got to start somewhere.

[01:17:07] And that seems to be a big piece that we're missing.

[01:17:11] **Exit Point Podcast:** There has been a series of tension, not incidents in base jumping. We have a Facebook group where people share their close calls and accidents. And watching these videos. And watching people try to correct their tension knots really screamed that our sport needs something like SIV. And thanks to your show, actually, listening to Fabian and Malin. I've done seven days of training with Flyeo. Good for you. What a great experience. It is awesome. And anybody listening to this that has any sort of doubt whether or not they should do it, man, it's for one, it's ridiculously fun. And two, these ideas of your break range and how much input is required to get certain maneuvers out of your airfoil is really eye-opening.

[01:18:06] In terms of releasing a tension knot or the best-case scenario of you interjecting on an incident like that is to deload the wing in a stall and then rapidly reinflate it. And we see people. And, you know. With all respect to everybody who's posted on our birds forum, it's, you know, massively helpful. There's little jerks of the wrist. You see little tiny inputs of the brake line. And what we need to see is full range of brake motion to completely stall. Feel the wind on your back as your parachute deflates. And letting it up and trying that multiple times. And you don't learn that getting your P1 or P2. You don't get that just, you know, flying, you know, coastal soaring.

[01:18:52] You don't learn that as a skydiver. And most of the time you don't learn that as a base jumper. And this is a vital skill that can save your neck. And so when you're complaining or you're venting about the fact that SIV is not required, man, I'm right there with you. SIV should be required for all base jumpers as well.

[01:19:10] **Gavin McClurg:** I mean, it's just, it just should be, yeah, it just, it must be part of your regimen. Like you said. It's wicked fun. I've never seen anybody come out of an SIV that just doesn't have a better toolkit. And having a better toolkit makes you more confident. And it allows you to open up your ability to see. And the best pilots see everything. And so, you know, the more we are able to kind of, again, open those blinders to our surroundings just makes us better pilots. And SIV is just one of those things. It's one of the easiest ways to do that because it gives you tools that will make your day a lot better if you get in a combat situation where, you know, you lose 15 meters and fly away and keep flying your 100K flight versus having to throw your reserve.

[01:20:07] That's the difference, really. And it's, in many cases, it's save your life difference. And if you fly long enough, as I have. SIV has saved my life many times. And so, you know, it's just when something happens, it's just instantly where my brain goes because I've done so much of it and so much repetition. And it's fantastically fun. God, it's so fun doing it. It's great.

[01:20:35] **Exit Point Podcast:** It's ridiculous. I'm actually going for another three days in mid-October. Awesome. Good for you. One of the things that you talk about frequently on your podcast and in your book is intermediate syndrome. And I think that this is something that carries over really well to all air sports. I'm wondering if you could talk on that a little bit.

[01:20:55] **Gavin McClurg:** Yeah. And I learned this pretty early on in my career or my flying because, you know, hopefully, you know, as we get into this, we've got mentors around us, whether that's instructors or just people on the hill that are looking after us. And because of my background and because of my background. And because of my personality, I shoved into intermediate syndrome hard and long right off the bat. And just, you know, basically it's that mindset of feeling, knowing you're better than you are.

[01:21:35] And it's a very dangerous place to be. You know, in the beginning, we're ignorant. We don't know what we don't know. And we're a little gun shy and careful and trying to take it all in because we know we're beginners. And hopefully we've recognized, we just talked about this, but hopefully we recognize that it is dangerous. It is aviation. The ground does hurt. At that point, you've already heard some of the bad stories. And so you're pretty, you know, you're leaning back. You're like, man, I got to learn this. And then you have some success and you enter, you know, you might get your first 50K flight or something or your first even 100K flight. And now you're the shit. Now you're good at this. And you've become less instructable.

[01:22:21] You've become more, your ego is driving the ship. But you're still a very, very, very novice pilot. And in my mind, depending on, you know, this is really flexible. This isn't a hard number by any means. But, you know, we're intermediates a couple thousand hours in. You know, most people never even get to that many hours. Right. You know, I think we should put a really wide span on what an intermediate means. You know, I've heard 250 to 2,000 hours. But really to me, you know, intermediate can start as early as 10 hours in. You know, for some people that are just, man, I am good.

[01:23:07] I am good. You know, I've done my SIV already. And I can fly, you know, I can thermal. And, you know, I can spot land. And, you know, I'm good at that. I'm good at this. Okay. You're intermediate. You suck. And you're definitely, you're really in this intermediate syndrome. And it can last for years and years, decades. And it can be, like I said, a couple thousand hours. It can especially be more than that if your hours are ridge soaring hours as opposed to,

you know, big XC deepness hours. You know, where you're flying in eight-meter climbs and that kind of thing. So, and it's all dependent on how much SIV and how current you are and how many hours you're getting per year. You know, you can vault yourself through intermediate syndrome into kind of expert halo.

[01:23:56] That's the final step, which is, can still be in some ways even more dangerous than intermediate syndrome. But, you know, you can vault yourself through intermediate syndrome pretty fast by, you know, if you're flying 300, you know, thermal hours a year. You're doing SIV once or twice a year. You're doing some comps. You know, you can bust through it and get really good, especially with the gear these days. You know, we've got some young guns in comps, you know, at nationals and stuff who started flying four or five years ago who are really good. You know, they're already pretty hard to beat. They're probably at the tail end of intermediate syndrome and maybe even beyond at this point. So, for everybody, it's different. But the mindset for everybody.

[01:24:41] For anybody in intermediate syndrome is the same. You think you're better than you are.

[01:24:47] And that grabs most people, doesn't it? Really.

[01:24:53] **Exit Point Podcast:** It literally kills them.

[01:24:55] **Gavin McClurg:** It literally kills them. It literally kills them. It's an extremely dangerous place to be. And knowing you're in it is the first key. And knowing that, you know, and I was lucky. Again, I had mentors who. Were willing to put their arms around me and said. You're going to kill yourself. You keep doing what you're doing. You're going to kill yourself. What? No, I'm not. What are you talking about? I'm not going to. No. I'm really good. Exactly.

[01:25:29] **Exit Point Podcast:** So, are the strategies for avoiding intermediate syndrome more for the pilot itself? Or it sounds like in that last statement, you're kind of saying that in order to avoid intermediate syndrome. We need experienced pilots to play a more active role in mentoring people that are coming up.

[01:25:49] **Gavin McClurg:** Great question. Yeah, I think it's both. I mean, I think that. Experts are people who are, you know, that have been in the sport a long time and seen it all. That's what you owe to the community. You have to serve. That's you. You have to serve that role now. That's just part of being a part of this community. And if you don't, you know. That's you're not contributing because someone's done it for you. Absolutely. We've no one gets to being really good without lots of people helping them along the way. And so that's just, you know, that's your shift now. And that's your, you know, you're checking in. We always say, you know, with the intermediates, you know, your shift, you know, how you have to contribute is you have to be a retrieve driver.

[01:26:37] You know, so we all go fly off the hill. You're going to land first because you're not very good yet. And you get in the car and you chase it. You're going to get in the car and you chase us all day. We've all done it. We've all served our time. That's how you're going to learn. And once you pick us up, we're going to regale you with stories all the way back home. And that's a great way to learn. You know, so I think, you know, at every stage, we've got different responsibilities to our community. And the intermediate, the way you phrased it there is, you know, can you skip it or can you miss it? You can't. You just can't. You know, it's just something everybody goes through. Some people longer than others. I think it's just a, it's a forced, we've got to force humility on people. And keep, I love talking about it because it's so important.

[01:27:22] And I think it's just something that it's hard to be humble. And I think we have to, we have to be when we're playing with aviation. And so you're right. It's a personal thing. And it's a community thing.

[01:27:38] **Exit Point Podcast:** We've been receiving a string of emails recently or beginners asking. How they can find mentors because for one, they're few and far between. And then also they just don't know how to go about luring the, the mentor into that mentee position. Rather than be sitting into that. But you alluded to it really well. First, like the driving. I mean, anybody that's asking that question is volunteer your car and your time to shuttle and do that kind of stuff. One. It. It helps give something that when you're asking for something. So it evens the playing field just a little bit, but also you're going to listen to those conversations at landing about how the flight went.

[01:28:23] You're going to start absorbing how the guys who are good. We're talking about things and how they felt about things. And all of those conversations in the car or rat at the landing area around the campfire are absolutely

valuable. Now, when you're talking about, you know, to somebody who's. Looking for a mentor in, in this kind of environment. Do you have any other suggestions on things that they should look for ways they should act?

[01:28:49] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, part of it is, you know, extroverts are going to be. It's easier for them to do it because they're just naturally outgoing. And I think most people that struggle with this are more introverts. They're, they're, they're more shy. They're a little more. You know, bug eyed at getting into this and going, oh my God, that's so-and-so over there. There's no way he's going to talk to me. So first off, just recognize that everyone is going to talk to you. Everyone. We, anybody that has done something in this sport has been through it and has seen it. And like I said, it's just part of the culture and no one I've ever asked to come on the show has ever said no. And that's how it is in the LZ. That's how it is on launch.

[01:29:34] You know, if you're doe eyed and new. Go up and just say hi. I'm Joe. I'm doe eyed and I'm new. And I'd sure love to, I'd sure, you know, can I take you out for a coffee or a beer? Can I have you over for dinner? Can I drive your car? You know, I've got wilderness first response training or, you know, I've, I've done these other things that make me valuable in this community. And I'd, I'd love to, you know, and man, you're, you just opened up a whiplash. You're just going to get so much information from that person. Now, if they're just getting ready to launch, they're flying. They're going for a 300 K triangle or something, then maybe not right now. But I don't, I've never met anybody in this sport who isn't really good. And, and they desire to help their, their, they want to impart their knowledge because it's taken them a long time to get it.

[01:30:27] And they know how hard it is to get it. But, you know, the, the, the overall thing is just contribute to your community and you're going to get way more back in return. And that's like you said. That's driving. We just, I just ran these two comps. I just ran a world cup and a us national. So two back to back week long comps down in Utah. And we rely 100%. We had 30 staff for both of them, 100%. They were volunteer. So we had drivers and camp coordinators and launch coordinators and, you know, retrieve coordinators. So we had the big positions and then we had all the people that were just driving and doing all this stuff. Man, there's jam sessions at night. We, you know, three meals a day. We gave chalk talks on days that weren't flyable, that we didn't task.

[01:31:13] And they're just getting to hang around with, in the case of the world cup, the best pilots in the world. They're going out and drive and retrieve and picking these people up and hearing a van full of people talk about their day. And you wouldn't believe the stories. And so, you know, that's a week of time where they were able to get months and months and months of knowledge for free. So. You know, be a part of your community. You know, out in Santa Barbara or at the point or God, every single LZ over in the Alps, you know, just go hang out and help, you know, just offer to do anything. And you'll be amazed at how fast you learn. I mean, Chrigel will talk to anybody and he's the best in the world and he's totally approachable.

[01:32:03] And he's just, he wants everybody to be better. You know, that's almost his mission. So he, cause he wants people to be able to compete with him. And so he, he tells, he doesn't hide anything. He, he, he tells everybody everything. And I've never met anybody that doesn't do that.

[01:32:22] **Exit Point Podcast:** Well, Ron, do you believe that that's the case in base jumping? Do you believe that the majority of people at the top level on the cutting edge want everybody to be better?

[01:32:34] I think it's anybody who's worth talking to is going to share their time. I think that there is a lot of trauma in our community where people have been in a mentor position, lost somebody and wall off now to potential mentees. And this is a, this is a real problem. And, you know, somebody asked me just the other day about toxic behavior amongst seasoned base jumpers. And, you know, I had to agree with them. And I recognized even some of the same behaviors that he was mentioning. And, you know, it's, it really hurts to lose somebody that you put time and effort into.

[01:33:22] And it's a friend. It becomes more than a friend because it's a personal reflection of the instruction that you've given. And when that person dies, it's, it's brutal. And that might be an element that changes things slightly. I think one of the things that I've noticed specifically between paragliding and base jumping or wingsuit base jumping in the Alps is, is that collective trauma. And, you know, that's something that we as a community need to work through and have better tools to communicate about because it's not working. There's a lot of people that are being pushed away from instruction

or asking for information. And instead of them going like, ah, I'm going to try again.

[01:34:08] They go, well, fuck those guys. They're just trying to gatekeep my fun. And they go out and do it. And, you know, we're seeing a run of accidents of people in this, not even intermediate phase, in this beginning phase, who are just not listening. Because either they've had somebody on the other end give them a bunch of gatekeeping bullshit, you know, based on the trauma that they've experienced.

[01:34:35] Or they're just not in a position to listen. You know? So it's, it's really hard to get the pulse on the entire community on what's going on. But it's convoluted and it's difficult.

[01:34:48] **Gavin McClurg:** Yeah, that's, it's interesting to hear that. And obviously different phases. I mean, I was, one of the first podcasts we did was with, was with Jeff and he, Shapiro. Jeff Shapiro. And I mean, he'd lost, he'd lost 43 friends. You know, this was right after Dean and Graham. And, you know, yeah. I mean, we, we, we don't have the trauma numbers that you do. And I, I'm, it's interesting to hear you say that because I often feel that, and I mean, it happens in our community pretty regularly. You know, not the same numbers for sure. And, and, and, you know, base is a smaller community. So percentage wise, it's, it's, it's worse. But the, when

[01:35:33] it happens, it seems that there are cases that are different than this. But it, it seems that we're, we avoid it in a, in a kind of a community sense. It's more, let's look the other way. I don't know. Maybe that's not fair. But it's, you know, trauma is something that when it's, you know, I, I lost my best friend this, this, this spring in a, in an avalanche. And, you know, when it's that personal and it's that, that is some serious trauma. And, you know, I'm still very much going through it. And so that's just hard. You know, but when it's in, when it's kind of more of a community thing, yeah,

[01:36:20] I don't know where I'm going here. It's just, it's, it's, I think communities can often just kind of brush it away and you want to, you want to keep moving. You want to keep doing your jam. You want to keep jumping. You want to keep doing your thing. And I think I'm sure avoiding is often the easier thing, maybe not the right thing, but it probably is the easier thing to do.

[01:36:43] **Exit Point Podcast:** What would you say about that? Matt?

[01:36:46] Yeah, I think there are components of us avoiding the trauma. And I think there are also components of the people at the cutting edge and base jumping, at least understanding at some level that they got lucky to be there because of how many friends they've lost over the years. And so in a sense, they're, you know, resistance or reluctance to bring people along is not just protecting themselves. Yeah. But, you know, born from an idea that they are protecting the next generation from the carnage that they experienced.

[01:37:24] It's kind of a downer topic, huh? But, you know, I want to, I want to reiterate or emphasize that base jumping and the domain that I practice mostly in is wingsuit base can be done in a sustainable fashion. And it really goes back to what you were talking about earlier. And that is to be humble. Approaching it with a humble nature. Because in reality, Matt's going to hate if I say it's safe, but it's a whole lot safer to jump off of a cliff, fly away, fly straight away from the cliff and deploy your parachute and land. There's oftentimes I'm in my car where I feel like it's a lot more danger than actually just doing that. And so every other part of that becomes this exercise in restraint, self-control.

[01:38:14] You know, understanding where you are with your training. How you're feeling that day. The personal awareness of being honest with yourself. And what are the conditions like? What can I do? What can I really do? Do I know if I know what I can do? All of those things makes it very complicated. And a lot of times, like you said, luck plays into it, whether or not you're going to survive that beginner and intermediate phase. But once you come through that, it's, yeah, it's up to us to pass on that knowledge so that people don't have to have that rough ride. Yeah. Gavin, I'm curious, since we've touched on sustainability, how long do you think you're going to be flying? Is this going to be like something that you think you're going to be doing up until you die?

[01:39:01] Or is it going to be something that you maybe, you know, leave off in the next decade or so? Good

[01:39:07] **Gavin McClurg:** question. I will do it as long as I can do it well. And what I mean by that is, you know, what I see getting a little scary, I guess I'll do it as long as, it depends on how long it takes. As long as I live is the answer to your question. And by that, I mean, not that I expect to kill myself paragliding, but I, you know, I think at

some point, you know, you're going to have hard landings. And at some point you just become a little too fragile to do that in a sustainable way. And then, you know, breaking a hip or breaking an ankle when you're 85 is way more serious than it is, you know, at my age now. And so I will, the answer is I will do it as long as I can do it well. I like to be good at things. You know, I'm having, I'm competing better than I ever have in terms of kind of the race to goal type stuff, you know, not X-Alps anymore.

[01:39:59] But, you know, as long as I can do it well, and like Lauren said, in a sustainable fashion, I absolutely, I've been doing this a long time now. I've been flying for 20 years. And I totally think you can do it in a sustainable fashion with the right training and prep and mindset and all those kinds of things. And so as long as I can keep that going. I'll keep flying. As long as it's, as long as it's fun. You know, I have gone through, I asked this question a lot with people on the show who have flown for a long time. You know, how do you keep the passion? How do you, how do you keep enjoying this? Because for many, many people, me included, at certain times in my career, it becomes a X contest deal. X contest is our database.

[01:40:44] So, you know, for flying cross country, we upload our flight to X contest. And there's a yearly thing. And there's the longest flight. And it becomes numbers. It becomes data. It becomes a point of glory. It becomes a point of bragging. And it's no longer why we fell in love with the sport originally, which was just, oh, my God, I'm a bird. You know, your first flight off the hill where you go five minutes tops is just, your mind is blown. And then you get better. And 10K doesn't mean anything. And 50K doesn't mean anything. And 150K doesn't mean anything. And you're stomping on your helmet when you land because you didn't go 250, you know. And so pretty quickly we start losing perspective.

[01:41:31] And I think it's hard to come back to the correct perspective. That takes a lot of mental gymnastics that I think many of us don't have. And so, you know, there were, there were times, there have been times where I've gone paragliding. It's my job, you know, because I need to get better. I need to train. I need to, you know, I just need to do it. But I'm not doing it because I just love paragliding. And so that, there have been times where I've gone, whoa, whoa, whoa, whoa, this is too dangerous to do something when that's the attitude. What's going on here, dude? And rein it back. What's happening? Maybe you need a break. Maybe you need to go find the joy in ridge soaring. Maybe you need to just go do some ground handling and fall in love with your wing again.

[01:42:17] You know, maybe just, you just step away. Have you done that? Yeah. I haven't really stepped away. I've been, you know, mostly, for the most part, been able to maintain my love of it. You know, there's always been some new aspect of it, whether it's acro or whether it's race to goal or whether it's hike and fly that's just kept me in it. But there have definitely been times where I've been in the air and going, yep, not having any fun. And those have been thankfully few and far between. But, you know, usually it's in the spring where it's kind of rowdy and the edges are sharp and I don't have the currency. I haven't been flying a lot in the winter. I'm coming off my getting out of ski season and I go for a flight.

[01:43:03] Jesus Christ, this is scary. And I'm not really having much fun. And, you know, but thankfully it's always come back pretty quick. You know, I get a little bit more currency and I enjoy it again. And I like it again. But, I mean, to specifically answer your question, I've never really gone through a down point. You know, not severe in any kind of way. You know, one of my mentors lives across the street from me, Nate Scales. He's been doing it twice as long as I have. And he did the X-Hops back in 2007. And he just, every once in a while, he'll just, I quit. I'm done. And we all go, oh, okay. See you in 18 months, you know. And he does. And he quits. He sells all the shit. And he's not going to paraglide ever, ever, ever again. And then 18 months later, he gets the old gear and he's all fired up and he's ready to go.

[01:43:50] And he's totally stoked and he's really good. And, like, it's, you know, he hasn't skipped a day. And so, you know, there's those kind of people, too. And I celebrate that. That's fine. But, yeah. Let me ask you

[01:44:02] **Exit Point Podcast:** this. You've done some of the most extreme flying, you know, in the world. What if I were to propose that we go and, like, ridge or, you know, soar some dunes in Southern California? You know. Do you still find that that would be enjoyable for you? Yes.

[01:44:18] **Gavin McClurg:** Because I'm doing it with you guys. Right? So, or, you know, as long as there's mystery and emotion and stoke, I don't care where I'm doing it. You know, just being around that, that's, there you go. You hit the head on the, you know. That's the answer is, you know, you're feeling a little humdrum and down on the whole thing. Just go be around people. Because there's people out there that are stoked. I mean, all these people I just worked with this last week. You know. All the volunteers down in Utah. You know. They're at the very beginning of this whole thing. And just being around that energy and watching them just go, just eat every word I was saying. A hum-num like salad. You know. It was, you know, that's so awesome. And punching them off the hill in the morning before these comps would start so they could fly down.

[01:45:06] And then they'd tell you about their flight. Which in my mind, you know, not that exciting. But in their mind, it was really thrilling. And I'm on board with them. 100%. It's so neat to be around that kind of energy. And so, yeah. That's an easy way to get it back.

[01:45:21] **Exit Point Podcast:** Isn't that the truth? I've been fortunate enough to do some filming for the world's only wingsuit tandem operation. And being there, right in the face, flying with people who have never even skydived before. And they're strapped to a wingsuiter. The stoke is so high. And, yeah. It's infectious. Yeah, it is. It's terrific. It kind of reminds us of, man, this is really something we're so lucky to do.

[01:45:49] **Gavin McClurg:** And, you know, I've never done any instructing. I've never done any tandems. I have tandem kit. I take my family and friends and stuff. But I've never done any commercial tandems. I've never done any guiding. I've never wanted to make paragliding my job in that sense. I mean, it is my job in terms of sponsorship and racing and podcasts and stuff. But I've never made that part of it. But I'm actually really considering quite seriously. This will be the first time I've said this publicly. But doing some guiding in the Alps because I know the Alps really well. I've done all those races, all the training. I've flown there a ton. And the Alps can kind of be a big move for someone's first trip over to the Alps because it's overwhelming. They're huge. And so I've been thinking about doing that because just to be around that kind of stoke. I mean, I could show people places in the Alps where you're top landing and going into a hut and having a coffee or, you know, staying in a refugio and the Dolomites.

[01:46:41] And, you know, I could show. I could show them an experience that would be absolutely mind-blowing. And, you know, these are all places I know like the back of my hand. And, you know, I think that would be a great way to just shoot a whole bunch of adrenaline in my veins and get all ramped up on this, you know, if I ever needed it. So I'm thinking about doing that. Probably not this next summer, but maybe in summer's future. But I think that, you know, it's also, again, it's back to the obligation. I think it's part of what we've got to do is, you know, coddle. The people who are new and getting into it and that have all that stoke because in a lot of ways we get more out of it than they do.

[01:47:20] **Exit Point Podcast:** Well, Gavin, I think this is a wonderful place to end it. Before we go, can you plug your podcast and your book because they're both fantastic resources?

[01:47:29] **Gavin McClurg:** Yeah. And I think that we'll put this out whenever you guys go live with this one. We'll go live on the Mayhem too. But yeah, the podcast is, I think this will be fun for our listeners. And you guys are awesome. Love it. And a great show. The podcast is Cloud Based Mayhem. The website's cloudbasedmayhem.com. And you'll see right there on the homepage, you'll see the book and all the other stuff we sell. We sell a lot of Patagonia stuff because I've been with them for longer than I've been flying actually. So, but yeah, that was a treat. You guys are awesome. I appreciate it. I hate you for having a better name than I do, but keep it going. Well, we could

[01:48:06] **Exit Point Podcast:** easily do this for hours and hours. You're absolutely fantastic guests. Thanks for agreeing to do this.

[01:48:11] **Gavin McClurg:** It was a real pleasure. And an honor. Thanks guys. I appreciate it.

[01:48:19] **Exit Point Podcast:** We hope you enjoyed this episode. If you have any thoughts about what you've just heard, please don't hesitate to hit us up. A big shout out to Mark Stockwell, our sound mixer and co-producer. We love you, man. If you'd like to learn more about the podcast, please visit exitpointpodcast.com. See you on the next one. If

[01:48:55] **Gavin McClurg:** you find the Cloud Based Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your podcasts. That goes a long ways. It helps spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course, you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal or you can set up a subscription service that charges you. For each show that comes out, we put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:49:41] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently. But for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just authentic conversations. These are our opinions. But our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](http://cloudbasemayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material.

[01:50:29] A little video cast that we do. And extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that will be lifetime. And hopefully you'll be in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought Cloud Based Mayhem merchandise, t-shirts, etc. You should be all set up. You should have an account. And you should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Gavin McClurg, athlète de sports extrêmes accompli et ambassadeur de Patagonia, discute de ses expériences avec le risque, le flow et le mentorat dans les sports extrêmes sur le Exit Point Podcast. Il aborde son parcours en course de ski, ses moments critiques en kayak et le renforcement de la confiance en soi lors de son tour du monde en voilier, tout en mettant l'accent sur son expertise en parapente.

Le post #229, The Exit Point Podcast interviews your Host est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. C'est un épisode assez différent pour vous aujourd'hui. C'est en fait un podcast que j'ai enregistré avec les gars du podcast Exit Point, Laurent et Matt, en Europe et ici aux États-Unis. Ils ont un super podcast dans lequel je me suis vraiment plongé ces derniers temps, avec un très bon nom, Exit Point, sur le base jumping, les innovations dans le base jumping et le wingsuit, le risque et tout ce qui va avec ce sport. Ils se sont tous les deux mis au parapente récemment et Laurent suit mon podcast et mon livre, il m'a contacté et m'a dit : « Hé, on adorait t'avoir dans l'émission ». Ils ont posé beaucoup de très bonnes questions, parfois assez difficiles, que j'ai vraiment appréciées.

[00:00:59] Et on a eu une conversation fantastique. Celle-ci est un peu plus longue, environ une heure et 45 minutes, mais tout est très pertinent sur le vol, le vol libre et le risque. Et ce que j'ai appris au fil des années, on explore en profondeur mon passé, que beaucoup d'entre vous connaissent déjà grâce à diverses histoires dans cette émission, mais j'ai vraiment passé un bon moment avec ces gars. Ils ont posé beaucoup de questions pertinentes et ont apporté de superbes perspectives. Au départ, je pensais simplement la publier sur Exit Point et laisser les gens aller la chercher là-bas. Et puis je me suis dit que c'était aussi une excellente émission pour le Mayhem. Alors, on va faire une sorte de sortie conjointe. On la publiera à peu près en même temps et vous trouverez tous les liens vers leur émission dans les notes de l'épisode, avec quelques recommandations.

[00:01:48] Et oui, j'espère que vous apprécierez. Je me suis bien amusé avec ces gars. Santé.

[00:02:02] **Exit Point Podcast:** On se voit en bas. Ouais, mon frère. Amuse-toi bien. On se voit au dernier. Je n'y arrive pas. Allez. Je vais juste pousser d'ici, je pense. Allez, frère. On se voit en bas. Trois, deux, un. Salut.

[00:02:19] Bonjour à tous. Vous écoutez Exit Point, un podcast sur l'évolution du base jump et l'exploration de sa culture. Rejoignez-nous pour des analyses précieuses et des récits captivants des athlètes les plus extrêmes au monde.

[00:02:40] Alors, Gavin, bienvenue sur Exit Point.

[00:02:43] **Gavin McClurg:** C'est un plaisir d'être ici. On attendait ce moment avec impatience.

[00:02:47] **Exit Point Podcast:** Alors, je considère le parapente comme un cousin proche du base jumping, et je voulais vous inviter parce que, d'abord, j'ai énormément tiré profit de votre podcast et de vos livres, pas seulement pour ma propre pratique du parapente, mais aussi pour les connaissances que l'on acquiert en écoutant ces pilotes de haut niveau parler de mentalité, de gestion des risques, et ainsi de suite. Je me suis donc dit que ce serait une excellente opportunité de présenter notre audience à vous et à votre podcast, puis d'aborder certains de ces sujets communs qui, vous savez, font une très bonne transition entre les deux sports.

[00:03:23] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est un peu la même chose. C'est la même chose, non ? On participe à des sports qui comportent des risques et, au final, l'éducation et l'apprentissage, c'est la même chose. On fait face aux mêmes problématiques.

[00:03:39] **Exit Point Podcast:** Absolument. Alors, avant d'aller plus loin, parlez-nous un peu de vous.

[00:03:45] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, je m'appelle Gavin, et je dirais que je suis avant tout un aventurier. J'ai grandi à Tahoe. J'ai fait de la course en ski alpin et je m'y suis vraiment investi, j'ai même fait une très courte période dans l'équipe américaine à la fin de mon adolescence, avant de me bousiller les genoux lors d'une descente à Aspen. J'ai essayé de revenir pour me préparer pour... Mon objectif, c'étaient les JO en Norvège en 94, et je suis revenu l'année d'après et je me suis encore bousillé le genou gauche. Et le médecin m'a dit : « Ouais, je peux vous réparer. Vous pourrez continuer à faire ça. »

[00:04:31] Mais à moins qu'on n'invente une technologie dont je ne suis pas au courant, tu ne marcheras pas à 30 ans. Et c'était la première fois. Je veux dire, j'étais adolescent. On se croit invincible, non ? On n'écoute pas ce genre de choses. Mais ça m'a vraiment fait réfléchir. Je me suis dit : « Waouh, on dirait que tu aimerais bien marcher à 30 ans. » Alors j'y suis allé. Je suis allé à l'école à Boulder, je me suis inscrit pour te voir et je me suis immédiatement mis à l'escalade, puis peu après, je me suis passionné pour le kayak et j'ai commencé à faire des trucs vraiment sérieux. Mon partenaire de pagaie à l'époque était un jeune gars nommé Tao Berman, qui est devenu un grand kayakiste Red Bull et qui a fait beaucoup de films Twitch. Le premier film Twitch, c'était en fait lui, moi et ce gars, Brett.

[00:05:19] On était au Mexique. On faisait plein de premières descentes là-bas et on filmait avec, je ne sais même plus avec quoi. Et il faisait des sauts tout simplement hallucinants, dangereux, extrêmes. Et puis le gars qui faisait les films Twitch avait besoin de séquences. Une partie de ces images a fini dans le premier Twitch. Et Tao a ensuite fait de grandes choses en kayak pendant un moment. Et j'ai failli mourir pendant ce voyage. C'est une longue histoire, mais c'était ça. Je suis vraiment mort dans la rivière en enchaînant un gros saut et je n'aurais pas dû remonter. C'était un miracle que je m'en sois sorti. Et ça a beaucoup changé les choses pour moi avec le paddle.

[00:06:08] Et je me considère toujours comme un payeur, mais ça a vraiment changé ce que j'étais capable de faire et le plaisir que j'y prenais. Et donc, pas bien longtemps après, je dirais quelques années, je suis parti faire le tour du monde à la voile et c'est devenu une entreprise parce que j'étais fauché. Je n'avais pas d'argent pour faire le tour du monde. Alors, ce n'était pas vraiment au début, mais on a fini par organiser des expéditions de kitesurf et le modèle financier était basé sur le temps partagé. On a géré le premier bateau, un monocoque pendant environ huit ans. On a vendu ce bateau en Thaïlande après la première navigation et on a ensuite développé ce concept de temps partagé où, vous savez, on fait du surf et de la plongée.

[00:07:01] On a fait tout, mais les clients étaient vraiment des kitesurfeurs. Et c'était assez tôt dans l'histoire du kitesurf. On était en 2005, 2006. Ça commençait juste à décoller. Donc notre timing était vraiment chanceux. Et oui, j'ai vécu en mer. J'ai fini par vivre en mer pendant 15 ans, presque 15 ans. J'ai fait quelques tour du monde. C'était ma vie. Je ne suis pas rentré pour Noël pendant 10 ans. Je veux dire, j'étais plongé dedans, avec le bon et le mauvais. Vous savez, ce n'est pas que des couchers de soleil et des paysages magnifiques là-bas. C'est une tonne de travail. Ça m'a clairement fait pousser pas mal de cheveux gris, ou en fait, peut-être pas de cheveux du tout. Si je enlevais mon chapeau, vous le verriez. Mais oui, ça a vraiment été ma vie pendant la majeure partie des années 2000 jusqu'au début de 2011.

[00:07:50] En 2012, mais à peu près à la moitié de cette année-là, c'est une autre histoire. Mais j'ai commencé à fréquenter une fille qui a grandi en Alaska, en fait en Alaska et en Arabie saoudite. Elle était pratiquante de parapente, un peu autodidacte, ce qui n'est pas vraiment quelque chose de bien, ce n'est pas génial. Mais elle et son frère, son frère vit aussi en Alaska. C'est un pilote de bush. Il peut tout faire. C'est juste la personne la plus compétente que j'aie jamais rencontrée. Alors, vous savez, ils ont appris à faire du parapente par eux-mêmes. Elle m'a appris à faire du parapente. Quand on était en Nouvelle-Zélande sur le premier bateau, je suis devenu instantanément accro. Mais on gérait ce bateau et on ne peut pas très bien faire de parapente depuis un bateau. Donc dès qu'on avait une pause, ce qui n'arrivait pas souvent, mais on avait, vous savez, un peu de temps ici ou là.

[00:08:38] J'allais dans le Béarn et dans l'Himalaya faire du parapente, et j'allais dans les Alpes faire du parapente. Je le faisais autant que je pouvais, dès que je le pouvais. Alors quand l'activité du bateau s'est un peu terminée... en fait, elle continue encore, mais j'ai vendu l'entreprise pendant le COVID, mais en 2011, j'ai démissionné de mon poste de capitaine. Mon premier officier a pris la relève et j'ai repris la partie administrative, les trucs ennuyeux, le marketing, les membres, les ventes et tout ça. Je ne dirigeais plus le bateau, mais c'était pour deux raisons. Premièrement, j'étais épuisé. J'en avais fini avec l'océan. Et deuxièmement, je voulais vraiment faire du parapente et voir en quoi il s'agissait. Je veux

dire, au début, je ne comprenais même pas qu'on pouvait aller loin en parapente. Je pensais qu'on décollait juste, tu sais, qu'on pouvait juste partir d'une montagne et atterrir sur le parking pour rentrer chez soi.

[00:09:23] Et quand j'ai appris qu'on pouvait vraiment parcourir de longues distances, je me suis passionné. J'ai commencé à être vraiment fasciné par cette course appelée le Red Bull X-Alps. C'est une réponse très longue à votre question, je suis désolé, je m'égare un peu, mais oui, je me suis mis à regarder le X-Alps quand on était sur le bateau, le deuxième bateau en Écosse en 2011. La course a lieu tous les deux ans. On l'appelle la course d'aventure la plus difficile au monde. C'est d'une difficulté complètement démentielle. Vous traversez les Alpes par vos propres moyens. Soit vous faites du parapente, soit vous marchez ou vous courez. Vous portez tout votre matériel. Avant, vous aviez autant de temps qu'il vous fallait pour atteindre la fin.

[00:10:08] Et celui qui arrivait le premier au bout, ils laissaient la course ouverte pendant 48 heures et c'était la fin. Et, euh, mais c'est très, je pense qu'il y a un taux de réussite de 11 %. En tant qu'organisation, ils ont décidé qu'ils ne pouvaient pas laisser une course durer potentiellement aussi longtemps. Je veux dire, je pense que la première a duré 18 jours ou quelque chose comme ça, et elle commençait toujours près du siège de Red Bull à Salzbourg et, et jusque dans le sud à Monaco. Et on suivait en quelque sorte l'épine dorsale des Alpes, on contournait le nord du Mont Blanc et on descendait tout le long des Maritimes jusqu'à la, euh, la Méditerranée. C'était donc la course que j'ai faite en 2015, 2017 et 2019. Je l'ai donc faite quatre fois. Et puis en 2021, ils l'ont changée et maintenant c'est une sorte de course aller-retour, on appelle ça en parapente.

[00:10:54] Ça commence maintenant, ça démarre à Kitzbühel, vous savez, le site de la célèbre descente à ski, et ça part autour du Mont Blanc pour revenir et atterrir à Zellensee, ou finir à Zellensee, en Autriche. Ça commence et ça finit en Autriche, et ça traverse généralement cinq à sept pays. C'est une course de 1200 kilomètres. Vous avez une équipe de soutien qui peut vous hydrater, vous nourrir, élaborer des stratégies et, vous savez, vous garder sur pied.

[00:11:22] Et c'est juste dingue, c'est une course sauvage. Donc vraiment, une décennie de ma vie plus tard, parce que je ne m'y suis mis qu'à la quarantaine, était dédiée à cette course. Et en 2015, lors de ma première participation, j'ai été le premier Américain à jamais la terminer. Comme je l'ai dit, le taux de réussite est de 11 %. Peu de gens arrivent au bout. Mais en 2015, j'y suis arrivé. Et c'était la première année qu'ils avaient changé les règles : vous aviez juste 12 jours pour arriver. Peu importe quand la première personne arrivait. Et il y a un Suisse nommé Chrigel Maurer, qui est, vous savez, le Kelly Slater du parapente. Il gagne tout. Il l'a maintenant remportée huit fois de suite.

[00:12:09] Sa première année était en 2009. Et donc en 2015, il a gagné, il est arrivé en huit jours, ce qui était assez rapide. Et je suis arrivé un peu moins de 48 heures après. Donc avec les anciennes règles, j'aurais quand même réussi, mais c'était assez excitant. Alors j'ai réussi en 2015 et je me suis dit que j'étais un crack et que je réussirais chaque année. Et je n'ai jamais réussi à nouveau. C'était la seule fois où j'ai réussi, mais c'était une décennie vraiment sympa. La course est juste incroyable. Elle vous emmène dans les endroits les plus incroyables des Alpes. Et bien sûr, c'est très intense, très dur physiquement, mais vous avez aussi ces vols. Certains ne sont que de petits "sledders", comme on les appelle quand vous décollez et atterrissez en quelques minutes, vous savez, le matin avant que les thermiques ne se mettent, mais vous avez ces vols incroyables dans des zones vraiment magnifiques où vous n'iriez normalement pas, si vous y allez pour faire du parapente, parce que vous choisissez les meilleurs jours et que vous essayez de faire du lourd tout le temps.

[00:13:08] Et, vous savez, quand la météo est mauvaise pendant la course, il faut continuer d'avancer. Il faut continuer à le faire. Et il y a toujours des moments dans la course où la météo est assez mauvaise. Alors, ouais. Et maintenant, je suis de retour dans l'Idaho. J'habite ici depuis 2011 et j'ai organisé des compétitions, des trucs de type Coupe du monde, mais aussi des courses de marche et vol, un peu comme le X-Alps, mais en plus petit ici aux États-Unis, et j'essaie de lancer tout ça ici, de ce côté de l'Atlantique. Et je fais encore énormément de course en parapente. Je viens de finir une Coupe du monde en Turquie et ouais, j'adore toujours voler. Alors celle-ci, celle-ci a retenu mon attention plus longtemps que toutes les autres. Hmm.

[00:13:48] **Exit Point Podcast:** Puis-je vous poser une question sur le ski, au début de tout ça ? Parce que purée, mec, c'est un chemin vraiment intéressant que tu as pris depuis. Et je me demande jusqu'où tu penses que tu serais allé si tu avais continué le ski sans te blesser ?

[00:14:05] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est une bonne question. Pas vrai, Matt ? Je veux dire, je suis tellement reconnaissant pour cette blessure. Évidemment, sur le coup, c'était dévastateur et ma vie était finie, tu sais, c'était tout ce que je connaissais : la compétition de ski, l'équipe américaine, les JO, tout le reste. Et je veux dire, j'avais encore pas mal de chemin à parcourir. Je venais à peine de réussir, j'étais tout nouveau dans le milieu, enfin dans la compétition de haut niveau. Alors j'étais anéanti. Ça s'est passé le 15 janvier 91. C'était le jour où la guerre du Golfe a éclaté. C'était donc un jour que je n'oublierai jamais pour cette raison. Mais ouais, cette blessure m'a permis de voir les choses autrement, ça m'a ouvert les yeux sur le reste de ma vie. Je n'avais jamais pensé à aller à l'école.

[00:14:50] Je n'avais jamais pensé à rien d'autre qu'à la compétition. Ça m'a permis de me dire : « Waouh, il y a tout ce reste là-dehors. » Et je pense que, vous savez, l'entraînement, le coaching et le fait de grandir dans cette sorte de bulle intense, en quelque sorte, ont bien servi pour mes projets futurs. Mais, vous savez, Dieu merci, je me suis vraiment blessé. Parce que je pense que, euh, je, je, je, je n'ai toujours pas, vous savez, pendant ces 15 années sur le bateau, je n'ai jamais touché de skis. Je n'ai jamais vu de neige. Et parmi toutes les choses que je fais ces jours-ci, je veux dire, le ski de randonnée écrase encore le parapente. Je veux dire, je suis un parapentiste. C'est mon métier. C'est ma profession. Mais vous savez, pour moi, le ski de randonnée est tout simplement la chose la plus magnifique que nous puissions faire en plein air.

[00:15:42] Alors, je suis tellement reconnaissant d'avoir ce passé et d'avoir appris à skier quand j'étais gamin. Et, euh, mais. Ouais, c'est une excellente question parce que Dieu merci, je me suis blessé, car ça a permis toutes ces autres choses qui sont, vous savez,

[00:15:56] **Exit Point Podcast:** C'est génial. Je dois te demander, tu t'es bousillé les genoux plus jeune. Comment ça va maintenant ?

[00:16:02] **Gavin McClurg:** Une excellente question. Je veux dire, vous avez pris

[00:16:04] **Exit Point Podcast:** les faire aller-retour partout dans les

[00:16:06] **Gavin McClurg:** les Alpes maintes et maintes fois. Je veux dire, ça va vous épater. Ça va vous épater. J'ai eu neuf chirurgies du genou, trois reconstructions complètes, et les six autres étaient des nettoyages. Ouais. Mais je suis arrivé au point, vers le début de la trentaine, où descendre d'un trottoir était dangereux. Vous savez, les choses se bloquaient et le ménisque... je n'ai plus de cartilage dans aucun des deux genoux. Et puis, si vous comprenez le Red Bull X-Alps, vous vous demandez comment ils font, et je n'ai jamais été un athlète d'endurance, j'étais un skieur de compétition, vous savez, le plus long que je faisais, c'était du slalom géant ou de la vitesse, mais vous savez, une course longue c'était une minute 45 et une minute 45 très intense. Mais je n'avais jamais... je n'avais jamais été coureur. Je suis un coureur de trail essentiellement parce que je ne pouvais pas, je veux dire, je ne peux pas jouer au basket.

[00:16:55] Mes genoux sont toujours stables, mais ils n'ont plus de cartilage. Alors quand j'ai commencé à regarder le Red Bull X-Alps, je me demandais juste : comment ces gens peuvent-ils aller si loin ? Je veux dire, je ne comprenais pas qu'on pouvait utiliser un parapente pour parcourir une telle distance, juste en utilisant des thermiques, mais aussi, il n'y a aucun moyen que je puisse faire ça. Bon, j'étais à genoux et le timing était dingue, mais à peu près à la même époque, quelques années avant la course de 2015, je suis devenu très bon ami avec un gars nommé Ben Abruzzo qui vit à Albuquerque. Il était aussi pilote, mais son père vient d'une grande famille de skieurs. Ils possèdent la station de ski de Santa Fe au Nouveau-Mexique.

[00:17:42] Et son père est un grand skieur, le père de son père aussi. Et ils m'ont invité au Canada pour faire de l'héliski. Je pense que c'était en 2013. Ben, mon pote, il a juste quelques années de moins que moi, mais c'est un entraîneur professionnel et un entraîneur d'athlètes de montagne. Il a dirigé une salle de CrossFit pendant longtemps, mais sa spécialité, c'est de préparer les gens pour le MTM MB et des courses de montagne importantes, ce qui est essentiellement ce que fait le X-Alps, à part le vol. Tu montes en montagne et tu enchaînes sur des kilomètres de bitume aussi, mais tu fais typiquement entre un marathon et demi et deux marathons par jour, mais avec tout ton équipement. Donc il faut se construire un corps différent, parce que tu portes un sac à dos, ce qui n'est pas la même chose que de juste faire du jogging.

[00:18:32] C'est des tonnes métriques sur la durée de la course. Alors, il entraînait des gens pour ça et il m'a vu skier, il a vu ma fascination pour... il ne savait même pas ce qu'était la course. J'aurais dû lui montrer toutes ces vidéos et il a commencé à être vraiment enthousiaste. Ouais. Et j'ai dit : « Ouais, mais j'ai les genoux pourris, mec. Je veux dire, je peux, mais il n'y a aucun moyen que je puisse marcher 10 km sur du bitume alors qu'il faut faire des centaines de kilomètres comme ça ». Et il a dit : « Mec, je t'ai vu skier. On peut entraîner toute cette douleur pour l'éliminer. On doit juste te mettre à la salle, te faire faire de la mobilité et, tu sais, plein de trucs de Kelly Starrett, le gars de Supple Leopard, et, tu sais, des bandes et des balles. Mais surtout des poids, on doit te mettre à la salle. »

[00:19:20] Et j'avais fait de la musculation toute ma vie dans ma précédente carrière de skieur de compétition. Donc je savais soulever des poids, mais ça ne faisait plus partie de mes habitudes depuis des années. On a construit les bases en partant de zéro. Je veux dire, littéralement, je pense que la première fois que je suis parti marcher 5 km, j'ai à peine réussi. Je l'ai appelé presque en larmes, et c'était presque un an avant la course. On commençait juste l'entraînement parce qu'il faut environ un an d'entraînement assez intense pour s'y préparer. Et il m'a dit : « Ne t'inquiète pas, fais confiance au processus. Ça va aller. » Et, tu sais, en avril, je faisais 60 km sur les routes avec le groupe. Je marchais d'abord dans des rivières pour habituer mes pieds pour qu'ils ne fassent pas d'ampoules parce que dans les Alpes, tu sais, ici je vis dans le désert, c'est vraiment sec là-bas.

[00:20:09] C'est vraiment humide. On savait que les ampoules allaient être un problème et elles l'ont été, mes pieds ont complètement lâché pendant la course. C'est autre chose. Mais oui, il m'a juste entraîné. Oui. Il m'a entraîné et, touche pas à mon bois. C'était en 2014 pour la course de 2015. Je n'ai plus la moindre douleur aux genoux alors que j'en ai eu toute ma vie. Une douleur vraiment misérable aussi. C'était toujours quelque chose qui me trottait dans la tête et maintenant je n'y pense même plus. Donc il a sauvé mes genoux et là, je ne sais pas ce qu'il y a dedans ces jours-ci. Enfin, encore une fois, parce que je ne pense pas que le cartilage repousse vraiment, mais bon, jusqu'à présent, pas d'arthrite. Pas de douleur, des articulations très, très solides. C'était essentiellement pour entraîner mes muscles à encaisser les chocs à la place des articulations.

[00:20:57] **Exit Point Podcast:** Peux-tu nous parler un peu du sentiment de perte que, tu sais, on ressent tous quand notre corps change aussi radicalement ? Et quel était ton état d'esprit pour te remettre vraiment en forme et, tu sais, ne pas simplement supposer ou, genre, te résigner à vivre avec de la douleur pendant un certain temps ? Oh mon Dieu,

[00:21:18] **Gavin McClurg:** C'est juste... je veux dire, j'en ai des frissons rien qu'en y repensant parce que c'était, quel cadeau, non ? C'était vraiment un cadeau incroyable. Je veux dire, avoir eu de la douleur et un réel manque de mobilité pendant 20 ans. Je veux dire, vous savez, je pouvais surfer, faire de l'apnée, faire plein de choses. Ce n'était pas comme si j'étais, vous savez, immobile ou handicapé d'une quelconque manière, mais, mais je ne pouvais tout simplement pas. J'ai pu utiliser mes jambes comme je voulais pendant une vingtaine d'années, et soudainement pouvoir non seulement les utiliser comme je voulais, mais les utiliser d'une manière que je n'aurais jamais imaginé possible. Je veux dire, quand vous prenez ces 10 mois d'entraînement et que vous les mettez dans ces 12 jours de l'expérience la plus incroyable, la plus intense que vous ayez jamais imaginée, c'est hallucinant.

[00:22:13] Vous enchaînez de 5h30 du matin jusqu'à 22h30. Tous les jours pendant 12 jours, sauf que j'ai fini dans le top 3 du prologue. Le prologue, c'est un peu comme le prologue du Tour de France, ils le font pour le marketing. En gros, vous faites une petite mini-course trois jours avant la course principale et j'ai fini troisième. Du coup, les trois premiers du prologue ont eu un pass pour une deuxième nuit, donc à chaque course, vous avez un pass nuit qui vous permet d'y aller toute la nuit. Eh bien, j'en ai eu deux. Super, non ? Donc, j'ai pu y aller toute la nuit deux fois pendant la course. Vous savez, il y a quelques moments dans la course où vous foncez. Donc, pendant 24 heures, vous ne vous arrêtez pas. Bref, c'est incroyablement intense et vous commencez à la fin, vous additionnez tous les mètres, pieds et miles.

[00:23:01] Je veux dire, sur les quatre courses, elles se sont toutes terminées avec un volume d'effort assez similaire, même si la météo était très, très différente pour chacune, mais non, c'était entre 16 et 20 marathons. Vous savez, sur les 12 jours, j'ai gravi l'équivalent de l'Everest quatre à cinq fois, donc 32 000 pieds, quatre à cinq fois pendant les 12 jours avec un sac à dos, et vous, vous commencez à vous dire : non, c'est ma colline locale, Baldy, ça fait 3 000 pieds. Donc, c'est comme gravir ce truc cinq à six fois par jour. Et même quand j'étais en entraînement, je me disais : je n'y arriverai pas. C'est impossible. Enfin, mais quand vous vous entraînez dur et que vous faites cette course...

[00:23:47] C'est un travail. Et tu te dis : mon corps fait ça, c'est incroyable. Et comme je l'ai dit, je mesure 1m73. Je suis bâti comme un accro à la salle de sport. Vous savez, tous les autres dans cette course ressemblent à des marathonniens. Ils sont grands, élancés et minces. Ils sont faits pour l'endurance. Moi, quand je m'entraîne pour l'endurance, je ne fais que prendre du muscle. Je ne coche aucune case. Ben m'appelle un mutant, et je suis un vrai mutant pour ce genre de chose. Donc je ne suis pas fait pour ce genre de course, mais on commence à voir que le corps fait des choses fascinantes quand on s'entraîne dur. Et oui, c'était une magnifique chose. C'était incroyable de pouvoir entrer dans la cinquantaine en étant bien plus en forme que pendant la majeure partie de ma vie.

[00:24:39] **Exit Point Podcast:** C'était d'ailleurs l'une des questions que je voulais te poser, parce que j'ai suivi une partie de ton entraînement et des courses, et les X-Alps. Tu as l'air super musclé pour un gars d'endurance, donc est-ce que ça ne faisait pas partie de ta stratégie en termes de longévité en tant qu'athlète de sports aériens ou quoi ? C'est juste que tu prends du poids et le muscle vient avec.

[00:25:02] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vrai. Mais l'autre aspect, si tu regardes, j'ai une sorte de compilation de 2021 où je me prends pas mal de coups par terre plusieurs fois. Tout ça a commencé il y a quelques années avec Creagle et ce gars, Patrick von Cannell, où ils atterrissaient en aval, en montée. Ce n'est pas quelque chose qu'on fait en parapente ; tu atterris face au vent, comme un avion, tu es censé atterrir face au vent, et tu n'atterris certainement pas en montée. Si tu te trompes de timing, les conséquences sont vraiment graves. Mais ça te permet de poser ton aile dans encore plus d'endroits. En parapente, on peut atterrir dans des endroits très serrés, mais avec ce genre de compétences, tu peux juste la poser au sommet d'un pic. C'est rocheux et assez pourri, mais encore une fois, le timing doit être vraiment bon. J'ai beaucoup entraîné ça pour la course de 2021, mais quand tu es en course, tu es fatigué, tu rates ton coup, et quand tu rates ton coup alors que tu es solide et vraiment en forme, que tu es un peu comme un wombat, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches, tu marches loin de trucs qui casseraient normalement une cheville ou qui causeraient au moins une entorse, ou qui seraient une blessure mettant fin à la course. Donc une partie de tout cet entraînement en musculation, et beaucoup d'autres gars — ceux qui ne ressemblent pas du tout à moi, qui ressemblent beaucoup plus à des gars d'endurance — leur entraînement était très différent du mien. C'était faire beaucoup de course à pied et beaucoup de montées, mais pas beaucoup de salle de sport. Mais pour moi...

[00:26:44] parce que mes genoux et parce que je suis plus vieux, vous savez, j'ai maintenant 52 ans mais je faisais ces courses dans la fin de la quarantaine, face à des gars dans la vingtaine. J'avais juste besoin de la musculation pour la durée de l'épreuve. Je devais être solide, résilient, et c'est ce que Ben a vraiment déterminé pour moi, que c'était nécessaire. Je suis très, très bizarre quand je m'entraîne comme ça, je prends du muscle, même si je faisais aussi une tonne d'endurance, vous savez, beaucoup de kilomètres sur route, beaucoup de montées et beaucoup de trucs sur la fréquence cardiaque dans les 120, vous savez, juste de l'entraînement aérobie pendant des heures et des heures et des heures et des heures.

[00:27:30] On ne pourrait pas penser que je prendrais de la masse musculaire, mais c'est juste comme ça que mon corps est fait.

[00:27:36] **Exit Point Podcast:** Peux-tu nous parler un peu des avantages d'être en forme pour les gens qui ne font pas ces courses extrêmes ? Je veux dire, dans notre culture, en venant du parachutisme et en passant au BASE, je pense qu'on ne prête pas vraiment attention à la condition physique. C'est vraiment rare de voir quelqu'un s'étirer avant de sauter en parachute ou en BASE. Et c'est certainement rare de voir des gens entraîner leur corps pour tout ça. Donc, si vous ne faites pas ces courses de classe mondiale, pouvez-vous nous donner un aperçu des avantages d'être en forme quand il s'agit du monde du vol ?

[00:28:16] **Gavin McClurg:** je peux vous le dire précisément. Parce que là, je suis à l'opposé de tout ça. Vous savez, les deux dernières années, je me suis consacré à la construction de cette maison et, construire une maison, on reste en forme d'autres manières, vous savez, vous êtes tout le temps sur vos échelles, vous portez des outils lourds et tout ça. Mais j'ai perdu énormément de cette base aérobie, de conditionnement et d'endurance. Et c'est aussi une question d'habitude, non ? On développe l'habitude de s'entraîner et ces 10 années ont été, à bien des égards, les plus épanouissantes de ma vie, pas seulement à cause de la course, mais parce qu'on se sent bien quand on bouge.

[00:29:01] Et, vous savez, Will Gadd a fait ce super film il y a quelques années qui s'appelle Move, et il a tout à fait raison, tout fonctionne. Vous dormez mieux, vous réfléchissez mieux, vous résolvez mieux les problèmes. Vous êtes juste plus habile dans tout : les relations, le soin de soi, l'amour de soi, tout. Et donc, je ne l'ai pas eu comme pendant longtemps, vous savez, ces deux dernières années, parce que j'ai été enterré par ce projet de maison, et j'ai remarqué une énorme différence dans tout. Et donc, je ne l'ai pas eu, le plus gros changement, c'est d'être bien trop indulgent avec moi-même en me disant : « je le ferai demain ».

[00:29:47] Vous savez, la procrastination est devenue le plus grand mal parce que je me dis : « je le ferai demain ». Alors qu'avant, c'était juste : « tu le fais ». Et je recommande vivement d'avoir un entraîneur. C'était le grand tournant pour moi. Ça m'a un peu ramené à mes jours de course de ski. Je n'avais pas eu de coach, je n'avais pas eu de personne à qui je devais rendre des comptes depuis ces jours de course de ski. Et quand je me suis mis à la course, et pour rebondir sur ce que vous disiez, ça n'a pas besoin d'être le X-Alps. Ça peut juste être la vie, mais les gens sont soit l'un, soit l'autre. Généralement, d'après mon expérience, soit on en fait trop, soit on n'en fait pas assez. La plupart des gens n'en font pas assez, mais les athlètes plus sérieux peuvent souvent s'entraîner trop, et vous savez, on devient plus forts et on gagne en puissance quand on se repose, on doit récupérer.

[00:30:39] Et donc, vous savez, le surentraînement est en fait plus nocif que le sous-entraînement dans bien des cas. Alors avoir quelqu'un à qui vous êtes responsable, que ce soit pour votre premier 5 km ou pour du parachutisme ou même du parapente, vous savez, quand on va aux Coupes du monde, on vous monte en haut de la colline, on décolle de la montagne, on fait une manche, on atterrit quelque part, on replie son sac et on est récupéré. Il y a très peu d'aspect physique dans ce qu'on appelle la course au but en parapente. Du moins au plus haut niveau. C'est la même chose pour le saut en avion ou même le base jump où, vous savez, c'est un vol assez rapide. Il n'y a pas énormément de physique là-dedans. Vous savez, on peut se permettre de ne pas beaucoup s'entraîner.

[00:31:28] Mais je pense qu'on oublie ce que ça fait pour le cerveau. Et, vous savez, ces sports demandent beaucoup de consommation, beaucoup de calories pour notre esprit. Mais, en fait, quand on a fait les calculs pour le Red Bull X-Alps, votre cerveau brûle plus que votre corps. Si vous pouvez le croire, c'est incroyable parce qu'il y a tellement de décisions, des milliers chaque jour. Donc, je veux dire, je pense que si on ramène ça à n'importe quelle activité que l'on fait, que ce soit quelque chose de très simple et basique, je pense qu'avoir quelqu'un à qui on est responsable et qui peut...

[00:32:11] tu vas simplement faire le travail si tu as quelqu'un à qui tu es responsable, mais tu vas aussi en faire moins que ce que tu penses être nécessaire. Ça, ça m'a toujours beaucoup surpris : on avait ces grosses semaines de labeur. On faisait tout par blocs de quatre semaines. La première semaine était la plus facile, puis ça devenait de plus en plus dur, de plus en plus dur. Ensuite, on avait une semaine de décharge. Et j'ai toujours été surpris par la quantité de repos et par le dévouement accordé au sommeil, à la détente et à la récupération. Alors, si tu le fais seul et que tu as quelqu'un pour te guider, mec, ce mois-là, ça vaut de l'or. Je pense vraiment que c'est une partie du processus que la plupart des gens sautent. Je ne veux pas payer pour ça. Ma femme est entraîneuse. Alors, je vois ce qu'elle est capable de faire et de déléguer, et je pense que c'est une bonne chose.

[00:33:03] **Exit Point Podcast:** Ouais. Ces semaines de décharge peuvent être l'un des aspects les plus difficiles de l'entraînement, surtout quand il s'agit d'être rigoureux et de, euh, de revenir à la, euh, récupération.

[00:33:12] **Gavin McClurg:** Ouais, absolument. Et il faut être prêt, tant mentalement que physiquement, non ? Vraiment.

[00:33:19] **Exit Point Podcast:** Je me demande si on peut rebondir sur la question de Matt concernant la prise de décision, parce qu'être en forme en montagne joue un rôle important dans le base jumping et dans les décisions que vous prenez une fois au sommet de la colline. Et c'est aussi quelque chose qui joue dans le parapente, surtout lors d'un événement comme le Red Bull X-Alps, pour la décision de voler ou non dans certaines conditions.

[00:33:45] Comment voyez-vous la condition physique influencer votre capacité à prendre des décisions ?

[00:33:50] **Gavin McClurg:** Bonne question. Je n'y ai jamais pensé directement comme ça. Je pense que le fait d'être en forme et de s'entraîner donne confiance en soi. Ça libère les endorphines, les hormones et tout ce qui fait du bien. Ça devient une partie de ton quotidien. Ça fait partie de qui tu es et de ta capacité à performer à un niveau très élevé, peu

importe le sport. Je suis devenu un mordu de football, ce qui est vraiment bizarre pour moi. Mais ces dernières années, je suis tellement impressionné par l'athlétisme de ces gars sur le terrain. Et

[00:34:34] La confiance en soi en représente une énorme partie. Quel pourcentage ? Je n'en ai aucune idée, mais je pense que quand on est sur un tremplin, une sortie ou qu'on fait notre saut, peu importe ce que c'est, s'il y a un doute persistant, on devrait probablement descendre. Et je pense que quand on est fort, physique, confiant et qu'on se sent bien, alors quand les conditions sont réunies et que ce n'est plus du loisir, quand c'est risqué et que tu franchis clairement une étape vers un risque vraiment sérieux, tu veux être sûr, tu veux savoir que tu en es capable.

[00:35:20] Et une partie de ça vient d'être physiquement préparé et prêt, vous savez, de savoir qu'on a la durabilité, savoir qu'on a la résilience, savoir qu'on a les mouvements, qu'on a entraîné ça, vous savez, ce sont des conditions de victoire ou de défaite, ou, vous savez, ce sont des conditions où normalement je me dis : « Ouais, j'ai pas besoin de faire ça. J'ai pas besoin de faire ça. J'ai pas besoin de ça aujourd'hui. Je vais me retirer. » Mais je suis en course et je me suis entraîné pour ça. Et je me suis entraîné pour des conditions pires que celles-ci et je me sens bien. Je me sens confiant et je vais y aller. Et vous savez, il y a un état d'esprit, et l'une des raisons pour lesquelles je suis devenu si accro à la course, que je l'ai continuée et que ça me manque vraiment maintenant, c'est cet état d'esprit dans lequel on entre.

[00:36:10] C'est 12 jours de pure magie, de pur flow. Vous savez, vous êtes dedans et il n'y a plus rien d'autre dans votre vie. Pas de factures. Pas de disputes. Il n'y a rien d'autre que l'effort, l'action, le faire. Et j'aurais volé. J'ai pu voir ça en temps réel parce que pour la dernière, la course de 2023, ils m'ont fait venir en tant que journaliste. J'étais donc dans les airs tous les jours, je filmais énormément et j'étais avec tous mes amis, je connais tous ces gars et ces filles. Et j'ai fait des vols terribles chaque jour avec les compétiteurs, mais je n'étais même pas proche de cet état d'esprit. Vous savez, quand c'était intense et risqué, ils ont eu quelques jours au milieu de la course où il y avait vraiment beaucoup de vent.

[00:36:58] Je les filmais au décollage. Je ne décollais pas. Et je n'arrêtais pas de me demander : « Mon Dieu, est-ce que tu décollerais pendant la course ? » Je n'y aurais même pas pensé. Je ne me serais même pas dit : « Waouh, c'est un peu risqué ». C'est juste qu'on entre dans un état d'esprit différent. Et c'est un endroit magnifique où se trouver. Je pense que ça peut être, évidemment, dangereux, mais vous savez, pas beaucoup de gens se blessent lors de cette course. Et je pense que c'est parce que, je veux dire, il y a eu des blessures. Il y a beaucoup de gens qui doivent abandonner à cause d'ampoules et ce genre de choses. Mais je veux dire, de vrais accidents, vous savez, contre la montagne, le genre de trucs qui mettent fin à une carrière. Il n'y en a pas eu, il y a eu quelques accidents évités de justesse, vous savez, un gars qui atterrit dans un lac, un autre qui s'est fait arracher le visage sur les rochers. Je veux dire, il y a eu des choses, mais pour une course qui dure depuis 20 ans et qui expose les pilotes à ce genre de conditions jour après jour après jour, c'est assez remarquable ce qui s'est passé.

[00:37:55] Et ça doit simplement venir de la confiance et du fait que les gens soient tellement en état de flow que leur esprit fonctionne à des niveaux qui n'étaient pas là la veille de la course et qui disparaissent le lendemain. C'est un état très, très difficile à atteindre. Je sais que pour moi, entrer dans ce genre de flow est assez rare pour tout le reste. Quand je vais piloter une Coupe du monde ou quelque chose comme ça, je peux y être quelques minutes pendant une manche ou autre chose, mais ce ne sera pas toute la journée, tous les jours.

[00:38:33] **Exit Point Podcast:** Ouais. C'est un point vraiment intéressant qui a été soulevé, sur le fait d'avoir les capacités pour descendre à pied après un saut. Je ne sais pas combien de fois j'ai vu des gens décider de sauter dans des conditions pas idéales parce que la descente à pied est, en fait, considérée comme tout aussi dangereuse. Genre, tu es au sommet de l'Eiger et descendre à pied en étant fatigué est plus dangereux pour eux que de sauter avec un vent de travers. Et l'importance d'avoir une bonne capacité de décision et une bonne condition physique, je pense que c'est un excellent point à réitérer, parce que mec, si le fait de descendre à pied n'est pas un problème pour toi parce que tu es en forme, alors tu es plus susceptible de prendre cette décision sur le moment et d'avoir une carrière plus fructueuse sur le long terme.

[00:39:28] **Gavin McClurg:** Ouais. Vous devez avoir la même expression que nous. Je veux dire, les meilleurs pilotes sont ceux qui s'écartent, vous savez, les meilleurs pilotes sont ceux qui ne volent pas, en quelque sorte.

[00:39:40] **Exit Point Podcast:** Je pense que c'est le sentiment général, mais je ne crois pas que ce soit commun, enfin, je pense que la plupart des gens qui pratiquent en ce moment se vantent un peu du nombre de fois où ils n'ont pas eu à s'arrêter. J'ai entendu ça encore et encore ces cinq dernières années, genre combien de sauts la personne a faits sans avoir à s'arrêter. Et c'est en fait très courant aussi en parachutisme, où on commence à se vanter de choses que je ne sais pas si ce sont des points de fierté. Genre, 5 000 sauts et pas un seul abandon, et au lieu que ce soit lié à une bonne prise de décision, la prochaine génération entend ça et commence à se dire : « Bon, d'accord, si je veux être un expert, je ne devrais avoir aucun abandon et aucun arrêt. »

[00:40:32] Je devrais être capable de réussir à chaque étape, parce que je suis au top du panier.

[00:40:38] **Gavin McClurg:** Ouais. Je pense que c'est un état d'esprit dangereux, non ? Je comprends. Ça ressemble beaucoup à de la pression sociale et à cette incapacité, tu sais, les gens n'aiment pas être dérangés. Tu veux atterrir sur la zone de poser, tu ne veux pas atterrir à un mille de là où tu dois faire du stop ou marcher, même si un mille plus loin est un endroit 100 % sûr pour atterrir par rapport à la zone de poser et à un front de rafales. Et on a vu ça la semaine dernière lors d'un compostage dans l'Utah. Je veux dire, on a eu une douzaine de personnes qui ont essayé de se faufiler sur cette zone pendant un front de rafales, au lieu de simplement courir avec le vent. Et ils ont fini par se poser à zéro. Et je pense qu'on doit vraiment prendre du recul et se dire, je veux dire, ce sont le genre de trucs où tu te lèves et tu finis à l'hôpital et tu te dis,

[00:41:29] Qu'est-ce que j'ai fait ? Pourquoi j'ai fait ça ? C'est quoi ce délire ? Je veux dire, tous mes potes sont partis en aval pour faire du stop, prendre un Uber ou marcher, et ils vont bien. Vous savez, on se fait blesser longtemps, mais on meurt encore plus longtemps. On nous est tous déjà arrivés. Je l'ai fait. On nous est tous déjà arrivés. Mais je pense que, vous savez, il faudrait avoir une sorte de règles à respecter. J'aime bien les règles quand il s'agit de ça. Et j'ai dit que pour certaines choses comme le X-Alps, les règles volent en éclats, alors qu'elles ne devraient pas. On va tous finir par y passer un jour, quelque chose de grave va arriver. Et c'est, vous savez, c'est inévitable. Mais, vous savez, je pense que si on respecte certaines règles, alors, vous savez, on doit célébrer le fait de marcher en aval.

[00:42:19] Il faut qu'on change la culture sur ce genre de choses. Et, vous savez, ce n'est pas cool de voler avec un vent de travers, vous savez, et en direction du vent. Et, vous savez, c'est juste, mec, tu marches déjà sur le fil du rasoir de toute façon. Alors si on célèbre ça, et, vous savez, et j'en suis l'exemple vivant, parce que pendant longtemps, je ne pouvais pas marcher en descente. Je ne pouvais littéralement pas marcher en descente. Je n'avais tout simplement pas les genoux pour descendre. Et donc, tout mon truc, c'était : je vole, peu importe quoi, je vole en descente, parce que je ne peux pas. Et, vous savez, heureusement, j'ai construit un corps capable de le faire. Je n'aime toujours pas descendre. Mais, vous savez, j'ai vraiment dû travailler dur pour changer mon attitude, celle qui dit que, eh bien, ce serait assez stupide, au lieu de prendre une heure et demie pour marcher lentement en descente, parce que je suis nul pour ça et que j'ai mal aux genoux, de finir à l'hôpital pendant six mois.

[00:43:19] **Exit Point Podcast:** Je me demande si tu pourrais nous expliquer cet état d'esprit, parce que je me trompe peut-être d'année, mais lors de ton dernier Red Bull X-Alps, tout le monde volait dans des conditions atroces.

[00:43:30] Et, vous savez, tous les spectateurs retenaient leur souffle, en pensant que quelque chose de grave allait peut-être arriver. Il y a eu quelques atterrissages dans les arbres et des moments très proches de la catastrophe. Et comment ça s'est passé pour vous ? Je veux dire, vous avez fait allusion à ça juste avant, en disant que vous étiez en état de flow et que vous aviez juste réussi à mettre ça de côté. Mais en tant que père, en tant que quelqu'un qui a beaucoup de respect pour ce sport, comment avez-vous fait la différence entre ce qui est risqué et ce qui est tout simplement dangereux ? Je veux dire, est-ce qu'il y avait une limite que vous vous étiez fixée ? Est-ce que cette limite est devenue floue ? Ouais. Ramenez-nous à ces moments-là, et à votre état d'esprit à ce moment-là.

[00:44:08] **Gavin McClurg:** Ouais. J'en ai eu pas mal pendant cette course. Heureusement, beaucoup étaient filmées, donc on a pu les monter et ça me rappelle à quel point j'étais stupide plusieurs fois. La plupart des séquences dans le film étaient assez bénignes. Je pense que, tu sais, tu as parlé d'une fois où je volais très bas dans une mer d'arbres, et, tu sais, j'avais raté le mouvement, tu sais, trois manœuvres avant ça, et je me suis retrouvé dans un endroit où le seul endroit où je pouvais atterrir était une route, mais elle était assez fréquentée. Et elle était entourée de lignes électriques. Et puis d'arbres. Et heureusement, alors que je descendais, en me disant que, tu sais, les arbres sont généralement assez sûrs

pour nous. Tu sais, on doit accrocher notre aile d'une certaine manière, mais on n'a pas vraiment envie de le faire en course parce que tu te retrouves suspendu à un arbre et tu pourrais abîmer ton aile.

[00:44:55] Alors j'essaie d'atterrir sans me blesser. Et, vous savez, il y avait des arbres plus petits dans une zone qui n'était pas une prairie du tout, et j'ai dû faire des manœuvres assez radicales avant. Pour pouvoir passer juste à côté, et j'ai fini par heurter ce petit arbre et, vous savez, je m'en suis sorti indemne. Donc une partie de ça, c'est d'être vraiment à l'écoute de l'aile et de faire les bons mouvements. Et j'ai une réaction de peur très bizarre que, je ne pense pas, soit entraînée. Vous avez parlé de ce genre de choses avec beaucoup de gens dans votre émission. Mais quand j'étais à l'époque du kayak, je faisais du kayak avec un gars dans le nord de l'État de Washington sur une rivière appelée Top Tide, vous savez, un classique de classe 5, avec quelques petites chutes d'eau, un parcours assez intense.

[00:45:51] Je suis sorti de l'eau et l'un des payeurs est venu me voir ; il avait fait plein d'études en psychologie et d'autres trucs à Bastyr. J'étais avec ce gamin, Tao, qui est devenu un grand payeur Red Bull par la suite. Et il m'a regardé dans les yeux et m'a dit — ça va paraître bizarre maintenant — qu'il disait que Tao et moi avions des caractéristiques oculaires très similaires. Ils ont fini par faire toutes ces études sur nous. Et quand les choses deviennent vraiment périlleuses pour moi, mon rythme cardiaque chute. Donc quand ça devient vraiment effrayant, j'ai peur. Tao, selon lui, ne ressentait pas la peur. C'était un vrai mutant, mais moi, j'ai vraiment peur, ce qui, je pense, est une excellente chose.

[00:46:38] Parce que la peur nous maintient en vie. Je pense que la peur est une excellente chose, mais quand elle survient, mon rythme cardiaque chute, vous voyez, il peut y avoir des moments où il monte, mais quand ça devient vraiment sérieux, il s'effondre. Et je deviens incroyablement calme et je ne fais pas, en d'autres termes, le truc de la réaction de lutte ou de fuite. Mes options s'élargissent quand j'ai peur au lieu de se rétrécir. D'habitude, elles se rétrécissent vraiment. On se focalise sur une seule chose et on perd la vision de, eh bien, j'ai cette sortie et celle-là, ce plan C et ce plan D, et tout ça. Alors, pour une raison ou une autre, ça arrive naturellement pour moi, Dieu merci, parce que je m'en sers beaucoup.

[00:47:26] Mais je pense que dans la course, vous savez, la combinaison de ça, du flow et de l'amour pur. Parce qu'une partie de ça doit être... il y a eu tellement de moments dans cette course qui n'ont pas été filmés. Je vais vous raconter une autre histoire. Après avoir contourné le Mont Blanc, quand on est arrivés à ce col où on devait traverser à pied puis contourner par l'arrière, vous savez, il y avait du vent à 100 km/h. Et je me dirigeais vers le côté abrité. Donc, l'arrière de ça. Ce ne sont pas des conditions de vol, vous savez, ce n'est pas quelque chose dans lequel on vole, mais alors qu'on continuait à marcher dans l'abri et qu'on skiait sur nos pieds dans la neige et dans les bosquets, on s'éloignait de plus en plus dans la zone abritée.

[00:48:21] On est dans ce grand cirque et marcher là où je devais aller allait prendre trois heures. Vous savez, c'était 20 km de descente, des tonnes de montée, mais c'est juste là. Je peux le voir. Je dois atteindre cet autre col juste de l'autre côté. C'est un vol de 3 km. 4 km, juste rapide. Je savais que ça allait être moche. Je veux dire, je savais que ça allait être vraiment, vraiment, vraiment à la limite. Si ce n'était pas pour la course, je n'y penserais même pas. C'est non, non, c'est pas flyable. Et le trajet va me faire gagner trois heures. Je dois y aller. Alors j'ai décollé, et c'était instantanément juste dingue. Je veux dire, les ailes portaient dans tous les sens et je faisais tout ce que je pouvais pour garder l'aile ouverte.

[00:49:06] Et, ouais. Ouais, j'ai commencé la manœuvre et je suis arrivé à cet autre col, et c'était une grosse journée de Foehn. Le Foehn dans les Alpes, c'est un gradient de pression entre les Alpes allemandes et la Méditerranée. C'est une journée de Foehn du Nord. Donc on a des vents du Nord et je vais vers le Nord. Du coup, je ne suis pas, je veux dire, je suis dans le Lee de ce vent méditerranéen qui tourne depuis l'Ouest. Ça fait, vous savez, 60 miles à l'heure au sommet du col. Et puis j'ai ce Foehn du Nord, ce Foehn, on ne sait jamais quand il va vous tomber dessus. Il peut s'accumuler un peu sur les montagnes et puis il se brise. Et quand il se brise, il passe par ces cols, là où je me dirige. Donc je sais que je vais me faire défoncer quand j'arriverai à ce col. Peut-être, peut-être pas. Je ne sais pas. Pour l'instant, ça semble correct. Et puis je passe le col. Maintenant, je suis du côté Nord dans ma tête.

[00:49:51] D'accord. Je n'ai plus à m'inquiéter du Foehn. Je suis du côté au vent. Là, je devrais être tranquille. Et dès que je l'ai fait, il y a une centaine de personnes au col qui, vous savez, font de la randonnée ce jour-là. Et ils sont à 90 mètres sous moi. Donc je ne suis pas très haut. Vous savez, je sais que quelque chose va arriver. Je suis en mode parachute de

secours, et je veux dire, parachute de secours. Je n'aurais pas beaucoup de temps pour me rattraper si quelque chose arrivait à mon aile à ce stade. Mais je traverse le col. Ça marche. C'est bon. Et tout à coup, je commence juste à tomber comme une pierre. Mon aile est parfaitement ouverte. Je n'ai eu aucune fermeture. Rien, vous savez, je tombe juste à 15 mètres par seconde, vous voyez ? À une vitesse qui me briserait.

[00:50:37] Je descends beaucoup trop vite et instantanément, dans ma tête, je me dis : bon, il est inutile de déclencher mon parachute de secours. Quelque chose est juste en train de me rejeter du ciel. Et je regarde en bas. Je veux dire, tout ça arrive en quelques secondes et je regarde en bas en me disant : je vais me casser les deux jambes. Je vais carrément me casser les deux jambes. Et je me prépare, je me dis, mon seul réflexe, c'est le PLF, non ? Je dois garder l'aile ouverte au-dessus de ma tête. Parce que ça doit servir à quelque chose. Et je fais un PLF. Et pendant que je tombe, je veux dire, je n'ai aucun contrôle sur la voile. Pas du tout. Je n'avance pas vers l'avant. Je tombe juste et je regarde en bas. Il y a ces plaques de neige et de terre. Et je me dis : OK, s'il te plaît, atterris juste dans la neige. S'il te plaît. Et j'essaie de la diriger au mieux pour juste atterrir dans la neige.

[00:51:22] Et, euh, et à la dernière seconde, ça s'éloigne de la neige. Je me dirige vers la terre et dans ma tête, je me dis : deux jambes cassées. Putain. Et, et je touche la terre et c'est genre 30 centimètres de boue. C'est juste super mou. C'est mieux que la neige. Et, euh, et vous savez, je fais un PLF et, vous savez, je roule dans la boue et je me fais tremper. Et, et au sol, ça souffle bien plus que 100 km/h. Alors j'étais juste dans cette horreur de rotor de Lee bizarre. Et, euh, et tout ce que je pouvais faire, c'était de m'accrocher à l'aile, ne pas être balayé du côté de la montagne. Alors je tire sur l'aile et juste, putain de merde. Je vais super bien. Pas même un bleu, rien, vous voyez ? Et, et juste.

[00:52:07] Alors, à quoi est-ce qu'on peut attribuer ça ? C'est de la pure chance, tu vois ? Et aussi une très mauvaise décision. Tu sais, je viens de m'épargner trois heures de marche et j'ai failli finir à l'hôpital, tu vois ? C'est le genre de trucs qu'on peut juste classer comme "une autre chance de rester en vie", mec. T'as eu de la chance. Donc je ne... tu sors de la course en te disant que ça arrive souvent pendant la course. C'est ça le truc bizarre. Tu sais, si je n'avais pas été en course, j'ai probablement tapé dans les rochers. Tu vois ce que je veux dire ? Parfois, on est dans le bon état d'esprit pour gérer ce genre de trucs. Et tu le fais, et tu le fais à répétition. J'en ai eu tellement que je pourrais te raconter des histoires pendant une heure sur cette course de 21.

[00:52:52] Je veux dire, il y a eu trois fois où j'ai atterri littéralement quelques secondes avant un énorme front de rafales ou une masse d'air. Une fois, j'ai atterri avant une pluie si forte qu'une vingtaine de minutes plus tard, elle a emporté la route en dessous de moi, une route goudronnée. Je veux dire, mon équipe n'a même pas pu venir me chercher parce qu'il pleuvait. C'était au moment où toutes ces inondations se produisaient en Europe. Je veux dire, juste des inondations centennales, millénaires. Et je veux dire, je faisais ces vols épiques, 70, 80 km plus loin. Et là, c'est le moment d'atterrir. Il y a de la foudre tout autour de moi. Je veux dire, c'était l'heure d'atterrir il y a quatre heures. OK. Je dois le poser. Je dois vraiment le poser maintenant. Et j'atterris et juste, et, et je, vous savez, mais c'était 30 secondes d'avance. Je veux dire, si j'avais été en l'air. Si j'avais été en l'air, il n'y aurait eu aucun moyen que je puisse garder mon aile ouverte avec ce genre de pluie.

[00:53:40] Je me serais fait écraser au sol et j'aurais été gravement blessé, vous voyez, c'est juste que ça, c'est aller beaucoup trop loin. Mais, vous savez, en compétition, on le fait tous, et on le fait encore et encore et encore et encore. Et d'une manière ou d'une autre, on y arrive la plupart du temps. Mais je pense que, vous savez, la leçon pour moi, c'est que je ne peux pas être dans cet état d'esprit à aucun autre moment. Je ne prendrais jamais ces décisions et je serais aussi d'accord avec : tu as eu de la chance dix fois. Maintenant, tu dois vraiment voler prudemment pendant l'année à venir et ne pas faire de trucs pareils. Et, vous savez, arrêter de compter sur la chance. Parce qu'il y a clairement de la chance là-dedans. Waouh.

[00:54:23] **Exit Point Podcast:** Euh,

[00:54:26] Je voudrais orienter un peu la conversation vers votre podcast parce que, mec, c'est un service énorme pour votre communauté, pour notre communauté. Et personnellement.

[00:54:39] Qu'est-ce que ça a été pour vous d'avoir toutes ces conversations avec les meilleurs pilotes du monde et comment cela a-t-il façonné votre propre perspective sur le sport et votre façon de le pratiquer ?

[00:54:49] **Gavin McClurg:** Je pourrais juste dire, et Laurent, tu le dis parce que je suis sûr que c'est exactement la même chose. Premièrement, je suis tellement reconnaissant que quelqu'un, en 2013, m'ait donné toutes ces enregistrements de Bill Belcourt. On tournait un film appelé 500 miles to nowhere. C'est un film de sept minutes et je l'avais avec des caméras RED pendant une heure, et tout ce que dit Bill est tout simplement incroyable. Alors j'avais tout ce matériel et je me demandais : qu'est-ce que je fais de ça ? Et quelqu'un m'a dit : eh bien, tu devrais faire un podcast. C'est quoi, un podcast ? Je veux dire, rappelez-vous, on est en 2014, c'est une autre époque. Alors je vais répondre à ta question. Il y a différentes facettes. Premièrement, je suis tellement reconnaissant parce que c'est surtout du parapente.

[00:55:37] Je veux dire, c'est du vol à voile, des vols libres. Comme vous. On touche à d'autres domaines, mais personne ne me dit : « Ah non, je ne veux pas faire ça parce que c'est un sport à haut risque ». On a tous vécu des situations périlleuses, certaines beaucoup trop proches, pour beaucoup de mes invités, vous savez, beaucoup ont eu des accidents ou ont été blessés. Et donc, on devient plus malin, on s'améliore quand on se blesse ou qu'on frôle le pire. Vous savez, on aime faire des erreurs qui ne coûtent pas cher, bien sûr, mais c'est l'une des seules façons d'apprendre, c'est en faisant des erreurs. Et donc, j'ai la chance d'apprendre de toutes ces erreurs sans les commettre moi-même, j'espère. Et j'espère que c'est aussi le cas pour les auditeurs. La plus belle récompense que je tire de cette émission, ce sont les e-mails que je reçois très régulièrement.

[00:56:31] Ça dit : « Hé mec, tu m'as sauvé la vie. » C'est cool. Et je suis sûr que c'est exactement ce que vous recevez. Donc, vous savez, en dehors du temps que ça prend, de l'effort, du montage et de tout le reste, vous savez, de tous les coûts et de tout ce qui y est nécessaire. Parce que c'est beaucoup, vous savez, c'est ça qui me motive vraiment. Et, vous savez, les instructeurs me disent tout le temps : « Hé mec, quand j'ai un nouvel élève, la première chose que je fais, c'est que tu dois écouter le chaos basé sur les nuages. »

[00:57:04] Et ça me rend super heureux. Mais c'est aussi l'occasion pour moi d'apprendre, tout comme tout le monde. Je peux m'asseoir avec des gens qui peuvent être, vous savez, je n'interviewe surtout que les meilleurs, mais pas toujours. J'interviewe beaucoup de gens qui viennent simplement vers moi avec une histoire fascinante, ou qui sont de parfaits débutants, ou qui, vous savez, ont fait leur première course de marche et vol ou quelque chose comme ça. Et ils ont une super histoire à partager, et franchement, on peut apprendre autant d'eux. Et donc, j'ai l'impression d'être un destinataire incroyablement chanceux. J'ai l'impression d'acquérir beaucoup de connaissances parce que, ces derniers temps, je trouve ça plus difficile. Je veux dire, j'étais un vrai rat de bibliothèque quand je gérais le bateau parce que j'avais le temps, et je n'ai plus l'air d'en avoir autant maintenant.

[00:57:53] Alors, c'est mon moment pour prendre tout ça en compte et j'espère pouvoir le faire pour toujours. Je me souviens de Bruce Marks, il m'a soutenu lors des premières X-Alps. Malheureusement, il n'est plus parmi nous, mais je pense qu'autour de l'épisode 70 ou quelque chose comme ça, il m'a dit : « Mec, comment tu vas continuer comme ça ? Tu vas finir par manquer de gens. » Et j'ai appris que non, on ne va pas en manquer. Il y a plein de gens là-dehors. Je veux dire, même dans un sport de niche minuscule comme le nôtre, comme le tien, il y a beaucoup de gens avec quelque chose d'intéressant à dire, qui peuvent aider, ou qui ont juste une histoire amusante à raconter. Mais la plupart, la plupart des histoires sont empreintes de...

[00:58:40] Une sorte de leçon, je pense, qui nous améliore et, vous savez, on ne poursuit pas ces choses juste pour le frisson, n'est-ce pas ? Pour l'aventure et tout ce genre de trucs. On les poursuit aussi parce que je pense qu'on reconnaît qu'elles nous améliorent et qu'elles font de nous des êtres humains plus capables de faire face à la vie, quand on n'est pas dans l'instant présent et dans le frisson, vous voyez ? Et donc je pense qu'il y a des choses que les gens y mettent et ce n'est peut-être même pas immédiat. Ce n'est peut-être pas quelque chose que vous reconnaissez sur le moment, mais vous savez, quand je me suis mis à écrire mon livre, "Advanced paragliding", qui était basé sur les cent premiers épisodes et maintenant on en est à quelque chose comme deux cent trente, c'était un peu brutal.

[00:59:27] On a parlé de retourner écouter ma voix sur cent émissions pour tout transcrire. On n'avait pas l'IA à l'époque pour faire toute la magie de la transcription qu'on a aujourd'hui, mais c'était assez brutal. Par contre, il y avait des petits détails que j'avais complètement ratés quand je faisais ça en direct, et c'est devenu le livre, toutes ces petites anecdotes, toutes ces petites infos dont on pourrait tous avoir un peu plus. Du coup, j'en ai tiré plus que je ne pense que les lecteurs, parce que j'ai dû le faire moi-même. Et c'est aussi ça, le podcast. J'en tire beaucoup et je suis très reconnaissant. Bien sûr,

on ne pourrait pas faire ça sans les gens qui nous écoutent.

[01:00:12] Je pourrais parler pendant des heures, mais je suis surtout reconnaissant que nous ayons commencé. On s'est installés dans une niche assez cool, comme vous le faites. Je n'ai pas un nom aussi stylé que le vôtre, je suis un peu jaloux de votre nom, mais oui, le voyage a été incroyable. Et j'ai l'impression que d'une certaine manière, ça fait un peu plus de 10 ans maintenant, et j'ai le sentiment que ça ne fait que commencer.

[01:00:35] **Exit Point Podcast:** Est-ce que vous avez eu l'impression que ça a fait bouger les choses au sein de la communauté ? Je veux dire, vous recevez ces e-mails positifs et tout ça. Mais je me demande, avec autant de connaissances disponibles pour la communauté du parapente, est-ce que vous en avez vu les effets ?

[01:00:52] **Gavin McClurg:** Oui et non. Vous savez, il y a des choses qui étaient déjà problématiques en 2014 quand j'ai commencé et qui me rendent toujours dingue. On ne prend pas l'aviation au sérieux. On n'enseigne pas très bien. Pas du tout. Surtout ici aux États-Unis. Il y a d'autres endroits qui le font beaucoup mieux. Et pour une raison quelconque, on n'arrive pas à copier ce qu'ils font. On a toujours les mêmes discussions sur la sécurité, l'instruction, et sur la séparation entre les écoles et la vente de matériel. C'est juste que, mec, ils ont compris ça il y a 20 ans en France et en Suisse, et nous, on est encore en train de galérer ici.

[01:01:40] Alors, il y a des choses, des choses dans la vue d'ensemble qui...

[01:01:47] Je trouve que l'aiguille n'a pas bougé autant qu'elle aurait dû, mais je pense que ce n'est pas vraiment le sujet de l'émission. Je parle plutôt de la vision d'ensemble du sport en général. Vous savez, la marche et vol a certainement donné une toute nouvelle vie à ce sport. Je pense que beaucoup de gens pensaient qu'il allait dans la même direction que le deltaplane. Et c'est... Ouais. Ouais. Un terrain difficile. Vous savez, le COVID combiné à la marche et vol et à du matériel vraiment, vraiment léger. Vous savez, dans les Alpes, les gens n'ont pas pu prendre les remontées mécaniques pendant quelques années et la marche et vol a explosé parce que les gens voulaient toujours faire du parapente, ils voulaient toujours sortir s'amuser. Et donc, à bien des égards, ça a sauvé le sport et lui a donné beaucoup de vie.

[01:02:36] Et je pense qu'on est dans une très bonne position pour beaucoup de choses. Mais, vous savez, d'une certaine manière, je trouve encore notre situation assez frustrante parce qu'on doit juste le prendre comme ils le font, vous savez, apprendre à piloter un avion. L'aviation est dangereuse. Le sol est dur. On pourrait faire mieux. Mais dans l'ensemble, en ce qui concerne la prise de décision personnelle, laissez-moi juste conclure cette pensée. On envoie des gens avec très peu de connaissances et ils ont leur P2. Aux États-Unis, on appelle ça un P2. C'est leur genre de licence de débutant. Vous ne volez plus avec un instructeur dans les oreilles et, pour être honnête, vous êtes seuls. C'est remarquable à quel point ils en savaient si peu.

[01:03:23] Non. Quand on les envoie faire ça, c'est presque un miracle qu'ils passent leurs 50 premières heures. Et je trouve ça dommage que ce soit quelque chose que nous pourrions corriger en tant que communauté, je crois. Mais en ce qui concerne les pilotes, que vous soyez à 1 ou à 5 000 heures, je pense qu'il y a beaucoup de connaissances dans cette émission, vous savez, certaines plus que d'autres bien sûr, mais ça peut vraiment vous aider à naviguer dans cette même situation. Vous et vos auditeurs naviguez dans ce vaste domaine de ne pas savoir ce qu'on ne sait pas.

[01:04:09] Comment on apprend à ne pas s'écraser quand on ne sait pas vraiment comment ne pas s'écraser ? Enfin, je dirais que ce serait génial si on pouvait moins compter sur la chance. Et je pense que c'est ce que le podcast est censé faire, j'espère.

[01:04:28] **Exit Point Podcast:** C'est vraiment intéressant que tu dises ça sur l'instruction. Ces dernières années, j'ai commencé à dire aux gens de se mettre au parapente plutôt qu'au parachutisme comme mode principal pour apprendre à voler, parce que je considère que le parapente offre une bien meilleure formation que le parachutisme. Je dis la même chose pour le parachutisme, surtout quand il s'agit de base jumping : il y a énormément de gens qui n'ont pas assez d'informations sur la dangerosité de l'environnement. Et ma question est : quels changements penses-tu qu'on devrait apporter de manière générale, que ce soit dans notre méthodologie ou dans nos normes, quand il s'agit d'enseigner aux gens comment voler aux États-Unis, pour nous mettre au même niveau que le marché européen ou nous en rapprocher un peu ?

[01:05:19] À un niveau où les gens ne sont pas totalement mal préparés face aux dangers auxquels ils sont confrontés.

[01:05:25] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, j'aurais aimé être mieux préparé avec une liste parce que je pourrais vous donner plein de choses. Je vais essayer. Je vais essayer de ne pas... Ouais, c'est quoi le problème avec le haut ? Ouais, je vais essayer de ne pas en oublier. Alors, je pourrais faire quelques comparaisons. Un, en France, pour être instructeur, il faut être un crack. Et par crack, je veux dire qu'il faut être un pilote de Coupe du Monde assez accompli. Devenir instructeur coûte beaucoup d'argent. Et beaucoup de formation. Donc, vous êtes un très bon pilote. Et vous êtes vraiment dévoué à cette profession.

[01:06:01] Aux États-Unis, il nous manque tout ça. Je peux me dire instructeur demain. Je passe un examen à choix multiples écrit il y a 20 ans. Et je suis instructeur. C'est pareil pour les tandems. Devenir pilote de tandem ici est d'une facilité affligeante. C'est une blague. C'est une blague. En Suisse, presque tout le monde échoue à son examen de tandem. Et ce sont des pilotes de haut niveau. Je veux dire, ils prennent ça très au sérieux. Vous savez, il faut réaliser des manœuvres sur une aile de tandem que la plupart des pilotes solos ayant quelques milliers d'heures ne peuvent pas faire. Donc, on augmente simplement la barre. Vous savez, d'un côté, il y a juste beaucoup de gens qui donnent des cours parce qu'ils adorent le parapente.

[01:06:48] Ils volent depuis quelques années et ils veulent du matos gratuit. Du coup, ça permet de franchir un seuil bien plus large que celui qu'on devrait avoir, qui est celui des personnes ayant suivi des régimes très stricts et très surveillés pour pouvoir être des instructeurs compétents. Ensuite, on a couplé le matos à l'instruction. Du coup, vous possédez un magasin. Le moyen le plus facile de gagner de l'argent dans un magasin, c'est de vendre du matos. Ce truc est assez cher. Vous savez, les ailes, les instruments, les casques, les sellettes, ce genre de choses.

[01:07:33] Donc, tu es automatiquement motivé par la vente de matériel pour faire obtenir cette certification à cette personne. Ça devrait être totalement décorrélé. C'est totalement décorrélé dans la plupart des pays. On ne peut pas avoir un magasin et une école en même temps. C'est la base, non ? C'est ça. C'est ça. C'est ça. C'est ça. C'est ça. Être motivé par la mauvaise chose. Je dois faire passer ce gars en P2 le plus vite possible pour pouvoir lui vendre tout ça. Bon, ça ne fait pas très grande école sur l'humanité. Et j'espère que la plupart des gens ne font pas ça. Mais je dis juste que les incitations devraient être alignées. Elles ne devraient pas être en contradiction.

[01:08:11] Les certifications devraient être difficiles à obtenir. Ici, elles ne le sont pas parce qu'on veut soutenir notre organisation. On veut soutenir nos boutiques. On veut que les gens deviennent pilotes parce qu'on en tire un profit. Encore une fois, il faut découpler ça. Une façon de le faire serait que votre instructeur ne puisse pas vous faire passer l'examen. L'examen serait fait par un examinateur régional. Vous savez, on en a quatre ou cinq dans le pays ou quelque chose comme ça. Ils sont payés par une entité externe comme l'USHPA. Donc, notre organisation de vol aux États-Unis est United States Head Gliding Paragliding. Ils sont avec nous depuis toujours. C'est, vous savez, un gros effort de lobbying. Ils maintiennent les sites ouverts. Ils font beaucoup de bonnes choses. Et si c'est eux qui payaient ? Ils paient l'examineur régional, peu importe le prix, 200 balles pour faire passer l'examen. Du coup, cet examinateur régional n'est pas complice de l'école.

[01:08:58] Ils ne sont complices de personne pour essayer de faire valider cette personne alors qu'elle n'est pas prête. Vous savez, l'instructeur dit : mon élève est prêt. Maintenant, il échoue. On revient à l'instructeur. C'est bien pour l'instructeur. L'instructeur va gagner plus d'argent avec une meilleure formation. L'instructeur va aussi apprendre ce qu'il doit être capable de faire avec ses pilotes. Donc, ce n'est pas juste un QCM. C'est un examen à choix multiples. Et, ah, on n'a pas vraiment eu la météo pour celui-là. Je vais quand même vous barrer. Non. Vous devez faire comme ils font en Suisse. Vous devez aller voir un examinateur. Cet examinateur n'est associé d'aucune façon à l'endroit où vous avez reçu votre formation ou où vous achetez votre matériel. Ils sont payés indépendamment. Et ils peuvent regarder ce pilote et dire : tu es nul. Tu dois retourner à l'école. Ou alors, ouais, tu as les compétences.

[01:09:43] Je vais vous valider. Il faut être à ce niveau à chaque étape du parcours. On n'a pas le SIV, qui est, vous savez, des situations en vol. C'est là que vous allez voler au-dessus d'un lac ou dans un environnement contrôlé et que vous faites exprès de faire des erreurs pour mieux apprendre à gérer vos ailes dans un environnement de combat. D'accord ? C'est super critique. J'ai fait des dizaines et des dizaines de formations SIV. Beaucoup de gens n'en ont jamais fait une. Pourquoi ? Parce que ce n'est pas obligatoire. C'est un truc de dingue. C'est juste insensé. Ça ne fait pas partie

de notre licence P3 ou P4 pour le moment. Notre P4 est notre licence avancée. Les gens viennent me voir tout le temps. Ils m'envoient un e-mail : « Hé Gavin, je viens à Sun Valley. Je suis P3. » Et je réponds dans ma tête : « Je ne ferais pas ça. »

[01:10:28] Ça ne veut rien dire pour moi. En fait, c'est pire, parce que tu dis que tu es P3 alors que tu devrais déjà savoir que ça ne veut rien dire.

[01:10:38] J'ai établi le record national de distance ici quand je n'étais qu'un P. Je n'étais même pas P3 parce que je n'avais rien investi dans ces catégories. Ça ne veut rien dire. Ça ne veut pas dire que vous avez fait une formation. Ça ne veut pas dire que vous avez passé un test. Ça ne veut rien dire. Ça veut juste dire que quelqu'un vous a validé quelque part. Et quand j'ai obtenu mon P3 et mon P4, je l'ai fait à distance. J'ai demandé à mon instructeur d'origine : « Hé, j'ai fait tout ça. » Il m'a répondu : « Je sais, tu es parfait. » Je n'ai rien eu à faire. Ils me l'ont juste donné. Alors, combien de gens obtiennent ça sans avoir fait ce que j'ai fait ? J'étais certainement au niveau P3 ou P4. Absolument. Mais la plupart des gens, surtout s'ils me disent qu'ils viennent à Sun Valley et qu'ils ont un P3... Encore une fois, ça ne veut rien dire. Ça veut moins que rien. Et pourtant, ça devrait signifier quelque chose.

[01:11:24] Ces classements devraient avoir une signification. Et nos instructeurs devraient être excellents. Nos écoles et notre matériel devraient être découplés. Nous devrions avoir des examinateurs régionaux. Nous devrions réécrire tout le livre. On continue de prendre et ça a déjà été fait. Il existe des méthodologies et des systèmes qui sont excellents. Ils forment de super pilotes. Tout ce qu'on a à faire, c'est faire un copier-coller. Et on se bat pour le faire depuis des années et ça n'est toujours pas arrivé. Alors, ce que je peux dire pour ce que vous dites, vous avez raison. Vous allez acquérir de bien meilleures compétences en voile en apprenant le parapente qu'en faisant du parachutisme. C'est donc la première étape.

[01:12:09] C'est une excellente initiative. Il y a de superbes écoles ici et d'autres moins bonnes, mais elles devraient toutes être excellentes. Ce qui compte, c'est d'envoyer les gens au bon endroit. Et on n'apprend pas tous de la même manière. Il faut donc trouver l'instructeur avec qui on s'entend bien. Certains sont des apprenants kinesthésiques, d'autres sont plus intellectuels ; on doit apprendre avec des gens avec qui on est en phase. Et puis, certains instructeurs ne peuvent pas être tout à la fois. On doit donc aussi trouver les bonnes personnes. Et c'est différent. Je pense qu'il y aura toujours de bons enseignants. Ma petite a eu la meilleure classe de maternelle de sa vie, et elle galère énormément cette année en CP parce qu'elle n'aime pas son professeur. C'est juste une chose de ce genre.

[01:12:54] Mais je pense qu'on peut faire mieux.

[01:12:59] **Exit Point Podcast:** Eh bien, je vais vous passer la parole après avoir fait une petite remarque qui est liée aux normes pour les instructeurs.

[01:13:08] Et ça appuie vraiment ce que vous disiez sur le fait d'avoir un examinateur distinct pour évaluer les instructeurs. Quand j'ai commencé le parachutisme et que je passais mon premier brevet d'instructeur, le cours a commencé par l'examineur qui disait : « Ne vous inquiétez pas, tout le monde va réussir. »

[01:13:31] Oui.

[01:13:32] **Gavin McClurg:** Je pense que cette attitude, Matt, n'est-ce pas juste tellement faux quand on commence ce sport ? C'est ce que les gens me disent tout le temps. Ils viennent me voir dans l'émission en disant qu'ils n'avaient aucune idée que c'était si dangereux. C'est quoi ce bordel ? Ouais. Sérieusement. Vraiment ? Tu as appris ça où ? Je veux dire, vraiment ? C'est ce que quelqu'un t'a dit ? Je veux dire, la première chose qu'on doit faire, c'est dépasser cette stupidité. Je veux dire, ce n'est pas juste. C'est comme ça qu'on, tu sais, encore une fois, c'est le couplage de la vente avec l'instruction. Tu sais, combien de personnes vont continuer à faire ça quand elles se présentent et que tu dis : « Hé, je suis vraiment content que tu sois là. Tu pourrais mourir en faisant ça et tu vas probablement te blesser parce que presque tout le monde se blesse. »

[01:14:20] OK, on va à l'entraînement. Prenez vos affaires. Je veux dire, OK, je comprends. C'est une façon difficile de commencer. Mais il faut bien commencer quelque part. Je veux dire, des gens ont voyagé pendant vingt-cinq heures, ont obtenu leur P2 et n'ont aucune idée que c'est dangereux. Waouh.

[01:14:37] Il y a quelque chose qui nous échappe là.

[01:14:40] **Exit Point Podcast:** Ouais. Je pense vraiment qu'on vend un mensonge dans le monde des sports aériens quand on dit que c'est un sport sûr. Et je pense que ce n'est pas seulement ancré dans notre culture, c'est carrément écrit dans les manuels de parachutisme aux États-Unis. Genre, si vous ouvrez le manuel d'information des parachutistes à la page un, il est écrit qu'un saut en parachute sûr est tout à fait possible et que le sport est seulement potentiellement dangereux, ce qui est totalement faux. Et j'ai posé la question à beaucoup de gens au sein de la communauté qui sont responsables de la rédaction de ces manuels. Et leur réponse, en off, c'est non. Et je pense que c'est toujours ça, genre, si on disait que c'était dangereux dès le premier jour, personne ne le ferait.

[01:15:27] Et notre industrie aussi. Ouais.

[01:15:29] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, avec

[01:15:33] une petite interruption de moins, je ne suis pas du tout d'accord avec les termes. Je suis tout à fait d'accord avec toi là-dessus. Ça peut être sûr, bien sûr, sinon aucun d'entre nous ne le ferait. On le fait tous parce qu'on pense qu'on sera celui qui s'en sortira. Mais bon, ça peut être sûr. Mais il est peu probable que tu... Ce n'est pas probable que tu sortes de là sans une sorte de... Je veux dire, la plupart des gens que je connais ont eu le dos cassé. C'est une blessure assez grave. Alors, on appelle ça le club des dos cassés. C'est plutôt hardcore. Je pense juste que quand il s'agit de piloter, je ne suis pas un pilote commercial. Je n'ai jamais piloté un Cub ou quoi que ce soit. Mais, tu sais, l'une des premières choses qu'ils font, je comprends quand tu passes par là, c'est que tu vas sortir et tout foutre en l'air.

[01:16:21] Tu sors et, tu sais, tu fais caler le moteur. Et quand tu apprends à piloter un hélicoptère, tu apprends à faire une autorotation. Tu fais tout ça. Nous, on est l'opposé de ça. On est dans le "tout va bien se passer". Non, ça ne va pas. On doit commencer par là. Non, ça ne va pas. Tu vas avoir une fermeture au ras du sol à un moment donné de ta carrière. Tu es certain que si tu fais du cross country, tu vas voler et tu vas te retrouver dans une situation où tu es en retard. Tu es en rotation. Il y a trop de vent. Tu vas te retrouver dans une position bien au-dessus de ton niveau de compétence. Et là, c'est juste une question de savoir si tu as fait la formation ou si tu vas avoir de la chance. Et peut-être aucun des deux. Et c'est vraiment dommage. Alors, mec, ouais, on doit bien commencer quelque part.

[01:17:07] Et ça semble être une grosse pièce manquante pour nous.

[01:17:11] **Exit Point Podcast:** Il y a eu une série d'incidents de tension en base jumping. On a un groupe Facebook où les gens partagent leurs accidents et leurs situations critiques. Et en regardant ces vidéos, et en voyant les gens essayer de corriger leurs nœuds de tension, ça a vraiment montré que notre sport a besoin de quelque chose comme le SIV. Et grâce à ton émission, en fait, en écoutant Fabian et Malin, j'ai fait sept jours de formation avec Flyeo. Bien pour toi. Quelle super expérience. C'est génial. Et pour tous ceux qui écoutent ça et qui ont le moindre doute sur le fait de le faire ou non, mec, d'abord, c'est incroyablement fun. Et deuxièmement, tes idées sur la plage de freinage et la quantité d'input nécessaire pour obtenir certaines manœuvres avec ton profil d'aile sont vraiment révélatrices.

[01:18:06] En ce qui concerne le dénouage d'un nœud de tension, ou le meilleur scénario si vous intervenez sur un incident de ce type, c'est de décharger l'aile en décrochage puis de la regonfler rapidement. Et on voit des gens... et, vous savez, avec tout le respect que je dois à tous ceux qui ont posté sur notre forum Bir, c'est, vous savez, extrêmement utile. Il y a de petits coups de poignet. On voit de minuscules mouvements de la suspente de frein. Mais ce qu'on a besoin de voir, c'est l'amplitude complète du mouvement des freins pour décrocher complètement. Sentir le vent dans votre dos pendant que votre parachute se dégonfle. Et le relâcher et essayer ça plusieurs fois. On n'apprend pas ça en obtenant son P1 ou P2. On ne l'apprend pas juste en faisant du vol, vous savez, du vol plané côtier.

[01:18:52] On n'apprend pas ça en parachutisme. Et la plupart du temps, on ne l'apprend pas non plus en base jump. C'est une compétence vitale qui peut vous sauver la vie. Alors quand vous vous plaignez ou que vous vous défoulez sur le fait que le SIV n'est pas obligatoire, mec, je suis tout à fait d'accord avec vous. Le SIV devrait être obligatoire pour tous les base jumpers aussi.

[01:19:10] **Gavin McClurg:** Je veux dire, ça devrait juste, ouais, ça doit faire partie de ton entraînement. Comme tu l'as dit, c'est super fun. Je n'ai jamais vu quelqu'un sortir d'un SIV qui n'ait pas une meilleure boîte à outils. Et avoir une

meilleure boîte à outils te rend plus confiant. Ça te permet d'ouvrir ta capacité de vision. Et les meilleurs pilotes voient tout. Alors, tu sais, plus on est capables de, encore une fois, lever les œillères sur notre environnement, plus ça nous rend meilleurs pilotes. Et le SIV est juste l'une de ces choses. C'est l'une des façons les plus faciles de le faire parce que ça te donne des outils qui rendront ta journée bien meilleure si tu te retrouves dans une situation de combat où, tu sais, tu perds 15 mètres et tu t'éloignes et tu continues ton vol de 100K au lieu de devoir déclencher ton parachute de secours.

[01:20:07] C'est vraiment ça la différence. Et dans bien des cas, c'est une différence qui peut vous sauver la vie. Si vous volez assez longtemps, comme moi, le SIV m'a sauvé la vie à plusieurs reprises. Alors, quand il arrive quelque chose, mon cerveau réagit instantanément parce que j'en ai fait tellement et avec autant de répétition. Et c'est incroyablement fun. Mon Dieu, c'est tellement génial à faire. C'est top.

[01:20:35] **Exit Point Podcast:** C'est ridicule. Je pars en fait pour trois autres jours à la mi-octobre. Génial. Tant mieux pour toi. L'une des choses dont tu parles souvent dans ton podcast et dans ton livre, c'est le syndrome de l'intermédiaire. Et je pense que c'est quelque chose qui s'applique très bien à tous les sports aériens. Je me demandais si tu pourrais en parler un peu.

[01:20:55] **Gavin McClurg:** Ouais. Et j'ai appris ça assez tôt dans ma carrière ou dans mon pilotage parce que, vous savez, on espère que pendant qu'on s'y met, on a des mentors autour de nous, que ce soit des instructeurs ou juste des gens sur la colline qui veillent sur nous. Et à cause de mon parcours et de ma personnalité, je suis tombé de plein fouet dans le syndrome intermédiaire très rapidement. Et c'est, en gros, cet état d'esprit où l'on pense, où l'on sait qu'on est meilleur qu'on ne l'est vraiment.

[01:21:35] Et c'est une position très dangereuse. Au début, on est ignorants. On ne sait pas ce qu'on ne sait pas. On est un peu prudents, on fait attention et on essaie de tout assimiler parce qu'on sait qu'on est débutants. Et on espère avoir compris — on vient d'en parler — on espère avoir conscience que c'est dangereux. C'est de l'aviation. Le sol fait mal. À ce stade, on a déjà entendu certaines des mauvaises histoires. Alors on est plutôt, vous savez, en retrait. On se dit : « Mec, je dois apprendre ça. » Et puis vous avez quelques succès et vous entrez, vous faites peut-être votre premier vol à 50 000 pieds ou même 100 000 pieds. Et là, vous êtes le meilleur. Maintenant, vous êtes doué pour ça. Et vous êtes devenu moins enseignable.

[01:22:21] Ton ego est en train de piloter le navire. Mais tu es encore un pilote très, très, très novice. Et dans mon esprit, selon... enfin, c'est vraiment flexible, ce n'est pas un chiffre fixe en aucun cas. Mais, tu sais, on est des intermédiaires après quelques milliers d'heures. La plupart des gens n'atteignent même pas ce nombre d'heures. C'est ça. Je pense qu'on devrait donner une très large fourchette à ce que signifie "intermédiaire". J'ai entendu parler de 250 à 2 000 heures. Mais pour moi, vraiment, intermédiaire peut commencer dès 10 heures. Pour certaines personnes qui se disent juste : "Mec, je suis bon."

[01:23:07] Je suis bon. Vous savez, j'ai déjà fait mon SIV. Et je peux voler, vous savez, je peux faire de la thermique. Et, vous savez, je peux repérer un atterrissage. Et, vous savez, je suis bon pour ça. Je suis bon pour ça. OK. Tu es intermédiaire. Tu es nul. Et tu es vraiment, vraiment dans ce syndrome de l'intermédiaire. Et ça peut durer des années et des années, des décennies. Et ça peut être, comme je l'ai dit, quelques milliers d'heures. Ça peut être surtout plus que ça si vos heures sont en vol de crête par opposition à, vous savez, des heures de gros XC en profondeur. Vous savez, où vous volez dans des montées de huit mètres et ce genre de choses. Donc, tout dépend de la quantité de SIV, de votre niveau actuel et du nombre d'heures que vous faites par an. Vous savez, vous pouvez franchir le syndrome de l'intermédiaire pour atteindre une sorte de halo d'expert.

[01:23:56] C'est l'étape finale, qui peut d'ailleurs être, d'une certaine manière, encore plus dangereuse que le syndrome intermédiaire. Mais, vous savez, on peut franchir le syndrome intermédiaire assez vite si, par exemple, vous faites 300 heures de thermique par an. Si vous faites du SIV une ou deux fois par an. Si vous faites des compétitions. Vous pouvez passer outre et devenir vraiment bon, surtout avec le matériel d'aujourd'hui. On a des jeunes pousses en compétition, aux nationaux et tout ça, qui ont commencé à voler il y a quatre ou cinq ans et qui sont vraiment bons. Ils sont déjà assez difficiles à battre. Ils sont probablement à la fin du syndrome intermédiaire, voire même au-delà à ce stade. Donc, pour chacun, c'est différent. Mais l'état d'esprit est le même pour tout le monde.

[01:24:41] Pour n'importe qui en plein syndrome intermédiaire, c'est la même chose. Vous pensez être meilleur que vous ne l'êtes vraiment.

[01:24:47] Et ça accroche la plupart des gens, non ? Vraiment.

[01:24:53] **Exit Point Podcast:** Ça les tue littéralement.

[01:24:55] **Gavin McClurg:** Ça les tue littéralement. Ça les tue littéralement. C'est une situation extrêmement dangereuse. Et savoir qu'on y est, c'est la première chose. Et sachant ça, vous savez, j'ai eu de la chance. Encore une fois, j'ai eu des mentors qui étaient prêts à me prendre par les épaules et à me dire : « Tu vas te tuer. Si tu continues comme ça, tu vas te tuer. » Quoi ? Non, je ne vais pas. De quoi tu parles ? Je ne vais pas. Non. Je suis vraiment bon. Exactement.

[01:25:29] **Exit Point Podcast:** Alors, est-ce que les stratégies pour éviter le syndrome de l'intermédiaire s'adressent plus au pilote lui-même ? Ou alors, d'après votre dernière déclaration, on dirait que pour éviter le syndrome de l'intermédiaire, on a besoin que les pilotes expérimentés jouent un rôle plus actif dans le mentorat des nouveaux venus.

[01:25:49] **Gavin McClurg:** Excellente question. Oui, je pense que c'est les deux. Je veux dire, je pense que les experts sont des gens qui, vous savez, sont dans le sport depuis longtemps et qui ont tout vu. C'est ce que vous devez à la communauté. Vous devez servir. C'est vous. Vous devez assumer ce rôle maintenant. Ça fait simplement partie de l'appartenance à cette communauté. Et si vous ne le faites pas, vous ne contribuez pas parce que quelqu'un l'a fait pour vous. Absolument. Personne ne devient vraiment bon sans que beaucoup de gens ne l'aident en chemin. Alors, c'est juste, vous savez, c'est votre tour maintenant. C'est votre façon de vous impliquer. On dit toujours qu'avec les intermédiaires, votre tour, la façon dont vous devez contribuer, c'est d'être un conducteur de récupération.

[01:26:37] Vous savez, on part tous de la colline. Vous allez atterrir en premier parce que vous n'êtes pas encore très doué. Et vous allez monter dans la voiture pour nous rattraper. Vous allez monter dans la voiture et nous suivre toute la journée. On l'a tous fait. On a tous fait nos preuves. C'est comme ça que vous allez apprendre. Et une fois que vous nous aurez récupérés, on va vous raconter des histoires tout le chemin du retour. C'est une excellente façon d'apprendre. Vous voyez, je pense qu'à chaque étape, nous avons des responsabilités différentes envers notre communauté. Et pour le niveau intermédiaire, comme vous l'avez formulé, est-ce que vous pouvez l'éviter ou le rater ? Non, vous ne pouvez pas. C'est juste quelque chose que tout le monde traverse. Pour certains plus longtemps que pour d'autres. Je pense que c'est une sorte de... on doit imposer l'humilité aux gens. Et je adore en parler parce que c'est tellement important.

[01:27:22] Et je pense que c'est juste difficile de rester humble. Et je pense qu'on doit l'être quand on touche à l'aviation. Alors tu as raison. C'est une chose personnelle. Et c'est une chose communautaire.

[01:27:38] **Exit Point Podcast:** On a reçu une série d'e-mails récemment de la part de débutants qui demandent comment trouver des mentors parce que, d'abord, ils sont rares. Et puis, ils ne savent pas comment aller vers le mentor pour se mettre dans cette position de mentoré, au lieu de simplement s'asseoir là. Mais vous avez très bien évoqué le sujet. D'abord, la conduite. Je veux dire, quiconque pose cette question, propose votre voiture et votre temps pour faire des navettes et ce genre de choses. Premièrement, ça aide à donner quelque chose quand on demande quelque chose. Ça équilibre un peu les choses, mais aussi, vous allez écouter ces conversations à l'atterrissage sur le déroulement du vol.

[01:28:23] Vous allez commencer à absorber la façon dont les gars qui sont bons abordent les choses et ce qu'ils ont ressenti. Toutes ces conversations dans la voiture ou au point de réception autour du feu de camp sont absolument précieuses. Maintenant, quand on parle à quelqu'un qui cherche un mentor dans ce genre d'environnement, avez-vous d'autres suggestions sur ce qu'ils devraient rechercher ou sur la façon dont ils devraient se comporter ?

[01:28:49] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, en partie, c'est que les extravertis vont y arriver plus facilement parce qu'ils sont naturellement tournés vers les autres. Et je pense que la plupart des gens qui ont du mal avec ça sont plutôt introvertis. Ils sont plus timides. Ils sont un peu plus, tu sais, intimidés à l'idée de s'approcher et de se dire : « Oh mon Dieu, c'est tel ou tel gars là-bas. Il n'y a aucune chance qu'il me parle. » Alors, avant tout, reconnais que tout le monde va te parler. Tout le monde. N'importe qui qui a fait quelque chose dans ce sport est passé par là et l'a vu. Et comme je l'ai dit, ça fait partie de la culture et personne, parmi tous ceux que j'ai invités sur l'émission, n'a jamais dit non. C'est comme ça dans la zone de largage. C'est comme ça au décollage.

[01:29:34] Vous savez, si vous êtes intimidé et nouveau, allez juste dire bonjour. Je m'appelle Joe, je suis intimidé et je suis nouveau. Et j'adorerais, vous savez, est-ce que je peux vous offrir un café ou une bière ? Est-ce que je peux vous inviter à dîner ? Est-ce que je peux conduire votre voiture ? Vous savez, j'ai une formation de secourisme en milieu sauvage ou, vous savez, j'ai fait d'autres choses qui me rendent utile dans cette communauté. Et j'adorerais, et mec, vous venez juste d'ouvrir la boîte de Pandore. Vous allez obtenir tellement d'informations de la part de cette personne. Maintenant, s'ils sont juste en train de se préparer pour le décollage, s'ils volent, s'ils partent pour un triangle de 300 km ou quelque chose, alors peut-être pas tout de suite. Mais je n'ai jamais rencontré quelqu'un dans ce sport qui ne soit pas vraiment bon. Et ils ont envie d'aider, ils veulent transmettre leurs connaissances parce que ça leur a pris beaucoup de temps pour les acquérir.

[01:30:27] Et ils savent à quel point c'est difficile à acquérir. Mais, vous savez, l'idée générale, c'est juste de contribuer à votre communauté et vous recevrez bien plus en retour. Et c'est comme vous l'avez dit. C'est la conduite. Je viens juste de gérer ces deux compétitions. Je viens de gérer une Coupe du monde et une nationale américaine. Donc deux compétitions d'une semaine consécutives dans l'Utah. Et on compte à 100 % sur eux. On avait 30 membres du personnel pour les deux, à 100 %. Ils étaient bénévoles. On avait donc des chauffeurs, des coordinateurs de camp, des coordinateurs de lancement et, vous savez, des coordinateurs de récupération. On avait les gros postes et puis tous les gens qui se contentaient de conduire et de faire tout ça. Mec, il y a des sessions de jam le soir. On a, vous savez, trois repas par jour. On a fait des conférences théoriques les jours où on ne pouvait pas voler, quand on n'avait pas de manche.

[01:31:13] Et ils ont juste la chance de traîner avec, dans le cas de la Coupe du monde, les meilleurs pilotes du monde. Ils partent en vol, ils récupèrent les gens, ils les ramènent dans le van et ils écoutent tout le monde raconter sa journée. Et vous ne croiriez pas les histoires. Alors, vous savez, c'est une semaine où ils ont pu acquérir des mois et des mois de connaissances gratuitement. Alors, vous savez, faites partie de votre communauté. Que ce soit à Santa Barbara, au Point ou partout, sur chaque LZ dans les Alpes, allez juste traîner et aider, proposez de faire n'importe quoi. Et vous serez étonnés de la vitesse à laquelle vous allez apprendre. Je veux dire, Chrigel parlera à n'importe qui, alors qu'il est le meilleur au monde et qu'il est totalement accessible.

[01:32:03] Et il veut juste que tout le monde s'améliore. C'est presque sa mission. Parce qu'il veut que les gens puissent rivaliser avec lui. Alors il ne cache rien. Il dit tout à tout le monde. Et je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui ne fasse pas ça.

[01:32:22] **Exit Point Podcast:** Alors Ron, est-ce que tu penses que c'est le cas en base jumping ? Est-ce que tu crois que la majorité des gens au plus haut niveau, à la pointe du domaine, veulent que tout le monde s'améliore ?

[01:32:34] Je pense que n'importe qui qui vaut la peine d'être écouté partagera son temps. Je pense qu'il y a beaucoup de traumatismes dans notre communauté, où des gens qui ont été en position de mentor ont perdu quelqu'un et se ferment maintenant aux futurs élèves. Et c'est un vrai problème. Quelqu'un m'a d'ailleurs demandé l'autre jour à propos des comportements toxiques chez les base jumpers expérimentés. Et j'ai dû être d'accord avec lui. J'ai reconnu certains des mêmes comportements qu'il mentionnait. Et, vous savez, ça fait vraiment mal de perdre quelqu'un dans qui on a investi du temps et des efforts.

[01:33:22] Et c'est un ami. Ça devient plus qu'un ami parce que c'est le reflet personnel de l'instruction que vous avez donnée. Et quand cette personne meurt, c'est brutal. Et ça peut être un élément qui change un peu les choses. Je pense que l'une des choses que j'ai remarquées spécifiquement entre le parapente et le base jumping, ou le wingsuit base jumping dans les Alpes, c'est ce traumatisme collectif. Et, vous savez, c'est quelque chose que nous, en tant que communauté, devons surmonter et avoir de meilleurs outils pour communiquer, parce que ça ne fonctionne pas. Il y a beaucoup de gens qui sont poussés à s'éloigner de l'instruction ou à ne plus demander d'informations. Et au lieu de se dire, ah, je vais réessayer.

[01:34:08] Ils se disent : « Oh, on s'en fout d'eux. Ils essaient juste de m'empêcher de m'amuser. » Et ils partent le faire. Et, vous savez, on voit une série d'accidents de personnes qui ne sont même pas en phase intermédiaire, mais en phase débutante, et qui n'écoutent tout simplement pas. Parce qu'en face, quelqu'un leur a balancé un tas de conneries sur les barrières à l'entrée, vous voyez, basées sur le traumatisme qu'ils ont vécu.

[01:34:35] Ou alors, ils ne sont tout simplement pas en mesure d'écouter, vous voyez ? Donc, c'est vraiment difficile de prendre le pouls de l'ensemble de la communauté pour savoir ce qui se passe. Mais c'est complexe et c'est difficile.

[01:34:48] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est intéressant d'entendre ça. Et évidemment, il y a différentes phases. Je veux dire, l'un des premiers podcasts qu'on a fait était avec Jeff Shapiro. Jeff Shapiro. Et je veux dire, il avait perdu 43 amis. Tu sais, c'était juste après Dean et Graham. Et, enfin, ouais. Je veux dire, on n'a pas les chiffres de traumatismes que vous avez. Et c'est intéressant de l'entendre dire ça parce que je ressens souvent ça, et je veux dire, ça arrive assez régulièrement dans notre communauté. Tu sais, pas les mêmes chiffres, c'est sûr. Et, et, tu sais, base est une communauté plus petite. Donc en pourcentage, c'est pire. Mais quand

[01:35:33] quand ça arrive, il semble qu'il y ait des cas différents de celui-ci. Mais on dirait que nous l'évitons d'une certaine manière, au niveau de la communauté. C'est plutôt du genre : regardons ailleurs. Je ne sais pas. C'est peut-être injuste. Mais le traumatisme, quand c'est... j'ai perdu mon meilleur ami ce printemps dans une avalanche. Et quand c'est aussi personnel, c'est un traumatisme sérieux. Et je le traverse encore beaucoup. C'est juste difficile. Mais quand c'est plutôt quelque chose de communautaire, ouais,

[01:36:20] Je ne sais plus où je veux en venir. C'est juste que, je pense que les communautés peuvent souvent simplement mettre ça de côté et qu'on veut continuer à avancer. On veut continuer à faire son jam, à sauter, à faire son truc. Et je suis sûr que éviter est souvent la chose la plus facile, peut-être pas la bonne, mais c'est probablement la plus facile à faire.

[01:36:43] **Exit Point Podcast:** Qu'est-ce que tu en dirais, Matt ?

[01:36:46] Ouais, je pense qu'il y a des aspects liés au fait qu'on évite le traumatisme. Et je pense aussi qu'il y a des aspects liés au fait que les gens à la pointe du base jumping, du moins à un certain niveau, comprennent qu'ils ont eu de la chance d'être là, vu le nombre d'amis qu'ils ont perdus au fil des années. Donc, en quelque sorte, leur résistance ou leur réticence à embarquer d'autres personnes, ce n'est pas seulement pour se protéger eux-mêmes. Ouais. Mais, tu sais, ça naît de l'idée qu'ils protègent la prochaine génération du carnage qu'ils ont vécu.

[01:37:24] C'est un sujet un peu déprimant, non ? Mais, vous savez, je veux réitérer ou souligner que le base jumping et le domaine dans lequel je pratique surtout, le wingsuit base jumping, peuvent être pratiqués de manière durable. Et ça revient vraiment à ce que vous disiez tout à l'heure. C'est d'être humble. Aborder ça avec une nature humble. Parce qu'en réalité, Matt va détester si je dis que c'est sûr, mais c'est beaucoup plus sûr de sauter d'une falaise, de s'envoler, de s'éloigner tout droit de la falaise, de déployer son parachute et d'atterrir. Il y a souvent des moments où je suis dans ma voiture et j'ai l'impression que c'est bien plus dangereux que de simplement faire ça. Et donc, chaque autre aspect devient cet exercice de retenue, d'autocontrôle.

[01:38:14] Tu sais, il faut comprendre où on en est avec sa formation. Comment on se sent ce jour-là. Cette conscience personnelle d'être honnête avec soi-même. Et quelles sont les conditions ? Qu'est-ce que je peux faire ? Qu'est-ce que je peux vraiment faire ? Est-ce que je sais ce que je peux faire ? Tout ça rend les choses très compliquées. Et souvent, comme tu l'as dit, la chance joue un rôle, que tu vas survivre à cette phase de débutant et d'intermédiaire ou non. Mais une fois qu'on a passé ça, c'est, oui, c'est à nous de transmettre ce savoir pour que les gens n'aient pas à vivre cette expérience brutale. Ouais. Gavin, je suis curieux, puisque nous avons abordé la durabilité, combien de temps penses-tu aller voler ? Est-ce que c'est quelque chose que tu penses faire jusqu'à la fin de tes jours ?

[01:39:01] Ou est-ce que ce sera quelque chose que tu vas peut-être, je ne sais pas, arrêter dans une dizaine d'années ? Bien.

[01:39:07] **Gavin McClurg:** question. Je le ferai tant que je pourrai le faire bien. Et par là, je veux dire, ce que je trouve un peu effrayant, je suppose que je le ferai tant que... ça dépend du temps que ça prendra. Tant que je vivrai, c'est la réponse à votre question. Et par là, je ne veux pas dire que je m'attends à me tuer en faisant du parapente, mais je pense qu'à un moment donné, vous allez avoir des atterrissages difficiles. Et à un moment donné, vous deviendrez un peu trop fragile pour le faire de manière durable. Et puis, vous savez, se casser la hanche ou la cheville à 85 ans est bien plus grave que c'est, vous savez, à mon âge actuel. Alors, je le ferai, la réponse est que je le ferai tant que je pourrai le faire bien. J'aime être bon dans ce que je fais. Vous savez, je m'entraîne mieux que jamais en ce qui concerne le genre de

courses vers un objectif, vous savez, plus pour les X-Alps maintenant.

[01:39:59] Mais, vous savez, tant que je peux le faire bien, et comme l'a dit Lauren, de manière durable, je le ferai absolument. Je fais ça depuis longtemps maintenant. Je vole depuis 20 ans. Et je pense tout à fait qu'on peut le faire de manière durable avec la bonne formation, la bonne préparation, le bon état d'esprit et tout ça. Donc tant que je peux maintenir ça, je continuerai à voler. Tant que c'est, tant que c'est amusant. Vous savez, j'ai souvent posé cette question aux personnes de l'émission qui volent depuis longtemps. Vous savez, comment gardez-vous la passion ? Comment, comment continuez-vous à apprécier ça ? Parce que pour beaucoup, beaucoup de gens, moi y compris, à certains moments de ma carrière, ça devient une question de X contest. X contest est notre base de données.

[01:40:44] Alors, vous savez, pour le cross country, on télécharge nos vols sur X contest. Et il y a un truc annuel. Il y a le vol le plus long. Et ça devient des chiffres. Ça devient des données. Ça devient un point de gloire. Ça devient un sujet de vantardise. Et ce n'est plus la raison pour laquelle on a initialement aimé ce sport, qui était juste : « Oh mon Dieu, je suis un oiseau ». Vous savez, votre premier vol depuis la colline où vous ne faites que cinq minutes maximum, c'est juste... on est bluffé. Et puis vous progressez. Et 10K ne veut plus rien dire. Et 50K ne veut plus rien dire. Et 150K ne veut plus rien dire. Et vous piétinez votre casque à l'atterrissage parce que vous n'avez pas fait 250, vous voyez. Et donc, assez rapidement, on commence à perdre la perspective.

[01:41:31] Et je pense qu'il est difficile de retrouver la bonne perspective. Ça demande beaucoup de gymnastique mentale que je pense que beaucoup d'entre nous n'ont pas. Alors, tu sais, il y a eu, il y a eu des moments où je suis allé faire du parapente. C'est mon boulot, tu sais, parce que je dois m'améliorer. Je dois m'entraîner. Je dois, tu sais, je dois juste le faire. Mais je ne le fais pas juste parce que j'adore le parapente. Et donc, il y a eu des moments où je me suis dit : « Oh, oh, oh, oh, c'est trop dangereux de faire ça » quand c'est cette attitude qui domine. Qu'est-ce qui se passe ici, mec ? Et calme-toi. Qu'est-ce qui arrive ? Peut-être que tu as besoin d'une pause. Peut-être que tu as besoin d'aller retrouver le plaisir du vol de pente. Peut-être que tu as juste besoin d'aller faire un peu de maniement au sol et de retomber amoureux de ton aile.

[01:42:17] Tu sais, peut-être qu'il suffit de prendre ses distances. Est-ce que tu l'as déjà fait ? Ouais. Je ne me suis pas vraiment éloigné. J'ai été, tu sais, pour la plupart du temps, capable de préserver mon amour pour ça. Tu sais, il y a toujours eu un nouvel aspect, que ce soit l'acro, la course vers l'objectif ou la marche et vol, qui m'a permis de rester dedans. Mais il y a eu des moments, c'est certain, où j'étais en l'air et que je me disais : ouais, je ne m'amuse pas du tout. Et heureusement, c'est arrivé rarement. Mais, tu sais, c'est généralement au printemps, quand c'est un peu mouvementé, que les limites sont nettes et que je n'ai pas assez d'expérience. Je n'ai pas beaucoup volé en hiver. Je sors de la saison de ski et je pars faire un vol.

[01:43:03] Putain, c'est flippant. Et je ne m'amuse pas vraiment beaucoup. Mais heureusement, ça revient toujours assez vite. Je gagne un peu plus de bouteille et j'aime ça à nouveau. Et j'aime ça à nouveau. Mais, pour répondre spécifiquement à ta question, je n'ai jamais vraiment traversé une période de baisse. Enfin, pas grave d'aucune manière. L'un de mes mentors habite en face de chez moi, Nate Scales. Il pratique depuis deux fois plus longtemps que moi. Et il a fait les X-Hops en 2007. Et de temps en temps, il dit juste : « J'arrête. J'en ai fini. » Et on répond tous : « Oh, d'accord. On se voit dans 18 mois. » Et il le fait. Il arrête. Il vend tout son matos. Et il ne fera plus jamais, jamais, jamais de parapente. Et puis, 18 mois plus tard, il ressort son vieux matos, il est tout remonté et il est prêt à y aller.

[01:43:50] Et il est carrément à fond et il est vraiment bon. Et, enfin, il n'a pas sauté un seul jour. Donc, il y a aussi ce genre de gens. Et je respecte ça. C'est cool. Mais, ouais. Laisse-moi te demander

[01:44:02] **Exit Point Podcast:** ça. Tu as fait parmi les vols les plus extrêmes au monde, tu sais. Et si je te proposais d'aller, genre, faire de la crête ou planer au-dessus de dunes en Californie du Sud ? Tu sais. Est-ce que tu trouverais ça toujours agréable pour toi ? Oui.

[01:44:18] **Gavin McClurg:** Parce que je le fais avec vous, non ? Donc, tant qu'il y a du mystère, de l'émotion et de l'excitation, peu m'importe où je le fais. Vous voyez, juste être entouré de ça, c'est... voilà. Quand vous commencez à trouver que tout est un peu monotone et que vous avez le moral à zéro, allez juste voir du monde. Parce qu'il y a des gens qui sont super enthousiastes. Je veux dire, tous ces gens avec qui j'ai travaillé la semaine dernière, vous savez. Tous les

bénévoles dans l'Utah. Ils en sont au tout début de cette aventure. Et juste être entouré de cette énergie et les voir se passionner, absorber chaque mot que je disais... C'était génial. Et les pousser de la colline le matin avant le début des compétitions pour qu'ils puissent s'envoler.

[01:45:06] Et ensuite, ils te racontaient leur vol. Ce qui, dans ma tête, n'était pas si passionnant. Mais dans la leur, c'était vraiment exaltant. Et je suis avec eux à 100 %. C'est tellement cool d'être entouré de ce genre d'énergie. Alors, ouais. C'est une façon facile de retrouver ça.

[01:45:21] **Exit Point Podcast:** N'est-ce pas la vérité ? J'ai eu la chance de faire quelques tournages pour la seule opération de tandem en wingsuit au monde. Et d'être là, en première ligne, à voler avec des gens qui n'ont jamais fait de parachutisme auparavant. Ils sont attachés à un wingsuiter. L'excitation est tellement forte. Et, ouais. C'est contagieux. Ouais, ça l'est. C'est génial. Ça nous rappelle un peu que, mec, c'est vraiment quelque chose que nous avons beaucoup de chance de faire.

[01:45:49] **Gavin McClurg:** Et, vous savez, je n'ai jamais fait d'instruction. Je n'ai jamais fait de tandems. J'ai du matériel de tandem, j'emmène ma famille et mes amis, mais je n'ai jamais fait de tandems commerciaux. Je n'ai jamais fait de guidage. Je n'ai jamais voulu faire du parapente comme métier en ce sens. Je veux dire, c'est mon métier en termes de sponsoring, de courses, de podcasts et tout ça, mais je n'ai jamais fait cette partie-là. Mais en fait, je réfléchis très sérieusement. Ce sera la première fois que je le dis publiquement. Mais à faire un peu de guidage dans les Alpes parce que je connais très bien les Alpes. J'ai fait toutes ces courses, tout l'entraînement. J'y ai volé énormément. Et les Alpes peuvent être un sacré morceau pour le premier voyage de quelqu'un là-bas parce que c'est impressionnant. Elles sont immenses. Alors, j'ai pensé à faire ça juste pour être entouré de ce genre d'enthousiasme. Je veux dire, je pourrais montrer aux gens des endroits dans les Alpes où vous faites un atterrissage au décollage, où vous allez dans un refuge prendre un café ou, vous savez, dormir dans un refuge dans les Dolomites.

[01:46:41] Et, vous savez, je pourrais leur montrer. Je pourrais leur faire vivre une expérience absolument hallucinante. Et, vous savez, ce sont tous des endroits que je connais par cœur. Et, je pense que ce serait un excellent moyen de me faire injecter une bonne dose d'adrénaline et de me mettre dans le bain, vous savez, si jamais j'en avais besoin. Donc, je pense à faire ça. Probablement pas cet été prochain, mais peut-être dans un été futur. Mais je pense que, vous savez, c'est aussi, encore une fois, une question d'obligation. Je pense que faire partie de ce qu'on doit faire, c'est, vous savez, prendre soin des gens qui sont nouveaux, qui débutent et qui ont toute cette excitation parce que, à bien des égards, on en tire plus qu'eux.

[01:47:20] **Exit Point Podcast:** Eh bien, Gavin, je pense que c'est un endroit merveilleux pour s'arrêter. Avant de partir, peux-tu faire la promotion de ton podcast et de ton livre ? Ce sont deux ressources fantastiques.

[01:47:29] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je pense qu'on publiera ça dès que vous passerez en direct avec celui-ci. On sera aussi en direct sur Mayhem. Mais ouais, le podcast, je pense que ça va être sympa pour nos auditeurs. Et vous êtes géniaux. J'adore. Et c'est un super show. Le podcast s'appelle Cloud Based Mayhem. Le site web est cloudbasedmayhem.com. Et vous verrez directement sur la page d'accueil, vous verrez le livre et tout le reste que nous vendons. On vend beaucoup de produits Patagonia parce que je suis avec eux depuis plus longtemps que je ne pilote, en fait. Mais ouais, c'était un régale. Vous êtes super. Je vous apprécie. Je vous déteste parce que vous avez un meilleur nom que moi, mais continuez comme ça. Eh bien, on pourrait

[01:48:06] **Exit Point Podcast:** On pourrait facilement faire ça pendant des heures et des heures. Vous êtes des invités absolument fantastiques. Merci d'avoir accepté de participer.

[01:48:11] **Gavin McClurg:** C'était un vrai plaisir. Et un honneur. Merci les gars. J'apprécie.

[01:48:19] **Exit Point Podcast:** On espère que vous avez apprécié cet épisode. Si vous avez des réflexions sur ce que vous venez d'entendre, n'hésitez pas à nous contacter. Un grand merci à Mark Stockwell, notre ingénieur du son et co-producteur. On t'aime, mec. Si vous voulez en savoir plus sur le podcast, rendez-vous sur exitpointpodcast.com. À la prochaine. Si

[01:48:55] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour vos podcasts. Ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en rentrant du travail avec vos amis. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais techniques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou en mettant en place un service d'abonnement qui vous facturera à chaque sortie. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 dollars par an.

[01:49:41] C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine, et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question. Mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste des conversations authentiques. Ce sont nos opinions. Mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça vraiment facile. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus.

[01:50:29] Un petit podcast vidéo que nous faisons. Et des petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale. Mais qu'on a l'impression que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, etc. Vous devriez tous être configurés. Vous devriez avoir un compte. Et vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Gavin McClurg, ein erfolgreicher Extremsportler und Patagonia-Botschafter, spricht im Exit Point Podcast über seine Erfahrungen mit Risiko, Flow und Mentoring im Extremsport. Er berichtet über seine Vergangenheit im Skirennsport, knappe Situationen beim Kajakfahren und den Aufbau von Selbstvertrauen durch die Weltumsegelung und betont dabei seine Expertise im Paragliding.

Der Post #229, The Exit Point Podcast interviews your Host erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Heute ist es eine ziemlich andere für euch. Das war eigentlich eine Show, die ich mit den Exit Point Podcast-Leuten, Laurent und Matt, in Europa und hier in den USA aufgenommen habe. Sie haben einen fantastischen Podcast, in den ich mich in letzter Zeit richtig hineingezogen habe und der einen echt guten Namen hat, Exit Point, über BASE und Innovationen im BASE- und Wingsuit-BASE-Jumping sowie über das Risiko und alles, was mit diesem Sport einhergeht. Und beide sind vor kurzem auch zum Gleitschirmfliegen gekommen, und Laurent folgt meiner Show und dem Buch und hat sich gemeldet und gesagt: Hey, wir würden dich gerne in der Show haben. Und sie haben viele wirklich gute, manchmal ziemlich harte Fragen gestellt, was mir sehr gefallen hat.

[00:00:59] Und wir hatten eine fantastische Unterhaltung. Diese Folge ist etwas länger, sie dauert etwa eine Stunde und 45 Minuten, aber alles ist sehr relevant für das Fliegen, das Freifliegen und das Risiko. Und was ich über die Jahre gelernt habe – wir tauchen tief in meine Vergangenheit ein, die viele von euch aus verschiedenen Geschichten in dieser Show kennen –, aber ich hatte einfach eine richtig gute Zeit mit diesen Leuten. Sie haben viele durchdachte Fragen gestellt und hatten einige tolle Perspektiven. Ursprünglich dachte ich nur, ich würde sie auf Exit Point veröffentlichen und die Leute dort suchen lassen. Dann dachte ich mir, das ist auch eine richtig gute Folge für das Mayhem. Also werden wir eine Art Co-Release machen. Wir veröffentlichen sie etwa zur gleichen Zeit und ihr findet alle Links zu ihrer Show in den Shownotes sowie einige Empfehlungen dort.

[00:01:48] Und ja, ich hoffe, es gefällt euch. Ich hatte eine Menge Spaß mit diesen Leuten. Prost.

[00:02:02] **Exit Point Podcast:** Wir sehen uns da unten. Ja, mein Bruder. Viel Spaß. Wir sehen uns beim letzten. Ich kriegs nicht hin. Alles klar. Ich werde jetzt einfach von hier aus abspringen, glaube ich. Alles klar, Bruder. Wir sehen uns da unten. Drei, zwei, eins. Bis dann.

[00:02:19] Hallo Freunde. Ihr hört Exit Point, einen Podcast über die Entwicklung des Basejumpings und die Erforschung seiner Kultur. Begleitet uns für wertvolle Einblicke und packende Geschichten von den extremsten Athleten der Welt.

[00:02:40] Also, Gavin, willkommen bei Exit Point.

[00:02:43] **Gavin McClurg:** Es ist schön, hier zu sein. Wir haben uns darauf gefreut.

[00:02:47] **Exit Point Podcast:** Ich betrachte Gleitschirmfliegen quasi wie das alte Basejumping. Ich bin ein regelmäßiger Cousin vom Basejumping, und ich wollte dich dabei haben, weil ich zum einen wahnsinnig viel aus deinem Podcast und deinen Büchern geholt habe – und das nicht nur für mein eigenes Gleitschirmfliegen, sondern auch wegen des Wissens, das man bekommt, wenn man diesen Top-Piloten zu Themen wie Mindset, Risikomanagement und so weiter zuhört. Und ich dachte, es wäre eine wirklich tolle Gelegenheit, unser Publikum dir und deinem Podcast vorzustellen und dann in einige dieser Überschneidungen einzutauchen, die, weißt du, zwischen den beiden Sportarten wirklich gut funktionieren.

[00:03:23] **Gavin McClurg:** Ja, im Grunde ist das alles das Gleiche. Es ist immer das gleiche Zeug, oder? Wir nehmen an Sportarten teil, die Risiken beinhalten, und das Endergebnis – also die Ausbildung und das Lernen – ist das gleiche. Man hat es mit denselben Dingen zu tun.

[00:03:39] **Exit Point Podcast:** Absolut. Also, bevor wir zu tief ins Detail gehen, erzähl uns doch ein bisschen was über dich.

[00:03:45] **Gavin McClurg:** Ja. Mein Name ist Gavin, und ich würde mich wohl vor allem als Abenteurer bezeichnen. Ich bin in Tahoe aufgewachsen. Ich bin mit Skirennen aufgewachsen, bin richtig ernsthaft darin gewesen und hatte eine sehr kurze Zeit im US-Team in meinen späten Teenagerjahren, bevor ich mir in einem Downhill in Aspen die Knie zerstört habe. Dann habe ich versucht, zurückzukommen und mich auf die... Mein Ziel waren die Olympischen Spiele in Norwegen 1994, und im nächsten Jahr kam ich zurück und habe mir wieder das linke zerstört. Und der Arzt sagte: Ja, ich kann dich wieder zusammenbauen. Du kannst das weiter machen.

[00:04:31] Aber es sei denn, es gibt eine Technologie, von der ich nichts weiß, wirst du mit 30 nicht laufen können. Und das war das erste Mal. Ich meine, ich war in meinen Teenagerjahren. Man fühlt sich unbesiegbar, oder? Man hört einfach nicht auf sowas. Aber das hat mich echt getroffen. Ich dachte mir: Wow, man möchte doch mit 30 laufen können. Also bin ich gegangen. Ich bin zur Schule nach Boulder gegangen und habe mich direkt umgemeldet, um dich zu sehen, und bin sofort richtig in das Klettern eingestiegen und dann nicht lange danach richtig in das Kajakfahren und habe angefangen, ziemlich ernsthafte Sachen zu machen. Mein Paddelpartner damals war ein junger Typ namens Tao Berman, der später ein großer Red Bull-Paddler wurde und viele der Twitch-Filme gemacht hat. Der erste Twitch-Film war eigentlich er, ich und dieser Typ, Brett.

[00:05:19] Wir waren in Mexiko. Wir haben dort eine Menge Erstabfahrten gemacht und haben einfach nur Material gefilmt, ich weiß gar nicht mehr, mit was. Und er hat diese Abfahrten gemacht, die einfach nur der Wahnsinn waren, gefährlich, heftig. Und dann brauchte der Typ, der die Twitch-Filme gemacht hat, etwas Material. Ein Teil davon landete im ersten Twitch-Film. Und Tao hat danach eine Zeit lang große Dinge mit dem Kajak gemacht. Und ich bin auf dieser Reise fast gestorben. Und das ist eine lange Geschichte, aber es war so: Ich bin im Fluss bei einer großen Abfahrt wirklich gestorben und hätte nicht wieder auftauchen dürfen. Es war ein Wunder, dass ich es tat. Und das hat für mich beim Paddeln die Dinge grundlegend verändert.

[00:06:08] Und ich betrachte mich immer noch als Paddler, aber es hat wirklich verschoben, was ich machen konnte und woran ich Spaß hatte. Und also, nicht allzu lange danach, ich schätze ein paar Jahre, aber nicht allzu lange danach, brach ich auf, um die Welt zu umsegeln, und das wurde zu einem Geschäft, weil ich pleite war. Ich hatte kein Geld, um die Welt zu umsegeln. Also haben wir schließlich – das war nicht wirklich am Anfang, aber schließlich – angefangen, Kitesurfing-Expeditionen anzubieten, und das Finanzmodell war wirklich ein Timeshare. Und wir haben das erste Boot betrieben. Es war ein Einrumpfboot für etwa acht Jahre. Und wir haben dieses Boot nach der ersten Umsegelung in Thailand verkauft und dann dieses Timeshare-Konzept entwickelt, bei dem wir, wissen Sie, surfen und tauchen.

[00:07:01] Wir haben das alles gemacht, aber die Kunden waren hauptsächlich Kitesurfer. Und das war noch ziemlich früh in der Geschichte des Kitesurfens. Das war 2005, 2006. Es fing gerade erst an, etwas zu werden. Unser Timing war also wirklich glückverläufe. Und ja, ich habe auf See gelebt. Am Ende habe ich fast 15 Jahre auf See verbracht. Ich habe ein paar Weltumsegelungen gemacht. Das war mein Leben. Ich bin 10 Jahre lang nicht zu Weihnachten nach Hause gekommen. Ich meine, ich war völlig darin versunken, mit allem, was dazugehört – dem Guten wie dem Schlechten. Weißt du, es sind nicht nur die Sonnenuntergänge da draußen. Es ist eine Menge Arbeit. Es hat mir definitiv viele graue Haare auf den Kopf gebracht, oder eigentlich eher gar keine Haare mehr auf dem Kopf. Wenn ich meine Mütze abnehme, würde man das sehen. Aber ja, das war für den Großteil der 2000er bis Anfang 2011 wirklich mein Leben.

[00:07:50] 2012, aber etwa in der Mitte davon ist das eine ganz andere Geschichte. Aber ich habe angefangen, mich mit einer Frau zu treffen, die in Alaska aufgewachsen ist, eigentlich in Alaska und Saudi-Arabien. Aber sie war eine Gleitschirmfliegerin, so halb autodidaktisch, was eigentlich nicht viel ist. Das ist nicht gerade toll. Aber sie und ihr Bruder, ihr Bruder lebt auch in Alaska. Er ist ein Buschpilot. Er kann alles. Er ist einfach die fähigste Person, die ich je getroffen habe. Also, weißt du, die haben sich selbst beigebracht, wie man Gleitschirm fliegt. Sie hat mir beigebracht, wie man Gleitschirm fliegt. Als wir mit dem ersten Boot in Neuseeland waren, bin ich sofort zum Süchtigen geworden.

Aber wir haben dieses Boot geführt und von einem Boot aus kann man nicht besonders gut Gleitschirm fliegen. Also immer wenn wir eine Pause hatten, was nicht oft vorkam, aber wir hatten mal hier oder da ein bisschen Zeit.

[00:08:38] Ich bin zum Himalaya geflogen und habe dort Gleitschirmfliegen ausgeübt, und ich bin in die Alpen geflogen und habe dort Gleitschirmfliegen ausgeübt. Und ich habe es einfach so oft wie möglich gemacht, wann immer ich konnte. Und als das Boot dann so langsam zum Abschluss kam – es lief eigentlich noch, aber ich habe das Unternehmen während der Pandemie verkauft –, bin ich 2011 als Kapitän zurückgetreten. Mein Steuermann hat übernommen und ich habe mich um den administrativen Teil gekümmert, die langweiligen Sachen wie Marketing, Mitglieder, Vertrieb und all das. Ich habe das Boot nicht mehr geführt, aber das hatte ein paar Gründe. Erstens war ich ausgebrannt. Ich hatte genug vom Ozean. Und zweitens wollte ich unbedingt Gleitschirmfliegen und sehen, worum es bei dieser Sache eigentlich geht. Ich meine, am Anfang habe ich nicht mal verstanden, dass man mit dem Gleitschirmfliegen an Orte gelangen kann. Ich dachte, man startet einfach, weißt du, man geht von einem Berg ab und landet auf dem Parkplatz und geht nach Hause.

[00:09:23] Und als ich lernte, dass man damit wirklich große Distanzen zurücklegen kann, bin ich richtig begeistert davon geworden. Ich fing an, mich total für dieses Rennen namens Red Bull X-Alps zu interessieren. Das ist eine sehr lange Antwort auf deine Frage. Tut mir leid, ich schwätze gerade total, aber ja, ich bin dazu gekommen, weil ich anfangs, die X-Alps zu schauen, als wir tatsächlich auf dem Boot waren, dem zweiten Boot in Schottland 2011. Das Rennen findet alle zwei Jahre statt. Es wird als das härteste Abenteuerrennen der Welt bezeichnet. Es ist einfach wahnsinnig schwer. Man rast unter eigener Kraft über die Alpen. Man paraglidet entweder, oder man geht oder läuft. Man trägt seine ganze Ausrüstung selbst. Früher hatte man einfach so viel Zeit, wie man brauchte, um ans Ziel zu kommen.

[00:10:08] Und wer zuerst das Ziel erreichte, hatte 48 Stunden Zeit, und das war das Ende des Rennens. Aber ich glaube, die Abschlussquote liegt bei nur 11 %. Als Organisation haben sie sich dann entschieden, dass sie ein Rennen nicht potenziell so lange dauern lassen können. Ich meine, ich glaube, das erste hat 18 Tage oder so gedauert, und es startete früher immer in der Nähe des Red Bull Hauptquartiers in Salzburg oder unten in Monaco. Man rannte quasi über das Rückgrat der Alpen, um die Nordseite des Mont Blanc herum und dann den ganzen Weg die Maritimes runter bis zum Mittelmeer. Das war das Rennen, das ich 2015, 2017 und 2019 gemacht habe. Ich habe es also viermal absolviert. Und dann haben sie es 2021 geändert, und jetzt ist es eine Art Hin- und Rückreise, wie wir es im Gleitschirmfliegen nennen.

[00:10:54] Es beginnt jetzt in Kitzbühel, ihr wisst schon, am Ort des berühmten Abfahrtsrennens, und es führt um den Mont Blanc herum und kommt dann ganz zurück und landet in Zellensee oder endet in Zellensee, Österreich. Es beginnt und endet also in Österreich und führt normalerweise über fünf bis sieben Länder. Es ist ein 1200 Kilometer langes Rennen. Man hat ein Support-Team, das einen mit Wasser und Essen versorgen, mit einem euch strategisch beraten und euch auf den Beinen halten kann.

[00:11:22] Und es ist einfach verrückt, es ist ein wildes Rennen. Also wirklich ein Jahrzehnt meines späteren Lebens, weil ich erst mit Anfang vierzig damit angefangen habe, war diesem Rennen gewidmet. Und beim Rennen 2015, das mein erstes war, war ich der erste Amerikaner, der es je geschafft hat. Wie gesagt, die Abschlussquote liegt bei 11 %. Nicht viele Leute schaffen es bis zum Ende. Aber 2015 habe ich es geschafft. Und das war das erste Jahr, in dem sie es geändert haben, sodass man einfach 12 Tage Zeit hatte, um dort anzukommen. Egal, wann die erste Person ankam, und da gibt es einen Schweizer Typen namens Chrigel Maurer, der quasi der Kelly Slater des Gleitschirmfliegens ist. Er gewinnt alles. Er hat es jetzt acht Mal hintereinander gewonnen.

[00:12:09] Sein erstes Jahr war 2009. Und 2015 hat er gewonnen, er kam in acht Tagen an, was ziemlich schnell war. Und ich kam ein bisschen weniger als 48 Stunden später an. Nach den alten Regeln hätte ich es also immer noch geschafft, aber das war ziemlich aufregend. Also, ich habe es 2015 geschafft und dachte, ich wäre der King und würde es jedes Jahr schaffen. Aber ich habe es nie wieder geschafft. Das war das einzige Mal, dass ich es geschafft habe, aber das war ein lustiges, wirklich lustiges Jahrzehnt. Das Rennen ist einfach unglaublich. Es bringt dich an die tollsten Orte in den Alpen. Und natürlich ist es sehr intensiv, körperlich sehr hart, aber du hast auch diese Flüge. Einige davon sind nur kleine „Sledgers“, wie wir sie nennen, wenn du nur ein paar Minuten startest und landest, weißt du, morgens, bevor die Thermik und so anfängt, aber du hast diese unglaublichen Flüge in wirklich schönen Gebieten, wo du normalerweise

nicht hinfliegen würdest, wenn du zum Paragliding dorthin gehst, weil du die besten Tage auswählst und ständig versuchst, richtig groß zu fliegen.

[00:13:08] Und, wisst ihr, wenn das Wetter beim Rennen schlecht ist, muss man weiterkommen. Man muss es trotzdem durchziehen. Und es gibt immer Momente im Rennen, in denen das Wetter ziemlich mies ist. Also, ja. Und jetzt bin ich zurück in Idaho. Ich lebe hier seit 2011 und ich veranstalte Wettbewerbe, sowohl Weltcup-artige Sachen als auch Hike-and-Fly-Rennen, so ähnlich wie die X-Alps, aber kleiner hier in den USA, und ich versuche, das Ganze hier auf dieser Seite des Ozeans auf den Weg zu bringen. Und ich gehe immer noch extrem viel Gleitschirmfliegen. Ich habe gerade einen Weltcup in der Türkei beendet und ja, ich liebe das Fliegen immer noch. Also, dieses hier hat meine Aufmerksamkeit länger als all die anderen beschäftigt. Hmm.

[00:13:48] **Exit Point Podcast:** Darf ich dich etwas fragen? Eine Frage zum Skifahren zu Beginn dieser ganzen Geschichte, denn verdammt, Mann, das ist wirklich ein interessanter Weg, den du seither gegangen bist. Und ich frage mich, wie viel davon du deiner Meinung nach erreicht hättest, wenn du beim Skifahren geblieben wärest und dich nicht verletzt hättest?

[00:14:05] **Gavin McClurg:** Ja, das ist eine gute Frage. Nicht wahr, Matt? Ich bin so dankbar für diese Verletzung. Natürlich war es zum damaligen Zeitpunkt einfach nur verheerend und mein Leben war vorbei, weißt du, das war alles, was ich kannte – Skirennen, das US-Team, die Olympischen Spiele und das Ganze. Und ich meine, ich hatte noch eine ziemlich lange Strecke vor mir. Ich hatte es gerade erst geschafft, ich war noch ziemlich neu in der ganzen Sache, also im High-Level-Skirennen. Und deshalb war ich am Boden zerstört. Es passierte tatsächlich am 15. Januar 91. Das war der Tag, an dem der Golfkrieg ausbrach. Das war also ein Tag, den werde ich wegen dessen natürlich nie vergessen. Aber ja, diese Verletzung hat mir einfach ermöglicht zu sehen, sie hat mir in gewisser Weise die Augen für den Rest des Lebens geöffnet. Ich hatte noch nie darüber nachgedacht, zur Schule zu gehen.

[00:14:50] Ich hatte nie an etwas anderes als das Rennen gedacht. Und deshalb hat es mich erst mal so umhauen: Wow, da draußen gibt es noch all diese anderen Dinge. Und ich denke, das Training, das Coaching und das Aufwachsen in dieser Art von intensiver Blase hat sich in gewisser Weise gut für spätere Vorhaben ausgezahlt. Aber Gott sei Dank habe ich mich wirklich verletzt. Denn ich denke, ich habe in all den 15 Jahren auf dem Boot nie Skier angefasst. Ich habe nie Schnee gesehen. Und von all den Dingen, denen ich mich heutzutage widme, haut mich Backcountry-Skiing immer noch völlig aus den Socken im Vergleich zu Gleitschirmfliegen. Ich meine, ich bin Gleitschirmflieger. Das ist mein Job. Das ist mein Beruf. Aber Backcountry-Skiing ist für mich einfach das Schönste, was wir in der Natur machen können.

[00:15:42] Also, ich bin so dankbar für diesen Hintergrund und dass ich als Kind gelernt habe zu skifahren. Aber ja, das ist eine super Frage, denn Gott sei Dank habe ich mich verletzt, weil es mir all diese anderen Dinge ermöglicht hat, die eben, wissen Sie,

[00:15:56] **Exit Point Podcast:** wunderbar. Ich muss dich fragen, du hast deine Knie schon früher kaputtgemacht. Wie geht es ihnen jetzt?

[00:16:02] **Gavin McClurg:** Noch eine gute Frage. Ich meine, du hast...

[00:16:04] **Exit Point Podcast:** hin und her über die ganze

[00:16:06] **Gavin McClurg:** die Alpen viele Male. Ich meine, das wird euch umhauen. Das wird euch umhauen. Ich hatte neun Knieoperationen, drei komplette Rekonstruktionen und die anderen sechs waren Bereinigungen. Ja, aber ich kam schon Mitte dreißig an einen Punkt, an dem es gefährlich war, von einem Bordstein abzutreten. Wisst ihr, die Dinge blockierten und der Meniskus – ich habe in keinem der beiden Knie noch Knorpel. Und wenn ihr die Red Bull X-Alps versteht, fragt ihr euch, wie das geht, und ich war nie ein Ausdauhsportler, ich war ein Skirennläufer, wisst ihr, das längste war, ich war ein Abfahrts- oder Geschwindigkeitsfahrer, aber wisst ihr, ein langes Rennen dauerte eine Minute 45 und war eine sehr intensive Minute 45. Aber ich war noch nie... ich war noch nie Läufer. Ich bin im Grunde ein Trailrunner, weil ich nicht konnte, ich meine, ich kann kein Basketball spielen.

[00:16:55] Meine Knie sind noch stabil, aber sie haben keinen Knorpel mehr. Als ich also anfang, die Red Bull X-Alps zu schauen, dachte ich nur: Wie kommen diese Leute so weit? Ich habe nicht verstanden, dass man einen Gleitschirm

benutzen kann, um so weit zu kommen, nur mit Thermik, aber auch einfach: Da gibt es keine Möglichkeit, dass ich das schaffe. Okay, ich war am Boden zerstört und das Timing war verrückt, aber etwa zur gleichen Zeit, ein paar Jahre vor dem Rennen 2015, wurde ich sehr gut befreundet mit einem Typen namens Ben Abruzzo, der in Albuquerque lebt. Er war auch Pilot, aber sein Vater kommt aus einer großen Skifahrerfamilie. Sie besitzen das Skigebiet Santa Fe in New Mexico.

[00:17:42] Und sein Vater ist ein großer Skifahrer, sein Großvater war auch ein großer Skifahrer. Und sie haben mich nach Kanada eingeladen, um Heli-Skiing zu machen. Ich glaube, das war 2013. Ben, mein Kumpel, ist nur ein paar Jahre jünger als ich, aber er ist ein professioneller Trainer und Trainer für Bergsportathleten. Er hat lange Zeit ein CrossFit-Gym besessen, aber sein Ding ist es, Leute dazu zu bringen, die MTM MB und ähnliche Dinge zu machen, bei denen sie große Bergläufe bestreiten – was im Grunde das X-Alps ist, abgesehen vom Fliegen. Man geht bergauf und schuftet auf tonnenweise Asphalt, aber man macht typischerweise anderthalb bis zwei Marathons am Tag, und das mit der ganzen Ausrüstung. Da muss man eine andere Art von Körper aufbauen, weil man einen Rucksack trägt, was nicht dasselbe ist wie bloß Joggen.

[00:18:32] Es sind tonnenweise über den gesamten Rennverlauf. Er hat Leute darauf trainiert und er hat mich skifahren sehen und meine Faszination gesehen – er wusste nicht mal, worum es bei dem Rennen geht. Ich hätte ihm eigentlich all diese Clips zeigen sollen, aber als er anfang, richtig begeistert zu sein, meinte ich: Ja, aber ich habe diese schlechten Knie, Mann. Ich meine, ich kann zwar, aber es gibt keine Möglichkeit, dass ich 10 km auf Asphalt laufe, und man muss da hunderte Kilometer damit bewältigen, und ich sagte, ich kann nicht, keine Chance. Und er sagte: Mann, ich habe dich skifahren sehen. Wir können diesen ganzen Schmerz aus dir heraustrainieren. Wir müssen dich einfach ins Fitnessstudio bringen und dich an Mobilität und so einiges von Kelly Starrett machen lassen, du weißt schon, der Supple Leopard Typ, und Bänder und Bälle. Aber vor allem Gewichte, wir müssen dich ins Fitnessstudio bringen.

[00:19:20] Und ich war in meinem früheren Leben als Skirennfahrer mein ganzes Leben lang im Fitnessstudio. Ich wusste also, wie man hebt, aber das war jahrelang nicht wirklich mein Standardprogramm. Und wir haben die Blöcke ganz von Grund auf aufgebaut. Ich meine, buchstäblich – ich glaube, beim ersten Mal, als ich für einen 5-Kilometer-Spaziergang rausgegangen bin, habe ich es kaum geschafft. Ich habe ihn fast in Tränen fast angerufen, und das war fast ein Jahr vor dem Rennen. Wir fangen gerade erst mit dem Training an, weil es etwa ein Jahr ziemlich intensives Training braucht, um darauf vorbereitet zu sein. Und er sagte: Mach dir keine Sorgen, vertrau auf den Prozess. Es wird alles gut. Und bis April bin ich mit der Gruppe 60 Kilometer auf den Straßen gelaufen. Ich bin vorher durch Flüsse gewandert, um meine Füße darauf zu trainieren, damit sie keine Blasen bekommen, weil die Alpen – ich lebe hier in der Wüste, dort ist es wirklich trocken.

[00:20:09] Es ist wirklich nass. Wir wussten, dass Blasen ein Problem sein würden, und das waren sie auch – meine Füße sind beim Rennen einfach komplett aufgegeben. Das ist aber was anderes. Aber ja, er hat mich trainiert. Ja. Er hat mich trainiert und klopf auf Holz. Das war 2014 vor dem Rennen 2015. Ich habe keinen Milligramm Schmerz in meinen Knien, obwohl ich mein ganzes Leben lang Schmerzen hatte. Einfach nur elende Schmerzen. Es war ständig etwas, worüber ich nachgedacht habe, und ich denke nicht mal mehr darüber nach. Er hat also meine Knie gerettet, und ich weiß nicht, was da heutzutage drin ist. Ich meine, nochmal, weil ich nicht glaube, dass Knorpel wirklich nachwächst, aber bisher keine Arthritis. Keine Schmerzen, wissen Sie, sehr, sehr starke Gelenke. Im Grunde ging es darum, meine Muskeln darauf zu trainieren, die Belastung aufzunehmen, anstatt der Gelenke.

[00:20:57] **Exit Point Podcast:** Kannst du ein wenig über das Gefühl des Verlusts sprechen, das wir alle haben, wenn sich unser Körper so dramatisch verändert, und wie deine Einstellung war, um wirklich wieder in Form zu kommen und dich nicht einfach mit der Schmerzen für eine Weile abzufinden? Oh Gott,

[00:21:18] **Gavin McClurg:** Es ist einfach... ich meine, ich habe gerade Gänsehaut, wenn ich daran zurückdenke, weil es war, was für ein Geschenk, oder? Es war einfach so ein unglaubliches Geschenk. Ich meine, 20 Jahre lang Schmerzen und vor allem eine eingeschränkte Mobilität zu haben. Ich meine, ihr wisst ja, ich konnte surfen, ich konnte Freitauchen, ich konnte viele Dinge tun. Ich war nicht so, dass ich irgendwie immobil oder behindert war, aber ich konnte es einfach nicht. Ich konnte meine Beine über 20 Jahre lang nicht so benutzen, wie ich wollte, und plötzlich nicht nur meine Beine so benutzen zu können, wie ich wollte, sondern auf eine Weise, von der ich nie gedacht hätte, dass sie möglich ist. Ich

meine, wenn man diese 10 Monate Training nimmt und sie dann in diese 12 Tage der intensivsten Erfahrung steckt, die man sich jemals vorstellen kann, dann ist das einfach überwältigend.

[00:22:13] Du bist einfach von 5:30 Uhr morgens bis 22:30 Uhr abends unterwegs. Jeden Tag für 12 Tage, außer ich habe tatsächlich den dritten Platz im Prolog belegt. Der Prolog ist so eine Art Tour de France Prolog, wo sie das machen – es ist eine Marketingveranstaltung. Im Grunde machst du ein kleines Minirennen drei Tage vor dem Hauptrennen und ich bin da auf den dritten Platz gekommen. Die ersten drei im Prolog haben einen zweiten Nachtpass bekommen, sodass du bei jedem Rennen einen Nachtpass hast, mit dem du die ganze Nacht durchgehen kannst. Nun, ich habe zwei davon bekommen. Toll, oder? Also konnte ich während des Rennens zweimal die ganze Nacht durchgehen. Du weißt schon, es gibt ein paar Male im Rennen, wo du einfach durchgehst. Also 24 Stunden lang ohne Pause. Es ist auf jeden Fall unglaublich intensiv und am Ende addierst du alle Meter, Fuß und Meilen zusammen.

[00:23:01] Ich meine, bei allen vier Rennen landeten sie in Bezug auf die Gesamtleistung alle ziemlich ähnlich, obwohl das Wetter bei allen vier sehr, sehr unterschiedlich war, aber nein, es waren zwischen 16 und 20 Marathons. Weißt du, in den 12 Tagen habe ich die Höhe des Everest vier bis fünf Mal erklommen, also 32.000 Fuß, vier bis fünf Mal während der 12 Tage mit einem Rucksack, und du fängst einfach an zu gehen, nein, das ist mein lokaler Hügel hier. Baldy, das sind 3.000 Fuß. Also musst du das Ding fünf bis sechs Mal am Tag hochklettern. Und selbst wenn, selbst wenn ich trainiert habe, denkst du dir: Ich schaffe das nicht. Das geht gar nicht. Ich meine, aber wenn du hart trainierst und dann dieses Rennen machst...

[00:23:47] Es ist harte Arbeit. Und man denkt sich, mein Körper macht das gerade, das ist unglaublich. Und wie gesagt, ich bin 1,73 Meter groß und gebaut wie ein Fitnessstudio-Freak. Alle anderen in diesem Rennen sehen aus wie Marathonläufer. Sie sind groß, dünn und schmal. Sie sind für Ausdauer gebaut. Wenn ich für Ausdauer trainiere, baue ich einfach immer mehr Muskeln auf. Ich passe überhaupt nicht in dieses Schema. Mein Ben nennt mich einen Mutanten, und ich bin ein totaler Mutant, was das angeht. Ich bin also nicht für diese Art von Rennen gebaut, aber man merkt, wie der Körper faszinierende Dinge leistet, wenn man hart trainiert. Und ja, es war eine wunderbare Sache. Es war unglaublich, in meine Fünfiger zu kommen und dabei viel gesünder zu sein als den größten Teil meines Lebens.

[00:24:39] **Exit Point Podcast:** Das war eigentlich eine meiner Fragen an dich, weil ich deinem Training und den Rennen, wie zum Beispiel den X-Alps, gefolgt bin. Du siehst für einen Ausdauerathleten ziemlich massig aus, und war das nicht Teil deiner Strategie für die Langlebigkeit als Luftsportler oder so? Es ist einfach, dass man das Gewicht aufbaut und das Gewicht einfach kommt.

[00:25:02] **Gavin McClurg:** Ja, das tut es. Aber der andere Teil ist, wenn du siehst, habe ich eine Art Highlight-Rolle von 2021, in der ich ziemlich hart mehrmals aufgeschlagen bin. Das Ganze fing vor ein paar Jahren mit Creagle und diesem Typ Patrick von Cannell an, wo sie bei Rückenwind und bergauf gelandet sind. Das ist im Gleitschirmfliegen einfach nichts, was man macht. Du landest bei Wind von vorne, wie bei einem Flugzeug, richtig? Du sollst bei Wind von vorne landen, und bergauf landest du definitiv nicht. Wenn du da das Timing verpeilst, sind die Konsequenzen wirklich ernst. Aber es erlaubt dir, deinen Gleitschirm an noch mehr Orten zu platzieren. Im Gleitschirmfliegen können wir an wirklich engen Stellen landen, aber mit diesen Fähigkeiten kannst du ihn einfach oben auf dem Gipfel absetzen. Das ist felsig und ziemlich unangenehm, aber wieder einmal muss das Timing wirklich gut sein. Ich habe das für das Rennen 2021 sehr hart trainiert, aber dann bist du im Rennen und du bist müde, du bist genau... egal wie, du verkackst es. Aber wenn du verkackst, während du robust und wirklich fit bist und so eine Art Wombat bist, dann gehst du einfach weg von Dingen, die normalerweise einen Knöchel brechen oder zumindest verstauchen würden – das wäre eine verletzungsbedingte Rennbeendigung. Und ein Teil davon, ein Teil des ganzen Krafttrainings, und viele der anderen Jungs, die überhaupt nicht so aussehen wie ich, die sehen viel mehr nach Ausdauersportlern aus, ihr Training war viel anders als meines. Es war viel Laufen und viel bergauf, aber nicht viel Zeit im Fitnessstudio. Aber für mich...

[00:26:44] weil meine Knie und weil ich älter bin, weißt du, ich bin jetzt 52, aber ich habe diese Dinger Ende 40 gefahren und gegen Typen in ihren 20ern angetreten. Ich brauchte das Krafttraining für die Dauer des Events, ich musste belastbar sein, ich musste widerstandsfähig sein, und das hat Ben für mich wirklich festgelegt, das war notwendig. Ich bin einfach sehr, sehr eigenartig, wenn ich so trainiere, ich baue Muskeln auf, obwohl ich auch eine Menge Ausdauer gemacht habe, weißt du, einfach viele Kilometer auf der Straße, viel bergauf und viel Herzfrequenz-Zeug in diesen

hohen 120ern, weißt du, einfach stundenlanges, stundenlanges, stundenlanges aerobes Training.

[00:27:30] Man würde nicht denken, dass man Muskelmasse aufbaut, aber so ist mein Körper eben gebaut.

[00:27:36] **Exit Point Podcast:** Kannst du ein wenig auf die Vorteile von Fitness für Leute eingehen, die nicht diese extremen Rennen bestreiten? Ich meine, in unserer Kultur, kommend aus dem Skydiving und dem Basejumping, wird Fitness meiner Meinung nach überhaupt nicht beachtet. Es ist wirklich selten, jemanden zu sehen, der sich überhaupt dehnt, bevor er zum Skydiving oder Basejumping geht. Und sicher ist es selten, Leute zu sehen, die ihren Körper für so etwas trainieren. Wenn du also nicht an diesen Weltklasse-Rennen teilnimmst, kannst du uns ein wenig Einblick geben, was die Vorteile von Fitness in der Welt des Fliegens sind?

[00:28:16] **Gavin McClurg:** Das kann ich dir ganz genau sagen. Denn ich stecke gerade genau am anderen Ende davon. Weißt du, die letzten zwei Jahre habe ich dem Hausbau gewidmet, und beim Hausbauen bleibt man auf andere Weise fit, weißt du, man ist ständig auf Leitern und trägt schwere Werkzeuge und so weiter. Aber ich habe eine Menge von dieser aeroben Basis, der Kondition und der Ausdauer verloren. Und es ist eben auch eine Gewohnheit, oder? Man baut sich die Gewohnheit des Trainings auf, und diese zehn Jahre waren in vielerlei Hinsicht die erfüllendsten Jahre meines Lebens, nicht nur wegen des Rennens, sondern weil man sich gut fühlt, wenn man sich bewegt.

[00:29:01] Und, weißt du, Will Gadd hat vor ein paar Jahren diesen tollen Film namens "Move" gemacht, und er hat absolut recht, weißt du, alles funktioniert besser. Du schläfst besser, du denkst besser, du löst Probleme besser. Du bist einfach geschickter in allem – in Beziehungen, Selbstfürsorge, Selbstliebe, äh, in allem. Und ich hatte das lange nicht mehr, weißt du, in den letzten paar Jahren, weil ich in diesem Hausprojekt versunken war, und ich habe einen riesigen Unterschied in allem bemerkt. Und ich hatte den größten Unterschied, weil ich viel zu nachsichtig mit mir selbst war und mir immer sagte: "Ich mach das morgen."

[00:29:47] Weißt du, das Aufschieben ist zum größten Übel geworden, weil ich immer sage: „Ich mach das morgen.“ Früher war es einfach nur: Du erledigst es. Und ich empfehle dringend, einen Trainer zu haben. Das war für mich der große Wandel. Es hat mich irgendwie zurück in meine Skirennsport-Tage gebracht. Ich hatte seit diesen Skirennsport-Tagen keinen Coach mehr, niemanden, gegenüber dem ich rechenschaftspflichtig war. Und als ich mit dem Rennsport anfang – und um auf deinen Punkt zurückzukommen, es muss nicht X-Alps sein. Es kann einfach das Leben sein – aber Menschen sind meistens eine von zwei Sachen. Meiner Erfahrung nach übertreibst du entweder oder du machst zu wenig. Die meisten machen zu wenig, aber ernsthafte Athleten können oft übertrainieren, und wir werden stärker und kraftvoller, wenn wir uns ausruhen, weißt du, wir müssen uns erholen.

[00:30:39] Und also, Übertraining ist in vielen Fällen tatsächlich schlimmer als Untertraining. Und jemanden zu haben, gegenüber dem man rechenschaftspflichtig ist, egal ob man nur seinen ersten 5-Kilometer-Lauf macht oder Fallschirmspringen oder eben Gleitschirmfliegen – wenn wir bei den World Cups fliegen, wirst du den Berg hochgefahren, startest vom Berg, fliegst einen Task, landest irgendwo, packst deine Tasche und wirst abgeholt. Beim sogenannten Race to Goal im Gleitschirmfliegen gibt es kaum einen physischen Aspekt. Das gilt auf dem höchsten Niveau. Also ist es im Grunde dasselbe wie beim Sprung aus einem Flugzeug oder sogar beim Basejumping, wo es ein ziemlich kurzer Flug ist. Da steckt nicht viel Physis dahinter. Man kann es sich also leisten, nicht viel zu trainieren.

[00:31:28] Aber ich denke, wir lassen aus, was es für dein Gehirn bewirkt. Und diese Sportarten erfordern viel Verzehr, viel Kalorien für unseren Verstand. Aber als wir die Zahlen für die Red Bull X-Alps berechnet haben, hat dein Gehirn tatsächlich mehr verbraucht als dein Körper. Wenn du das glauben kannst, ist es unglaublich, weil es einfach so viele Entscheidungen sind, Tausende jeden Tag. Wenn wir das also auf jede beliebige Aktivität übertragen, egal ob etwas sehr Einfaches und Grundlegendes, dann denke ich, dass es gut ist, jemanden zu haben, gegenüber dem man verantwortlich ist und der...

[00:32:11] Wenn du jemanden hast, dem du gegenüber rechenschaftspflichtig bist, dann erledigst du die Arbeit, aber du wirst auch weniger machen, als du denkst, dass nötig ist. Das war für mich immer eine große Überraschung. Wir hatten diese richtigen wöchentlichen Schinderchen. Wir haben alles in Vier-Wochen-Blöcken gemacht. Die erste Woche war die einfachste und dann wurde es immer härter und härter und härter. Dann hatten wir eine Deload-Woche. Und ich war immer überrascht, wie viel Ruhe da war und wie viel Hingabe es für den Schlaf, das Entspannen und die Erholung gab.

Wenn du es also alleine machst und jemanden hast, der dich führen kann, Mann, dieser Monat ist Gold wert. Ich denke wirklich, das ist ein Teil des Prozesses, den die meisten Leute auslassen. Ich möchte nicht dafür bezahlen. Meine Frau ist Trainerin. Und ich sehe, was sie leisten kann, und das abzugeben, halte ich für eine gute Sache.

[00:33:03] **Exit Point Podcast:** Ja. Diese Deload-Wochen können einer der schwierigsten Aspekte des Trainings sein, vor allem was die Disziplin und das Zurückkehren zur Erholung angeht.

[00:33:12] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Und man braucht es einfach sowohl mental als auch physisch, oder? Das braucht man wirklich.

[00:33:19] **Exit Point Podcast:** Ich frage mich, ob wir an Matts Frage zum Thema Entscheidungsfindung anknüpfen können, weil Fitness in den Bergen eine große Rolle beim Basejumping spielt und bei den Entscheidungen, die man trifft, wenn man oben auf dem Hügel ankommt. Und das spielt definitiv auch beim Gleitschirmfliegen eine Rolle, besonders bei einem Event wie Red Bull X-Alps – die Entscheidung, ob man unter bestimmten Bedingungen fliegt oder nicht.

[00:33:45] Wie siehst du den Einfluss von Fitness auf deine Entscheidungsfähigkeit?

[00:33:50] **Gavin McClurg:** Gute Frage. Ich habe darüber noch nicht direkt so nachgedacht. Ich denke, dass Fitness und Training dich selbstbewusster machen. Es setzt einfach die Endorphine und Hormone frei und all die Dinge, die sich gut anfühlen. Es wird Teil deines täglichen Seins. Es wird Teil deiner Identität, und wenn du auf einem wirklich hohen Niveau leitest, egal in welchem Sport, weißt du, ich bin zum Football-Fan geworden, was für mich echt seltsam ist. Aber in den letzten Jahren bin ich einfach total begeistert von der Athletik, die diese Typen auf dem Feld zeigen. Und

[00:34:34] Selbstvertrauen ist ein riesiger Teil davon. Welchen Prozentsatz? Keine Ahnung, aber ich denke, wenn wir da oben stehen, auf einem Sprung oder einem Exit, oder wenn wir unseren Jam machen, egal was es ist – wenn da ein nagender Zweifel ist, sollte man wahrscheinlich absteigen. Und ich denke, wenn man stark ist, körperlich fit, selbstbewusst und sich gut fühlt, dann wenn die Bedingungen reif sind und es nicht mehr nur Freizeit ist, wenn es riskant wird und man definitiv einen Schritt in ein ziemlich ernstes Risiko wagt – da will man wissen, dass man es drauf hat.

[00:35:20] Und ein Teil davon kommt daher, körperlich vorbereitet und bereit zu sein, weißt du, zu wissen, dass man die Ausdauer hat, die Widerstandsfähigkeit besitzt, die Manöver beherrscht, dass man das trainiert hat, weißt du, das sind Sieg- oder Niederlage-Bedingungen, oder, weißt du, das sind Bedingungen, bei denen ich normalerweise sage: Ja, das muss ich nicht machen. Das muss ich heute nicht machen. Ich werde absteigen, aber ich bin im Rennen und ich habe dafür trainiert. Und ich habe für Bedingungen trainiert, die schlimmer sind als diese, und ich fühle mich gut. Ich bin zuversichtlich und ich werde es tun. Und weißt du, da gibt es diese Geisteshaltung, die einer der Gründe ist, warum ich so süchtig nach dem Rennen wurde und es immer wieder gemacht habe, und was ich jetzt wirklich vermisse, ist diese Geisteshaltung, in die man hineingelangt.

[00:36:10] Es sind 12 Tage purer Magie, purer Flow-Zeit. Du bist mitten drin und sonst passiert nichts im Leben. Keine Rechnungen. Keine Streitigkeiten. Es gibt nichts außer dem Drängen, dem Gehen und dem Tun. Und ich wäre geflogen. Ich musste das tatsächlich in Echtzeit sehen, weil sie mich beim letzten Rennen, dem 23., als Journalist mitgenommen haben. Ich war also jeden Tag in der Luft, habe extrem viel gefilmt und war mit all meinen Freunden zusammen – ich kenne all diese Typen und Mädels. Und ich hatte jeden Tag großartige Flüge mit den Wettbewerbern, aber ich war nicht auch nur ansatzweise in dieser mentalen Verfassung. Weißt du, als es heftig und riskant wurde, hatten sie mitten im Rennen ein paar Tage, an denen es richtig windig war.

[00:36:58] Ich habe sie beim Start gefilmt. Ich selbst bin nicht gestartet. Und ich habe mich ständig gefragt: Gott, würdest du im Rennen starten? Ich hätte nicht einmal darüber nachgedacht. Es wäre nicht mal so gewesen wie: Wow, das ist gerade ziemlich heikel. Man kommt einfach in einen anderen Geisteszustand. Und das ist ein wunderschöner Ort zu sein. Ich denke, es könnte – offensichtlich kann es gefährlich sein – aber wisst ihr, nicht so viele Leute verletzen sich bei diesem Rennen. Und ich glaube, das liegt daran, ich meine, es gab Verletzungen. Es gibt viele Leute, die wegen Blasen und so etwas Ähnlichem abbrechen müssen. Aber ich meine, echte Abstürze, wisst ihr, gegen den Berg, so Karriere beendende Sachen. Das gab es nicht, es gab ein paar knappe Situationen, wisst ihr, ein Typ landete in einem

See, ein anderer bekam das Gesicht an den Felsen aufgerissen. Ich meine, es gab einiges, aber für ein Rennen, das seit 20 Jahren läuft und Piloten Tag für Tag diesen Bedingungen aussetzt, ist es ziemlich bemerkenswert, was passiert ist.

[00:37:55] Das muss einfach aus Selbstvertrauen kommen und daraus, dass die Leute so tief im Flow sind, dass ihre Köpfe auf einem Niveau arbeiten, das am Tag vor dem Rennen noch nicht da war und am Tag danach wieder weg ist. Es ist einfach ein sehr, sehr schwerer Zustand, in den man zu kommen ist. Ich weiß das aus eigener Erfahrung, in diesen Flow zu kommen, ist bei allem anderen ziemlich selten. Wenn ich zum Beispiel einen Weltcup fliege oder so, komme ich während einer Task für ein paar Minuten hinein, aber das ist nicht den ganzen Tag, jeden Tag so.

[00:38:33] **Exit Point Podcast:** Ja. Das ist ein wirklich interessanter Punkt, der da angesprochen wurde, was die Werkzeuge angeht, um einen Sprung abzustiegen. Ich weiß nicht, wie viele Sprünge ich mitgemacht habe, bei denen Leute sich dazu entschieden haben, unter nicht idealen Bedingungen zu springen, weil der Abstieg tatsächlich als gleich gefährlich angesehen wurde. Also, ihr seid oben auf dem Eiger und müde abzustiegen ist für sie gefährlicher als den Sprung bei einem Quartering Tail zu wagen. Und die Bedeutung von guter Entscheidungsfindung und Fitness ist meiner Meinung nach ein wichtiger Punkt, den man noch einmal betonen muss, weil, Mann, wenn das Absteigen für dich kein Problem ist, weil du fit bist, dann triffst du in so einem Moment eher diese Entscheidung und hast mit höherer Wahrscheinlichkeit über einen langen Zeitraum eine erfolgreiche Karriere.

[00:39:28] **Gavin McClurg:** Ja. Ihr müsst denselben Spruch haben wie wir. Ich meine, die besten Piloten sind die, die sich zurückhalten, wissen Sie, die besten Piloten sind im Grunde die, die nicht fliegen.

[00:39:40] **Exit Point Podcast:** Ich glaube, das ist die Grundstimmung, aber ich glaube nicht, dass das die gängige Meinung ist. Ich denke, die meisten Leute, die das gerade machen, prahlen irgendwie mit der Anzahl der Male, die sie nicht „walked off“ haben. Ich habe in den letzten fünf Jahren immer wieder gehört, wie viele Sprünge jemand gemacht hat, ohne jemals „walken“ zu müssen. Und das ist im Fallschirmspringen tatsächlich auch sehr verbreitet, wo wir anfangen, mit Dingen zu prahlen, von denen ich nicht weiß, ob das überhaupt Prahlpunkte sind. So wie „5.000 Sprünge und ich hatte keinen einzigen Cutaway“, und anstatt dass das mit gutem Entscheidungsverhalten in Verbindung gebracht wird, hört die nächste Generation das und fängt an zu denken: „Okay, wenn ich ein Experte sein will, dann sollte ich keine Cutaways und keine Walk-offs haben.“

[00:40:32] Ich sollte an jedem einzelnen Punkt perfekt abliefern, weil ich ja zur absoluten Spitze gehöre.

[00:40:38] **Gavin McClurg:** Ja. Ich finde, das ist eine gefährliche Denkweise, oder nicht? Ich verstehe das. Das klingt sehr nach Gruppenzwang und der Unfähigkeit, weißt du, die Leute wollen nicht umständlich behandelt werden. Du willst an der LZ landen. Du willst nicht eine Meile weiter unten landen, wo du dann mitfahren oder laufen musst, obwohl eine Meile weiter unten ein zu 100 % sicherer Landeplatz ist als die LZ und eine Gust Front. Und das haben wir gerade letzte Woche bei einem Composting in Utah gesehen. Ich meine, wir hatten ein Dutzend Leute, die versucht haben, während einer Gust Front in diese LZ zu pressen, anstatt einfach mit dem Wind zu laufen und dann bei Null zu landen. Und ich denke, wir müssen wirklich mal einen Schritt zurücktreten und sagen: Das sind genau die Dinge, bei denen du das machst, im Krankenhaus landest und dann sagst,

[00:41:29] Was habe ich da nur gemacht? Warum habe ich das getan? Was zum Teufel? Ich meine, alle meine Kumpels sind leeseitig runtergelaufen und haben sich ein Auto gesucht, ein Uber genommen oder sind zu Fuß gegangen, und denen geht es gut. Weißt du, man ist lange verletzt und noch länger tot. Und wir haben das alle schon mal gemacht. Ich hab's gemacht. Wir haben es alle schon mal gemacht. Aber ich denke, man sollte irgendwie Regeln haben, an die man sich hält. Ich mag Regeln, wenn es um so etwas geht. Und ich habe gesagt, bei manchen Dingen wie den X-Alps fliegen die Regeln aus dem Fenster, aber das sollten sie nicht. Wir werden alle eines Tages das Zeitliche segnen, irgendwas Schlimmes wird passieren. Und das ist, weißt du, das ist unvermeidlich. Aber ich denke, wenn wir uns an irgendwelche Regeln halten, dann müssen wir das Runterlaufen feiern.

[00:42:19] Wir müssen die Kultur bei solchen Dingen ändern. Und, weißt du, es ist nicht cool, bei Seitenwind und Rückenwind zu fliegen. Das ist einfach, Mann, du läufst sowieso auf einem hauchdünnen Draht. Und wenn wir das feiern, und, weißt du, ich bin ein lebendiges Beispiel dafür, weil ich lange Zeit nicht runterlaufen konnte. Ich konnte buchstäblich nicht runterlaufen. Meine Knie waren einfach nicht dafür da. Mein ganzer Ansatz war also: Ich fliege, egal

was passiert, ich fliege runter, weil ich nicht anders kann. Und, weißt du, zum Glück habe ich mir einen Körper aufgebaut, der das kann. Ich mag das Runtergehen immer noch nicht. Aber, weißt du, ich musste wirklich hart daran arbeiten, meine Einstellung zu ändern, dass es ziemlich blöd wäre, statt anderthalb Stunden langsam runterzulaufen – weil ich darin schrecklich bin und meine Knie wehtun – sechs Monate im Krankenhaus zu liegen.

[00:43:19] **Exit Point Podcast:** Ich frage mich, ob du uns diesen mentalen Zustand mal genauer erklären könntest, denn ich könnte mich bei den Jahren irren, aber bei deinem letzten Red Bull X-Alps haben alle unter schrecklichen Bedingungen geflogen.

[00:43:30] Und die Zuschauer haben alle den Atem angehalten und gedacht, dass vielleicht etwas Schlimmes passieren könnte. Es gab ein paar Landungen in Bäumen und einige knappe Situationen. Und wie ist das für dich ausgegangen? Ich meine, du hast es vorhin schon angedeutet, dass du im Flow-Zustand warst und es einfach aus dem Kopf gestoßen hast. Aber als Vater, als jemand, der den Sport sehr respektiert – wie hast du unterschieden zwischen riskant und einfach nur gefährlich? Gab es da eine Grenze, die du für dich gezogen hast? Wurde diese Grenze dann eher unscharf? Ja, bring uns zurück zu diesen Momenten und dazu, wie deine Einstellung damals war.

[00:44:08] **Gavin McClurg:** Ja. Ich hatte eine ganze Menge in diesem Rennen. Zum Glück wurden viele davon gefilmt, sodass wir sie zusammenfügen konnten und ich mich immer wieder daran erinnert wurde, wie dumm ich war. Die meisten Sachen auf dem Film waren ziemlich harmlos. Ich glaube, du hast von einem Mal erzählt, als ich sehr tief über einem Waldmeer geflogen bin und ich die Bewegung schon drei Manöver vorher vermasselt hatte und an einem Ort landete, an dem eigentlich die einzige Landefläche eine Straße war, die aber ziemlich befahren war. Und sie war von Stromleitungen umgeben. Und dann Bäume. Und zum Glück, als ich tiefer kam, da Bäume für uns normalerweise ziemlich sicher sind. Man muss den Schirm auf eine bestimmte Weise aufhängen, aber das will man im Rennen nicht machen, weil man dann an einem Baum hängt und den Schirm beschädigen könnte.

[00:44:55] Und ich versuche, auf den Boden zu kommen, ohne mich zu verletzen. Und, weißt du, es gab in einem Bereich, der keineswegs eine Wiese war, einige kleinere Bäume, und ich musste vorher einige ziemlich radikale Manöver ausführen. So konnte ich es irgendwie gerade noch schaffen, und am Ende bin ich gegen diesen kleinen Baum gefahren und konnte einfach weiterlaufen. Ein Teil davon ist also, wirklich auf den Schirm eingestimmt zu sein und die richtigen Moves zu machen. Und ich habe eine sehr seltsame Angstreaktion, von der ich nicht glaube, dass sie trainiert ist. Ihr habt in eurer Show schon mit vielen Leuten über so etwas gesprochen. Aber als ich noch im Kajakfahren war, bin ich mit einem Typen im Norden von Washington auf diesem Fluss namens Top Tide gefahren, weißt du, so ein klassischer Klasse-fünf-Fluss, mit einigen kleinen Wasserfällen, eine ziemlich heftige Strecke.

[00:45:51] Ich kam vom Fluss an Land und einer der Paddler kam auf mich zu. Er hatte eine Menge Studien über Psychologie und andere Dinge an der Bastyr gemacht. Ich war mit dem Typen Tao zusammen, der später zu diesem großen Red Bull-Paddler wurde. Und er sah mir in die Augen und sagte – das klingt jetzt vielleicht komisch – aber er sagte, Tao und ich hätten sehr ähnliche Augenmerkmale. Und dann haben sie all diese Studien an uns durchgeführt. Wenn es für mich richtig brenzlich wird, sinkt meine Herzfrequenz. Wenn es also richtig gruselig wird, habe ich Angst. Tao hat laut seiner Aussage tatsächlich keine Angst empfunden. Er war ein totaler Mutant, aber ich bekomme richtig Angst, was ich eigentlich für sehr gut halte.

[00:46:38] Weil Angst uns am Leben erhält. Ich denke, Angst ist eine tolle Sache, aber wenn sie eintritt, sinkt meine Herzfrequenz, versteht ihr? Es kann Zeiten geben, in denen sie ansteigt, aber wenn es dann richtig ernst wird, bricht sie einfach ein. Und ich werde unglaublich ruhig und ich mache, anders ausgedrückt, nicht diese ganze Kampf-oder-Flucht-Reaktion. Meine Optionen werden breiter, wenn ich Angst bekomme, anstatt schmaler. Normalerweise werden sie wirklich schmaler. Man fixiert sich auf eine einzige Sache und verliert die Vision von, na ja, ich habe diesen Ausgang und diesen da und diesen Plan C und diesen Plan D und all das. Aus irgendeinem Grund passiert das bei mir ganz natürlich, Gott sei Dank, denn ich nutze es sehr oft.

[00:47:26] Aber ich denke, im Rennen ist es die Kombination aus dem und dem Flow und der reinen Liebe dazu. Weil ein Teil davon muss sein, äh, es gab so viele Male in diesem Rennen, das wurde nicht gefilmt. Ich erzähle euch eine andere Geschichte. Äh, nachdem wir den Mont Blanc umrundet hatten, äh, als wir bei diesem Grat ankamen, wo wir zu Fuß überqueren mussten und dann um die Rückseite herum, wisst ihr schon, da blies es mit 60 Meilen pro Stunde. Äh,

und ich gehe zur Lee-Seite. Also die Rückseite davon. Das sind keine flugfähigen Bedingungen, wisst ihr, das ist einfach nichts, womit man fliegt, aber während wir so um die Lee-Seite herumlaufen und wir, wisst ihr, wir sind auf unseren Füßen den Schnee und die Lichtungen hinuntergeskippt und wir kamen immer weiter um die Lee-Seite herum.

[00:48:21] Wir sind in dieser großen Mulde und der Weg dorthin, wo ich hin wollte, hätte drei Stunden gedauert. Wisst ihr, es waren 20 Kilometer Abfahrt, Tonnen an Aufstieg, aber es ist direkt da. Ich kann es sehen. Ich muss zu diesem anderen Grat auf der anderen Seite. Es ist ein 3-Kilometer-Flug, 4 Kilometer Flug, einfach schnell. Ich wusste, dass es heftig werden würde. Ich meine, ich wusste, dass es wirklich, wirklich, wirklich am Limit sein würde. Wenn es nicht im Rennen wäre, würde ich es nicht einmal in Betracht ziehen. Es ist nicht flugfähig, das ist nicht flugfähig. Und die Abkürzung würde drei Stunden sparen. Ich muss gehen. Und beim Start war es sofort ein Wahnsinn. Ich meine, die Schirme waren überall und ich habe einfach alles getan, um den Schirm offen zu halten.

[00:49:06] Und ja. Ja, ich habe mit der Bewegung begonnen und bin zu diesem anderen Grat gelangt, und es war ein heftiger Föhn-Tag. Föhn in den Alpen ist ein Druckgradient zwischen den deutschen Alpen und dem Mittelmeer. Es ist ein Nordföhn-Tag. Wir haben also Nordwinde und ich fliege nach Norden. Ich bin also, ich meine, im Lee dieses Mittelwindes, der von Westen her reißt. Das sind, wissen Sie, 60 Meilen pro Stunde oben auf dem Grat. Und dann habe ich diesen Nordföhn – diesen Föhn, den weiß man nie, wann er einen trifft. Er kann sich irgendwie an den Bergen aufstauen und dann bricht er ab. Und wenn er bricht, geht er durch diese Pässe, genau dorthin, wo ich gerade hinfliege. Also weiß ich, dass ich ordentlich eins auf die Fresse bekommen werde, wenn ich diesen Pass erreiche. Vielleicht, vielleicht auch nicht. Ich weiß nicht. Bisher fühlt es sich okay an. Und dann fliege ich durch den Pass. Jetzt bin ich in meinem Kopf auf der Nordseite.

[00:49:51] Okay. Ich muss mir keine Sorgen mehr um den Föhn machen. Ich bin auf der Luvseite. Jetzt sollte es okay sein. Und sobald ich da bin, sind da hundert Leute am Pass, die, wissen Sie, an dem Tag wandern. Und sie sind 300 Fuß unter mir. Also bin ich nicht sehr hoch. Wissen Sie, ich, da passiert definitiv etwas. Ich bin im Rettungsschirm-Modus und Rettungsschirm durch Rettungsschirm. Ich meine, Rettungsschirm. Ich hätte, ich hätte nicht viel Zeit, mich zu erholen, wenn an diesem Punkt etwas mit meinem Schirm passiert. Und trotzdem drücke ich mich durch den Pass. Es funktioniert. Es ist okay. Und plötzlich, einfach, fange ich an, wie ein Stein abzusacken. Mein Schirm ist perfekt offen. Ich hatte keine Klapper. Nichts, wissen Sie, ich, ich sacke einfach mit 15 Metern pro Sekunde ab, wissen Sie? Also mit einer Rate, die mich brechen würde.

[00:50:37] Das ist viel zu schnell im Sinkflug und sofort geht mir durch den Kopf: Ich habe, na ja, es bringt nichts, meinen Rettungsschirm zu ziehen. Irgendwas wirft mich einfach aus dem Himmel. Und ich schaue nach unten. Ich meine, das passiert alles in Sekunden und ich schaue nach unten und denke: Ich werde mir beide Beine brechen. Definitiv werde ich mir beide Beine brechen. Und ich bereite mich einfach nur vor, ich, na ja, meine einzige Option ist ein PLF, richtig? Ich muss den Schirm über meinem Kopf offen halten. Weil der muss irgendwas bewirken. Und ich mache einen PLF. Und während ich runtergehe, habe ich keine Steuerung über die Kappe. Gar keine. Ich habe keinen Vorwärtsdrang. Ich falle einfach nur runter und schaue nach unten. Da sind diese Schneeflächen und Erde. Und ich denke: Okay, bitte lande einfach im Schnee. Bitte. Und ich versuche, ihn so gut wie möglich zu steuern, um einfach im Schnee zu landen.

[00:51:22] Und, äh, und im letzten Moment bewegt er sich weg vom Schnee. Ich lande auf der Erde und mein Kopf denkt nur: zwei gebrochene Beine. Scheiße. Und, und ich schlage auf die Erde auf, und es sind so 30 Zentimeter Schlamm. Es ist einfach so weich. Es ist besser als der Schnee. Und, äh, und wisst ihr, ich mache den PLF und, wisst ihr, rolle in den Schlamm und werde einfach komplett schlammgespritzt. Und, und am Boden weht es viel mehr als 60 Meilen pro Stunde. Also war ich in dieser seltsamen Lee-Rotor-Hölle. Und, äh, und alles, was ich tun konnte, war, mich am Schirm festzuhalten, um nicht von der Seite des Berges weggeweht zu werden. Also ziehe ich den Schirm und einfach, heilige Scheiße. Ich bin völlig okay. Nicht mal ein blauer Fleck, gar nichts, wisst ihr? Und, und einfach.

[00:52:07] Was kannst du da noch sagen? Das war pures Glück, weißt du? Und auch eine echt schlechte Entscheidung. Ich habe mir gerade drei Stunden Gehen erspart und wäre fast im Krankenhaus gelandet, verstehst du? Das sind solche Dinge, die man einfach als „noch ein Leben gerettet“ abtut, Mann. Du hattest Glück. Also, wenn du aus dem Rennen kommst, passiert das dort oft. Das ist das Seltsame. Weißt du, wenn ich nicht im Rennen gewesen wäre, wäre ich

wahrscheinlich gegen die Felsen gekracht. Weißt du, was ich meine? Manchmal ist man einfach im richtigen Kopfzustand, um mit so etwas umzugehen. Und man macht es, und man macht es immer wieder. Ich hatte so viele, ich könnte dir eine Stunde lang Geschichten von diesem 21. Rennen erzählen.

[00:52:52] Ich meine, es gab drei Mal, da bin ich buchstäblich Sekunden vor einer massiven Böe oder einer Front gelandet. Einmal bin ich vor Regen gelandet, der so heftig war, dass er 20 Minuten später die Straße unter mir – eine asphaltierte Straße – weggespült hat. Ich meine, mein Team konnte mich nicht mal erreichen, weil es so geregnet hat. Das war, als es in Europa diese ganzen Überschwemmungen gab. Ich meine, einfach hundertjährige, tausendjährige Fluten. Und ich meine, ich hatte diese epischen Flüge, 70, 80 K weit weg. Und jetzt ist es Zeit zu landen. Überall um mich herum blitzt es. Ich meine, es war schon vor vier Stunden Zeit zum Landen. Okay. Ich muss es jetzt wirklich hinbekommen. Und ich lande und dann, und, und ich, weißt du, aber es waren nur 30 Sekunden Zeitunterschied. Ich meine, wenn ich noch in der Luft gewesen wäre, hätte ich keine Chance gehabt, meinen Schirm bei so einem Regen offen zu halten.

[00:53:40] Ich wäre auf den Boden geprügelt worden und mir wäre richtig wehgetan, weißt du, und das ist einfach viel zu riskant. Aber im Rennen machen wir das alle, immer und immer wieder. Und irgendwie klappt es meistens. Aber ich denke, die wichtigste Erkenntnis für mich ist immer, dass ich in keinem anderen Moment in diese Verfassung gerate. Ich würde diese Entscheidungen also nie treffen und dann auch noch okay damit sein. Du hast das zehnmal davongekommen. Jetzt musst du das nächste Jahr wirklich sicher fliegen und so einen Mist nicht mehr machen. Und du musst aufhören, dich auf das Glück zu verlassen. Denn da spielt definitiv Glück eine Rolle. Wow.

[00:54:23] **Exit Point Podcast:** Ähm,

[00:54:26] Ich möchte das Gespräch ein wenig in Richtung deines Podcasts lenken, weil, Mann, das war eine riesige Hilfe für deine Community, für unsere Community. Und auch persönlich.

[00:54:39] Wie war es für dich, all diese Gespräche mit den besten Piloten der Welt zu führen, und wie hat das deine eigene Perspektive auf den Sport und deine Art, ihn auszuüben, geprägt?

[00:54:49] **Gavin McClurg:** Ich könnte einfach sagen: „Laurent, du sagst das, weil es sicher genau dasselbe ist.“ Erstens bin ich so dankbar, dass ich 2013 diese Aufnahmen von Bill Belcourt hatte. Wir haben damals den Film „500 miles to nowhere“ gedreht. Das ist ein siebenminütiger Film, aber ich hatte ihn eine Stunde lang mit Red Cameras dabei, und alles, was Bill sagt, ist einfach fantastisch. Ich hatte also all dieses Material und dachte mir: Was mache ich damit? Und dann sagte jemand: „Nun, du solltest einen Podcast machen.“ Was ist ein Podcast? Ich meine, erinnert euch, das ist 2014, das war eine andere Zeit. Also beantworte ich deine Frage: Es gibt verschiedene Aspekte. Erstens bin ich so dankbar, weil es hauptsächlich um Gleitschirmfliegen geht.

[00:55:37] Ich meine, es geht um Segelflug, um Freiflüge. Wie bei euch. Wir stoßen zwar in andere Bereiche vor, aber niemand sagt: Nein, ich habe noch nie jemanden gehört sagen: Ah, nein, das will ich nicht machen, weil es eben ein Hochrisikosport ist. Wir haben alle schon viele knappe Situationen hinter uns, manche viel zu knapp, und viele meiner Gäste wurden verletzt oder hatten Unfälle. Und deshalb wird man klüger, man wird besser, wenn man verletzt wird oder knappe Situationen erlebt. Wir machen natürlich gerne billige Fehler, aber weißt du, es ist eine der wenigen Möglichkeiten zu lernen, indem man Fehler macht. Und so kann ich aus all diesen Fehlern lernen, ohne sie selbst zu begehen, hoffentlich. Und hoffentlich tun die Leute, die zuhören, das auch. Die größte Belohnung, die ich von dieser Show habe, sind die E-Mails, die ich regelmäßig bekomme.

[00:56:31] Da steht: Hey Mann, du hast mein Leben gerettet. Das ist cool. Und ich bin mir sicher, dass ihr genau das bekommt. Also, abseits der Zeit, die es in Anspruch nimmt, und der Mühe, dem Schnitt und all dem anderen Zeug, ihr wisst schon, all den Kosten und allem, was hineinsteckt. Denn das ist viel, ihr wisst schon, das ist das, was mich wirklich antreibt. Und die Fluglehrer sagen mir ständig: Hey Mann, wenn ich einen neuen Schüler bekomme, ist das Erste, was ich tue, du musst dir Cloud-based Mayhem anhören.

[00:57:04] Und das macht mich super glücklich. Aber ich kann auch genauso viel lernen wie alle anderen. Ich darf mich mit Leuten zusammensetzen, egal wer sie sind – meistens interviewe ich die Besten der Besten, aber nicht immer. Ich interviewe viele Leute, die einfach mit einer faszinierenden Geschichte zu mir kommen, oder die totalen Neulinge sind

oder die, die gerade ihr erstes Hike-and-Fly-Rennen oder so absolviert haben. Und sie haben eine tolle Geschichte zu erzählen, und Mann, wir können genauso viel von ihnen lernen. Und ich habe das Gefühl, ich bin ein wahnsinnig glücklicher Empfänger. Ich habe das Gefühl, ich besitze viel Wissen, weil ich es heutzutage schwieriger finde. Ich meine, früher war ich ein totaler Bücherwurm, als ich das Boot führte, weil ich Zeit hatte, und ich habe scheinbar nicht mehr so viel Zeit.

[00:57:53] Also ist das meine Zeit, um das alles aufzusaugen, und ich hoffe, ich kann das ewig tun. Ich erinnere mich an Bruce Marks, er war mein Unterstützer bei den ersten paar X-Alps. Leider ist er nicht mehr unter uns, aber ich glaube, so um die 70. Folge oder so, hat er gesagt: „Mann, wie willst du das eigentlich weitermachen? Irgendwann gehen dir die Leute aus.“ Und ich habe gelernt: Nein, das tun sie nicht. Es gibt genug Leute da draußen. Ich meine, selbst in einer winzigen Nischensportart, in der wir uns bewegen, gibt es viele Leute mit etwas Interessantem zu sagen, das helfen kann oder das vielleicht einfach nur eine lustige Geschichte ist. Aber die meisten, die meisten Geschichten sind mit etwas verbunden.

[00:58:40] Irgendwas, eine Art Erkenntnis, die uns meiner Meinung nach besser macht und, wisst ihr, wir verfolgen diese Dinge nicht nur wegen des Nervenkitzels, oder? Und des Abenteuers und all dieser Dinge. Wir verfolgen es auch, weil ich denke, wir erkennen, dass es uns besser macht und uns zu fähigeren Menschen macht, um mit dem Leben umzugehen, wenn wir gerade nicht im Moment und im Adrenalinkick sind, wisst ihr? Und ich denke, da sind Dinge, die die Leute da hineinstecken, und das ist vielleicht nicht sofort ersichtlich. Es ist vielleicht nichts, das man dann sofort erkennt, aber wisst ihr, als ich mein Buch über fortgeschrittenes Gleitschirmfliegen geschrieben habe, das basierte auf den ersten hundert Folgen und jetzt sind wir bei etwa 230, aber es war ein bisschen brutal.

[00:59:27] Wir haben darüber gesprochen, zurückzugehen und meine Stimme aus hundert Folgen anzuhören und zu transkribieren. Wir hatten damals keine KI, um die ganze Magie der Transkription zu erledigen, die wir heute haben, aber es war ziemlich brutal. Aber es gab auch kleine Dinge, die ich live komplett verpasst habe, und das wurde dann zum Buch – all diese kleinen Details, all diese kleinen Informationen, von denen wir alle ein bisschen mehr gebrauchen könnten. Und ich habe mehr daraus gewonnen, als ich denke, dass die Leser es tun, weil ich es machen musste. Und genau das ist auch der Podcast. Ich ziehe viel daraus und bin sehr dankbar. Natürlich könnten wir das ohne die Leute, die uns zuhören, nicht machen.

[01:00:12] Ich könnte ewig darüber reden, aber ich bin vor allem dankbar, dass wir angefangen haben. Wir sind in so eine coole Nische gekommen, so wie ihr es auch macht. Ich habe nicht so einen coolen Namen wie ihr, da bin ich ein bisschen neidisch, aber ja, es war eine tolle Reise. Und ich habe das Gefühl, dass wir es irgendwie erst seit etwas über 10 Jahren machen und es gerade erst richtig losgeht.

[01:00:35] **Exit Point Podcast:** Hast du das Gefühl, dass es in der Community überhaupt etwas bewegt hat? Ich meine, du bekommst ja diese positiven E-Mails und so weiter. Aber ich frage mich, ob du die Auswirkungen gesehen hast, da jetzt so viel Wissen für die Gleitschirmflieger-Community verfügbar ist.

[01:00:52] **Gavin McClurg:** Ja und nein. Weißt du, es gibt Dinge, die schon 2014, als ich angefangen habe, mich aufgeregt haben und die mich immer noch in den Wahnsinn treiben. Wir nehmen die Luftfahrt nicht ernst. Wir unterrichten nicht besonders gut. Nicht, besonders hier in den Staaten. Es gibt andere Orte, die das viel besser machen. Und aus irgendeinem Grund können wir das nicht übernehmen. Wir führen immer noch die gleichen Gespräche über Sicherheit und Ausbildung und die Trennung von Schulen und Ausrüstungsverkauf und so weiter. Mann, die haben das vor 20 Jahren in Frankreich und der Schweiz schon geklärt, und wir machen das hier immer noch so.

[01:01:40] Also, da gibt es Dinge im großen Ganzen, die...

[01:01:47] Ich finde, die Nadel hat sich nicht so weit bewegt, wie sie sollte, aber das ist nicht wirklich das Thema der Show. Ich spreche hier eher im Hinblick auf das große Ganze über den Sport allgemein. Hike-and-Fly hat diesem Sport definitiv neues Leben eingehaucht. Ich denke, viele dachten, er würde in die gleiche Richtung wie das Gleitschirmfliegen gehen. Und das ist... ja, eine schwierige Situation. Die Kombination aus COVID, Hike-and-Fly und wirklich, wirklich leichtem Equipment – in den Alpen konnten die Leute ein paar Jahre lang keine Sesselbahnen nutzen, und Hike-and-Fly ist förmlich durch die Decke gegangen, weil die Leute trotzdem Gleitschirmfliegen wollten und

trotzdem raus wollten, um Spaß zu haben. Und das hat den Sport in vielerlei Hinsicht gerettet und ihm viel Leben geschenkt.

[01:02:36] Und ich denke, wir sind in vielen Belangen an einem sehr guten Punkt angelangt. Aber, wisst ihr, in gewisser Weise finde ich unsere aktuelle Situation immer noch ziemlich frustrierend, weil wir es einfach so angehen müssen, wie sie es tun, wisst ihr, lernen, wie man ein Flugzeug fliegt. Luftfahrt ist gefährlich. Der Boden ist hart. Wir könnten es besser machen. Aber im großen Ganzen, wisst ihr, was die persönliche Entscheidungsfindung angeht, lasst mich diesen Gedanken kurz abschließen. Wir schicken Leute mit sehr wenig Wissen los und sie haben ihre P2. In den USA nennen wir das P2. Das ist so ihre Art von Anfängerlizenz. Ihr fliegt also nicht mehr mit einem Instruktor in den Ohren und ihr seid, um Gottes willen, auf euch allein gestellt. Es ist bemerkenswert, wie wenig sie wussten.

[01:03:23] Nein. Wenn wir sie dazu schicken, ist es fast schon ein Wunder, dass sie ihre ersten 50 Stunden überstehen. Und ich finde es schade, dass das etwas ist, das wir als Community beheben könnten, ich glaube. Aber was die Piloten angeht, egal ob ihr bei eins oder bei fünftausend seid, ich denke, in dieser Show steckt viel Wissen drin, ihr wisst ja, bei einigen mehr als bei anderen, natürlich, aber das kann euch wirklich helfen, das Gleiche zu navigieren. Ihr und eure Hörer navigiert durch dieses riesige Gebiet des Nichtwissens darüber, was man nicht weiß.

[01:04:09] Wie lernen wir denn, nicht auf den Boden zu knallen, wenn wir eigentlich nicht wissen, wie man das verhindert? Also, ich fände es einfach klasse, wenn wir weniger auf Glück angewiesen wären. Und ich denke, genau das ist es, was der Podcast hoffentlich leistet.

[01:04:28] **Exit Point Podcast:** Es ist wirklich interessant, das über die Ausbildung zu hören. In den letzten Jahren habe ich angefangen, Leuten zu raten, mit Gleitschirmfliegen statt mit Fallschirmspringen zu beginnen, wenn sie das Fliegen als ihre primäre Lernmethode erwerben wollen, weil ich Gleitschirmfliegen als eine viel bessere Ausbildung ansehe als das, was man beim Fallschirmspringen bekommt. Ich sage das Gleiche zum Fallschirmspringen, besonders wenn es sich um Basejumping handelt – dass es eine Menge Leute gibt, die unzureichende Informationen darüber haben, wie gefährlich die Umgebung ist. Und meine Frage ist: Welche Änderungen sollten wir deiner Meinung nach flächendeckend in unserer Methodik oder unseren Standards vornehmen, wenn es darum geht, Menschen in den USA das Fliegen beizubringen, um uns mit dem europäischen Markt auf eine Linie zu bringen oder uns ihm ein Stück näher zu rücken?

[01:05:19] zu einem Punkt, an dem die Leute nicht völlig unvorbereitet auf die Gefahren sind, denen sie gegenüberstehen.

[01:05:25] **Gavin McClurg:** Gott, ich wünschte, ich hätte eine Liste parat, weil ich euch eine ganze Menge nennen könnte. Ich versuche es. Ich versuche, es nicht zu tun. Ja, was ist mit dem Anfang? Ja, ich versuche, nichts davon zu vergessen. Also, ich könnte auch einige Vergleiche ziehen. Erstens: In Frankreich muss man ein echter Profi sein, um Instruktor zu werden. Und was ich mit Profi meine, ist, dass man ein ziemlich erfolgreicher World-Cup-Pilot sein muss. Um Instruktor zu werden, kostet es viel Geld und viel Ausbildung. Man muss also ein wirklich guter Pilot sein und sich dieser Profession voll widmen.

[01:06:01] Hier in den Vereinigten Staaten fehlt das alles. Ich könnte mich morgen zum Instruktor erklären. Ich mache eine Multiple-Choice-Prüfung, die vor 20 Jahren geschrieben wurde, und schon bin ich ein Instruktor. Bei Tandems ist es genauso. Es ist schrecklich einfach, hier zum Tandempiloten zu werden. Es ist ein Witz. In der Schweiz scheitern fast alle an der Tandemprüfung. Und das sind Piloten auf höchstem Niveau. Ich meine, die nehmen das Ganze wirklich ernst. Man muss also Fähigkeiten auf einem Tandem-Schirm beherrschen, die die meisten Solo-Piloten mit ein paar tausend Stunden nicht können. Man muss die Messlatte also einfach höher ansetzen. Weißt du, einerseits gibt es einfach viele Leute, die unterrichten, weil sie Gleitschirmfliegen lieben.

[01:06:48] Sie fliegen seit ein paar Jahren und wollen kostenloses Equipment. Das bedeutet, dass die Schwelle viel zu breit gefasst ist als die, die wir haben sollten – also Leute, die sehr strenge, eng überwachte Programme durchlaufen haben, um ein kompetenter Instruktor zu werden. Was wir stattdessen haben, ist die Kopplung von Equipment und Ausbildung. Wenn du einen Laden besitzt, ist der einfachste Weg, Geld zu verdienen, den Verkauf von Ausrüstung. Das Zeug ist ziemlich teuer. Schirme, Instrumente, Helme, Gurtzeug, diese Art von Dingen.

[01:07:33] Also bist du durch den Ausrüstungsverkauf automatisch motiviert, dieser Person die Lizenz zu geben. Das sollte komplett entkoppelt sein. In den meisten Teilen der Welt ist das so. Man darf keinen Laden und eine Flugschule gleichzeitig haben. Das ist doch grundlegend, oder? Richtig. Richtig. Richtig. Richtig. Richtig. Motiviert durch die falschen Dinge. Ich muss diesen Typen so schnell wie möglich zum P2 machen, damit ich ihm das Zeug verkaufen kann. Das ist nicht gerade ein großes Lob an die Menschlichkeit. Aber hoffentlich machen das die meisten Leute nicht. Ich sage nur, die Anreize sollten übereinstimmen. Sie sollten nicht im Widerspruch zueinander stehen.

[01:08:11] Ratings sollten schwer zu bekommen sein. Hier sind sie nicht schwer zu bekommen, weil wir unsere Organisation unterstützen wollen. Wir wollen unsere Shops unterstützen. Wir wollen, dass Leute Piloten werden, weil man damit Geld verdient. Nochmals, das muss man entkoppeln. Eine Möglichkeit, das zu tun, wäre, dass dein Instruktor dir die Prüfung nicht abnehmen darf. Die Prüfung wird von einem regionalen Prüfer durchgeführt. Wir haben zum Beispiel vier oder fünf im ganzen Land oder so. Sie werden von einer externen Einheit wie der USHPA bezahlt. Unsere Flugorganisation in den Vereinigten Staaten ist die United States Head Gliding Paragliding. Die sind schon ewig bei uns. Sie leisten eine große Lobbyarbeit. Sie halten Flugplätze offen. Sie machen viel Gutes. Und was, wenn sie dafür bezahlen? Sie bezahlen den regionalen Prüfer, egal wie es heißt, 200 Dollar für die Durchführung der Prüfung. Dann ist dieser regionale Prüfer nicht mit der Schule unter einer Decke.

[01:08:58] Die sind nicht mit irgendwem unter einer Decke, um diese Person abzuzeichnen, wenn sie noch nicht bereit ist. Weißt du, der Instruktor sagt: Mein Schüler ist bereit. Jetzt ist er durchgefallen. Zurück zum Instruktor. Das ist okay für den Instruktor. Der Instruktor wird mit besserer Ausbildung mehr Geld verdienen. Der Instruktor wird auch lernen, was er mit seinen Piloten machen muss. Es ist also nicht nur eine Multiple-Choice-Frage. Es ist eine Multiple-Choice-Prüfung. Und, ah, wir hatten für die nicht wirklich das passende Wetter. Ich werde dich trotzdem abzeichnen. Nein. Du musst es so machen wie in der Schweiz. Du musst zu einem Prüfer gehen. Dieser Prüfer ist überhaupt nicht mit dem Ort verbunden, an dem du deine Ausbildung gemacht hast oder deine Ausrüstung kaufst. Sie werden unabhängig bezahlt. Und sie können sich diesen Piloten ansehen und sagen: Du bist schrecklich. Du musst zurück in die Schule. Oder ja, du hast die Fähigkeiten.

[01:09:43] Ich werde dich abzeichnen. Es muss auf diesem Niveau bei jedem einzelnen Schritt sein. Wir haben kein SIV, was, ihr wisst schon, Situationen an Schirmen sind. Das ist, wo man über einen See oder in einer kontrollierten Umgebung fliegt und seine Sachen absichtlich vermässelt, um besser darin zu werden, seine Schirme in einer Kampfumgebung zu beherrschen. Richtig? Super kritisch. Ich habe Dutzende und Dutzende von SIV-Trainings gemacht. Viele haben noch nie eines gemacht. Warum? Weil es nicht vorgeschrieben ist. Das ist eine verrückte Zeit. Das ist einfach wahnsinnig. Das ist momentan nicht Teil unserer P3- oder P4-Lizenz. Unsere P4 ist unsere Fortgeschrittenenlizenz. Leute kommen ständig zu mir. Sie schreiben mir eine E-Mail: Hey Gavin, ich komme nach Sun Valley. Ich bin P3. Und ich antworte mir im Kopf: Das würde ich nicht tun.

[01:10:28] Das bedeutet mir gar nichts. Es ist eigentlich sogar schlimmer, weil du sagst, du seist P3, obwohl du eigentlich schon wissen solltest, dass das gar nichts bedeutet.

[01:10:38] Ich habe hier den nationalen Rekord für die Distanz aufgestellt, als ich nur ein P war. Ich war nicht mal ein P3, weil ich nichts in diese Kategorien investiert hatte. Das bedeutet gar nichts. Es bedeutet nicht, dass du irgendeine Ausbildung gemacht hast. Es bedeutet nicht, dass du eine Prüfung abgelegt hast. Es bedeutet gar nichts. Es bedeutet nur, dass dich irgendjemand irgendwo abgenommen hat. Und als ich mein P3 und P4 bekam, habe ich das aus der Ferne gemacht. Ich habe meinen ursprünglichen Instruktor gefragt: „Hey, ich habe das alles gemacht.“ „Ich weiß, du hast es getan. Alles bestens.“ Ich musste nichts tun. Sie haben es mir einfach gegeben. Und wie viele Leute bekommen das, ohne das gemacht zu haben, was ich gemacht habe? Ich war definitiv auf P3- oder P4-Niveau. Absolut. Aber die meisten Leute, besonders wenn sie mir sagen, dass sie nach Sun Valley kommen und ein P3 haben. Nochmals, das bedeutet nichts. Es bedeutet weniger als nichts. Und eigentlich sollten sie etwas bedeuten.

[01:11:24] Diese Bewertungen sollten etwas bedeuten. Und unsere Instruktoren sollten großartig sein. Und unsere Schulen und Ausrüstungen sollten entkoppelt sein. Wir sollten regionale Prüfer haben. Wir sollten das ganze Buch neu schreiben. Wir nehmen es immer wieder auf und es wurde schon gemacht. Es gibt, wissen Sie, da draußen Methoden und Systeme, die fantastisch sind. Die machen großartige Piloten. Und alles, was wir tun müssen, ist Copy and Paste.

Und wir kämpfen seit Jahren darum, es zu tun, und es ist immer noch nicht passiert. Also, wissen Sie, was ich zu dem sagen kann, was Sie sagen – Sie haben recht. Sie werden viel bessere Kappe-Fähigkeiten beim Lernen des Paragliding entwickeln als beim Fallschirmspringen. Und das ist Schritt eins.

[01:12:09] Das ist ein super Ansatz. Es gibt hier tolle Schulen und nicht so tolle Schulen, aber sie sollten alle toll sein. Was zählt, ist also, die Leute an den richtigen Ort zu schicken. Und wir lernen alle unterschiedlich. Es geht also darum, den Instruktor zu finden, mit dem man harmoniert. Manche Menschen sind eher kinetische Lerner, andere eher kognitive, ihr wisst schon – wir müssen von Leuten lernen, die zu uns passen. Und manche Instruktoren können nicht all das sein. Wir müssen also auch die richtigen Leute finden. Und das ist etwas anderes. Ich denke, es wird immer gute Lehrer geben. Meine Kleine hatte den besten Kindergarten, den sie je hatte. Und dieses Jahr in der ersten Klasse hat sie total zu kämpfen, weil ihr Lehrer nicht gefällt. Das ist eben so.

[01:12:54] Aber ich denke, wir können besser sein.

[01:12:59] **Exit Point Podcast:** Nun, ich werde das Wort an dich übergeben, nachdem ich noch einen Gedanken anbringen möchte, der mit den Standards für Instruktoren zusammenhängt.

[01:13:08] Und das unterstreicht genau das, was du über einen separaten Prüfer für die Ausbilder gesagt hast. Als ich mit dem Fallschirmspringen angefangen habe und meine erste Ausbilderlizenz gemacht habe, begann der Kurs damit, dass der Kursprüfer sagte: „Keine Sorge, Leute, ihr werdet alle bestehen.“

[01:13:31] Ja.

[01:13:32] **Gavin McClurg:** Ich finde, diese Einstellung, Matt, ist doch einfach völlig falsch, wenn man in diesen Sport einsteigt. Das sagen mir die Leute ständig. Sie kommen zu mir in der Show und sagen, dass sie keine Ahnung hatten, wie gefährlich das ist. Was zum Teufel? Ja, im Ernst. Wirklich? Wo hast du das gelernt? Ich meine, wirklich? Das hat dir irgendwer erzählt? Ich meine, das Erste, was wir tun müssen, ist uns diese Dummheit abzumachen. Das ist einfach nicht richtig. Das ist das, was wir, weißt du, wieder, und das ist die Kopplung von Verkauf und Instruktion. Weißt du, wie viele Leute das weiter machen werden, wenn sie auftauchen und du sagst: Hey, ich freue mich riesig, dass du da bist. Du könntest dabei sterben und du wirst wahrscheinlich verletzt werden, weil das fast jeder tut.

[01:14:20] Okay, gehen wir zum Training. Schnappt eure Sachen. Ich meine, okay, ich verstehe. Das ist ein harter Einstieg. Aber wir müssen irgendwo anfangen. Ich meine, die Leute sind geflogen, wissen, keine Ahnung, fünfundzwanzig Stunden und haben ihren P2, und haben keine Ahnung, dass es gefährlich ist. Wow.

[01:14:37] Da fehlt uns etwas.

[01:14:40] **Exit Point Podcast:** Ja. Ich glaube absolut, dass wir in der Luftsportwelt eine Lüge verbreiten, wenn wir über den Sport als sicher sprechen. Und ich denke, das ist nicht nur in unserer Kultur verankert, sondern es steht tatsächlich wortwörtlich in den Fallschirmsprung-Handbüchern in den USA. Wenn man zum Beispiel im Informationshandbuch für Fallschirmspringer auf Seite eins schlägt, steht dort, dass ein sicherer Fallschirmsprung absolut möglich ist und der Sport nur potenziell gefährlich sei, was schlichtweg völlig untrue ist. Ich habe viele Leute innerhalb der Community dazu befragt, die für diese Handbücher und deren Sprache verantwortlich sind. Und ihre Antwort unter vier Augen ist nein. Und ich denke, das liegt immer daran, dass – also, wenn wir von Tag eins an sagen würden, dass es gefährlich ist, würde es niemand mehr machen.

[01:15:27] Und unsere Branche würde es auch nicht machen. Ja.

[01:15:29] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, mit

[01:15:33] eine kleine Einschränkung, ich widerspreche der Wortwahl total. Da stimme ich dir aber vollkommen zu. Es kann sicher sein, natürlich, sonst würde das keiner von uns machen. Wir machen das alle, weil wir glauben, dass wir die sein werden, die da entkommen. Aber es kann sicher sein. Aber es ist nicht wahrscheinlich, dass du da durchkommst, ohne eine Art... ich meine, die meisten Leute, die ich kenne, haben einen gebrochenen Rücken. Das ist eine ziemlich schwere Verletzung. Und deshalb nennen wir es den „Broken Back Club“. Das ist schon ziemlich heftig. Ich denke nur, wenn es ums Fliegen geht – ich bin kein Linienpilot, ich habe noch nie eine Cub oder so geflogen – aber eine der ersten

Sachen, die sie machen, ist... ich verstehe, wenn man das durchmacht, gehst du raus und verkackst es.

[01:16:21] Du gehst raus und, weißt du, du lässt den Motor absterben. Und wenn du lernst, einen Hubschrauber zu fliegen, lernst du, wie man eine Autorotation macht. Du machst all das. Wir sind das Gegenteil davon. Wir sind die „Es wird schon alles gut“-Fraktion. Nein, das wird nicht. Da müssen wir anfangen. Nein, das wird nicht. Du wirst irgendwann in deiner Karriere einen Klapper haben, der dich tief zum Boden führt. Wenn du cross country fliegst, wirst du fliegen und in eine Situation geraten, in der du in der Führung bist. Du bist im Rotor. Du hast zu viel Wind. Du wirst in eine Position geraten, die weit über deinem Können liegt. Und dann ist es nur noch eine Frage, ob du das Training gemacht hast oder ob du Glück hast. Und vielleicht keines von beidem. Und das ist echt Mist. Also, Mann, ja, wir müssen irgendwo anfangen.

[01:17:07] Und das scheint ein wichtiger Teil zu sein, der uns fehlt.

[01:17:11] **Exit Point Podcast:** Es gab eine Reihe von Spannungseignissen, nicht Vorfällen, beim Basejumping. Wir haben eine Facebook-Gruppe, in der Leute ihre Beinahe-Unfälle und Unfälle teilen. Und wenn man sich diese Videos ansieht und sieht, wie Leute versuchen, ihre Spannungsknoten zu korrigieren, schreit das förmlich danach, dass unser Sport etwas wie SIV braucht. Und dank deiner Show, tatsächlich, dem Zuhören von Fabian und Malin, habe ich sieben Tage lang mit Flyeo trainiert. Gut für dich. Was für eine tolle Erfahrung. Es ist klasse. Und jeder, der das hier hört und irgendwelche Zweifel hat, ob er es machen soll, Mann, erstens macht es wahnsinnig viel Spaß. Und zweitens sind diese Ideen über deinen Bremsweg und wie viel Input nötig ist, um bestimmte Manöver aus deinem Profil herauszuholen, wirklich augenöffnend.

[01:18:06] Was das Lösen eines Spannknotens angeht, oder im besten Fall, wenn man bei so einem Vorfall eingreift, ist es, den Schirm im Strömungsabriss zu entlasten und ihn dann schnell wieder aufzupumpen. Und wir sehen Leute. Und, ihr wisst schon, mit allem Respekt vor jedem, der in unserem Bir-Forum gepostet hat, es ist, ihr wisst schon, massiv hilfreich. Da sind kleine Handgelenksrucksäcke. Man sieht winzige Eingaben der Bremsleine. Aber was wir sehen müssen, ist der volle Bewegungsradius der Bremsen, um einen kompletten Strömungsabriss zu erzeugen. Spürt den Wind im Rücken, während sich euer Fallschirm entleert. Und lässt ihn wieder auf und versucht das mehrmals. Das lernt ihr nicht beim Erwerb eures P1 oder P2. Das bekommt ihr nicht einfach nur durch Fliegen, ihr wisst schon, Küstensoaring.

[01:18:52] Das lernt man nicht als Fallschirmspringer. Und meistens lernt man das auch nicht als Basejumper. Und das ist eine lebenswichtige Fähigkeit, die deinen Hals retten kann. Wenn du also darüber lästerst oder dich darüber auslässt, dass SIV nicht vorgeschrieben ist, Mann, da stimme ich dir voll und ganz zu. SIV sollte auch für alle Basejumper Pflicht sein.

[01:19:10] **Gavin McClurg:** Ich meine, es sollte einfach, ja, es muss Teil deines Trainings sein. Wie du gesagt hast, macht es wahnsinnig Spaß. Ich habe noch nie jemanden aus einem SIV kommen sehen, der nicht über ein besseres Werkzeugset verfügt. Und ein besseres Werkzeugset macht dich selbstbewusster. Es ermöglicht dir, deine Wahrnehmung zu erweitern. Und die besten Piloten sehen alles. Also, je mehr wir in der Lage sind, wieder die Augen für unsere Umgebung zu öffnen, desto bessere Piloten werden wir. Und SIV ist eine dieser Sachen. Es ist einer der einfachsten Wege dafür, weil es dir Werkzeuge gibt, die deinen Tag viel besser machen, wenn du in eine Kampfsituation gerätst, in der du zum Beispiel 15 Meter verlierst und wegfliegst und deinen 100K-Flug fortsetzt, anstatt deinen Rettungsschirm auswerfen zu müssen.

[01:20:07] Das ist der eigentliche Unterschied. Und in vielen Fällen ist das ein lebensrettender Unterschied. Wenn man lange genug fliegt, wie ich es tue, hat mir SIV schon oft das Leben gerettet. Und wenn dann etwas passiert, weiß mein Gehirn sofort, was zu tun ist, weil ich so viel davon gemacht habe und so viele Wiederholungen hatte. Und es macht fantastisch viel Spaß. Gott, es macht so viel Spaß, das zu tun. Es ist großartig.

[01:20:35] **Exit Point Podcast:** Es ist lächerlich. Ich gehe tatsächlich für weitere drei Tage Mitte Oktober. Toll. Gut für dich. Eine Sache, über die du in deinem Podcast und in deinem Buch häufig sprichst, ist das Intermediate-Syndrom. Und ich denke, dass das auf alle Luftsportarten sehr gut übertragbar ist. Ich frage mich, ob du ein wenig darüber sprechen könntest.

[01:20:55] **Gavin McClurg:** Ja. Und das habe ich schon ziemlich früh in meiner Karriere oder beim Fliegen gelernt, weil wir – hoffentlich – während dieser Phase Mentoren um uns haben, egal ob das Fluglehrer sind oder einfach Leute am Hang, die auf uns aufpassen. Und wegen meiner Herkunft und wegen meiner Persönlichkeit bin ich direkt von Anfang an hart und lange in das Intermediate-Syndrom gerutscht. Und im Grunde ist das diese Einstellung, bei der man das Gefühl hat, besser zu sein, als man eigentlich ist.

[01:21:35] Und das ist eine sehr gefährliche Situation. Am Anfang sind wir ignorant. Wir wissen nicht, was wir nicht wissen. Wir sind etwas vorsichtig und bemüht, alles aufzusaugen, weil wir wissen, dass wir Anfänger sind. Und hoffentlich haben wir erkannt – wir haben gerade darüber gesprochen – hoffentlich erkennen wir, dass es gefährlich ist. Es ist Luftfahrt. Der Boden tut weh. Zu diesem Zeitpunkt hat man schon einige der schlimmen Geschichten gehört. Und deshalb ist man eher so, man lehnt sich zurück und denkt sich: Mann, das muss ich lernen. Und dann hast du ein paar Erfolge und du landest in der Phase, in der du vielleicht deinen ersten 50K-Flug oder sogar deinen ersten 100K-Flug machst. Und jetzt bist du der Beste. Jetzt kannst du das gut. Und du bist weniger anlernbar geworden.

[01:22:21] Dein Ego steuert jetzt das Schiff. Aber du bist immer noch ein sehr, sehr, sehr unerfahrener Pilot. Und in meiner Wahrnehmung – und das ist wirklich flexibel, das ist auf keinen Fall eine feste Zahl – sind wir nach ein paar tausend Stunden Fortgeschrittene. Die meisten Leute erreichen diese Stundenzahl nie überhaupt. Richtig. Ich denke, wir sollten den Begriff „Fortgeschrittener“ sehr weit fassen. Ich habe von 250 bis 2.000 Stunden gehört. Aber für mich persönlich kann „Fortgeschrittener“ schon nach 10 Stunden beginnen. Für manche Leute, die einfach denken: „Mann, ich bin gut.“

[01:23:07] Ich bin gut. Ich habe mein SIV schon hinter mir. Und ich kann fliegen, ich kann Thermik fliegen. Und ich kann Landungen spotten. Und ich bin gut darin. Ich bin gut in dem hier. Okay, du bist Intermediate. Du bist eine Wurst. Und du steckst definitiv richtig tief in diesem Intermediate-Syndrom fest. Und das kann Jahre und Jahre, Jahrzehnte dauern. Und es können, wie gesagt, ein paar tausend Stunden sein. Es kann besonders mehr als das sein, wenn deine Stunden aus dem Hangsoaren stammen und nicht aus, weißt du, großen XC-Deepness-Stunden. Wo du in acht Meter Steigungen fliegst und so weiter. Also, es hängt alles davon ab, wie viel SIV du hast, wie aktuell du bist und wie viele Stunden du pro Jahr machst. Du kannst dich durch das Intermediate-Syndrom quasi in den Experten-Status katapultieren.

[01:23:56] Das ist der letzte Schritt, der in gewisser Weise sogar noch gefährlicher sein kann als das Intermediate-Syndrom. Aber, weißt du, man kann das Intermediate-Syndrom ziemlich schnell durchlaufen, wenn man zum Beispiel 300 Thermik-Stunden im Jahr fliegt. Wenn man einmal oder zweimal im Jahr SIV macht. Wenn man ein paar Wettbewerbe mitmacht. Man kann da durchbrechen und richtig gut werden, besonders mit der Ausrüstung von heute. Wir haben einige junge Wildgeister in Wettbewerben, bei den Meisterschaften und so, die vor vier oder fünf Jahren angefangen haben zu fliegen und die wirklich gut sind. Sie sind schon ziemlich schwer zu schlagen. Sie sind wahrscheinlich am Ende des Intermediate-Syndroms und vielleicht sogar schon darüber hinaus. Es ist also für jeden anders. Aber die Einstellung ist für jeden gleich.

[01:24:41] Für jeden, der sich im Intermediate Syndrome befindet, ist es das Gleiche. Du denkst, du bist besser, als du eigentlich bist.

[01:24:47] Und das packt die meisten Leute, oder nicht? Wirklich.

[01:24:53] **Exit Point Podcast:** Es bringt sie buchstäblich um.

[01:24:55] **Gavin McClurg:** Es bringt sie buchstäblich um. Es bringt sie buchstäblich um. Das ist eine extrem gefährliche Situation. Zu wissen, dass man darin steckt, ist der erste Schlüssel. Und das zu wissen, wissen Sie, und ich hatte Glück. Ich hatte Mentoren, die bereit waren, mich zur Seite zu nehmen und zu sagen: Du wirst dich umbringen. Wenn du weitermachst, wie du gerade machst, wirst du dich umbringen. Was? Nein, das werde ich nicht. Wovon reden Sie? Ich werde das nicht tun. Nein. Ich bin wirklich gut. Genau.

[01:25:29] **Exit Point Podcast:** Sind die Strategien zur Vermeidung des Intermediate-Syndroms also eher für die Piloten selbst gedacht? Oder klingt es in deiner letzten Aussage so, als müssten wir, um das Intermediate-Syndrom zu vermeiden, auf erfahrene Piloten angewiesen sein, die eine aktivere Rolle bei der Mentorenschaft für die Newcomer

übernehmen.

[01:25:49] **Gavin McClurg:** Gute Frage. Ja, ich denke, es ist beides. Ich meine, Experten sind Leute, die, wissen Sie, schon lange in der Sportart sind und alles gesehen haben. Das ist das, was man der Community schuldet. Man muss dienen. Das bist du. Du musst diese Rolle jetzt ausfüllen. Das gehört einfach dazu, Teil dieser Community zu sein. Und wenn du das nicht tust, weißt du, dann leistest du keinen Beitrag, weil jemand anderes das für dich getan hat. Absolut. Niemand wird wirklich gut, ohne dass viele Menschen ihm auf dem Weg helfen. Und das ist jetzt, wissen Sie, deine Schicht. Und das ist dein, wissen Sie, dein Check-in. Wir sagen immer, wissen Sie, bei den Intermediates, wissen Sie, deine Schicht, wissen Sie, wie du beitragen musst, ist, dass du ein Retrieve-Fahrer sein musst.

[01:26:37] Wisst ihr, wir fliegen alle den Hügel runter. Ihr werdet zuerst landen, weil ihr noch nicht so gut seid. Und dann steigt ihr ins Auto und jagt uns hinterher. Ihr werdet den ganzen Tag im Auto sitzen und uns jagen. Das haben wir alle gemacht. Wir haben alle unsere Zeit abgehakt. So lernt ihr das. Und sobald ihr uns abgeholt habt, werden wir euch auf dem Rückweg nach Hause mit Geschichten beglücken. Und das ist eine großartige Art zu lernen. Ich denke, in jeder Phase haben wir unterschiedliche Verpflichtungen gegenüber unserer Community. Und beim Intermediate, so wie ihr es formuliert habt, könnt ihr das überspringen oder verpassen? Nein, das könnt ihr nicht. Einfach nicht. Es ist etwas, durch das jeder geht. Bei manchen dauert es länger als bei anderen. Ich denke, es ist eine Art erzwungene Demut, die wir den Leuten auferlegen müssen. Und ich liebe es, darüber zu reden, weil es so wichtig ist.

[01:27:22] Und ich denke, es ist einfach etwas, bei dem es schwer ist, bescheiden zu sein. Und ich denke, wir müssen es sein, wenn wir uns mit der Luftfahrt beschäftigen. Und da hast du recht. Es ist eine persönliche Sache. Und es ist eine Sache der Gemeinschaft.

[01:27:38] **Exit Point Podcast:** Wir haben in letzter Zeit eine Reihe von E-Mails von Anfängern erhalten, die fragen, wie sie Mentoren finden können, weil diese erstens selten sind. Und dann wissen sie auch einfach nicht, wie sie einen Mentor dazu bringen sollen, diese Rolle einzunehmen, anstatt einfach nur dazusitzen. Aber du hast das sehr gut angesprochen. Erstens das Fahren. Ich meine, jeder, der diese Frage stellt, sollte sein Auto und seine Zeit anbieten, um Leute zu shutteln und solche Dinge zu erledigen. Erstens hilft das, etwas zu geben, wenn man selbst um etwas bittet. Das gleicht das Spielfeld ein wenig aus, aber man wird auch bei den Gesprächen nach der Landung zuhören, wie der Flug verlaufen ist.

[01:28:23] Du wirst anfangen zu verstehen, wie die guten Typen denken, worüber sie sprechen und wie sie sich bei bestimmten Dingen fühlen. Und all diese Gespräche im Auto oder beim Treffen am Landeplatz am Lagerfeuer sind absolut wertvoll. Wenn du jetzt aber mit jemandem sprichst, der in dieser Umgebung nach einem Mentor sucht: Hast du noch andere Vorschläge, worauf sie achten oder wie sie sich verhalten sollten?

[01:28:49] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ein Teil davon ist eben, dass Extrovertierte das leichter haben, weil sie von Natur aus kontaktfreudig sind. Ich denke, die meisten Leute, die damit kämpfen, sind eher Introvertierte. Sie sind schüchterner. Sie sind ein bisschen, weißt du, eingeschüchtert vor der Vorstellung, auf jemanden zuzugehen und zu denken: Oh mein Gott, das ist der und der. Der wird mich niemals ansprechen. Also erkennt zuerst mal, dass jeder mit dir reden wird. Jeder. Jeder, der in diesem Sport schon etwas erreicht hat, war auch mal da und hat das erlebt. Und wie gesagt, das gehört einfach zur Kultur, und niemand, den ich jemals für die Show gefragt habe, hat nein gesagt. So ist das in der LZ. So ist das beim Start.

[01:29:34] Wenn du also noch ganz neu und etwas eingeschüchtert bist, geh einfach hin und sag Hallo. Ich bin Joe, ich bin neu und ein bisschen verunsichert. Und ich würde mich riesig freuen, wenn ich dich auf einen Kaffee oder ein Bier einladen dürfte. Darf ich dich zum Abendessen zu mir nach Hause einladen? Darf ich dein Auto fahren? Weißt du, ich habe eine Wilderness First Response Ausbildung oder ich habe diese anderen Dinge gemacht, die mich in dieser Community wertvoll machen. Und ich würde mich so freuen, und Mann, du hast gerade eine Lawine losgetreten. Du wirst von dieser Person so viele Informationen bekommen. Wenn sie gerade zum Start bereit sind, fliegen sie gerade, sie machen vielleicht ein 300-Kilometer-Dreieck oder so, dann vielleicht nicht direkt jetzt. Aber ich habe noch nie jemanden in diesem Sport getroffen, der nicht richtig gut ist. Und sie wollen helfen, sie wollen ihr Wissen weitergeben, weil es sie lange gedauert hat, es zu erlangen.

[01:30:27] Und sie wissen, wie schwer es ist, das zu lernen. Aber, weißt du, im Großen und Ganzen geht es einfach darum, einen Beitrag zu deiner Community zu leisten, und du wirst viel mehr zurückbekommen. Und das ist, wie du gesagt hast, das Fahren. Ich habe gerade diese zwei Wettkämpfe geleitet. Ich habe gerade einen World Cup und eine US National Meisterschaft geleitet. Also zwei aufeinanderfolgende einwöchige Wettkämpfe unten in Utah. Und wir waren zu 100 % darauf angewiesen. Wir hatten für beide 30 Mitarbeiter, zu 100 %. Das waren Freiwillige. Wir hatten also Fahrer, Camp-Koordinatoren, Launch-Koordinatoren und, weißt du, Retrieve-Koordinatoren. Wir hatten die großen Positionen und dann alle Leute, die einfach nur gefahren sind und all das erledigt haben. Mann, da gab es abends Jam-Sessions. Wir hatten, weißt du, drei Mahlzeiten am Tag. Wir haben Chalk Talks an Tagen gehalten, an denen nicht geflogen werden konnte, an denen wir keine Task hatten.

[01:31:13] Und sie können einfach mit den besten Piloten der Welt abhängen, im Falle des World Cups. Sie gehen raus, fliegen, holen Leute ab und hören sich in einem vollen Van die Geschichten über ihren Tag an. Und man würde die Geschichten nicht glauben. Also, das ist eine Woche, in der sie sich kostenlos Wissen aus Monaten und Monaten gesammelt haben. Also, seid Teil eurer Community. Egal ob in Santa Barbara, am Point oder Gott, an jedem einzelnen LZ in den Alpen – geht einfach hin, hängt ab, hilft mit, bietet an, irgendwas zu tun. Und ihr werdet erstaunt sein, wie schnell ihr lernt. Ich meine, Chrigel spricht mit jedem, er ist der Beste der Welt und total nahbar.

[01:32:03] Und er will einfach, dass alle besser werden. Das ist fast seine Mission. Er will nämlich, dass die Leute mit ihm konkurrieren können. Deshalb versteckt er nichts. Er erzählt jedem alles. Und ich habe noch nie jemanden getroffen, der das nicht tut.

[01:32:22] **Exit Point Podcast:** Nun, Ron, glaubst du, dass das beim Basejumping so ist? Glaubst du, dass die meisten Leute auf dem obersten Niveau, an der Spitze, wollen, dass alle besser werden?

[01:32:34] Ich denke, jeder, mit dem es sich lohnt zu reden, wird seine Zeit teilen. Ich glaube, es gibt in unserer Community viel Trauma, weil Leute, die in einer Mentor-Position waren, jemanden verloren haben und sich jetzt gegenüber potenziellen Schützlingen verschließen. Und das ist ein echtes Problem. Vor ein paar Tagen hat mich jemand nach toxischem Verhalten unter erfahrenen Basejumpern gefragt, und ich musste ihm zustimmen. Ich habe sogar einige der gleichen Verhaltensweisen erkannt, die er erwähnt hat. Und es tut wirklich weh, jemanden zu verlieren, in den man Zeit und Mühe investiert hat.

[01:33:22] Und es ist ein Freund. Es wird zu mehr als nur einer Freundschaft, weil es eine persönliche Reflexion der Instruktion ist, die du gegeben hast. Und wenn diese Person stirbt, ist das brutal. Und das könnte ein Element sein, das die Dinge leicht verändert. Ich denke, eines der Dinge, die mir speziell beim Vergleich zwischen Gleitschirmfliegen und Basejumping oder Wingsuit-Basejumping in den Alpen aufgefallen ist, ist dieses kollektive Trauma. Und das ist etwas, das wir als Community durcharbeiten und bessere Werkzeuge brauchen, um darüber zu kommunizieren, weil es momentan nicht funktioniert. Es gibt viele Leute, die davon abgehalten werden, Instruktionen zu erhalten oder Informationen anzufordern. Und anstatt dass sie sagen: „Ah, ich werde es noch einmal versuchen.“

[01:34:08] Sie denken sich: „Ach, scheiß auf die Typen. Die wollen mir nur den Spaß verbieten.“ Und dann gehen sie es trotzdem an. Wir sehen gerade eine Serie von Unfällen von Leuten, die nicht mal in der Fortgeschrittenenphase sind, sondern ganz am Anfang stehen und einfach nicht zuhören. Entweder hat ihnen jemand am anderen Ende einen Haufen Gatekeeping-Bullshit erzählt, versteht ihr, basierend auf dem Trauma, das diese Person selbst erlebt hat.

[01:34:35] Oder sie sind einfach nicht in der Lage zuzuhören. Verstehst du? Es ist also wirklich schwer, den Puls der gesamten Community zu fühlen und zu wissen, was da gerade abgeht. Aber es ist kompliziert und schwierig.

[01:34:48] **Gavin McClurg:** Ja, das ist interessant zu hören. Und natürlich verschiedene Phasen. Ich meine, einer der ersten Podcasts, die wir gemacht haben, war mit Jeff Shapiro. Jeff Shapiro. Und ich meine, er hatte 43 Freunde verloren. Das war direkt nach Dean und Graham. Und ja. Ich meine, wir haben nicht die Trauma-Zahlen wie du. Und es ist interessant, das von dir zu hören, weil ich das oft so empfinde, und ich meine, das passiert in unserer Community ziemlich regelmäßig. Sicherlich nicht die gleichen Zahlen. Und Base ist eine kleinere Community. Also prozentual gesehen ist es schlimmer. Aber wenn

[01:35:33] Es scheint, dass es Fälle gibt, die anders sind als das hier. Aber es wirkt so, als würden wir es in einer Art Gemeinschaftssinn vermeiden. Es ist eher so, als würden wir wegschauen. Ich weiß nicht. Vielleicht ist das nicht fair. Aber Trauma ist etwas, das – ich habe diesen Frühling meinen besten Freund in einer Lawine verloren. Und wenn es so persönlich ist, dann ist das ein ernsthaftes Trauma. Und ich verarbeite das immer noch sehr intensiv. Und das ist einfach hart. Aber wenn es eher eine Sache der Gemeinschaft ist, ja,

[01:36:20] Ich weiß nicht, worauf ich hinauswill. Es ist nur, ich denke, Gemeinschaften können das oft einfach beiseite schieben und man will weitermachen. Man will sein Jam weiterfahren, weiter springen, sein Ding machen. Und ich bin mir sicher, dass Ausweichen oft das Einfachere ist, vielleicht nicht das Richtige, aber es ist wahrscheinlich das Einfachere.

[01:36:43] **Exit Point Podcast:** Was sagst du dazu, Matt?

[01:36:46] Ja, ich denke, es gibt da Komponenten, bei denen wir uns vor dem Trauma zurückhalten. Und ich denke auch, dass die Leute an der Speerspitze des Basejumpings zumindest auf einer gewissen Ebene verstehen, dass sie Glück hatten, dort zu sein, weil sie im Laufe der Jahre so viele Freunde verloren haben. Und in gewisser Weise ist ihr Widerstand oder ihre Zurückhaltung, andere mitzunehmen, nicht nur Selbstschutz. Ja. Aber es entspringt der Idee, dass sie die nächste Generation vor dem Gemetzel schützen, das sie selbst erlebt haben.

[01:37:24] Das ist irgendwie ein deprimierendes Thema, oder? Aber ich möchte betonen, dass Basejumping und der Bereich, in dem ich hauptsächlich tätig bin – Wingsuit-Basejumping – auf nachhaltige Weise ausgeübt werden kann. Und das führt wirklich zurück zu dem, worüber du vorhin gesprochen hast. Es geht darum, bescheiden zu sein. Dem Ganzen mit einer bescheidenen Einstellung zu begegnen. Denn in Wirklichkeit wird Matt es hassen, wenn ich sage, es sei sicher, aber es ist um ein Vielfaches sicherer, von einer Klippe zu springen, wegzufiegen, direkt von der Klippe weg zu fliegen, den Schirm zu öffnen und zu landen. Oft sitze ich in meinem Auto und habe das Gefühl, dass es viel gefährlicher ist als das eigentliche Ausführen dieser Aktion. Und so wird jeder andere Teil davon zu einer Übung in Zurückhaltung und Selbstbeherrschung.

[01:38:14] Man muss verstehen, wo man mit seinem Training steht. Wie man sich an diesem Tag fühlt. Die persönliche Achtsamkeit, ehrlich zu sich selbst zu sein. Und wie sind die Bedingungen? Was kann ich tun? Was kann ich wirklich tun? Weiß ich überhaupt, was ich kann? All das macht es sehr kompliziert. Und oft spielt, wie du gesagt hast, das Glück eine Rolle, ob man diese Anfänger- und Fortgeschrittenenphase überlebt oder nicht. Aber wenn man das erst einmal geschafft hat, dann liegt es an uns, dieses Wissen weiterzugeben, damit andere nicht diese harte Fahrt erleben müssen. Ja, Gavin, ich bin neugierig, da wir das Thema Nachhaltigkeit angesprochen haben: Wie lange wirst du noch fliegen? Ist das etwas, das du denkst, dass du bis zu deinem Tod machen wirst?

[01:39:01] Oder ist es etwas, das du vielleicht in den nächsten zehn Jahren oder so aufgeben wirst? Gut

[01:39:07] **Gavin McClurg:** Frage. Ich werde es so lange machen, wie ich es gut kann. Und damit meine ich, was ich ein bisschen beängstigend finde, ich werde es machen, solange – ich schätze, es hängt davon ab, wie lange es dauert. Solange ich lebe, ist die Antwort auf deine Frage. Und damit meine ich nicht, dass ich erwarte, mich beim Gleitschirmfliegen umzubringen, aber ich denke, irgendwann wird man harte Landungen haben. Und irgendwann wird man einfach ein bisschen zu zerbrechlich, um das auf nachhaltige Weise zu tun. Und dann ist ein Hüft- oder Knöchelbruch mit 85 viel ernster als in meinem jetzigen Alter. Und also werde ich – die Antwort ist, ich werde es machen, solange ich es gut kann. Ich mag es, Dinge gut zu können. Ich konkurriere gerade besser als je zuvor, was die Art von Race-to-Goal-Sachen angeht, weißt du, nicht mehr X-Alps.

[01:39:59] Aber solange ich es gut machen kann, und wie Lauren schon sagte, auf eine nachhaltige Weise, werde ich es absolut tun. Ich mache das jetzt schon lange. Ich fliege seit 20 Jahren. Und ich bin fest davon überzeugt, dass man es auf nachhaltige Weise schaffen kann, wenn man das richtige Training, die richtige Vorbereitung, die richtige Einstellung und all das andere hat. Und solange ich das aufrechterhalten kann, werde ich weiterfliegen. Solange es Spaß macht. Ich habe das oft bei Leuten in der Show gefragt, die schon lange fliegen: Wie behält man die Leidenschaft? Wie sorgt man dafür, dass es weiterhin Spaß macht? Denn für viele, viele Leute, mich eingeschlossen, wird es zu bestimmten Zeiten in meiner Karriere zu einer X-Contest-Sache. X-Contest ist unsere Datenbank.

[01:40:44] Also, wenn wir cross country fliegen, laden wir unsere Flüge bei X contest hoch. Und da gibt es diese jährliche Sache, den längsten Flug. Und es wird zu Zahlen. Es wird zu Daten. Es wird zu einem Punkt des Ruhms. Es wird zu einem Punkt des Prahns. Und es ist nicht mehr der Grund, warum wir uns ursprünglich in den Sport verliebt haben, was einfach war: Oh mein Gott, ich bin ein Vogel. Du weißt schon, dein erster Flug vom Hügel, bei dem du höchstens fünf Minuten unterwegs bist, da ist dein Verstand einfach völlig überwältigt. Und dann wirst du besser. Und 10K bedeuten nichts mehr. Und 50K bedeuten nichts mehr. Und 150K bedeuten nichts mehr. Und du trittst beim Landen auf deinen Helm ein, weil du nicht 250 geschafft hast, weißt du. Und so verlieren wir ziemlich schnell die Perspektive.

[01:41:31] Und ich denke, es ist schwer, wieder die richtige Perspektive einzunehmen. Das erfordert eine Menge mentaler Gymnastik, die ich denke, viele von uns nicht haben. Und deshalb gab es Zeiten, es gab Zeiten, in denen ich zum Gleitschirmfliegen gegangen bin. Es ist mein Job, weißt du, weil ich besser werden muss. Ich muss trainieren. Ich muss es einfach tun. Aber ich tue es nicht, weil ich Gleitschirmfliegen einfach liebe. Und da gab es Momente, in denen ich dachte: „Whoa, whoa, whoa, whoa, das ist zu gefährlich, um das zu tun“, wenn das die Einstellung ist. Was ist hier gerade los, Alter? Und reiß dich zusammen. Was passiert hier? Vielleicht brauchst du eine Pause. Vielleicht musst du die Freude am Hangsoaren wiederfinden. Vielleicht musst du einfach mal Groundhandling machen und dich wieder in deinen Schirm verlieben.

[01:42:17] Weißt du, vielleicht tritt man einfach mal einen Schritt zurück. Hast du das schon mal gemacht? Ja. Ich bin eigentlich nicht weggeblieben. Ich konnte, ja, größtenteils meine Liebe dazu bewahren. Es gab immer einen neuen Aspekt, egal ob es acro war oder ob es Race to Goal oder Hike-and-Fly war, der mich dabei gehalten hat. Aber es gab definitiv Momente, in denen ich in der Luft war und dachte: Ja, das macht keinen Spaß. Und zum Glück waren das nur wenige und seltene Fälle. Aber normalerweise ist es im Frühjahr, wenn es irgendwie wild ist, die Kanten scharf sind und ich noch nicht genug Routine habe. Ich bin im Winter nicht viel geflogen. Ich komme gerade aus der Skisaison und gehe dann zum Flug.

[01:43:03] Jesus Christ, das ist beängstigend. Und ich habe dabei nicht wirklich viel Spaß. Aber zum Glück kommt es immer ziemlich schnell wieder. Ich bekomme ein bisschen mehr Routine und genieße es wieder. Und ich mag es wieder. Aber um deine Frage konkret zu beantworten: Ich hatte nie so richtig eine Phase, in der es mir schlecht ging. Also auf keinen Fall schwerwiegend. Einer meiner Mentoren wohnt mir gegenüber, Nate Scales. Er macht das schon doppelt so lange wie ich. Und er hat die X-Hops noch 2007 gemacht. Und ab und zu sagt er einfach: Ich höre auf. Ich bin fertig. Und wir sagen alle: Oh, okay. Bis in 18 Monaten, weißt du. Und er macht es. Er hört auf. Er verkauft den ganzen Kram. Und er wird nie, nie, nie wieder Paragliding machen. Und dann, 18 Monate später, holt er die alte Ausrüstung raus, ist total motiviert und bereit loszulegen.

[01:43:50] Und er ist total begeistert und er ist echt gut. Und, weißt du, er hat keinen Tag ausgelassen. Und also, es gibt auch diese Art von Leuten. Und ich feiere das. Das ist völlig okay. Aber ja. Lass mich dich mal fragen

[01:44:02] **Exit Point Podcast:** das. Du hast einige der extremsten Flüge der Welt gemacht, weißt du. Was wäre, wenn ich vorschlage, dass wir mal so eine Kante abfliegen oder ein paar Dünen in Südkalifornien überqueren? Weißt du. Würdest du das immer noch als angenehm empfinden? Ja.

[01:44:18] **Gavin McClurg:** Weil ich es mit euch zusammen mache, oder? Also, solange da Geheimnis, Emotionen und Begeisterung dabei sind, ist mir egal, wo ich es mache. Wisst ihr, einfach nur in dieser Atmosphäre zu sein, das ist es. Wenn ihr merkt, dass das Ganze ein bisschen eintönig und deprimierend wird, dann sucht euch einfach Leute dazu. Weil es da draußen Leute gibt, die total begeistert sind. Ich meine, all die Leute, mit denen ich letzte Woche zusammengearbeitet habe, wisst ihr, alle Freiwilligen da unten in Utah. Die stehen ganz am Anfang von der ganzen Sache. Und einfach nur diese Energie zu spüren und zu sehen, wie sie einfach loslegen und jedes meiner Worte aufsaugen. Wie ein Hum-Num-Salat, wisst ihr. Das war so der Hammer. Und sie morgens vor dem Start der Wettbewerbe vom Hügel abzuschubsen, damit sie runterfliegen konnten.

[01:45:06] Und dann erzählen sie dir von ihrem Flug. Was in meinem Kopf, weißt du, nicht so aufregend ist. Aber in ihrem Kopf war es absolut aufregend. Und ich bin voll und ganz mit ihnen auf einer Wellenlänge. Es ist so cool, von dieser Art von Energie umgeben zu sein. Und ja, das ist ein einfacher Weg, um die Begeisterung zurückzubekommen.

[01:45:21] **Exit Point Podcast:** Ist das nicht die Wahrheit? Ich hatte das Glück, für das weltweit einzige Wingsuit-Tandem-Unternehmen zu filmen. Und dort dabei zu sein, direkt vor Ort, mit Leuten zu fliegen, die noch nie einmal Fallschirmspringen gemacht haben. Und sie sind an einen Wingsuiter geschnallt. Die Begeisterung ist so riesig. Und ja, sie ist ansteckend. Ja, das ist sie. Es ist fantastisch. Es erinnert uns irgendwie daran: Mann, das ist wirklich etwas, das wir so Glück haben, machen zu dürfen.

[01:45:49] **Gavin McClurg:** Und wissen Sie, ich habe noch nie unterrichtet. Ich habe noch nie Tandemflüge gemacht. Ich habe zwar eine Tandem-Ausrüstung und nehme meine Familie und Freunde mit, aber ich habe noch nie kommerzielle Tandemflüge durchgeführt. Ich habe noch nie als Guide gearbeitet. Ich wollte Gleitschirmfliegen in diesem Sinne nie zu meinem Job machen. Ich meine, es ist mein Job, was Sponsoring, Rennen, Podcasts und so weiter angeht. Aber ich habe diesen Teil noch nie dazu gemacht. Aber ich überlege tatsächlich ziemlich ernsthaft – das ist das erste Mal, dass ich das öffentlich sage – ein bisschen Guiding in den Alpen zu machen, weil ich die Alpen sehr gut kenne. Ich habe all diese Rennen und das ganze Training absolviert. Ich bin dort unzählige Male geflogen. Und die Alpen können für jemanden, der zum ersten Mal dorthin kommt, ein großer Schritt sein, weil es überwältigend ist. Sie sind riesig. Und deshalb habe ich darüber nachgedacht, das zu tun, nur um in der Nähe dieser Art von Begeisterung zu sein. Ich meine, ich könnte den Leuten Orte in den Alpen zeigen, wo man eine Toplanding macht, in eine Hütte geht und einen Kaffee trinkt oder weiß, in einem Refugio in den Dolomiten übernachtet.

[01:46:41] Und ich könnte ihnen ein Erlebnis zeigen, das absolut überwältigend wäre. Und das sind alles Orte, die ich wie meine eigene Westentasche kenne. Ich denke, das wäre eine großartige Möglichkeit, um einfach ordentlich Adrenalin in meine Adern zu pumpen und mich richtig zu pushen, falls ich das jemals mal bräuchte. Also überlege ich, das zu machen. Wahrscheinlich nicht nächsten Sommer, aber vielleicht in einem zukünftigen Sommer. Aber ich denke, es geht auch wieder um die Verpflichtung. Ich glaube, ein Teil dessen, was wir tun müssen, ist es, die Leute zu unterstützen, die neu dabei sind, die gerade erst anfangen und die all diese Begeisterung haben, weil wir in vielerlei Hinsicht mehr daraus ziehen als sie.

[01:47:20] **Exit Point Podcast:** Nun, Gavin, ich denke, das ist ein wunderbarer Punkt, um hier aufzuhören. Bevor wir gehen, kannst du deinen Podcast und dein Buch kurz anpreisen? Sie sind beide fantastische Ressourcen.

[01:47:29] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich denke, wir werden das veröffentlichen, sobald ihr mit diesem Teil live geht. Wir werden auch mit Mayhem live gehen. Aber ja, der Podcast wird, ich denke, für unsere Hörer wird das Spaß machen. Und ihr seid klasse. Liebe Grüße. Und eine tolle Show. Der Podcast heißt Cloud Based Mayhem. Die Website ist cloudbasedmayhem.com. Und direkt auf der Homepage werdet ihr das Buch und all das andere sehen, was wir verkaufen. Wir verkaufen viel Patagonia-Zeug, weil ich schon länger bei ihnen bin als ich eigentlich fliege. Aber ja, das war ein Vergnügen. Ihr seid klasse. Ich schätze das. Ich hasse euch, weil ihr einen besseren Namen habt als ich, aber macht weiter so. Also, wir könnten

[01:48:06] **Exit Point Podcast:** wir könnten das problemlos stundenlang machen. Ihr seid absolut fantastische Gäste. Danke, dass ihr zugesagt habt.

[01:48:11] **Gavin McClurg:** Es war mir ein wahres Vergnügen. Und eine Ehre. Danke, Leute. Ich weiß das zu schätzen.

[01:48:19] **Exit Point Podcast:** Wir hoffen, euch hat diese Folge gefallen. Wenn ihr Gedanken zu dem habt, was ihr gerade gehört habt, zögert nicht, uns zu kontaktieren. Ein großes Dankeschön an Mark Stockwell, unseren Tontechniker und Mitproduzenten. Wir lieben dich, Mann. Wenn ihr mehr über den Podcast erfahren wollt, besucht bitte exitpointpodcast.com. Bis zur nächsten Folge. Wenn

[01:48:55] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud Based Mayhem wertschätzt, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deine Podcasts hörst, eine Bewertung geben. Das hilft enorm, um die Mundpropaganda zu fördern. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Freunden zum Launch unterwegs bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir immer nur einen Dollar pro

Folge gefragt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich berechnet. Da wir alle zwei Wochen eine neue Folge veröffentlichen, wären bei einem Dollar pro Folge alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:49:41] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt. Aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht tun. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind einfach authentische Gespräche. Das sind unsere Meinungen. Aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Und das gibt euch Zugriff auf all das Bonusmaterial.

[01:50:29] Ein kleiner Videocast, den wir machen. Und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch den Support nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wäre natürlich lebenslang gültig. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts usw. gekauft haben: Ihr solltet bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.