

The 100 Peaks Challenge

Cloudbase Mayhem Podcast 245 — Nathan Longhurst

Published	2025-05-02
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/245-the-100-peaks-challenge-with-nathan-longhurst/
Duration	01:09:41
Speakers	Gavin McClurg, Nathan Longhurst
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0245-the-100-peaks-challenge-with-nathan-longhurst.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	1 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

In this conversation, US based climber and relatively new paragliding pilot Nathan Longhurst shares his incredible journey of completing the 100 Peaks Challenge in New Zealand, combining his passion for climbing and flying. He began on 17 November 2024 and ran, rock climbed, ice climbed, bushwhacked, kayaked, cycled and paraglided his way through the list and incredibly- knocked it out in just 103 days.

The post #245 The 100 Peaks Challenge with Nathan Longhurst first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:10] there, everybody. Welcome to another episode of Cloud-Based Mayhem. Got a special one for you today. Those of you in the free flight world, no doubt, have heard about Nathan Longhurst. He completed, was only the second person to ever do so, the 100 Peaks Challenge down in New Zealand. And the only other person to have done it was a mentor of his and followed along very closely the whole time. Did that gentleman a belief. Nathan told me 20 or 25 years to complete it. Nathan did it in 103 days. These are not necessarily the hardest or most iconic peaks in New Zealand, although many of them are very hard. Some of them are easy, some are hard, some are remote, but they're just 100 very cool peaks on the North and South Island, mostly South Island of New Zealand.

[00:00:58] And Nathan got into flying. He's an alpine climber and climber and hails out of the area of Spokane in eastern Washington. He's only 25 years old and went from climbing and got interested in flying just only a couple years ago and then decided that what a cool way to connect these. So not by top landing and flying necessarily from peak to peak, but by using any means possible together. To get to all these peaks, he could drive to the trailheads, but not use, of course, you know, helicopters, which they do a lot in New Zealand. So no helicopters allowed, but style was pretty loose and that he could get to from one trailhead to another. But then once on the trailhead, ice climb, kayak,

[00:01:47] paraglide, you name it, to try to get into this stuff in New Zealand. The bush is obviously can be really thick. His longest time out in one go was somewhere around 20 days. He gives all the numbers in the show and we recorded this about a month and a half ago. I apologize for taking this long to get it out, but I've had a bunch of shows in the can. Nathan is incredibly humble. He did all of this without any corporate sponsors or big flashy stuff. He just thought it'd be a cool project and went and banged it out. Did a ton of research on the front end. And of course, these kind of things had some scary moments, but kept it between the lines. And got it done in an incredible 103 days.

[00:02:32] So this is his story. The story could go on for much longer than we did, but we nailed down some of the really wild things. And he did much of it with a mini wing and then had a mishap with that one and changed it out. Borrowed another glider, a dew deck, and completed it out. So for those of you hungry for adventure and itching to do something pretty wild, this is... A testament to how you do it. You just go do it. It's

[00:03:05] like I said, he's incredibly humble, very articulate. I really enjoyed him. He was like an old soul.

[00:03:23] Nathan, the wider world, I think, has heard a little bit about your amazing expedition that you just completed. XCMAG just put it up. By the time this goes up, I'm sure many more people will know about it. But I think the place to start is, who are you? And... And what did you... Give us the real glass over, what did you just do? And then we'll take a deeper dive. But hi.

[00:03:48] **Nathan Longhurst:** Yeah, absolutely. Hello. Thanks for having me on the podcast. I'm a longtime fan. Excited to chat. Yeah. So my background, I'm from Washington State, Spokane, Washington.

[00:04:01] And yeah, I grew up spending a lot of time in the outdoors with my family, which I'm super grateful for. Did a lot of backpacking, skiing, hiking. I have a lot of siblings and very active parents, and so I have that as my background.

And yeah, I kind of started rock climbing some more and doing more technical things in the mountains as I got older into high school. Started getting a little more independence.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** That was all in the Cascades or all over the place?

[00:04:30] **Nathan Longhurst:** Yeah, mostly in the North Cascades, some stuff in North Idaho and Western Montana as well. Okay. So I did some scrambling in the Cabinet Mountains and the Sawtooth. But yeah, mostly focused in the North Cascades, like the Leavenworth area, enchantments, things like that. So yeah, I kind of started to cut my teeth in the alpine rock world, both solo and with some friends from Spokane, going and doing big routes out there.

[00:04:56] How old are you, Nathan? I'm 25. Okay. Yeah.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** So this was where alpine stuff, was that post-school or were you doing it all the way through school and stuff? Yeah. So I

[00:05:10] **Nathan Longhurst:** was starting to do stuff like in my summers, probably starting when I was 16. Okay. Yeah. When I could first go drive, going and doing trips out those first couple of summers. And then, yeah, the summer after I graduated high school, so when I was 18, that's when I sort of really dove into it, basically living in my car that summer, traveling around the Cascades, doing a bunch of alpine stuff. And that summer it was mostly solo. So that was when I sort of really got into like the big alpine solos and scrambles and more mountaineering stuff, did some of the volcanoes for the first time that summer.

[00:05:40] **Gavin McClurg:** So what was drawing you then and now to solo? Why do it alone?

[00:05:46] **Nathan Longhurst:** Good question. Yeah. So for me, like, obviously I love being in the mountains with other people that I care about, and I certainly do a good bit of that as well. But when I'm solo, I find myself to be much more mentally engaged and connected with the terrain itself rather than sort of like the more social part of the experience and what's going on with my partner and the interaction. I

[00:06:10] **Gavin McClurg:** think that's the most important thing. I like to have those interactions

[00:06:10] **Nathan Longhurst:** between my partner and myself. And again, I like, I love those interactions as well. But if I'm doing something that's like really sort of at the, like really challenging for me and kind of at the limit of my abilities, I find that I'm the most connected and the most present when I'm solo and just focusing only on the terrain and my movement through it.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Hmm. Yeah. Interesting. Cool. All right. So you're, you're moving along through the mountains, you're, you're, you're playing in the mountains. When did Flybeck? Line come into the equation?

[00:06:43] **Nathan Longhurst:** So actually quite recently, um, I started flying in Utah. I took, I took classes at the point of the mountain in summer of 2023. So just a couple of years ago. Um, okay. Yeah. And, and just was immediately hooked, flew there a bunch. Um, and yeah, started doing more sort of hike and fly stuff in, in the Wasatch mountains, which transitioned to, to some like speed flying, many wing flying. And yeah, just sort of. Right from the beginning knew that that was the style I was the most interested in, because I love climbing mountains. I love, you know, using my own, my own power and my fitness to climb mountains, especially technical routes and, uh, this idea of, of climbing technical routes and then using a lightweight wing to fly off has always intrigued me since, you know, many years before I started, started flying myself.

[00:07:31] And so, yeah, that was kind of, tell me more

[00:07:32] **Gavin McClurg:** about the, the climbing you're, are you, are like out in the enchantments? Are you aid climbing? Are you free climbing? What's give us a little bit of what? What, what's your jam?

[00:07:42] **Nathan Longhurst:** Yeah. So most, I mean, I, I've done some aid climbing in Yosemite, but other than that, I haven't really done it anywhere else. So yeah, definitely free climbing. Um, I was actually, or it might be kind of backwards, but earlier in my climbing career, I was actually more focused on like harder free routes with a partner. Um,

[00:08:00] **Gavin McClurg:** so doing

[00:08:01] **Nathan Longhurst:** maybe some like the harder climbs on press peak and the culture balanced rock and some of like the, the, the big steep faces. And then as I progressed, I actually started to gravitate more towards. It's going in soloing the more moderate Alpine ridges and trying to link up multiple of those in a day and things like that.

[00:08:16] **Gavin McClurg:** Okay. Yep. All right. So more kind of endurance type stuff, exposure type stuff rather than hard technical sport climbing. Yeah. Okay. But,

[00:08:25] **Nathan Longhurst:** but, but definitely some of both. And my, my initial climbing background was in, in, in sport climbing. So all through high school, I was a gym rat and, and, and yeah, love just pulling hard on sport climbs.

[00:08:36] **Gavin McClurg:** Right. Okay. And was the initial catalyst to get. Into flying just to get into flying, or did you see it as I need the, I need this, I need this for my toolkit. I need this for access. I need this for descent.

[00:08:52] **Nathan Longhurst:** There's definitely a combination of both. Um, I mean, I, you know, the climbing community and flying community are certainly somewhat intertwined. And so I had connections and had friends and I would watch, you know, their videos and hear their stories, whether it be a big XC flight or, you know, some spectacular speed flying footage. And. Yeah, the, the flying on its own, uh, absolutely had, had captured my imagination, but, uh, so yeah, it was, it was a combination of that, but also being intrigued at the possibilities of what I could do with it, combining it with my, my climbing and, and peak linkups.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** Hmm. I mean, I imagine to where you were doing it, you're, you know, you're seeing people fly all the time. I mean, you're up in Leavenworth and cashmere and land, and, um, you were certainly in a part of the world that was conducive to flying.

[00:09:40] **Nathan Longhurst:** Yeah, absolutely. Well, and it's funny, cause like I'd seen people flying around Shalane, but, um, until I got closer to starting my own flying career and got more into it, I had no idea how much of a world-class site it was. I didn't know that people were out flying these huge, you know, hundreds of kilometer flights from there. Right. And then I was like, oh, like that's my hometown. I need to go get into this. Uh, neat. Yes. So I go

[00:10:01] **Gavin McClurg:** down to the point where many of us learn I'm a, I'm an original that's where I learned as well, much longer ago than you did, but, uh, so you're getting into it. You're getting into mini wing speed, flying then. Um,

[00:10:15] **Nathan Longhurst:** yeah, so then I started to travel a little bit with it, start flying other places, um, spent a good chunk of time flying in the Eastern Sierra. Um, that's a place that I'd, I'd spent a fair amount of time climbing and scrambling and skiing and such in the years before I started flying. And so it was super fun to then go out there with the wing and, you know, go speed, fly all these lines that I'd done on skis previously. Um, and yeah, that was a good introduction to, you know, launch. Off of higher peaks, doing some more technical launches, managing like proper big mountain conditions, uh, you know, learning about, uh, flying the speed wing early before it got thermic and before the air got all mixy. And then I would go out and fly XCs and some of the afternoons as well, early in the season and sort of, yeah, dipped my toes in the XC world there a little bit flying in the Owens Valley, flying the East side and then the whites as well.

[00:11:07] And yeah, so I had a really good

[00:11:09] **Gavin McClurg:** time with that. I mean, that'll, that'll, that's a ramp up in education. I mean, considering you're just getting into flying, going to the Owens, it doesn't get much rougher or wilder than the Owens.

[00:11:17] **Nathan Longhurst:** It was definitely rather, yeah. Literally, in the world. Yeah, I was, I was fortunate to have some, some mentors and, you know, people who would tell me, you know, how, how to get the more moderate conditions and to not go out when I was just going to kill myself. But yeah, it's a really good flight. It's my best flight was probably doing a, uh, an out and back from Flynn's up to boundary peak and back on the white mountains, which is pretty sweet from Bishop. Yeah. North. A good, good chunk of distance and back into town. Yeah. Excellent.

[00:11:47] **Gavin McClurg:** Okay. So how did this a hundred peaks? I mean, we, there hasn't been a lot of time since you learned how to fly. So when did this pop into your mind? How did it pop in your mind? And what is it? Define what

it is. Cause a lot of listeners are probably unclear what we're talking about.

[00:12:02] **Nathan Longhurst:** Yeah, sure. So I came to New Zealand for the first time about a year ago, last March, um, which is the end of the end of the summer season down here in the Southern hemisphere. And. Yeah, I came down for about three weeks, had a fantastic trip, um, had pretty marginal conditions. It was, it was quite windy for most of the trip, but I did get some good flying days and was able to fly off a couple of the high Alpine peaks. Um, sort of did this, this fun little outing that I made a short film about establishing a new round trip speed record on Mount Aspiring, which is one of the prominent 3000 meter peaks down here by running up it and flying off. Um, and yeah, during that trip was just like absolutely. Yeah. In thrall with the natural beauty of the mountains down here, the diversity, the, I mean, they have really incredible steep vertical relief.

[00:12:49] The mountains aren't particularly tall, but the valleys are all very deep. Uh, most of the valleys are close to sea level and yeah, so there's all these huge, like huge steep terrain. Um. So yeah, I knew that I wanted to come back, um, to give a little bit more context. I had done a couple of these peak lists, like in a season projects before I did one in Washington and one in California. Um, and so, yeah, there's kind of all these pieces coming together of like, I knew that I liked doing this peak list in a season thing. I knew that I love flying and I came to New Zealand and it was like my favorite place I'd ever been. Um, and so I sort of spent the back in the Northern hemisphere summer sort of was, was scheming and thinking about how I could combine all these things and do a big peak list in New Zealand.

[00:13:35] And yeah, I did some research and found this article online about this gentleman named Don French. He's a local. Kiwi climber. Um, and it was an article about him completing this a hundred peaks challenge and saying that it took like his whole climbing career. He spent 35 years climbing all these peaks. And so of course I was, I was quite intrigued and I did some more digging and yeah, I learned about this list. Uh, it was created by the New Zealand Alpine club in 1991 to commemorate their set their centennial year. So a hundred peaks for a hundred years of the Alpine club. Um, and it was basically put together as just kind of like a, a little, little game, little challenge for all the. Members to like, see how many they could climb that summer. And they're sort of hands. And is

[00:14:16] **Gavin McClurg:** this, is this the hundred tallest peaks on the South Island or in the whole country?

[00:14:20] **Nathan Longhurst:** So it's actually not based on any numbers. It's not based on height or prominence. It's just kind of a, a, like a handpicked selection of peaks, um, intended to be sort of a diverse set to showcase, uh, yeah, just kind of the diversity of amounts here. So it has the, the shorter North Island volcanoes. It has like, it does include a lot of the highest peaks. So Mount Cook and Mount Tasman. And mass firing the, most of the 3000 meter peaks are on the list, but there's also a lot of lower peaks that wouldn't make any kind of a height list, but have their own sort of interesting aesthetics, interesting climbing, cultural significance, things like that. Um, which I really appreciate because like, for me, like applying the hard numbers to the mountains, like feels quite limiting, um, versus going out and hand selecting the peaks that are aesthetic from a human perspective, um, results in a much more interesting list.

[00:15:09] **Gavin McClurg:** Yeah, love it. Oh, very cool. That's so that, that list began, what was his name and when was that?

[00:15:18] **Nathan Longhurst:** So Don French completed the list in 2020, I believe it was.

[00:15:23] **Gavin McClurg:** Oh, recently. Yeah. Oh, wow.

[00:15:25] **Nathan Longhurst:** Yeah. But the list was created in 1991. Yeah. So, so he's been, he's been a good while on it. Um, I've been fortunate to, to meet and become friends with Don. He's, he's an absolutely wonderful guy. And we've had, we've shared a lot of good stories. Um, cool. But yeah, so that's how I found out about the list. I was intrigued. I plotted all the points out on a map, looked at it and my first impression was like, oh yeah, this will totally work. And then I looked at it some more and then I thought, oh no, this is completely impossible. There's no way. Um, and then just sort of spent several months untangling this, this web of peaks.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** And when you say, oh, no way it was, was the first thought to do it like Don, you're going to climb them all or was the, was, was having the wing aspect always a part of the plan?

[00:16:09] **Nathan Longhurst:** Yeah, it was always a part. I knew since. I'd done some flying in that first trip in March that I wanted to figure out some sort of link up project where I could incorporate climbing and flying and, you know, in chaining multiple peaks, using the wing to fly in between them. Um, the thing that I didn't sort of anticipate, you know, cause, cause the, the weather in New Zealand is sort of infamously volatile and fickle. It can be super windy. Uh, you get these really heinous storms that come through, you know, it's kind of just out by itself in the middle of the South Pacific. So, um, it can be. Quite bad, but I got fortunate that this summer was actually, uh, quite good for a number of reasons. Um, just the, the way that the pressure differentials on the side of the, either side of the island worked out and sort of the angle of the jet stream blowing more parallel to the crest of the mountains rather than perpendicular as it, as it typically does, um, resulted in generally lower winds and longer high pressure windows than average.

[00:17:05] Um, and so I was anticipating being able to fly. I was expecting that I was going to be able to just like pick. A select few, like most crucial link ups that I'd be doing, like, you know, maybe one or two of a month and then otherwise it was just going to be a lot of traditional climbing on foot, but just sort of the way that things worked out with the conditions, um, I ended up being able to fly a lot more than that, which was awesome.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** And what, you know, Will Gadd taught me that style's really important. What, what were your rules? If any, did you have any rules?

[00:17:35] **Nathan Longhurst:** Yeah, absolutely. So, um, first and foremost, no. Helicopter transport, that's kind of becoming a standard for climbing in New Zealand where people are using helicopters to approach a high Alpine hut or a high base camp. Um, there's obviously pros and cons of either style, but for me personally, like, you know, the experience starts at the bottom of the mountain and, and a long heinous approach is, is a part of the challenge and the appeal of climbing these mountains and, and that's just part of the game. And so, yeah, I did use a helicopter to drop off three food caches. But I never personally flew in one. Um, and then you did

[00:18:16] **Gavin McClurg:** that before you started kind of thing, or was this, okay, this, this zone here is going to need some food caches. Yeah.

[00:18:22] **Nathan Longhurst:** And it, it actually, the, the, the caches went in, I had a friend who sent them in a couple of with a friend and then a couple were just, or the third was with some climbers who are going in anyways. Um, but I didn't drop them off myself. So I never rode in a helicopter. Um, okay. And then, yeah, I also used a two wheel drive van. That was more. Just a matter of like practicality and saving money. But a lot of people use like big overlanding rigs to drive up some of these long river valleys. Um, and I ended up doing some very long walks and bike rides instead. So it was all kind of human, human power from the two wheel drive car park. Um, and yeah, I didn't use any power boats either. So a couple of spots where I could have used like a, a, a power boat to approach, but used to see kayak instead.

[00:19:06] **Gavin McClurg:** You mean like down in the sounds, like in doubtful and Milford and that, some of that. Yeah, exactly. So

[00:19:11] **Nathan Longhurst:** I paddled on Milford sound and I paddled on Lake town, the, which has some long fjords on it.

[00:19:16] **Gavin McClurg:** Holy cow, man. I mean, that's some super treat zone. Yeah. Well, okay. We'll, we'll, we'll, we'll get to that. Uh, and I know that area, not like you do, but I know that area. I remember the, uh, what do they call them down there? The not no see them. Uh,

[00:19:31] **Nathan Longhurst:** oh, the sand flies. Yeah. Oh my God. They can be pretty horrific. Yeah. Yeah.

[00:19:37] **Gavin McClurg:** I'll take, I'll take Alaska mosquitoes a hundred times over. Those little guys. Oh my God. They're vicious and vicious for weeks afterwards. The

[00:19:46] **Nathan Longhurst:** interesting thing about sand flies is that different people's reaction to them can vary pretty massively. So for me, I react to mosquitoes way worse than the sand flies. So the sand flies were certainly annoying, but, but Alaska mosquitoes definitely worse for me.

[00:19:59] **Gavin McClurg:** Oh my God, man. My ankles just look like I needed to go to the hospital.

[00:20:05] **Nathan Longhurst:** My, my, my, my girlfriend is the same way. I looked like she had some like crazy leprosy or something after the sand flies. Oh my God. Got to

[00:20:12] **Gavin McClurg:** her. Okay. So how many people have done it other than Don? One me. Really? Yeah. Really? Whoa. Yeah. It took him most of his life. It, how long did it take you?

[00:20:26] **Nathan Longhurst:** Uh, 103 days.

[00:20:29] **Gavin McClurg:** You did a hundred peaks in 103 days. Was it, was that a goal or did, I mean, or did it just go?

[00:20:36] **Nathan Longhurst:** So the, like the inner season was definitely the goal. Um, oh, so, so yeah. Yeah. So that's how I'd approached those, those previous two people. Yeah. Yeah. So it's, it's a totally different style than, than making it like a life bucket list. Um, it's kind of taking like a, a, a through hiker mentality and applying it to these peak lists, just being like, okay, I'm going to go out every day, day after day, after day until I'm done with it. Um, I did kind of deliberately avoid having a specific time goal. Um, a lot of people asked me if I was going to try to do it in under a hundred days. And I was, I was very sort of deliberately trying to avoid slipping into that mentality. Just because of the nature of these technical routes and, and doing the climb and fly. And you

[00:21:18] **Gavin McClurg:** just didn't want to put that kind of pressure, right? Exactly. I wanted to, I wanted to make mistakes. Don't you?

[00:21:22] **Nathan Longhurst:** Yeah. I wanted to avoid putting any external pressures on myself to like fly if the conditions weren't right for it. Um, so yeah, I was really trying to manage that, that risk.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** How many, how many, what was the most peaks you got in a 24 hour period?

[00:21:40] I think, let's see.

[00:21:44] **Nathan Longhurst:** Okay. Okay. Okay. So the day that I did four peaks, which were on the list, and there's also a fifth peak that I climbed that day that wasn't on the list. I climbed it essentially to be able to launch higher and get a better glide to a spot on the glacier I was trying to get to. So four list peaks, five total.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** And what were, what was your kit? What was, what was on your back mostly? Did it change constantly depending on the, I mean, did you have really good information on all these places and you kind of knew, okay, this was going to require some gear and this was a hike and this was a fly potentially, or how do you do, how do you handle all that?

[00:22:21] **Nathan Longhurst:** Yeah, it was a little bit of a mixed bag with the, um, sort of the route information that I got. Some of these peaks are relatively popular and get climbed often. I was able to find good information on those routes, but many of them are quite, quite obscure. Um, some of them have seen less than 10 total ascents and yeah, really just really, yep. Yep. Some of them are pretty, pretty remote and seldom climbed. So yeah, it was definitely the, the, the whole spectrum of, of route information. Um, my kit varied equally as much, um, just cause the diversity of the terrain, but for example, in that sort of that highest high Alpine section, the, the, the Mount Cook region, um, I was carrying, uh, you know, my, my wing Nova Bantam was, was my standard. I used a couple of different wings, but, but that one was my preferred, um, with of course lightweight harness.

[00:23:07] And then I had, you know, mountaineering boots, steel crampons for the steep ice climbing two tools, two Petzl goalie ice tools. Um, I carried a, a, a repel line, a 60 meter repel line for that section. Um, a couple of ice screws, V-thread tool, you know, food for the day, fats and sugars, um, lightweight mountaineering harness and yeah, just the other odds and ends, electronics, rescue beacon, uh, tracking camera, phone, things like that.

[00:23:39] **Gavin McClurg:** Your harness was just webbing harness. Are you carrying a reserve and any kind of that, or just like a thin red line or something?

[00:23:46] **Nathan Longhurst:** Yeah, it was just a, uh, it was the ozone F light and yeah, I wasn't flying with a reserve and yeah, so it was basically just the absolute minimal flying kit. It was like less than two kilogram flying kit.

[00:23:59] **Gavin McClurg:** Okay. And the Nova Bantam, I'm not familiar with that wing. Is that a lightweight, what, is that a single surface or is that an XC wing?

[00:24:06] **Nathan Longhurst:** No, it's, it's, it's a, it's a mini wing. Um, so it gets a, a class D rating, but it's like a 12 meter wing. So it's like hard to, hard to translate. Um,

[00:24:17] **Gavin McClurg:** so you're just descending, you're not going anywhere with that wing. You're, you're just getting down to try to get to the next descent.

[00:24:23] **Nathan Longhurst:** Exactly. But I ended up flying two wings. So I flew that, um, definitely preferred that it's, it's, it's a much more dynamic fun wing to fly. So if I was doing any, like any kind of terrain flying or speed flying style, I would prefer to have that wing. It's also better for launching in high winds. Um, but I also flew a, uh, 16 meter do deck run and fly single skin a fair bit as well. Just cause that one's, you know, it's lighter. It's a smaller pack. Okay. Um, and that one, I actually did fly some like fairly short XCs. I was never launching low and landing high, but I had a couple of times where I'd launch off a summit into like mid afternoon conditions and be able to boat my way along to get further out towards my exit. So I think my longest flight on the, on the single skin was 25 kilometers.

[00:25:06] **Gavin McClurg:** What was the longest period of time between resupplies or like car to car kind of thing where you often out days at a time, just bagging peaks or. Was it, was it mostly each day kind of attacks?

[00:25:22] **Nathan Longhurst:** Yeah. So I had my, my one longest one was 11 days that was in the Mount Cook region, which I had sent in those, those resupplies for, um, I also did a couple of trips that were about a week and those I was carrying all of my own stuff on my back for, so I had some heavy packs to start out for those with a, with a week's worth of food. Other than those three, it was mostly, you know, one to three day outings fairly short.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Okay. You, and you said you didn't want to put external. Pressure on yourself, but when you're getting to kind of 80 and you're looking at, um, about 80 days in, was there some, I mean, was there, did it become a, was there any time you're just racing? You just go, okay, I gotta get, I gotta, I gotta take these off. I'm going to try to do this a hundred days.

[00:26:04] **Nathan Longhurst:** Honestly. No. Um, like it was definitely, I was aware of it, but I had like put so much like deliberate decision-making into avoiding any external time pressure that it. I just didn't really bother me. Um, especially because like, as I was getting close to that a hundred day window, I knew, cause I still had this, this one quite technical link up left, which ended up being what I finished with on the last day. And I knew that I needed perfect weather for that. It was going to be flying off one of the highest peaks, a 3000 meter peak, and then doing a top landing, like high on the shoulder of the next peak over. And I knew I didn't want to do that in anything less than perfect conditions. And so I kind of just surrendered to like, okay, like I'm going to do this day when the weather's perfect for it and not any sooner. So like, it's not really up to me at that point.

[00:26:51] It's just waiting for the perfect day for it.

[00:26:54] **Gavin McClurg:** You just finished a little over a week ago. Uh, you're young, 25, you've been playing in the mountains for quite a while. I've done, I've never done something exactly like this at all, but I've done some long trips in the mountains. Uh, when it's fresh like this, I'm wondering what surprising thing has happened in the last week. What, what, what is. Kind of come home. To roost in your mind about what you've just done that maybe you weren't prepared for.

[00:27:27] **Nathan Longhurst:** I'd know about not being prepared for this, but maybe it wasn't expecting it. Um, after all of my other previous big trips and projects and things like that, um, I finished and kind of immediately had like, sort of this feeling of like, you know, something missing and like a little bit of anxiety and emptiness, like the post-trip depression. A lot of people call it where, you know, like. I had like done this big thing and I'd been planning it and so focused on it for months and months and months, and then it sort of left this hole of like, Oh, like what, what am I supposed to do now? I hate the, that's exactly what I

[00:28:00] **Gavin McClurg:** was getting at. I hate the getting it done, but,

[00:28:03] **Nathan Longhurst:** but shockingly, and this generally was surprising and a pleasant surprise upon finishing this, there hasn't been any of that. Really? And I think it was, I think it was because it was just like such a significant emotional and mental load that it just feels good

[00:28:19] **Gavin McClurg:** that we got through it.

[00:28:19] **Nathan Longhurst:** to just like relax and just like turn my brain off a little bit and and just i've basically just been living a an easy vacation life here in wanaka for the last couple weeks after finishing i've been i mean i've still been flying but i've just been flying at the uh that's sort of the standard paragliding site it's a nice drive up launch i've been doing some some short hikes above it but nothing technical at all just having fun flying my speed wing and yeah going and eating good food with my girlfriend and it's definitely it's it's a new feeling for me as someone who's like always sort of waking up and be like okay like what's next like what's what's the big adventure for the day it actually feels quite good to feel like i've almost like earned some space to just relax for a little bit and i'm sure that that's going to come back soon and the you know the itchy feet and the antsiness is going to be here soon but i've been pleasantly surprised by by how how much i've been willing to just sort of settle down and relax for a little bit

[00:29:12] **Gavin McClurg:** hmm tell me about your girlfriend uh how was this on her you mean was there's there's always room

[00:29:19] **Nathan Longhurst:** for a little bit of time to like to do that stuff you know there's always room for a little

[00:29:19] **Gavin McClurg:** risk involved in the mountains especially big ones and especially when you add a wing to it how what was this like for her have you had a chance to ask her

[00:29:26] **Nathan Longhurst:** yeah yeah we definitely had some discussions about and lots of long discussions about it uh when i was in the planning phase before i before i started before i left um and because yeah i mean it definitely is a decision that we had to make together because you know obviously we care about each other a lot and you know she wants to see me excel and and do things that that challenge me and things that i'm excited about but at the same time of course she wants me to be safe and so yeah we had a lot of discussion about how i was gonna you know how my decision making process was going to work how i was going to really do my best to manage the risks um but yeah it was definitely hard for her i know that she spent a lot of late nights up watching the tracker and you know there were because i had a live tracker on on a website throughout the project and there were plenty of times that you know i'd be going and maybe get to a crux section and not move for a couple hours trying to figure out some technical bit of climbing and i'm sure that was really stressful for her

[00:30:24] um but yeah she actually she ended up coming down and and sort of being a support crew for the last few weeks of the project which was fantastic being able to have someone to drive the van around and you know buy me food and feed me and and keep keep me moving keep me motivated so yeah she's been a huge emotional help for sure um but yeah i'm sure that i'm sure that both both she and my parents are are pretty relieved to see me done with it

[00:30:51] **Gavin McClurg:** did you keep pretty good stats i mean do you have any that you could rattle off you know vertical ascent miles on foot or kilometers it would be more accurate i guess and uh you know like how many peaks did you fly off let's hear some of those yeah

[00:31:07] **Nathan Longhurst:** so i actually uh just put together a slideshow which i gave for the first time last night here in wanaka um and so yeah let's see if i can remember it was 160 000 kilometers about 500 000 vertical meters of ascent and i did 80 flights and i think 60 64 of those flights were off of off of the summits of mountains so out of 100 i flew off well over half of them yep and then i did i did five top landings either on top of or quite near to to the summit of a peak and yeah give

[00:31:46] **Gavin McClurg:** me the the distance between the summits of the mountains and the mountains and then i did the distance again what did you say 160 000 kilometers no

[00:31:50] **Nathan Longhurst:** 1600 1600 kilometers i was gonna say

[00:31:54] **Gavin McClurg:** wait what um

[00:31:55] **Nathan Longhurst:** and that that was just the human power distance that doesn't include the flying distance

[00:31:59] **Gavin McClurg:** right right right okay so you between you know to get to another zone you could use your car you could use your van

[00:32:07] **Nathan Longhurst:** correct yeah so i was driving from trailhead to trailhead and then on any given day i would show up at the trailhead go climb the peak maybe like fly down to the shoulder the next peak climb that one then fly back to the car sort of the standard day

[00:32:18] **Gavin McClurg:** gotcha yeah okay hardest moment and that could be mental or physical what was what was the was there a time in it where you're doubting yourself yeah

[00:32:30] **Nathan Longhurst:** definitely a a lot it was probably the most emotionally challenging three months of my life um but the a significant one that comes to mind was i uh actually in in the zone that we were talking about kayak and i was in the zone that we were talking about kayak and i was in the zone that we were talking about kayak and i was in the zone that we were talking about kayak and i was in the fjordlands i had paddled up lake tayano um to approach this peak called mount irene it's one of the most remote peaks in new zealand it's just really difficult to get to by any any route so i paddled like uh i think it was close to a 20 mile paddle up the southward of lake tayano and then spent you know basically a full day bush bashing up to a high camp and then did this long alpine traverse to get out there climbed the peak and then was actually on my way back to kind of reversing this alpine traverse and it was kind of kind of a funny almost like a silly use of the wing but basically there's a section on this alpine traverse that i had to drop below bush line for a second do some bush bashing and then come back up and into the sort of subalpine grassiness and just because the shape of the terrain i realized that i could make this like literally like 30 second long flight to sort of cut across this gully to bypass this bush whacking section and so and conditions were fine the wind was fairly light it was like an easy

[00:33:47] launch like a grassy you know slope landing and i was like oh yeah there's no problem so i launched made the flight landed it felt like i was coming in for a fine landing but some of the grass here they call it tussock it's like these really lumpy sort of tufts of grass yeah and so i landed in it and just came down with my feet a little weird and sprained one of my ankles quite badly it was like the full like loud pop it swelled up it got huge and so i basically had to do this exit you know finishing doing all this like butt scooting over talus and stuff and then the whole big bushwhack and this long kayak out so i ended up traveling for like two days getting back out from this really remote place on this very painful very swollen ankle and that was definitely quite quite emotionally taxing and at that point you know for the first couple of days there it felt bad enough that i was wondering whether the whole project was in jeopardy and whether i was just gonna have to call it quits how

[00:34:40] **Gavin McClurg:** fast you come back from the i mean sprains can take weeks that was it was it pretty quick recovery yeah

[00:34:47] **Nathan Longhurst:** so i spent a few days just sitting on the couch not moving which honestly aside from the spray and like my body totally appreciated like my the first day out i literally just slept the entire day i would like wake up for like 20 minutes at a time to just like eat a bunch of food and chocolate and stuff and go back to sleep um so yeah i got some good recovery there um and yeah did my best to you know do all the all the pt things and was back on it a few days later and spent the next week kind of just like hobbling just like doing this peg leg thing like I could, I could wait it straight down. I just couldn't really articulate it. So I was doing this like peg leg hobbling. I'd be like up scrambling on a ridge and like, instead of using my toe to stand on edges, I'd be using my heel to stand on edges. Oh man, which is hard on the other side of your

[00:35:31] **Gavin McClurg:** body. Then you start, then you start seeing how that's all affecting the other foot and the other ankle and the other hip.

[00:35:37] **Nathan Longhurst:** Absolutely. Yeah. My hips got super sore from the imbalance, but it all kind of ironed itself out. And by, yeah, maybe two weeks later felt fairly normal again.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** How much as a percentage of the trip, would you say you were starving? Starving? Not like you're going to die starving, but how much, how much would you say, how much, how often did you think about food?

[00:36:00] **Nathan Longhurst:** Oh, pretty constantly. Yeah. Yeah. Maybe 85 % anytime other than having just eaten a good meal. Yeah. And that's honestly, that's one of the sort of one of the logistical cruxes of doing these long continuous physical efforts is just keeping enough calories in your body. So yeah, I was eating constantly. Fortunately, the, um, the, there's this absolutely wonderful snack they have down here. They have these meat pies and they sell them just like at all the grocery stores and gas stations. They're totally delicious. They have these like mince and cheese meat pies. And I already like three or four of those a day.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** Right. High calorie. Oh yeah. It's like

[00:36:35] **Nathan Longhurst:** this dense brick of buttery deliciousness.

[00:36:40] **Gavin McClurg:** Right. It's funny that you say buttery delicious. I've spent enough time in New Zealand that I got so sick of meat pies.

[00:36:47] **Nathan Longhurst:** I'm not there yet. I'm not there yet. I'm actually kind of, I'm dreading, I'm dreading coming back to the States. Cause I know that I won't have my meat pies.

[00:36:56] **Gavin McClurg:** Yeah. You just, you need a couple more years. I've spent a lot of time down there, but uh, that's okay. So how about the flip side of that? What was, you know, 10 years from now, what do you think will be the highlight of this trip? What, what, what moment most sits with you? In terms of, I don't know, I feel like we do these things because we're chasing moments, right. And it must, there must be one or more. I mean, go for it, but which one do you think will live the longest?

[00:37:28] **Nathan Longhurst:** Yeah. Once again, with a, with a project of this magnitude, there were many, um, but yeah, the, the, the one that really stands out, uh, probably my favorite sort of single day of the whole project was, uh, in this mountain down in the Darren mountains called Mount Totoko.

[00:37:45] It's not super tall. It's about 2,500 meters, 2,700 meters. Um, but it's right near the ocean. Uh, it's in a really, really beautiful part of the country with all these just like super deep sort of steep walled valleys, um, sort of dense rainforest. And that's just like this incredible sort of complex mountain of, of really steep ridges. And it's just completely coated in, in, in glaciers and these incredible ice falls on all sides. Um, so yeah, I went and climbed that, um, had a fantastic alpine, climb, uh, the, the Darren's are kind of the exception in New Zealand and that they have really, really good rock. Generally the other mountains have pretty terrible rock, but the Darren's have great rock. So did this, uh, the Southeast Ridge route, which is a classic alpine or rock climb.

[00:38:30] Um, so had a super enjoyable climb, perfect weather, you know, sunny, no wind, um, had this wonderful, wonderful climb, got on the summit and then just had the, uh, probably the coolest flight of my life doing, you know, a little terrain flight down the, uh, down the age glacier there diving, literally diving through crevasses and over these insane, you know, 200 foot tall, uh, Syrac, just diving down these ice cliffs following the terrain. Um, and so yeah, landing at the bottom of that flight after having this incredible climb and then like the coolest flight of my life, that was just like pure, just like bliss and, and yeah, it's about as good as it gets to

[00:39:09] **Gavin McClurg:** see. Yeah. Wow. Cool. Given the, you know, your, your, your, your, your, your, your flying part of your career has not been very long. How much, how, how many times, you know, at a peak like that, were you really questioning, do I have this? I mean, from what I remember, maybe I, you know, I guess the South Island is not totally treated everywhere, but a lot of the places that you're talking about, like doubtful sound and that kind of thing, you know, glide ratio and these kinds of things, was this something you looked at in advance when you were doing all your prep? You kind of felt pretty good about it. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Or was there a lot of, man, I think I got this, but I'm not sure.

[00:39:49] **Nathan Longhurst:** Yeah, no, I was pretty obsessed with my planning about, uh, you know, scrolling around on the satellite imagery, zoomed all the way in, picking out potential landing options, then drawing lines to each of them

to check the, check the glide ratio and then checking the wind direction for the day and thinking about the valley flow and how that was all going to work. Um, I probably actually spent significantly more time planning hypothetical flights than I did planning my climbing routes. And so, yeah, I have this, uh, this Cal topo map. I did all my planning on, it's just covered in all these little lines that I was drawing and then checking the glide ratio and then drawing another one and doing all these things. Um, for the most part, just because of, you know, how, how steep the vertical relief is off of these peaks. Um, the glide wasn't really a major issue. I'd be able to get down to a river valley that was grassy in the bottom and then just fly as far as I could out that.

[00:40:38] Um, but there were certainly, certainly a good number of peaks where it was really crucial. And it was like, I, if I get a headwind, like I'm going to be landing out in the trees. And it's going to suck. Um, and so I like had to pick, like plan those flights around good conditions when I knew there wasn't going to be any valley wind coming up. Um, and then, yeah, some technical landings in like, you know, narrow riverbeds landing on the one little sandbar that's, you know, forest for miles in either direction. It's the one spot that it's open enough to, to squeeze in between the trees and land. So yeah, there's definitely a lot of obsessive planning about exactly where I was going to fly. And, but, but like in the moment while I, while I was up on the mountains, I, for the most part was able to sort of trust that planning and trust the numbers and evaluate the conditions and see it. Yeah.

[00:41:23] See how it would work. And then, yeah.

[00:41:26] **Gavin McClurg:** How much planning went into this?

[00:41:28] **Nathan Longhurst:** Oh, months. Yeah. Hundreds of hours.

[00:41:31] **Gavin McClurg:** Hundreds of hours back home. You were back in Washington just pouring over everything.

[00:41:35] **Nathan Longhurst:** Yeah, absolutely. And then the, like the planning didn't stop when the project started as I was moving. And as I was becoming more familiar with the mountains and the conditions, I was definitely continuing to update, you know, what I, what I thought was possible, what I realized wouldn't work, what I realized would actually work really well. And so yeah, it was definitely sort of a continuous process of, of updating my, my plans and, and yeah.

[00:41:57] **Gavin McClurg:** You had the, you had the bad sprain, any other injuries or close calls?

[00:42:04] **Nathan Longhurst:** Yeah, I had a couple, um, the most significant of which, um, I probably won't go into a ton of detail here. I spoke about it on, on another podcast, but basically had an incident where, um, I had an incident where, um, I had an incident where, um, I, I had, um, I had repaired some lines in the fields and then, uh, made a couple of flights on the, on the wing, which were just straight glides and then had to do, uh, another flight and do some rapid descending and, you know, while doing some spirals and wing overs to descend had, had one of those repairs fail and, um, basically bombed out with, with very little control of the wing. Um, but it was fortunate to be above just a nice grassy slope. Um,

[00:42:47] **Gavin McClurg:** but it was fortunate to be above just a nice grassy slope

[00:42:47] **Nathan Longhurst:** and, and was really fortunate to walk away from that one. Um, but yeah, otherwise, uh, yes, several times you

[00:42:55] **Gavin McClurg:** had to, you had to rapidly descent because of weather.

[00:42:58] **Nathan Longhurst:** No, it was actually because I was coming out of the end of this Valley and there's a, um, uh, uh, airfields where helicopters come in and out and, you know, it's, it's open, it's open airspace and I had, you know, it's a mentor broadcast on, but I have my radio. So I was in touch with them, but, um, yeah, I just didn't want to like, be in their business, you know? And so I was, I was basically above the car, just like, okay, I'm just going to get down quick. Um, so yeah, definitely a, a, a less than ideal situation. Definitely some, some questionable decision-making they're partially influenced by being so deep in the project. Um, but yeah, definitely a learning experience. So you had

[00:43:38] **Gavin McClurg:** to have some hard, hard self-talk. It sounds like.

[00:43:41] **Nathan Longhurst:** Absolutely. Yeah. Yeah. And that was, that was another definite low moment where I wasn't sure if I was going to continue or not. That was about halfway through. I think I was about 50 peaks in at that time. Um, and

[00:43:52] **Gavin McClurg:** why was that just because it was, it, it suddenly hit you the, the level of risk or was it more self-doubt more just, yeah, maybe, maybe I'm in over my head here.

[00:44:03] **Nathan Longhurst:** Kind of a combination of those two in the, it, it just made me realize like how, how much my decision-making could be influenced by being deep in that project because it, it was the kind of thing where like, I never would have flown that wing in that situation. Otherwise, like if I was just out, you know, flying for fun and in Utah or California or whatever, and it was specifically because I was like so invested and so single-mindedly focused on getting this thing done is the only reason that I, that I was flying it to begin with. Um, and so, yeah, it, it made me very aware of like the fact that the being in this project had clearly compromised my risk management and decision-making. So I had to take several steps back and really, really, really, really, really, really, really, really, really, really, really, you know, basically change my approach of how I was going to, how I was going to think about the rest of the project.

[00:44:53] And I did sort of make a significant mental shift of from then on was really deliberate about not focusing on, on, you know, the timeline or, or completing the project as a whole, but really just sort of looking at each day as like an individual outing with its own, you know, with its own bubble of, of decisions. And I would just sort of approach, I mean, just kind of classic one day at a time thing. I just try to make, um, uninfluenced decisions for each individual day.

[00:45:22] **Gavin McClurg:** You said there were a couple of incidents. What was another one?

[00:45:26] **Nathan Longhurst:** Um, others that come to mind are just like landing out in strong afternoon Valley flow. Um, nothing that, nothing that went badly, but yeah, just like flying these relatively low performance, especially on the single skin, it's a fairly slow wing. And so landing out, you know, in a lot of wind going backwards and then, you know, pulling the wing down. So it would drag me through the grass. Yeah. Yeah. Nothing, maybe super dangerous. Cause I was often landing out in just big grassy valleys, but definitely like, yeah, a little bit frightening.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Huh? What about, I mean, it sounds like with all this prep, maybe not too much of it was presented too many surprises, but I would imagine that you got into some areas that were, Oh, I didn't anticipate this. What was some, what was something that you really had to, uh, get creative to pull off?

[00:46:19] **Nathan Longhurst:** Um, there are a couple of peaks, uh, like technical climbing routes that come to mind. Um, so one, for example, it's called Mount Barnacote. Um, it's a bit of an obscurity most commonly known for its ice climbing on, on its South face in the wintertime. I was up when I was up there, the, uh, ice routes were already out of condition. Um, the bottom half of all these routes had melted out. And so I had to figure out a different way to climb it and basically climbed one Ridge almost all the way to the summit. And then I had to figure out a different way to climb it, but then got stopped by this, uh, steep, steep cliff right at the top. And so I had to down climb all the way back down that Ridge wrap around to an entirely different side of the mountain and then climb a whole different face. And both of those routes were like total chossy horror shows. Um, so basically did like, like two of the worst climbs of the whole project on the same mountain, um, both up and down.

[00:47:12] So up, down, around, up, down, it just like ended up taking a whole day. It's not even that large of a peak. It's, it's up on like the high glaciers and it only sticks out like maybe 2000 feet above the glaciers. Um, but I spent like a whole day on it. And so that was a bit, bit of a bit of a project, but yeah, end up figuring out a way up that worked. Um, yeah. And then another one that comes to mind also a bit of an obscurity it's called Mount Alba. Um, and that one, you know, had quite limited route information and the way that I interpreted one of the, you know, sentence long route descriptions was that I'd be able to go up the certain Ridge at a fairly moderate grade. I got up there, got to the base of the Ridge and looked at it and it was like, Oh, there's no way this is like very sustained fifth class climbing on really bad rock. So I figured out a different Ridge, um, which I ended up climbing.

[00:48:00] It had this one crux section up this, uh, really striking a rep features like this 30 foot or that with not really any holds on it that I ended up doing this probably five, nine lie back move to get up it. And then learned after the fact

that that was actually a first descent and that several parties had gone, tried to go up that Ridge and gotten to that Arrette and gotten stumped and turned back. So that was definitely some, uh, you know, making it work on the fly. And it's kind of funny. So the, uh, uh, a local climbing guidebook author was actually at my talk last night and he was like, Oh yeah, like send me the, send me the photos and the route description for your, for your first ascent.

[00:48:38] **Yeah.**

[00:48:39] **Gavin McClurg:** Very cool. Yeah. When you think about what you've just done, is there one aspect of it that really stands out as the most difficult part? You know, was it being hungry? Was it the technical climbing? Was it the flying? Was it, uh, being alone? Was it being tired? Uh, was it being scared? I don't know. What, what, what was the hardest thing about what you just did?

[00:49:05] **Nathan Longhurst:** Definitely just the, um, the, the mental load of the constant decision-making and yeah, the constant risk evaluation. And yeah, I, I found, you know, cause I have, I have a pretty deep background now in physical endurance. Um, and, and so yeah, the, the, the mental, the mental load and the mental capacity was much more of a limiting factor than the physical. And so, yeah, that was certainly the hardest part was just being out making these, these challenging decisions and conditions evaluations and all these things. And yeah, the fact that I was incorporating the flying was definitely a big part of that. Like the mountains were challenging regardless and the technical climbing was challenging. But I think the biggest part, of that mental weight was just constantly evaluating the flying conditions, what the air was doing, what the development of the day was doing and thinking about how that was going to affect my launch, my flight, my landing, all these different things.

[00:49:59] **Gavin McClurg:** What was the scariest moment?

[00:50:07] **Nathan Longhurst:** Probably fairly early in the project. I had a moment where I, um, I, I essentially was stemming in a corner and pulled a block virtually out onto myself. It was maybe like a hundred pounds. I was like, Oh my God, I'm so scared. I'm so scared. I'm so scared. I'm so scared. I'm so scared. I was so scared. I'm so scared. I didn't even pull on it. I'm like, I'm so scared. I'm so scared. I didn't even pull on it. It was like like a little bolt down block of rock and, um, touched it. I didn't even pull on it. I touched it to test it to see if I could pull on it. And that little test was enough to just slide it out of place and basically had to hold it up above myself, reposition in the stem and then like press out of the way and let it slide by and then fall back into this, this stem in this corner. And so, yeah, definitely. Um,

[00:50:45] **Gavin McClurg:** well that's too Alex Honnold for me. Yeah.

[00:50:48] **Nathan Longhurst:** I had a moment there as I was

[00:50:49] **Gavin McClurg:** fine. Yeah.

[00:50:50] **Nathan Longhurst:** I had a moment there as I was just, you know stuck in this stem holding this rock into the cliff above me that i was like what have i done like i'm gonna die for sure how am i gonna get out of this because it was a pretty exposed spot so in terms of like yeah just like a few seconds of like pure fear and and you know awareness of my own mortality that was definitely definitely the most intense i

[00:51:14] **Gavin McClurg:** want to ask you about the solo part of it i keep thinking back to when i did the alaska trip with dave and i've said this many times on the show so i don't want to go into it but the you know there was stage one of that and stage two stage one we had the film crew and we had dave and then after denali he had to leave film crew left red bull cut us off the whole final part of that which was a significant chunk in terms of the distance it was more than a third but the weather was better and it didn't take me very long uh way way way easier that part because of the decision making like you said i

[00:51:51] there was a lot less stress making decisions because it was only on me uh you know i didn't if i screwed it up who cares it's me i have to live with it but not oh man sorry dave i not that he would ever put that kind of pressure on you working as a team but it was just interesting it was it was a science experiment for me having the two sides of it i'm wondering if you've thought about that at all to me listening to some of your stories and knowing what you've just done i feel like it'd be impossible to do with somebody else i feel like you would have just gotten uh decision paralysis in some of these places yeah i agree i mean it was

[00:52:31] **Nathan Longhurst:** it was such like a yeah such an intense thing and um such an like just an objectively hazardous thing like i can't imagine being on one of these technical launches where it's like you know mandatory throw and go to one step off and it's like kind of high wind like i can't imagine being in that situation with another person and and you know looking over at them and being like yeah yeah go for it like you first um or or or vice versa like yeah it yeah i i i don't think i would have even i guess the chances for

[00:53:02] **Gavin McClurg:** something to go wrong also are exponentially worse it's just one more yeah exactly yeah yeah yeah interesting yeah

[00:53:11] **Nathan Longhurst:** so so i i can't really picture a way that it would have worked as a anything anything other than a solo project any

[00:53:21] **Gavin McClurg:** of it disappointing in some way and were there any were there lulls in it uh i mean imagine what the ankle is but was there ever any time where let me ask this more clearly what i love about these kinds of projects is that you're all in there's no anything else you don't have to worry about anything else you don't have to be anywhere else there's no social media back in my day we didn't have that now it's the that's a big thing but you know this fomo thing that you know many people struggle with all of us struggle with at some point is real right uh is there it was there any point in this where i mean i imagine some ways it's kind of difficult being out there and then coming back into the real world and then going back out you know you had to resupply you saw your girlfriend you had to drive you had to be around you know reality for a bit i don't know

[00:54:14] i'm not asking a very clear question but just talk about that side of it

[00:54:17] **Nathan Longhurst:** yeah i mean to speak to the sort of coming back out into the uh the front country uh it was quite consistent that the hardest part of my day would be leaving the car um just like yeah you know initiating going from being warm and safe in bed to you know putting the pack on and stepping out into the wilderness knowing sort of how intense and and potentially dangerous and potentially frightening the day could be um so yeah that was very consistently the hardest part of the day um but yeah otherwise like yeah i i love being fully immersed in a big project like this um you know there were times that i was intimidated and times i didn't know if i would do it but i would say the vast majority of the whole time i was you know glad to be doing it glad to be sort of making this this vision and this dream a reality and yeah i mean it's easy to talk about all the scary moments and on all the challenging moments but the reality is like so so much of it i was just in my favorite place on earth and i was like oh my god i'm gonna die i'm gonna die right now just the most beautiful mountains i've ever seen and just absolutely loving it

[00:55:29] **Gavin McClurg:** that says something you know growing up in the cascades that you these are the most beautiful mountains you've ever seen i mean the cascades are awful special they're fantastic

[00:55:38] **Nathan Longhurst:** yeah and i think that's part of the reason that i love the mountains here in new zealand so much is because they're a very similar flavor with the steep vertical relief that you know the hanging glaciers the tumbling ice falls down to the these deep deep green valleys yeah

[00:55:52] **Gavin McClurg:** did you use any packraft did you use packraft for any outs

[00:55:55] **Nathan Longhurst:** i didn't know but there are definitely many times that i wish i had um i don't really have any any whitewater experience and that sort of felt like a lot to sort of take on in addition to everything else that was going on with the project um but yeah there are lots of long walks out these river valleys when it was just like a nice moderate you know wandering wandering river that i know i could have floated that it was like oh like i really wish i could just hop hop in that just cruise it all the way out to the car that's kind of a

[00:56:24] **Gavin McClurg:** sexy way out sometimes it

[00:56:26] **Nathan Longhurst:** it really is yeah yeah maybe if i start flying more xc's here i'll uh add a packraft to the xc kit and then try to land at the head of a valley and float back out there's

[00:56:37] **Gavin McClurg:** a good buddy of mine this guy ty is up in alaska has been doing some really wicked big xc and and exit with the packraft it's such a nice way to go yeah that's that's very cool uh what's next how do you where do

you go from here

[00:56:58] **Nathan Longhurst:** that's that's that's the question isn't it um i'm definitely yeah i'm still intrigued and still fascinated by this climb and fly thing um but honestly i'm really excited to dive more into the world of xc and big mountain flying um it's you know i've dabbled a little bit but it's something that i very much still consider myself a beginner at um you know i've never flown in any comps or anything like that so i'm really excited to dive more into the world of xc and big mountain so i'm hoping to sort of go down that road a little bit and learn more about flying you know big routes figure out how to fly big triangles and things like that um but then yeah continuing off the climb and fly i like i have ideas of you know multiple technical routes to link up um i'd love to go to some of the greater ranges go to south america go to the himalaya and and you know see what might be possible before

[00:57:48] **Gavin McClurg:** you started the project what was the

[00:57:54] perceived crux zone versus maybe the what was the real crux yeah the

[00:58:02] **Nathan Longhurst:** perceived crux was definitely that uh that two-week mount cook area link up where i was doing you know a lot of the most technical routes some of the steepest you know ice climbing mixed climbing um and that actually all ends up going quite smoothly like it was certainly challenging and it was technical as expected um but i got quite good weather a couple really good weather windows for that i also had a lot of good weather windows for that and i also had a lot of good weather to wait out a couple storms but um that all actually went went fairly smoothly um and then yeah the the there were a couple of the shorter link ups like the the hopkins river link up um which ended up being about five days was quite challenging with um you know more technical than expected flying tricky launching conditions um i lost a pair of sunglasses on that link up and ended up like pretty badly sunburning my eyes and so i had to deal with that for the last couple of days which was quite painful and this is this

[00:58:56] **Gavin McClurg:** duct tape mask this is the duct tape viral and everywhere that was wild

[00:59:00] **Nathan Longhurst:** yeah yeah that's

[00:59:02] **Gavin McClurg:** a cool idea it

[00:59:03] **Nathan Longhurst:** worked i mean it was the only way that i was able to get up the last mountain i basically was committed to like a deep valley and had to essentially climb up and over this mountain climb up and then fly off the other side to get out and yeah i had a section of glacier that i had to go up it was the last day my eyes were like totally cooked and the only way i was going to get up that glacier if i figured out some kind of solution and see i made that up and i was able to get up that glacier and i was able to mask and squinted my way up it oh

[00:59:27] **Gavin McClurg:** we'll have that in the show notes it's hysterical i mean it's gone everywhere i'm sure everybody's seen it but pretty funny nathan there's a lot of people i'm sure and i'm one of them listening who most definitely have i would think considering your background have the flying skills to you know they're hearing your story going i like this idea i'd like to do some of this or maybe do that or what kind of climbing background expertise how how hard are you as a climber i mean what what do you what how much of this was pretty gnarly climbing where you've got to have a lot of technical experience and wrapping off stuff and not leaving stuff behind you know that what talk

[01:00:14] about that side of it

[01:00:15] **Nathan Longhurst:** yeah i mean it's definitely pretty pretty involved complex alpine terrain um a lot of my alpine background comes from the the eastern sierra now i spent a lot of time running around up there and yeah the the stuff i mean the routes in the sierra like they're technically challenging so you know i've done a lot of these long ridges like the evolution traverse the palisades traverse things like that and they have maybe harder like pure rock climbing on them um but the mountains in new zealand the rock quality and managing mixed snow and ice conditions maybe deteriorating ice conditions if it's a warmer day becomes much more of a factor um they're sort of like this this weird like in the summertime it's kind of this weird in between of like uh they're not high enough to be like pure alpine ice climbs like you might find in alaska or high in the european alps um but they're not low enough to just be pure dry rock climbs and so yeah you definitely have to manage you're like you know doing some like dry rock climbing on the bottom part but then you start getting bits of snow and ice mixed in as well and it's like you're trying to stay on the rock but then you

have to switch over and you're avoiding the rock and trying to stay on the ice

[01:01:26] **um** so yeah definitely having experience in that mixed terrain and and moving efficiently through and managing sort of the objective hazards and stuff with it is is crucial for specifically the mountains here now

[01:01:38] **Gavin McClurg:** my time in new zealand was really wet uh and i spent a lot more on the north island because i was sailing when i was there i was doing a lot of sailing and i was there for the america's cup and stuff so uh but it was incredibly wet even in the summer was that much of a factor for you less

[01:01:55] **Nathan Longhurst:** than i expected certainly um and you you know you're you're you're accurate in that the north island is generally wetter than the south island um the south island also kind of in

[01:02:03] **Gavin McClurg:** the rain shadow and most of the places you're climbing i'm imagining

[01:02:06] **Nathan Longhurst:** exactly yes the south island has a very dramatic rain shadow effect where the west coast um it rains like 300 days a year and then the east side of the mountains is all a little more of an arid almost a desert and so uh partially because of that i did most of my approaching from the east side up these up these drier valleys um and so it was able to get a little bit better conditions and i was able to get a little bit better conditions and i was able to get a little bit better conditions because that i mean i did certainly have a handful of climbs that i was just in like full-on like pissing rain nasty wet conditions um needless to say wasn't flying on those days um but yeah for the for the most part i got you know i i was able to pick and choose the days for the more complex technical peaks and and was able to get good weather for most of those

[01:02:52] **Gavin McClurg:** if you could rewind the clock to whatever it is 120 days ago you're just getting started anything you would have done differently and i'm looking for big stuff i mean obviously little things but you know was was there something you just totally missed yeah

[01:03:09] **Nathan Longhurst:** or so there there are definitely many many little things that i would have done differently just like subtle subtle route finding differences and stuff sure um it's it's you can't be perfect on something this complex um but i'd say maybe a a significant one is um there's one mountain it's called it's one of the 3 000 meter peaks it's called mount ely de beaumont like the the um and and yeah so it has the main summit the highest point which is above 3 000 meters um it's a really beautiful aesthetic peak um it also has sort of this ridge that extends from that main summit out to the west to a lower high point it's really just kind of a bump and that ridge is is a bit technical and kind of a classic traverse um but when i was doing my planning uh basically the version of the list that i was referencing just said mount ely de beaumont and so i went and climbed it and flew off it and it was all sweet but then several weeks later i was on the phone with don french and he was like oh by the way like you climbed the wrong mountain um the one on the list is actually that west the after this technical traverse out to um and so the well the combination because of that and then also because i was doing like some of this top landing um i don't really consider like an official list finish in the traditional sense um don has been very i had a good chat with him about and he was very gracious of like oh yeah like it was your experience you took the list as a framework and made your own thing but that is definitely kind of a regret and a little bit of a thorn in my side of like oh if you follow me i'd known like i was up there with plenty of daylight left you know i had all the right right with me like i could have done the traverse

[01:04:49] **Gavin McClurg:** that's just but

[01:04:51] **Nathan Longhurst:** i mean it gives me a good reason to go back up there it's the most beautiful one of the most beautiful areas of the mountains here so i'll go back up on another and and go visit that west peak for sure that's

[01:05:01] **Gavin McClurg:** really cool that he so he was he watching your live tracking the whole time imagine he was fascinated

[01:05:06] **Nathan Longhurst:** he was and yeah so i didn't end i didn't end up meeting him in person until i was like 90 peaks in like it was really late in the project he lives on the north island and so i went and and paid him a visit as i was doing my little loop of the of the five peaks up there um and he like i i knew that he'd been following along i had no idea how like engaged he'd been in it and i was like oh my god i'm gonna go back up there um i found out there's this one night in particular um it was it ended up being my longest single day it was like a 23 hour continuous push and i found

out he he told me that he'd been watching that night and you know i ended up going into like 3 a.m and he said that he couldn't fall asleep he just kept checking the tracker and just watching my dog knew like that last section when i was going late into the night like it wasn't interesting terrain it wasn't technical it's just incredibly

[01:05:54] **Gavin McClurg:** boring just watching a little dot on a map just walking

[01:05:57] **Nathan Longhurst:** down this river valley but he just like

[01:05:58] **Gavin McClurg:** i was like oh my god i'm gonna go back up there and

[01:05:58] **Nathan Longhurst:** couldn't go he was just like so invested and and wanted to make sure that i made it back to the hot safe and like i got emotional when he told me that like i was so touched that he was so invested and in you know my experience and and sort of this this shared connection that we have over the shared experience so yeah that was super cool

[01:06:17] **Gavin McClurg:** yeah oh man what a mate that's great yeah nathan uh congratulations uh this is really cool man i've been smiling so hard my cheeks are getting tired here but uh i'm really psyched on what you did i love these kind of pushing the boundaries things and you're young man i can't wait to see what you do with the future but congratulations nice push and uh i hope you enjoy your i don't know if they're your final days there in your new zealand or you can be down there for a while but uh enjoy have fun spend some nice time with your gal yeah

[01:06:49] **Nathan Longhurst:** thank you i appreciate it and thanks for the chat appreciate it man talk

[01:06:54] **Gavin McClurg:** soon if

[01:07:04] you find the cloud base mayhem valuable you can support it in a lot of different ways give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can support us financially 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 so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that um you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts and all that kind of stuff so if you're interested in doing that you can go to our website at cloudbasedmayhem.com you can find all the bonus material that we do and extra little uh nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts and all that kind of stuff so if you're interested you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Dans cette conversation, le grimpeur basé aux États-Unis et pilote de parapente relativement récent Nathan Longhurst partage son incroyable parcours pour avoir relevé le défi 100 Peaks Challenge en Nouvelle-Zélande, combinant sa passion pour l'escalade et le vol. Il a commencé le 17 novembre 2024 et a couru, fait de l'escalade en roche, de l'escalade en glace, de la marche en brousse, du kayak, du vélo et du parapente pour parcourir la liste et, incroyablement, l'a terminé en seulement 103 jours.

Le post #245 The 100 Peaks Challenge with Nathan Longhurst est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Salut

[00:00:10] Salut à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. J'ai un épisode spécial pour vous aujourd'hui. Vous qui êtes dans le monde du vol libre, vous avez sans doute entendu parler de Nathan Longhurst. Il a terminé, étant seulement la deuxième personne à jamais le faire, le 100 Peaks Challenge en Nouvelle-Zélande. La seule autre personne à l'avoir fait était son mentor, qui l'a suivi de très près pendant tout le trajet. Ce monsieur a estimé que Nathan mettrait 20 ou 25 ans pour le terminer. Nathan l'a fait en 103 jours. Ce ne sont pas forcément les sommets les plus difficiles ou les plus emblématiques de Nouvelle-Zélande, bien que beaucoup d'entre eux soient très difficiles. Certains sont faciles, d'autres difficiles, certains sont isolés, mais ce sont juste 100 sommets très cools sur les îles du Nord et du Sud, principalement sur l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande.

[00:00:58] Et Nathan s'est mis au vol. C'est un alpiniste et un grimpeur originaire de la région de Spokane, dans l'est de l'État de Washington. Il n'a que 25 ans et il est passé de l'escalade à l'intérêt pour le vol il y a seulement quelques années, puis il a décidé que ce serait une façon super cool de combiner les deux. Donc, pas forcément par atterrissage au décollage et en volant de sommet en sommet, mais en utilisant tous les moyens possibles ensemble. Pour atteindre tous ces sommets, il pouvait conduire jusqu'aux sentiers, mais sans utiliser, bien sûr, des hélicoptères, qu'ils utilisent beaucoup en Nouvelle-Zélande. Donc, pas d'hélicoptères autorisés, mais le style était assez libre et il pouvait aller d'un départ de sentier à un autre. Mais une fois sur le sentier, escalade de glace, kayak,

[00:01:47] parapente, peu importe le nom, pour essayer de se lancer dans tout ça en Nouvelle-Zélande. La brousse peut évidemment être très dense. Sa plus longue période d'autonomie d'un coup était d'environ 20 jours. Il donne tous les chiffres dans l'émission et nous avons enregistré ça il y a environ un mois et demi. Je m'excuse d'avoir mis autant de temps à le sortir, mais j'ai eu pas mal d'épisodes en attente. Nathan est incroyablement humble. Il a fait tout ça sans aucun sponsor d'entreprise ou gros truc tape-à-l'œil. Il a juste pensé que ce serait un projet cool et il s'y est mis. Il a fait énormément de recherches au début. Et bien sûr, ce genre de choses a eu des moments effrayants, mais il est resté dans les clous. Et il a réussi en un incroyable 103 jours.

[00:02:32] Voici son histoire. Elle aurait pu durer bien plus longtemps que ce qu'on a fait, mais on a retenu les moments les plus dingues. Et il en a fait une grande partie avec une mini aile, puis il a eu un pépin avec celle-là et l'a changée. Il a emprunté une autre aile, une dew deck, et a terminé le trajet. Alors pour ceux d'entre vous qui ont soif d'aventure et qui meurent d'envie de faire quelque chose de assez fou, c'est... un témoignage de la manière de faire. On y va, tout simplement. C'est

[00:03:05] comme je l'ai dit, il est incroyablement humble et très éloquent. J'ai vraiment apprécié sa compagnie. C'était comme une vieille âme.

[00:03:23] Nathan, je pense que le grand public a déjà entendu parler de ton incroyable expédition que tu viens de terminer. XCMAG vient de la publier. D'ici la publication de cet épisode, je suis sûr que bien plus de gens en sauront.

Mais je pense qu'il faut commencer par : qui es-tu ? Et... Et qu'est-ce que tu as... Donne-nous la version brute, qu'est-ce que tu viens de faire ? On approfondira ensuite. Mais salut.

[00:03:48] **Nathan Longhurst:** Ouais, absolument. Salut. Merci de m'accueillir dans le podcast. Je suis fan depuis longtemps. Ravi de discuter avec vous. Ouais. Alors, pour mon parcours, je viens de l'État de Washington, à Spokane, dans le Washington.

[00:04:01] Et oui, j'ai grandi en passant beaucoup de temps en plein air avec ma famille, ce dont je suis super reconnaissant. J'ai fait beaucoup de randonnée à dos à dos, de ski, de marche. J'ai beaucoup de frères et sœurs et des parents très actifs, donc c'est mon milieu. Et oui, j'ai commencé à faire plus d'escalade et des activités plus techniques en montagne en grandissant, au lycée. J'ai commencé à gagner un peu plus en indépendance.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** C'était tout dans les Cascades ou un peu partout ?

[00:04:30] **Nathan Longhurst:** Ouais, surtout dans les North Cascades, avec quelques trucs dans le nord de l'Idaho et l'ouest du Montana aussi. OK. Alors, j'ai fait un peu d'escalade en difficulté dans les Cabinet Mountains et les Sawtooth. Mais ouais, j'étais surtout concentré sur les North Cascades, genre le coin de Leavenworth, les Enchantments, des trucs comme ça. Donc ouais, j'ai commencé à me faire la main dans le monde de la roche alpine, en solo et avec des potes de Spokane, en allant faire de grosses voies là-bas.

[00:04:56] Tu as quel âge, Nathan ? J'ai 25 ans. D'accord. Ouais.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** Donc c'était pour le côté alpin, c'était après l'école ou tu faisais déjà tout ça pendant tes études ? Ouais. Alors je...

[00:05:10] **Nathan Longhurst:** j'ai commencé à faire des trucs pendant mes étés, probablement vers mes 16 ans. Ouais. Quand j'ai pu commencer à conduire et à faire des sorties pendant ces deux premiers étés. Et puis, ouais, l'été après mon lycée, quand j'avais 18 ans, c'est là que je me suis vraiment lancé, en vivant pratiquement dans ma voiture cet été-là, en voyageant dans les Cascades et en faisant pas mal de trucs en haute montagne. Et cet été-là, c'était surtout en solo. C'est là que je me suis vraiment mis aux grosses courses en solo en haute montagne, aux scrambles et à plus de choses en alpinisme ; j'ai fait certains volcans pour la première fois cet été-là.

[00:05:40] **Gavin McClurg:** Alors, qu'est-ce qui t'attirait, à l'époque comme maintenant, dans le solo ? Pourquoi le faire seul ?

[00:05:46] **Nathan Longhurst:** Bonne question. Ouais. Alors pour moi, évidemment, j'adore être en montagne avec les gens que j'aime, et je fais certainement pas mal de sorties comme ça aussi. Mais quand je suis seul, je me sens beaucoup plus engagé mentalement et connecté au terrain lui-même, plutôt qu'à la partie plus sociale de l'expérience et à ce qui se passe avec mon partenaire ou à nos interactions. Je

[00:06:10] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est le plus important. J'aime bien avoir ces interactions

[00:06:10] **Nathan Longhurst:** entre mon partenaire et moi. Et encore une fois, j'aime, j'adore ces interactions aussi. Mais si je fais quelque chose de vraiment, genre, difficile pour moi et qui est à la limite de mes capacités, je trouve que je suis le plus connecté et le plus présent quand je suis en solo et que je me concentre uniquement sur le terrain et mon mouvement à travers celui-ci.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Hmm. Ouais. Intéressant. Cool. D'accord. Donc tu progresses dans les montagnes, tu t'amuses là-bas. Quand est-ce que Flybeck Line est entré dans l'équation ?

[00:06:43] **Nathan Longhurst:** En fait, c'est assez récent, j'ai commencé à voler dans l'Utah. J'ai suivi des cours à Point of the Mountain à l'été 2023. Donc, il y a seulement quelques années. OK. Ouais. Et j'ai tout de suite accroché, j'y ai volé pas mal de fois. Et ouais, j'ai commencé à faire plus de marche et vol dans les montagnes Wasatch, ce qui a évolué vers du speed flying, du many wing flying. Et ouais, dès le début, je savais que c'était le style qui m'intéressait le plus, parce que j'adore gravir des montagnes. J'adore, vous savez, utiliser ma propre force et ma condition physique pour grimper, surtout sur des voies techniques, et cette idée de gravir des voies techniques puis d'utiliser une aile légère pour décoller m'a toujours intrigué depuis, vous savez, bien avant que je commence à voler moi-même.

[00:07:31] Alors, ouais, c'était un peu... raconte-m'en plus.

[00:07:32] **Gavin McClurg:** En ce qui concerne l'escalade, quand tu es dans les Enchantments, est-ce que tu fais de l'escalade de secours ou de la libre ? C'est quoi ton style ? Dis-nous un peu ce que tu préfères.

[00:07:42] **Nathan Longhurst:** Ouais. Alors la plupart du temps, je veux dire, j'ai fait un peu d'escalade en aide à Yosemite, mais à part ça, je n'en ai pas vraiment fait ailleurs. Donc ouais, c'est clairement de la voie libre. Euh, en fait, ou c'est peut-être un peu à l'envers, mais plus tôt dans ma carrière, j'étais plutôt concentré sur des voies libres plus difficiles avec un partenaire. Euh,

[00:08:00] **Gavin McClurg:** donc faire

[00:08:01] **Nathan Longhurst:** peut-être des voies plus difficiles sur Press Peak et le Culture Balanced Rock, et certaines des grandes faces raides. Et puis, au fur et à mesure que j'ai progressé, j'ai commencé à me tourner davantage vers le solo sur les arêtes alpines plus modérées, en essayant d'en enchaîner plusieurs dans la même journée et des trucs comme ça.

[00:08:16] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais. Très bien. Donc plutôt des trucs d'endurance, d'exposition, plutôt que de l'escalade sportive technique et difficile. Ouais. D'accord. Mais,

[00:08:25] **Nathan Longhurst:** mais, mais clairement un peu des deux. Et mon parcours initial en escalade était en escalade sportive. Donc pendant tout le lycée, j'étais un accro aux salles et, et, et ouais, j'adorais juste me donner à fond sur des voies sportives.

[00:08:36] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors, est-ce que c'était le catalyseur initial pour te mettre au vol, juste pour le plaisir de voler, ou est-ce que tu te disais : j'ai besoin de ça, il me faut ça dans ma boîte à outils. J'en ai besoin pour l'accès, j'en ai besoin pour la descente.

[00:08:52] **Nathan Longhurst:** C'est clairement une combinaison des deux. Je veux dire, la communauté de l'escalade et celle du vol sont certainement assez liées. J'avais donc des contacts, des amis, et je regardais leurs vidéos et j'écoutais leurs histoires, que ce soit pour un gros vol en XC ou, je ne sais pas, des images de speed flying spectaculaires. Et oui, le vol en soi avait absolument capturé mon imagination, mais c'était aussi une combinaison de ça et de la curiosité face aux possibilités de ce que je pourrais faire avec, en le combinant avec mon escalade et mes liaisons de sommets.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** Hmm. Je veux dire, j' imagine qu'à où tu étais, tu voyais des gens voler tout le temps. Je veux dire, tu étais à Leavenworth et Cashmere, et tu étais certainement dans une partie du monde propice au vol.

[00:09:40] **Nathan Longhurst:** Ouais, absolument. Et c'est marrant, parce que j'avais vu des gens voler autour de Shalane, mais jusqu'à ce que je commence à envisager ma propre carrière de pilote et que je m'y intéresse davantage, je n'avais aucune idée à quel point c'était un site de classe mondiale. Je ne savais pas que des gens faisaient des vols de plusieurs centaines de kilomètres à partir de là. Exact. Et là, je me suis dit : « Oh, c'est ma ville natale. Il faut que je me lance là-dedans. » C'est cool. Ouais. Alors j'y vais.

[00:10:01] **Gavin McClurg:** jusqu'au point où beaucoup d'entre nous apprennent, je suis un original, c'est là que j'ai appris aussi, bien plus longtemps avant toi, mais alors tu commences. Tu te lances dans le mini wing speed, alors. Euh,

[00:10:15] **Nathan Longhurst:** Ouais, alors j'ai commencé à voyager un peu avec, à voler ailleurs, j'ai passé une bonne partie du temps à voler dans l'Eastern Sierra. C'est un endroit où j'avais passé pas mal de temps à faire de l'alpinisme, de la randonnée, du ski et tout ça dans les années avant de commencer à voler. Alors c'était super sympa d'y retourner avec l'aile et, tu sais, de faire de la vitesse sur toutes ces lignes que j'avais faites en ski auparavant. Et ouais, c'était une bonne introduction pour, tu sais, décoller de sommets plus hauts, faire des décollages plus techniques, gérer de vraies conditions de haute montagne, tu sais, apprendre à voler la speed wing tôt avant que ça devienne thermique et avant que l'air ne devienne tout turbulent. Et puis j'allais voler des XC et certains après-midis aussi, au début de la saison, et j'ai un peu, ouais, mis un pied dans le monde du XC là-bas en volant dans l'Owens Valley, sur le côté est et aussi sur les Whites.

[00:11:07] Et ouais, donc j'ai eu une vraiment bonne

[00:11:09] **Gavin McClurg:** du temps avec ça. Je veux dire, c'est une progression dans la formation. Je veux dire, vu que tu débutes en vol, aller aux Owens, ça ne devient pas beaucoup plus difficile ou sauvage que les Owens.

[00:11:17] **Nathan Longhurst:** C'était carrément plutôt, ouais. Littéralement, dans le monde. Ouais, j'ai eu la chance d'avoir des mentors et, tu sais, des gens qui m'ont dit comment trouver des conditions plus modérées et de ne pas sortir quand j'étais sur le point de me tuer. Mais ouais, c'est un super vol. Mon meilleur vol, c'était probablement un aller-retour depuis Flynn's jusqu'à Boundary Peak et retour dans les White Mountains, ce qui est assez cool depuis Bishop. Ouais. Au nord. Une bonne distance et retour en ville. Ouais. Excellent.

[00:11:47] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors, comment est venue cette idée des cent sommets ? Je veux dire, ça ne fait pas si longtemps que tu as appris à voler. Quand est-ce que ça t'est venu à l'esprit ? Comment ça s'est passé ? Et c'est quoi exactement ? Définis-le, parce que beaucoup d'auditeurs ne savent probablement pas de quoi on parle.

[00:12:02] **Nathan Longhurst:** Ouais, bien sûr. Je suis arrivé en Nouvelle-Zélande pour la première fois il y a environ un an, en mars dernier, ce qui correspond à la fin de la saison d'été ici dans l'hémisphère sud. Et ouais, je suis resté environ trois semaines, j'ai fait un voyage fantastique, avec des conditions assez marginales. Il a fait pas mal de vent pendant la majeure partie du séjour, mais j'ai eu quelques bonnes journées de vol et j'ai pu décoller de quelques sommets alpins élevés. J'ai fait cette petite sortie sympa dont j'ai fait un court-métrage pour établir un nouveau record de vitesse en boucle sur le Mount Aspiring, qui est l'un des sommets proéminents de plus de 3000 mètres ici, en montant à pied et en décollant. Et ouais, pendant ce voyage, j'étais absolument, ouais, fasciné par la beauté naturelle des montagnes ici, la diversité, je veux dire, elles ont vraiment un relief vertical incroyable.

[00:12:49] Les montagnes ne sont pas particulièrement hautes, mais les vallées sont toutes très profondes. La plupart des vallées sont proches du niveau de la mer, donc il y a tout ce terrain escarpé et immense. Alors oui, je savais que je voulais revenir pour donner un peu plus de contexte. J'avais déjà fait quelques listes de sommets en une saison, avant d'en faire une dans le Washington et une en Californie. Et donc, oui, tous ces éléments se sont assemblés : je savais que j'aimais faire ces listes de sommets en une saison, je savais que j'adorais le vol, et je suis venu en Nouvelle-Zélande, qui était l'endroit que j'avais le plus aimé de ma vie. Alors, j'ai passé la fin de l'été dans l'hémisphère nord à élaborer un plan et à réfléchir à la manière dont je pourrais combiner tout ça pour faire une grande liste de sommets en Nouvelle-Zélande.

[00:13:35] Et oui, j'ai fait des recherches et j'ai trouvé cet article en ligne sur un certain Don French. C'est un grimpeur local, un Kiwi. C'était un article sur sa réalisation d'un défi des cent sommets, et il disait que ça lui avait pris toute sa carrière de grimpeur. Il a passé 35 ans à gravir tous ces sommets. Alors bien sûr, j'étais assez intrigué, j'ai creusé un peu plus et j'ai appris l'existence de cette liste. Elle a été créée par le New Zealand Alpine Club en 1991 pour commémorer leur centenaire. Donc cent sommets pour cent ans du club alpin. Et ça a été mis en place essentiellement comme un petit jeu, un petit défi pour tous les membres pour voir combien ils pourraient en gravir cet été-là. Et ils sont en quelque sorte...

[00:14:16] **Gavin McClurg:** Est-ce que ce sont les cent plus hauts sommets de l'île du Sud ou de tout le pays ?

[00:14:20] **Nathan Longhurst:** En fait, ce n'est pas basé sur des chiffres. Ce n'est pas basé sur la hauteur ou la proéminence. C'est plutôt une sélection de sommets choisie à la main, destinée à être un ensemble assez diversifié pour montrer, euh, ouais, juste la diversité des montagnes ici. Donc, il y a les volcans plus bas de l'île du Nord. Il y en a aussi beaucoup parmi les plus hauts sommets, comme le Mount Cook et le Mount Tasman. Et pour la plupart, les sommets de plus de 3000 mètres sont sur la liste, mais il y a aussi beaucoup de sommets plus bas qui ne figureraient sur aucun classement de hauteur, mais qui ont leur propre esthétique intéressante, une ascension intéressante, une importance culturelle, des trucs comme ça. Ce que j'apprécie vraiment parce que, pour moi, appliquer des chiffres rigides aux montagnes, ça semble assez limitant, par rapport au fait de sortir et de sélectionner à la main les sommets qui sont esthétiques d'un point de vue humain, ce qui donne une liste beaucoup plus intéressante.

[00:15:09] **Gavin McClurg:** Ouais, j'adore. Oh, trop cool. C'est donc ça, cette liste a commencé quand, et il s'appelait comment ?

[00:15:18] **Nathan Longhurst:** Alors Don French a terminé la liste en 2020, je crois que c'était ça.

[00:15:23] **Gavin McClurg:** Oh, récemment. Ouais. Oh, wow.

[00:15:25] **Nathan Longhurst:** Ouais. Mais la liste a été créée en 1991. Ouais. Donc, ça fait un bon moment qu'il est dessus. J'ai eu la chance de rencontrer Don et de devenir son ami. C'est un mec absolument génial. On a partagé plein de bonnes histoires. Cool. Mais ouais, c'est comme ça que j'ai découvert la liste. J'étais intrigué. J'ai reporté tous les points sur une carte, je l'ai regardée et ma première impression a été : « Oh ouais, ça va carrément marcher ». Et puis j'ai regardé encore un peu et je me suis dit : « Oh non, c'est complètement impossible. C'est pas possible ». Et puis j'ai passé plusieurs mois à démêler toute cette toile de sommets.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** Et quand tu dis « oh, pas moyen », est-ce que ta première pensée était de faire comme Don, en grim pant tous les sommets, ou est-ce que l'aspect aile a toujours fait partie du plan ?

[00:16:09] **Nathan Longhurst:** Oui, ça a toujours fait partie du projet. Je savais, depuis que j'avais fait un peu de vol lors de ce premier voyage en mars, que je voulais concevoir un projet de liaison où je pourrais combiner l'escalade et le vol, tu vois, en enchaînant plusieurs sommets en utilisant l'aile pour voler entre eux. Ce que je n'avais pas vraiment anticipé, parce que la météo en Nouvelle-Zélande est notoirement volatile et changeante. Ça peut être super venteux. Tu peux avoir des tempêtes vraiment terribles qui passent, tu sais, c'est un peu isolé en plein milieu du Pacifique Sud. Donc, ça peut être assez mauvais, mais j'ai eu de la chance car cet été a été plutôt bon pour plusieurs raisons. Juste la façon dont les différentiels de pression de chaque côté de l'île ont fonctionné et l'angle du jet stream qui soufflait plus parallèlement à la crête des montagnes plutôt que perpendiculairement comme il le fait habituellement, a entraîné généralement des vents plus faibles et des fenêtres de haute pression plus longues que la moyenne.

[00:17:05] Donc, je m'attendais à pouvoir voler. Je pensais que je pourrais juste en choisir quelques-uns, comme les liaisons les plus cruciales que je devais faire, genre une ou deux par mois, et que le reste serait surtout de l'escalade traditionnelle à pied. Mais avec la façon dont les conditions ont évolué, j'ai fini par pouvoir voler beaucoup plus que ça, ce qui était génial.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** Et ce que, tu sais, Will Gadd m'a appris que ce style est vraiment important. C'était quoi, tes règles ? Si tu en avais, quelles étaient tes règles ?

[00:17:35] **Nathan Longhurst:** Ouais, absolument. Alors, avant tout, non. Pas de transport en hélicoptère. Ça devient un peu la norme pour l'alpinisme en Nouvelle-Zélande, où les gens utilisent des hélicos pour atteindre une cabane d'altitude ou un camp de base élevé. Évidemment, chaque style a ses avantages et ses inconvénients, mais pour moi personnellement, l'expérience commence au pied de la montagne, et une longue approche pénible fait partie du défi et de l'attrait de l'ascension de ces montagnes, c'est juste ça qui fait le jeu. Alors ouais, j'ai utilisé un hélicoptère pour déposer trois caches de nourriture. Mais je n'ai jamais personnellement pris le vol. Et puis, toi, tu as...

[00:18:16] **Gavin McClurg:** c'était avant que tu commences, genre, ou c'était du style : « OK, cette zone-là va avoir besoin de caches de nourriture ».

[00:18:22] **Nathan Longhurst:** Et en fait, les caches ont été déposées par un ami avec quelques personnes, et puis d'autres ont été déposées par des grimpeurs qui y allaient de toute façon. Mais je ne les ai pas déposées moi-même. Donc je n'ai jamais pris l'hélicoptère. D'accord. Et puis, oui, j'ai aussi utilisé une camionnette à propulsion deux roues motrices. C'était plus une question de praticité et d'économie. Mais beaucoup de gens utilisent de gros véhicules de raid pour monter dans certaines de ces longues vallées fluviales. Et j'ai fini par faire de très longues marches et des sorties à vélo à la place. Donc c'était plutôt de la force humaine, à partir du parking de la voiture deux roues motrices. Et oui, je n'ai pas utilisé de bateaux à moteur non plus. Il y avait quelques endroits où j'aurais pu utiliser un bateau à moteur pour approcher, mais j'ai utilisé un kayak à la place.

[00:19:06] **Gavin McClurg:** Tu veux dire genre dans les fjords, comme Doubtful et Milford, et tout ça. Ouais, exactement. Alors

[00:19:11] **Nathan Longhurst:** J'ai payé dans le Milford Sound et j'ai payé sur le Lake Town, qui possède de longs fjords.

[00:19:16] **Gavin McClurg:** Putain, mec. Je veux dire, c'est une zone super hostile. Ouais. Bon, d'accord. On, on, on, on en arrivera là. Euh, et je connais cette région, pas comme toi, mais je connais cette région. Je me souviens des, euh, comment ils appellent ça là-bas ? Les, non, les moustiques de sable. Euh,

[00:19:31] **Nathan Longhurst:** oh, les moucherons des sables. Ouais. Oh mon Dieu. Ils peuvent être assez horribles. Ouais. Ouais.

[00:19:37] **Gavin McClurg:** Je préfère largement les moustiques d'Alaska, mille fois plus. Ces petits trucs. Oh mon Dieu. Ils sont féroces et ça reste féroce pendant des semaines après. Les

[00:19:46] **Nathan Longhurst:** Ce qui est intéressant avec les moucherons, c'est que la réaction des gens peut varier énormément. Pour moi, je réagis beaucoup plus mal aux moustiques qu'aux moucherons. Alors que les moucherons étaient certainement agaçants, les moustiques d'Alaska étaient nettement plus pénibles pour moi.

[00:19:59] **Gavin McClurg:** Oh là là, mec. Mes chevilles ont l'air de dire que je devrais aller à l'hôpital.

[00:20:05] **Nathan Longhurst:** Ma, ma, ma, ma petite amie est pareil. On aurait dit qu'elle avait une sorte de lèpre de dingue ou un truc du genre après les moucherons de sable. Oh mon Dieu. Il a fallu

[00:20:12] **Gavin McClurg:** elle. D'accord. Alors, à part Don, combien de personnes l'ont fait ? Moi. Sérieusement ? Ouais. Sérieusement ? Waouh. Ouais. Ça lui a pris la majeure partie de sa vie. Et, ça t'a pris combien de temps ?

[00:20:26] **Nathan Longhurst:** Euh, 103 jours.

[00:20:29] **Gavin McClurg:** Tu as fait cent sommets en 103 jours. Est-ce que c'était un objectif ou est-ce que ça s'est fait comme ça ?

[00:20:36] **Nathan Longhurst:** Alors, la saison intérieure était clairement l'objectif. Euh, donc, oui. Ouais. C'est comme ça que j'ai abordé ces deux personnes précédentes. Ouais. Ouais. C'est un style totalement différent de celui de se faire une liste de choses à faire dans sa vie. C'est un peu comme prendre une mentalité de randonneur de longue distance et l'appliquer à ces listes de sommets, juste en se disant : d'accord, je vais sortir tous les jours, jour après jour, jusqu'à ce que j'aie fini. J'ai délibérément évité de me fixer un objectif de temps précis. Beaucoup de gens m'ont demandé si j'allais essayer de le faire en moins de cent jours. Et j'ai vraiment essayé d'éviter de tomber dans ce genre de mentalité. Juste à cause de la nature de ces voies techniques et du fait de faire le "climb and fly". Et vous

[00:21:18] **Gavin McClurg:** je ne voulais pas me mettre cette pression, tu vois ? Exactement. Je voulais, je voulais pouvoir faire des erreurs. Tu ne veux pas ?

[00:21:22] **Nathan Longhurst:** Ouais. Je voulais éviter de me mettre une pression extérieure pour, genre, voler si les conditions n'étaient pas bonnes. Donc ouais, j'essayais vraiment de gérer ce risque.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Combien, combien, quel est le nombre maximum de sommets que tu as faits sur une période de 24 heures ?

[00:21:40] Je pense, voyons voir.

[00:21:44] **Nathan Longhurst:** D'accord. D'accord. Alors, le jour où j'ai fait les quatre sommets de la liste, il y en avait aussi un cinquième que j'ai gravi ce jour-là et qui n'était pas sur la liste. Je l'ai gravi essentiellement pour pouvoir décoller plus haut et avoir une meilleure portance vers un endroit sur le glacier que j'essayais d'atteindre. Donc quatre sommets de la liste, cinq au total.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Et c'était quoi, ton équipement ? Qu'est-ce que tu avais surtout sur le dos ? Est-ce que ça changeait constamment selon... je veux dire, est-ce que tu avais de bonnes infos sur tous ces endroits et tu savais, d'accord, ça va demander tel équipement, ça va être une rando et ça va être un vol potentiellement, ou comment tu gères tout ça ?

[00:22:21] **Nathan Longhurst:** Ouais, c'était un peu varié au niveau des infos sur les itinéraires que j'ai obtenues. Certains de ces sommets sont relativement populaires et grimpés souvent. J'ai pu trouver de bonnes infos sur ces voies,

mais beaucoup d'autres sont assez, assez obscures. Certains ont eu moins de 10 ascensions au total et ouais, vraiment, juste, ouais. Certains sont assez, assez isolés et rarement grimpés. Donc ouais, c'était vraiment tout le spectre des infos d'itinéraires. Mon équipement variait tout autant, juste à cause de la diversité du terrain, mais par exemple, dans cette section haute alpine, la région du Mount Cook, je transportais, euh, tu sais, mon, mon aile Nova Bantam était, était ma référence. J'ai utilisé quelques ailes différentes, mais, mais celle-là était ma préférée, avec bien sûr une sellette légère.

[00:23:07] Et puis j'avais, vous savez, des chaussures d'alpinisme, des crampons en acier pour la grimpe sur glace raide, deux outils, deux outils à glace Petzl goalie. J'avais aussi une corde de rappel, une corde de rappel de 60 mètres pour cette section. Quelques vis à glace, un outil de V-thread, vous savez, de la nourriture pour la journée, des graisses et des sucres, une sellette d'alpinisme légère et oui, juste le reste, de l'électronique, une balise de secours, une caméra de suivi, un téléphone, des trucs comme ça.

[00:23:39] **Gavin McClurg:** Ta sellette était juste une sellette en sangle. Est-ce que tu avais un parachute de secours ou un truc du genre, ou juste une fine ligne rouge ou quelque chose comme ça ?

[00:23:46] **Nathan Longhurst:** Ouais, c'était juste une, c'était l'Ozone F light et ouais, je n'avais pas de parachute de secours et ouais, donc c'était essentiellement l'équipement de vol minimaliste absolu. C'était genre moins de deux kilos d'équipement de vol.

[00:23:59] **Gavin McClurg:** D'accord. Et la Nova Bantam, je ne connais pas cette aile. C'est une aile légère, quoi, c'est une surface unique ou c'est une aile XC ?

[00:24:06] **Nathan Longhurst:** Non, c'est, c'est, c'est une, c'est une mini aile. Euh, donc elle a une classification classe D, mais c'est comme une aile de 12 mètres. Donc c'est dur à, dur à traduire. Euh,

[00:24:17] **Gavin McClurg:** donc vous ne faites que descendre, vous n'allez nulle part avec cette aile. Vous descendez juste pour essayer d'atteindre la prochaine descente.

[00:24:23] **Nathan Longhurst:** Exactement. Mais j'ai fini par voler avec deux ailes. J'ai volé avec celle-là, je la préférais nettement, c'est une aile beaucoup plus dynamique et amusante à piloter. Donc si je devais faire du vol en terrain technique ou du speed flying, je préférerais avoir cette aile. Elle est aussi meilleure pour les décollages par vent fort. Mais j'ai aussi pas mal volé avec une single skin de 16 mètres de Do Deck Run and Fly. Juste parce que celle-là est plus légère, le sac est plus petit. Et avec celle-là, j'ai même fait quelques XC assez courts. Je n'ai jamais décollé bas pour atterrir haut, mais il m'est arrivé quelques fois de décoller d'un sommet dans des conditions de milieu d'après-midi et de pouvoir me frayer un chemin pour aller plus loin vers ma sortie. Je pense que mon vol le plus long sur la single skin était de 25 kilomètres.

[00:25:06] **Gavin McClurg:** C'était quoi la plus longue période entre deux ravitaillements, ou genre de voiture à voiture, où vous restiez plusieurs jours d'affilée juste à enchaîner les sommets ? Ou c'était plutôt des attaques quotidiennes ?

[00:25:22] **Nathan Longhurst:** Ouais. Alors, mon plus long était de 11 jours dans la région de Mount Cook, pour laquelle j'avais fait envoyer des réapprovisionnements. J'ai aussi fait quelques voyages d'environ une semaine où je portais tout mon équipement sur le dos, donc j'avais des sacs assez lourds au début avec de la nourriture pour une semaine. À part ces trois-là, c'était surtout des sorties d'un à trois jours, assez courtes.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** D'accord. Tu as dit que tu ne voulais pas te mettre de pression extérieure, mais quand tu approchais des 80 jours, est-ce qu'il y a eu des moments où tu te sentais pressé ? Est-ce que tu te disais : « Bon, il faut que je finisse, je dois m'en débarrasser, je vais essayer de faire ces cent jours » ?

[00:26:04] **Nathan Longhurst:** Honnêtement, non. Enfin, j'en étais conscient, mais j'avais pris tellement de décisions délibérées pour éviter toute pression temporelle externe que ça ne m'a pas vraiment dérangé. Surtout parce qu'en approchant de cette fenêtre des cent jours, je savais que j'avais encore ce lien assez technique à faire, qui a fini par être ce que j'ai terminé le dernier jour. Et je savais qu'il me fallait une météo parfaite pour ça. Ça allait être un vol depuis l'un des sommets les plus hauts, un sommet à 3000 mètres, pour ensuite faire un atterrissage au décollage, assez haut sur l'épaule du sommet suivant. Et je savais que je ne voulais pas faire ça dans des conditions moins que parfaites. Alors, je

me suis juste résigné en me disant : d'accord, je vais faire ça le jour où la météo sera parfaite pour ça, et pas avant. Donc, à ce stade, ça ne dépendait plus vraiment de moi.

[00:26:51] C'était juste une question d'attendre le jour idéal pour le faire.

[00:26:54] **Gavin McClurg:** Tu viens de finir il y a un peu plus d'une semaine. Tu es jeune, tu as 25 ans, et tu joues dans les montagnes depuis pas mal de temps. Je n'ai jamais fait quelque chose d'exactement pareil, mais j'ai fait de longs voyages en montagne. Quand c'est encore aussi frais, je me demande quelle chose surprenante est arrivée au cours de la dernière semaine. Qu'est-ce qui, qu'est-ce qui est en train de te revenir en tête sur ce que tu viens de faire et auquel tu n'étais peut-être pas préparé.

[00:27:27] **Nathan Longhurst:** Je sais que je n'étais pas préparé à ça, mais peut-être que je ne m'y attendais pas. Après tous mes autres grands voyages et projets précédents, une fois terminé, j'ai eu immédiatement cette sensation, vous savez, comme s'il manquait quelque chose, avec un peu d'anxiété et de vide, genre la dépression post-voyage. Beaucoup de gens l'appellent comme ça. J'avais accompli ce grand truc, je l'avais planifié et j'avais été tellement concentré dessus pendant des mois et des mois, et ça a laissé un vide du genre : Oh, qu'est-ce que je suis censé faire maintenant ? Je déteste ça, c'est exactement ce que je...

[00:28:00] **Gavin McClurg:** je voulais dire. Je déteste le fait de le terminer, mais,

[00:28:03] **Nathan Longhurst:** mais, chose surprenante, et c'était une agréable surprise en terminant ça, il n'y a eu aucun de ça. Vraiment ? Et je pense que c'était parce que c'était une charge émotionnelle et mentale si importante que ça fait juste du bien.

[00:28:19] **Gavin McClurg:** qu'on a réussi à surmonter ça.

[00:28:19] **Nathan Longhurst:** pour juste, genre, me détendre et déconnecter un peu le cerveau. En gros, j'ai vécu une vie de vacances tranquille ici à Wanaka ces dernières semaines après avoir fini. Je veux dire, j'ai continué à voler, mais j'ai juste volé au site de parapente standard. C'est une belle route pour y monter, j'ai fait quelques petites randonnées au-dessus, mais rien de technique du tout. Je me suis juste amusé à voler avec mon aile de vitesse et, ouais, à aller manger de bons plats avec ma copine. C'est vraiment une sensation nouvelle pour moi, en tant que quelqu'un qui se réveille toujours en se disant : « OK, c'est quoi la suite ? C'est quoi la grande aventure du jour ? » Ça fait en fait plutôt du bien de sentir que j'ai presque gagné le droit de me reposer un peu. Je suis sûr que ça va revenir bientôt, tu sais, l'envie de bouger et l'impatience, mais j'ai été agréablement surpris par le fait que j'aie accepté de me poser et de me détendre un peu.

[00:29:12] **Gavin McClurg:** Hmm, parle-moi de ta copine. Comment ça s'est passé avec elle ? Tu veux dire qu'il y a toujours de la place ?

[00:29:19] **Nathan Longhurst:** pour un petit moment, pour faire ce genre de trucs, vous savez, il y a toujours de la place pour un petit...

[00:29:19] **Gavin McClurg:** le risque en montagne, surtout pour les grosses voies, et surtout quand on y ajoute une aile, comment ça a été pour elle ? Tu as eu l'occasion de lui demander ?

[00:29:26] **Nathan Longhurst:** Ouais, on en a effectivement discuté, et on a eu de longues discussions à ce sujet quand j'étais en phase de planification, avant que je ne parte. Parce que oui, c'est clairement une décision qu'on a dû prendre ensemble, parce qu'on s'aime beaucoup et qu'elle veut me voir réussir, faire des choses qui me mettent au défi et qui m'excitent, mais en même temps, bien sûr, elle veut que je sois en sécurité. Donc on a beaucoup discuté de la façon dont j'allais prendre mes décisions, de la manière dont je vais vraiment faire de mon mieux pour gérer les risques. Mais bon, ça a été dur pour elle, je sais qu'elle a passé beaucoup de nuits tardives à surveiller le tracker. Comme j'avais un tracker en direct sur un site web pendant tout le projet, il y a eu plein de moments où j'étais peut-être arrivé sur un passage technique et où je n'ai pas bougé pendant quelques heures pour essayer de résoudre un point technique d'escalade, et je suis sûr que ça a été vraiment stressant pour elle.

[00:30:24] Mais oui, elle a fini par descendre et a fait office d'équipe de soutien pendant les dernières semaines du projet, ce qui était génial. Pouvoir avoir quelqu'un pour conduire la camionnette, m'acheter de la nourriture, me nourrir et me garder en mouvement, me garder motivé. Donc oui, elle a été une aide émotionnelle énorme, c'est sûr. Mais oui, je suis sûr que tant elle que mes parents sont assez soulagées de me voir avoir terminé.

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Tu as gardé de bonnes stats ? Je veux dire, est-ce que tu en as que tu pourrais me sortir rapidement ? Tu sais, le dénivelé vertical, les miles à pied ou les kilomètres, ce serait plus précis je suppose, et euh, tu sais, combien de sommets as-tu survolés ? Allez, dis-moi ça.

[00:31:07] **Nathan Longhurst:** Alors, en fait, je viens de préparer un diaporama que j'ai présenté pour la première fois hier soir ici à Wanaka. Alors, voyons si je me souviens... c'était 160 000 kilomètres, environ 500 000 mètres de dénivelé positif, et j'ai fait 80 vols. Je pense que 60, 64 de ces vols étaient à partir des sommets de montagnes. Donc sur 100, j'en ai fait plus de la moitié, oui. Et puis, j'ai fait cinq atterrissages au décollage, soit directement sur le sommet, soit assez près du sommet d'un pic. Et oui, donne-moi...

[00:31:46] **Gavin McClurg:** la distance entre les sommets des montagnes et les montagnes, et puis j'ai refait la distance. Qu'est-ce que tu as dit ? 160 000 kilomètres ? Non.

[00:31:50] **Nathan Longhurst:** 1600 1600 kilomètres, j'allais dire.

[00:31:54] **Gavin McClurg:** attends, quoi...

[00:31:55] **Nathan Longhurst:** et c'était juste la distance par voie terrestre, ça n'inclut pas la distance par voie aérienne.

[00:31:59] **Gavin McClurg:** Exactement, d'accord. Donc pour passer d'une zone à l'autre, tu pouvais utiliser ta voiture ou ton van.

[00:32:07] **Nathan Longhurst:** Exactement. Alors, je roulais d'un point de départ à un autre et, chaque jour, j'arrivais au point de départ, je montais au sommet, je descendais peut-être en glissant jusqu'à l'épaule du prochain pic, je montais celui-là, puis je revenais en glissant jusqu'à la voiture. C'était un peu ma journée type.

[00:32:18] **Gavin McClurg:** Je vois. D'accord, quel a été le moment le plus dur ? Ça peut être mental ou physique. Est-ce qu'il y a eu un moment où tu as douté de toi ?

[00:32:30] **Nathan Longhurst:** Carrément, beaucoup. C'était probablement les trois mois les plus éprouvants émotionnellement de ma vie. Mais un moment significatif qui me revient à l'esprit, c'est quand j'étais dans la zone dont on parlait, le kayak, j'étais dans la zone dont on parlait, le kayak, j'étais dans la zone dont on parlait, le kayak, j'étais dans les Fjordlands. J'avais remonté le lac Tayano en pagaie pour approcher ce sommet appelé Mount Irene. C'est l'un des sommets les plus isolés de Nouvelle-Zélande, c'est vraiment difficile d'y accéder par n'importe quel itinéraire. Alors j'ai payagé, je crois que c'était presque 32 kilomètres en remontant le sud du lac Tayano, puis j'ai passé pratiquement une journée entière à faire du bushwhacking jusqu'à un camp de haute altitude, puis j'ai fait cette longue traversée alpine pour sortir de là, j'ai gravi le sommet et j'étais en fait sur le chemin du retour, en faisant presque l'inverse de cette traversée alpine. C'était un peu un usage assez drôle, presque ridicule, de l'aile, mais en fait, il y a une section sur cette traversée alpine où j'ai dû descendre sous la limite de la végétation pendant une seconde pour faire un peu de bushwhacking, puis remonter dans la zone de prairie subalpine. Et juste à cause de la forme du terrain, je me suis rendu compte que je pouvais faire un vol de littéralement 30 secondes pour traverser cette gorge et contourner cette section de bushwhacking. Et les conditions étaient bonnes, le vent était assez léger, c'était comme un vol facile.

[00:33:47] décollage sur une pente herbeuse, vous voyez, et je me suis dit : « Oh oui, pas de problème ». J'ai décollé, j'ai fait le vol, j'ai atterri. J'avais l'impression de faire un atterrissage parfait, mais certaines herbes ici, ce qu'ils appellent du tussock, ce sont des touffes d'herbe très grumeleuses. Et donc, j'ai atterri dedans et je suis redescendu avec un pied un peu bizarre et je me suis assez gravement foulé une cheville. C'était le genre de « pop » bien sonore, ça a gonflé, c'est devenu énorme. Du coup, j'ai dû faire cette sortie, vous voyez, finir en faisant tout ce trajet en traînant les fesses sur des éboulis et tout le reste, puis la longue traversée en forêt et le long trajet en kayak pour sortir. J'ai fini par voyager pendant environ deux jours pour sortir de cet endroit vraiment isolé avec cette cheville très douloureuse et très gonflée, et c'était

vraiment éprouvant sur le plan émotionnel. Et à ce moment-là, vous savez, pendant les deux premiers jours là-bas, ça allait tellement mal que je me demandais si tout le projet n'était pas en péril et si je n'allais pas devoir abandonner.

Comment

[00:34:40] **Gavin McClurg:** vite, tu reviens de... je veux dire, une entorse peut prendre des semaines, c'était... c'était une récupération assez rapide, oui.

[00:34:47] **Nathan Longhurst:** Alors, j'ai passé quelques jours juste assis sur le canapé sans bouger, ce qui honnêtement, à part pour le spray, mon corps a carrément apprécié. Le premier jour où je suis sorti, j'ai littéralement dormi toute la journée. Je me réveillais genre 20 minutes à la fois juste pour manger plein de trucs, du chocolat et tout ça, et je me rendormais. Donc ouais, j'ai bien récupéré là. Et j'ai fait de mon mieux pour faire toutes les trucs de kiné et j'étais de nouveau sur pied quelques jours plus tard. J'ai passé la semaine d'après à boiter un peu, genre avec une jambe de bois, parce que je pouvais la tenir bien droite, mais je ne pouvais pas vraiment l'articuler. Du coup, je boitais comme avec une jambe de bois. Je me retrouvais à grimper sur une crête et, au lieu d'utiliser mon orteil pour tenir sur les arêtes, j'utilisais mon talon. Oh là là, ce qui est dur pour l'autre côté de votre

[00:35:31] **Gavin McClurg:** ton corps. Et là, tu commences à voir comment tout ça affecte l'autre pied, l'autre cheville et l'autre hanche.

[00:35:37] **Nathan Longhurst:** Absolument. Ouais. Mes hanches étaient super douloureuses à cause du déséquilibre, mais ça s'est un peu régularisé tout seul. Et vers, ouais, peut-être deux semaines plus tard, je me sentais à nouveau assez normal.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** À quel point, en pourcentage du voyage, dirais-tu que tu avais faim ? Faim ? Pas au point de mourir de faim, mais à quel point, à quelle fréquence pensais-tu à la nourriture ?

[00:36:00] **Nathan Longhurst:** Oh, presque constamment. Ouais. Ouais. Disons 85 % du temps, sauf quand je venais de prendre un bon repas. Ouais. Et honnêtement, c'est l'un des points logistiques cruciaux quand on fait ces efforts physiques longs et continus : juste garder assez de calories dans le corps. Donc ouais, je mangeais constamment. Heureusement, il y a ce snack absolument merveilleux qu'ils ont ici. Ils ont ces tourtes à la viande qu'ils vendent partout, dans tous les supermarchés et stations-service. Elles sont totalement délicieuses. Ils ont des tourtes à la viande hachée et au fromage. Et j'en mange déjà trois ou quatre par jour.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** C'est ça. Riche en calories. Oh oui. C'est comme

[00:36:35] **Nathan Longhurst:** cette brique dense de pur délice beurré.

[00:36:40] **Gavin McClurg:** C'est vrai. C'est drôle que tu dises « délicieusement beurré ». J'ai passé assez de temps en Nouvelle-Zélande pour en avoir fini avec les meat pies.

[00:36:47] **Nathan Longhurst:** Je n'y suis pas encore. Je n'y suis pas encore. En fait, j'appréhende un peu, j'appréhende de rentrer aux États-Unis. Parce que je sais que je n'aurai plus mes meat pies.

[00:36:56] **Gavin McClurg:** Ouais. Il te faut juste encore quelques années. J'ai passé beaucoup de temps là-bas, mais bon, c'est pas grave. Alors, quel est l'envers de la médaille ? Dans 10 ans, quel sera, selon toi, le point fort de ce voyage ? Quel moment restera le plus gravé en toi ? Je ne sais pas, j'ai l'impression qu'on fait ces choses-là parce qu'on est à la poursuite de certains instants, non ? Et il doit y en avoir un ou plusieurs. Je veux dire, vas-y, mais lequel penses-tu qui restera le plus longtemps ?

[00:37:28] **Nathan Longhurst:** Ouais. Une fois de plus, avec un projet de cette envergure, il y en a eu beaucoup, mais le plus marquant, sans doute ma journée préférée de tout le projet, c'était sur cette montagne dans les monts Darren, le mont Totoko.

[00:37:45] Ce n'est pas hyper haut. C'est environ 2 500 mètres, 2 700 mètres. Mais c'est juste à côté de l'océan. C'est dans une partie vraiment, vraiment magnifique du pays avec toutes ces vallées super profondes aux parois abruptes, une sorte de forêt tropicale dense. Et c'est juste un complexe montagneux incroyable de crêtes vraiment raides. Et c'est complètement recouvert de glaciers et de ces chutes de glace incroyables sur tous les côtés. Alors oui, j'y suis allé et je

l'ai escaladé, j'ai fait une superbe ascension alpine. Les Darren sont un peu l'exception en Nouvelle-Zélande parce qu'ils ont une roche vraiment, vraiment bonne. Généralement, les autres montagnes ont une roche assez terrible, mais les Darren ont une super roche. Alors j'ai fait la voie de la Southeast Ridge, qui est un classique de l'alpinisme ou de l'escalade en roche.

[00:38:30] On a fait une ascension super agréable, avec une météo parfaite, vous savez, du soleil, pas de vent, on a eu cette magnifique ascension, on a atteint le sommet et puis j'ai fait ce qui était probablement le vol le plus cool de ma vie en faisant un petit vol de terrain en descendant le glacier Age, en plongeant, littéralement en plongeant à travers des crevasses et par-dessus ces séracs de 60 mètres de haut, en plongeant juste le long de ces falaises de glace en suivant le relief. Et donc oui, atterrir au bas de ce vol après avoir fait cette ascension incroyable et puis le vol le plus cool de ma vie, c'était juste de la pure béatitude, et oui, c'est à peu près le summum de ce qu'on peut ressentir.

[00:39:09] **Gavin McClurg:** Tu vois. Ouais. Waouh. Cool. Étant donné que, tu sais, ta carrière de pilote n'a pas été très longue. Combien de fois, tu sais, sur un sommet comme ça, est-ce que tu t'es vraiment demandé : est-ce que je suis capable de faire ça ? Je veux dire, d'après ce dont je me souviens, peut-être que, je suppose que l'île du Sud n'est pas totalement déserte partout, mais beaucoup des endroits dont tu parles, comme Doubtful Sound et ce genre de choses, la finesse et ces trucs-là, est-ce que c'était quelque chose que tu regardais à l'avance pendant toute ta préparation ? Tu te sentais plutôt serein à ce sujet ? Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ou est-ce qu'il y avait beaucoup de « Mec, je pense que je gère, mais je ne suis pas sûr » ?

[00:39:49] **Nathan Longhurst:** Ouais, non, j'étais assez obsédé par ma planification, tu sais, je parcourais les images satellites, je zoomais au maximum, je repérais les options d'atterrissage potentielles, puis je traçais des lignes vers chacune d'elles pour vérifier la finesse, puis je vérifiais la direction du vent pour la journée et je réfléchissais au flux de la vallée et à la façon dont tout cela allait fonctionner. J'ai probablement passé nettement plus de temps à planifier des vols hypothétiques qu'à planifier mes itinéraires d'escalade. Alors ouais, j'ai cette carte topographique Cal. J'ai fait toute ma planification dessus, elle est juste couverte de toutes ces petites lignes que je traçais, puis je vérifiais la finesse, puis j'en traçais une autre et je faisais toutes ces choses. Pour la plupart, juste à cause de la pente du relief vertical à partir de ces sommets, la finesse n'était pas vraiment un problème majeur. Je pouvais descendre jusqu'à une vallée fluviale avec de l'herbe au fond et ensuite voler aussi loin que possible au-delà.

[00:40:38] Mais il y avait certainement, certainement un bon nombre de sommets où c'était vraiment crucial. C'était genre, si j'ai un vent de face, je vais atterrir dans les arbres. Et ça va être nul. Donc j'ai dû choisir, genre planifier ces vols avec de bonnes conditions quand je savais qu'il n'y aurait pas de brise de vallée. Et puis, ouais, des atterrissages techniques dans, genre, des lits de rivières étroits, en atterrissant sur le seul petit banc de sable qui est, vous savez, entouré de forêt à des kilomètres à la ronde. C'est le seul endroit assez ouvert pour se faufiler entre les arbres et atterrir. Donc ouais, il y a clairement beaucoup de planification obsessionnelle sur l'endroit exact où j'allais voler. Mais, mais au moment même où j'étais en montagne, pour la plupart, j'ai pu faire confiance à cette planification, faire confiance aux chiffres et évaluer les conditions pour voir. Ouais.

[00:41:23] Voir comment ça allait se passer. Et puis, ouais.

[00:41:26] **Gavin McClurg:** Combien de planification y a-t-il eu pour ça ?

[00:41:28] **Nathan Longhurst:** Oh, des mois. Ouais. Des centaines d'heures.

[00:41:31] **Gavin McClurg:** Des centaines d'heures chez vous. Vous étiez de retour à Washington à analyser tout ça en détail.

[00:41:35] **Nathan Longhurst:** Ouais, absolument. Et puis, la planification ne s'est pas arrêtée quand le projet a commencé alors que je bougeais. Et à mesure que je me familiarisais avec les montagnes et les conditions, je continuais clairement à mettre à jour, tu sais, ce que je pensais possible, ce que je réalisais ne fonctionnerait pas, et ce que je voyais fonctionnerait vraiment bien. Donc ouais, c'était vraiment un processus continu de mise à jour de mes plans, et ouais.

[00:41:57] **Gavin McClurg:** Tu as eu l'entorse, mais d'autres blessures ou des moments de tension ?

[00:42:04] **Nathan Longhurst:** Ouais, j'en ai eu quelques-unes, la plus importante pour laquelle je ne vais probablement pas entrer dans les détails ici. J'en ai parlé dans un autre podcast, mais en gros, j'ai eu un incident où j'avais réparé des lignes dans les champs et puis j'ai fait quelques vols sur l'aile, qui étaient juste des planées, et puis j'ai dû faire un autre vol avec une descente rapide et, tu sais, en faisant des spirales et des wing overs pour descendre, et l'une de ces réparations a lâché et j'ai pratiquement fait un crash avec très peu de contrôle sur l'aile. Mais heureusement, j'étais juste au-dessus d'une belle pente herbeuse.

[00:42:47] **Gavin McClurg:** mais j'ai eu de la chance d'être juste au-dessus d'une belle pente herbeuse

[00:42:47] **Nathan Longhurst:** et j'ai vraiment eu de la chance de m'en sortir indemne. Mais oui, sinon, ouais, plusieurs fois vous

[00:42:55] **Gavin McClurg:** tu as dû, tu as dû descendre rapidement à cause de la météo.

[00:42:58] **Nathan Longhurst:** Non, c'était en fait parce que je sortais du bout de cette vallée et qu'il y a un, euh, un aérodrome où les hélicoptères entrent et sortent et, vous savez, c'est, c'est un espace aérien ouvert et j'avais, vous savez, une diffusion mentor en cours, mais j'avais ma radio. Donc j'étais en contact avec eux, mais, euh, ouais, je ne voulais juste pas, genre, m'en mêler, vous voyez ? Du coup, j'étais, j'étais pratiquement au-dessus de la voiture, genre, ok, je vais juste descendre vite. Euh, donc ouais, c'était clairement une situation moins qu'idéale. Clairement des prises de décision un peu discutables, elles sont partiellement influencées par le fait d'être si impliquées dans le projet. Euh, mais ouais, c'était clairement une expérience d'apprentissage. Donc vous avez

[00:43:38] **Gavin McClurg:** à avoir un sérieux dialogue intérieur. On dirait.

[00:43:41] **Nathan Longhurst:** Absolument. Ouais. Ouais. Et ça, c'était un autre moment de faiblesse flagrant où je ne savais pas si j'allais continuer ou non. C'était à peu près à la moitié. Je pense que j'en étais à environ 50 pics à ce moment-là. Et

[00:43:52] **Gavin McClurg:** pourquoi ? Juste parce que le niveau de risque t'a soudainement frappé, ou était-ce plutôt un doute sur toi-même, genre « putain, je suis peut-être au-dessus de mes moyens » ?

[00:44:03] **Nathan Longhurst:** Un peu les deux à la fois. Ça m'a fait réaliser à quel point ma prise de décision pouvait être influencée par le fait d'être plongé dans ce projet, parce que c'était le genre de chose où je n'aurais jamais piloté cette aile dans une telle situation. Sinon, si j'étais juste sorti, vous savez, pour piloter pour le plaisir en Utah ou en Californie ou peu importe, c'est spécifiquement parce que j'étais tellement investi et tellement focalisé sur l'idée de terminer ce truc que c'est la seule raison pour laquelle je le pilotais pour commencer. Et donc, ouais, ça m'a rendu très conscient du fait que le fait d'être dans ce projet avait clairement compromis ma gestion des risques et ma prise de décision. J'ai donc dû prendre plusieurs pas en arrière et vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vraiment, vous savez, changer fondamentalement mon approche sur la façon dont j'allais, dont j'allais penser au reste du projet.

[00:44:53] Et j'ai fait un changement mental important : à partir de là, j'ai vraiment fait attention à ne pas me focaliser sur le calendrier ou sur l'achèvement du projet dans son ensemble, mais à voir chaque journée comme une sortie individuelle avec sa propre bulle de décisions. Je m'y suis pris de façon assez classique, genre une journée à la fois. J'ai juste essayé de prendre des décisions non influencées pour chaque journée individuelle.

[00:45:22] **Gavin McClurg:** Tu as dit qu'il y avait eu quelques incidents. C'était quoi un autre ?

[00:45:26] **Nathan Longhurst:** D'autres exemples qui me viennent à l'esprit, c'est comme atterrir dans de forts courants de vallée en fin d'après-midi. Rien qui se soit mal passé, mais oui, voler avec ces ailes à performance relativement faible, surtout sur la single skin, c'est une aile assez lente. Donc atterrir avec beaucoup de vent en arrière, puis, vous savez, abaisser l'aile. Ça me traînait dans l'herbe. Ouais. Ouais. Rien de super dangereux, parce que j'atterrissais souvent dans de grandes vallées herbeuses, mais c'était carrément un peu effrayant.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Hein ? Quoi ? Je veux dire, on dirait qu'avec toute cette préparation, il n'y a pas eu trop de surprises, mais j' imagine que vous êtes tombés sur des zones où vous vous êtes dit : « Oh, je n'avais pas prévu ça ».

C'était quoi, qu'est-ce qu'il y a eu de vraiment difficile et où vous avez dû être créatifs pour réussir ?

[00:46:19] **Nathan Longhurst:** Il y a quelques sommets, genre des voies d'escalade technique, qui me viennent à l'esprit. Par exemple, il y a le Mount Barnacote. C'est un peu méconnu, surtout connu pour l'escalade sur glace sur sa face sud en hiver. Quand j'y étais, les voies de glace étaient déjà hors condition. La moitié inférieure de toutes ces voies avait fondu. J'ai donc dû trouver un autre moyen de l'escalader et j'ai pratiquement gravi une crête jusqu'au sommet. Et là, j'ai dû trouver une autre façon de monter, mais je me suis retrouvé bloqué par cette falaise super raide juste au sommet. J'ai donc dû redescendre en rappel le long de cette crête, faire le tour pour arriver sur un côté complètement différent de la montagne et grimper une toute autre face. Et ces deux voies étaient de vrais cauchemars de rocher instable. En gros, j'ai fait deux des pires ascensions de tout le projet sur la même montagne, à la montée comme à la descente.

[00:47:12] Alors, monter, descendre, faire le tour, remonter, redescendre, au final, ça m'a pris une journée entière. Ce n'est même pas un sommet très haut. Il est situé sur les hauts glaciers et ne dépasse que d'environ 600 mètres au-dessus d'eux. Mais j'y ai passé une journée complète. C'était donc un sacré projet, mais oui, j'ai fini par trouver un chemin qui fonctionnait. Et puis il y en a un autre qui me vient à l'esprit, aussi assez méconnu, il s'appelle le Mount Alba. Pour celui-là, les informations sur les itinéraires étaient assez limitées et la façon dont j'ai interprété l'une des descriptions d'itinéraire d'une seule phrase était que je pourrais monter une certaine arête avec une difficulté assez modérée. Je suis arrivé là-haut, je suis allé au pied de l'arête, je l'ai regardée et je me suis dit : « Oh, il n'y a aucune chance que ce soit une escalade de cinquième classe très soutenue sur une roche vraiment mauvaise. » Alors j'ai trouvé une autre arête, que j'ai fini par gravir.

[00:48:00] Il y avait cette section clé sur une forme de sommet vraiment frappante, genre 10 mètres de haut, sans pratiquement aucune prise, où j'ai fini par faire un mouvement de dévers en 5.9 pour passer. Et j'ai appris après coup que c'était en fait une première descente et que plusieurs groupes avaient essayé de monter cette arête, étaient arrivés jusqu'à l'arête et s'étaient retrouvés bloqués avant de faire demi-tour. Donc c'était clairement une question d'improvisation sur le vif. Et c'est assez drôle. L'auteur d'un guide d'escalade local était d'ailleurs à ma conférence hier soir et il m'a dit : « Oh oui, envoie-moi les photos et la description de l'itinéraire pour ta première ascension. »

[00:48:38] Ouais.

[00:48:39] **Gavin McClurg:** C'est super cool. Ouais. Quand tu penses à ce que tu viens de faire, est-ce qu'il y a un aspect qui ressort vraiment comme étant la partie la plus difficile ? Tu sais, est-ce que c'était d'avoir faim ? L'escalade technique ? Le vol ? Le fait d'être seul ? La fatigue ? Est-ce que c'était la peur ? Je ne sais pas. C'était quoi, au final, le plus dur dans ce que tu viens de faire ?

[00:49:05] **Nathan Longhurst:** C'était sans aucun doute la charge mentale liée à la prise de décision constante et, oui, à l'évaluation permanente des risques. Et oui, j'ai trouvé que, comme j'ai une expérience assez approfondie en endurance physique, la charge et la capacité mentales étaient bien plus limitantes que le physique. Donc, oui, le plus dur, c'était d'être dehors à prendre ces décisions complexes et à évaluer les conditions, et tout ça. Et le fait que j'intègre le vol en faisait évidemment une grosse partie de tout ça. Les montagnes étaient difficiles en soi et l'escalade technique était difficile. Mais je pense que la plus grosse part de ce poids mental, c'était d'évaluer constamment les conditions de vol, ce que faisait l'air, l'évolution de la journée, et de réfléchir à la manière dont cela allait affecter mon décollage, mon vol, mon atterrissage, toutes ces différentes choses.

[00:49:59] **Gavin McClurg:** Quel a été le moment le plus effrayant ?

[00:50:07] **Nathan Longhurst:** Probablement assez tôt dans le projet. J'ai eu un moment où j'étais, en fait, en train de faire un stem dans un coin et j'ai fait basculer un bloc presque sur moi. Ça faisait peut-être une centaine de livres. Je me suis dit : « Oh mon Dieu, j'ai tellement peur. J'ai tellement peur. J'ai tellement peur. J'ai tellement peur. J'ai tellement peur. » J'avais tellement peur. Je ne l'ai même pas tiré. Je me suis dit : « J'ai tellement peur. J'ai tellement peur. » Je ne l'ai même pas tiré. C'était comme un petit bloc de roche boulonné et, euh, je l'ai touché. Je ne l'ai même pas tiré. Je l'ai touché pour le tester, pour voir si je pouvais le tirer. Et ce petit test a suffi pour qu'il glisse hors de sa place et j'ai pratiquement dû le maintenir au-dessus de moi, me repositionner dans le stem, puis le pousser sur le côté pour le laisser

glisser et ensuite retomber dans ce, ce stem dans ce coin. Alors, oui, carrément. Euh,

[00:50:45] **Gavin McClurg:** bon, c'est un peu trop Alex Honnold pour moi. Ouais.

[00:50:48] **Nathan Longhurst:** J'ai eu un moment là, alors que j'étais en train de

[00:50:49] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais.

[00:50:50] **Nathan Longhurst:** J'ai eu un moment là, alors que j'étais, tu sais, coincé dans cette fissure en tenant ce rocher contre la falaise au-dessus de moi, où je me suis dit : qu'est-ce que j'ai fait ? Je vais mourir, c'est sûr. Comment je vais m'en sortir ? Parce que c'était un endroit assez exposé. Donc, en termes de, ouais, juste quelques secondes de peur pure et de conscience de ma propre mortalité, c'était définitivement, définitivement le plus intense.

[00:51:14] **Gavin McClurg:** Je voulais te poser une question sur la partie en solo. Je repense sans cesse au voyage en Alaska avec Dave, et je l'ai dit plusieurs fois dans l'émission donc je ne veux pas m'y attarder, mais il y avait une première étape et une deuxième. À la première étape, on avait l'équipe de tournage et Dave, puis après Denali, il a dû partir, l'équipe de tournage est partie, Red Bull nous a coupé le budget pour toute la partie finale, ce qui représentait une part importante en termes de distance, plus d'un tiers, mais la météo était meilleure et ça ne m'a pas pris très longtemps. C'était beaucoup, beaucoup, beaucoup plus facile cette partie à cause de la prise de décision, comme tu l'as dit.

[00:51:51] Il y avait beaucoup moins de stress à prendre des décisions parce que ça ne reposait que sur moi. Enfin, si je m'étais planté, qui s'en foutait ? C'était moi, je devais vivre avec, mais pas « Oh mince, désolé Dave ». Non pas que je pense qu'il aurait jamais mis ce genre de pression sur toi en travaillant en équipe, mais c'était juste intéressant. C'était comme une expérience scientifique pour moi d'avoir les deux aspects. Je me demande si tu as déjà réfléchi à ça, parce qu'en écoutant certaines de tes histoires et en sachant ce que tu viens de faire, j'ai l'impression que ce serait impossible à faire avec quelqu'un d'autre. J'ai l'impression que tu aurais juste eu une paralysie décisionnelle dans certains de ces endroits. Ouais, je suis d'accord, je veux dire, c'était

[00:52:31] **Nathan Longhurst:** C'était vraiment un truc tellement intense et, on peut dire, objectivement dangereux. Je n'imaginais pas être sur l'un de ces lancements techniques où, tu sais, il faut obligatoirement lancer et aller à une étape, avec du vent assez fort. Je ne m'imaginais pas être dans cette situation avec une autre personne et, tu sais, la regarder en te disant : « Ouais, vas-y, avant toi » ou l'inverse. Je ne pense même pas que j'aurais eu, je suppose, les chances de...

[00:53:02] **Gavin McClurg:** quelque chose pourrait mal tourner, et ça serait exponentiellement pire. C'est juste un risque de plus. Ouais, exactement. Ouais, c'est intéressant. Ouais.

[00:53:11] **Nathan Longhurst:** donc je ne peux pas vraiment imaginer comment ça aurait pu fonctionner autrement qu'en tant que projet en solo, aucun

[00:53:21] **Gavin McClurg:** c'était décevant d'une certaine manière et est-ce qu'il y a eu des moments de creux ? Je veux dire, imaginez ce que c'est, mais est-ce qu'il y a eu un moment où... laissez-moi reformuler plus clairement : ce que j'aime dans ce genre de projets, c'est que vous êtes tous dedans, il n'y a rien d'autre. Vous n'avez pas à vous soucier d'autre chose, vous n'avez pas à être ailleurs. Il n'y avait pas les réseaux sociaux à mon époque, on ne les avait pas. Maintenant, c'est un gros sujet, mais vous savez, ce truc de FOMO avec lequel beaucoup de gens galèrent, et nous tous on en galère à un moment donné, c'est réel, non ? Est-ce qu'il y a eu un moment dans tout ça où... je suppose que c'est un peu difficile d'être là-bas et de revenir dans le monde réel, puis de repartir. Vous savez, il fallait se réapprovisionner, vous avez vu votre petite amie, il fallait conduire, il fallait être entouré par la réalité pendant un moment, je ne sais pas.

[00:54:14] Je ne pose pas une question très claire, mais parlez-en un peu.

[00:54:17] **Nathan Longhurst:** Ouais, je veux dire, pour ce qui est de revenir dans les terres, c'était assez constant : le plus dur de ma journée, c'était de quitter la voiture. Genre, tu sais, le fait de passer du confort et de la chaleur du lit au fait de mettre le sac et de sortir dans la nature sauvage, en sachant à quel point la journée pourrait être intense, potentiellement dangereuse et effrayante. Donc ouais, c'était très systématiquement le plus dur de la journée. Mais sinon, j'adore être pleinement immergé dans un projet d'une telle ampleur. Il y a eu des moments où j'étais intimidé et des moments où je ne savais pas si j'allais y arriver, mais je dirais que la grande majorité du temps, j'étais content de le faire,

content de transformer cette vision et ce rêve en réalité. Et enfin, c'est facile de parler de tous les moments effrayants et de tous les défis, mais la réalité, c'est que la majeure partie du temps, j'étais juste dans mon endroit préféré sur Terre et je me disais : « Oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir là maintenant », dans les plus belles montagnes que j'aie jamais vues, et j'adorais ça, absolument.

[00:55:29] **Gavin McClurg:** Ça en dit long, tu sais, quand tu as grandi dans les Cascades et que tu dis que ce sont les plus belles montagnes que tu aies jamais vues. Je veux dire, les Cascades sont vraiment spéciales, elles sont fantastiques.

[00:55:38] **Nathan Longhurst:** Ouais, et je pense que c'est une partie de la raison pour laquelle j'aime tant les montagnes ici en Nouvelle-Zélande, parce qu'elles ont une ambiance très similaire avec le relief vertical escarpé, tu sais, les glaciers suspendus, les cascades de glace qui tombent dans ces vallées d'un vert profond, ouais.

[00:55:52] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez utilisé un packraft ? Vous avez utilisé un packraft pour certaines sorties ?

[00:55:55] **Nathan Longhurst:** je ne sais pas, mais il y a vraiment eu beaucoup de moments où j'aurais aimé en avoir un. Je n'ai pas vraiment d'expérience en eaux vives et ça m'a semblé être beaucoup à gérer en plus de tout ce qui se passait avec le projet. Mais oui, il y a beaucoup de longues marches pour sortir de ces vallées fluviales quand c'était juste une rivière tranquille, une sorte de dérive modérée, où je sais que j'aurais pu flotter. C'était genre, oh, j'aimerais vraiment pouvoir juste sauter dedans et cruiser jusqu'à la voiture, c'est un peu...

[00:56:24] **Gavin McClurg:** c'est une façon assez stylée de sortir parfois, ça

[00:56:26] **Nathan Longhurst:** C'est clair. Ouais, peut-être que si je commence à faire plus d'XC ici, j'ajouterai un packraft au kit d'XC et j'essaierai d'atterrir au fond d'une vallée pour remonter à flot. Il y a...

[00:56:37] **Gavin McClurg:** un bon pote à moi, ce gars Ty, est en Alaska et il fait des XC vraiment énormes et il sort avec le packraft, c'est une super façon de faire. Ouais, c'est très cool. Et après, tu vas où ? C'est quoi la suite ?

[00:56:58] **Nathan Longhurst:** C'est bien la question, non ? Je suis définitivement toujours intrigué et fasciné par ce concept de "climb and fly", mais honnêtement, j'ai vraiment hâte de me plonger davantage dans le monde du XC et du vol en haute montagne. Vous savez, j'ai un peu touché à tout, mais c'est quelque chose pour lequel je me considère encore très largement comme un débutant. Je n'ai jamais participé à des compétitions ou quoi que ce soit du genre, donc je suis vraiment impatient d'en apprendre plus sur le XC et la haute montagne. J'espère un peu explorer cette voie et en savoir plus sur le vol sur de grandes routes, apprendre à voler de gros triangles et des trucs comme ça. Mais ensuite, oui, pour continuer sur le "climb and fly", j'ai des idées de plusieurs routes techniques à enchaîner. J'adorerais aller dans certaines des plus grandes chaînes de montagnes, aller en Amérique du Sud, aller dans l'Himalaya et voir ce qui serait possible avant...

[00:57:48] **Gavin McClurg:** quand tu as commencé le projet, c'était quoi le...

[00:57:54] la zone perçue comme la plus difficile par rapport à ce qui était le vrai point critique, ouais, le

[00:58:02] **Nathan Longhurst:** Le point critique perçu était sans aucun doute ce lien de deux semaines dans la zone de Mount Cook, où j'ai fait, vous savez, beaucoup des voies les plus techniques, certaines des plus raides en escalade de glace et en mixte, et en fait, tout s'est plutôt bien passé. C'était certainement difficile et technique comme prévu, mais j'ai eu une météo assez bonne, quelques très bonnes fenêtres météo pour ça. J'ai aussi eu beaucoup de bonnes fenêtres météo pour attendre quelques tempêtes, mais tout cela s'est finalement déroulé assez sans encombre. Et puis, oui, il y a eu quelques liens plus courts comme le lien de la rivière Hopkins, qui a duré environ cinq jours et qui a été assez difficile avec, vous savez, plus de technique que prévu, des conditions de lancement délicates... j'ai perdu une paire de lunettes de soleil sur ce lien et j'ai fini par avoir des brûlures solaires assez graves aux yeux, donc j'ai dû gérer ça pendant les deux derniers jours, ce qui était assez douloureux. Et c'est ça...

[00:58:56] **Gavin McClurg:** masque en ruban adhésif, c'est le truc qui est devenu viral et qui est partout, c'était dingue.

[00:59:00] **Nathan Longhurst:** Ouais, ouais, c'est ça.

[00:59:02] **Gavin McClurg**: une idée sympa, ça

[00:59:03] **Nathan Longhurst**: ça a marché, je veux dire, c'était le seul moyen pour moi de monter la dernière montagne. J'étais pratiquement engagé dans une vallée profonde et je devais essentiellement grimper et passer par-dessus cette montagne, grimper puis m'envoler de l'autre côté pour sortir. Et oui, j'avais une section de glacier qu'il fallait que je monte. C'était le dernier jour, j'avais les yeux complètement cuits et la seule façon de monter ce glacier était de trouver une sorte de solution. Et j'ai improvisé ça, j'ai réussi à monter ce glacier et j'ai pu me masquer et grimper en plissant les yeux. Oh

[00:59:27] **Gavin McClurg**: On va mettre ça dans les notes de l'épisode. C'est hilarant, ça a fait le tour du monde, je suis sûr que tout le monde l'a vu, mais c'est assez drôle Nathan. Il y a beaucoup de gens, j'en suis sûr, et je suis l'un d'eux, qui écoutent et qui ont très probablement, vu ton parcours, les compétences en vol pour, tu sais, entendre ton histoire et se dire : « J'aime bien cette idée, j'aimerais faire un peu de ça ou peut-être faire ça ». Quel genre de bagage ou d'expertise en escalade as-tu ? À quel point es-tu un grimpeur solide ? Je veux dire, quelle partie de tout ça était de l'escalade vraiment hardcore, où il faut beaucoup d'expérience technique, gérer le matériel et ne rien laisser derrière soi, tu vois ? Parle-moi de ça.

[01:00:14] à ce sujet

[01:00:15] **Nathan Longhurst**: Ouais, je veux dire, c'est clairement un terrain alpin assez complexe. Une grande partie de mon expérience en alpinisme vient de la Sierra orientale. J'ai passé beaucoup de temps à courir là-bas, et les itinéraires dans la Sierra sont techniquement exigeants. J'ai fait beaucoup de ces longues arêtes, comme l'Evolution Traverse ou la Palisades Traverse, des trucs comme ça, qui ont peut-être de l'escalade pure sur roche plus difficile. Mais les montagnes en Nouvelle-Zélande, la qualité de la roche et la gestion des conditions mixtes neige et glace — peut-être de la glace qui se dégrade s'il fait plus chaud — deviennent un facteur bien plus important. C'est un peu bizarre, en été, c'est un entre-deux étrange : elles ne sont pas assez hautes pour être de l'alpinisme pur sur glace comme on pourrait en trouver en Alaska ou dans les hautes Alpes européennes, mais elles ne sont pas assez basses pour être uniquement de l'escalade sur roche sèche. Donc ouais, il faut vraiment savoir gérer : tu fais de l'escalade sur roche sur la partie basse, mais ensuite tu commences à avoir des morceaux de neige et de glace mélangés, et c'est comme si tu essayais de rester sur la roche, mais que tu dois ensuite basculer et éviter la roche pour rester sur la glace.

[01:01:26] Donc oui, avoir de l'expérience dans ce type de terrain mixte, savoir se déplacer efficacement et gérer les dangers objectifs qui vont avec, c'est crucial pour les montagnes d'ici en particulier.

[01:01:38] **Gavin McClurg**: mon séjour en Nouvelle-Zélande a été vraiment pluvieux, et j'ai passé beaucoup plus de temps sur l'île du Nord parce que je faisais de la voile quand j'y étais, j'en ai fait beaucoup et j'y étais pour l'America's Cup et tout ça, donc c'était incroyablement humide même en été. Est-ce que ça a été un facteur important pour vous, moins ?

[01:01:55] **Nathan Longhurst**: plus que ce à quoi je m'attendais, c'est certain. Et tu as raison sur ce point, l'île du Nord est généralement plus humide que l'île du Sud. L'île du Sud est aussi un peu dans

[01:02:03] **Gavin McClurg**: l'effet d'ombre pluviométrique et la plupart des endroits où vous grimpez, je l'imagine

[01:02:06] **Nathan Longhurst**: Exactement, oui. L'île du Sud a un effet d'ombre pluviométrique très marqué : sur la côte ouest, il pleut genre 300 jours par an, alors que le côté est des montagnes est beaucoup plus aride, presque désertique. Du coup, en partie à cause de ça, j'ai fait la majeure partie de mes approches depuis le côté est, en remontant par ces vallées plus sèches. Ça m'a permis d'avoir de meilleures conditions, enfin, j'ai pu avoir de meilleures conditions parce que... enfin, j'ai certes eu une poignée de voies où il pleuvait à verse, dans des conditions vraiment pourries. Inutile de préciser que je ne volais pas ces jours-là, mais pour l'essentiel, j'ai pu choisir les jours pour les sommets techniques les plus complexes et j'ai eu du beau temps pour la plupart d'entre eux.

[01:02:52] **Gavin McClurg**: Si tu pouvais remonter le temps jusqu'à il y a 120 jours, quand tu commençais à peine, y a-t-il quelque chose que tu aurais fait différemment ? Je cherche des trucs importants, bien sûr, il y a les petits détails, mais est-ce qu'il y a eu un truc que tu as complètement raté ?

[01:03:09] **Nathan Longhurst:** ou alors, il y a clairement beaucoup de petites choses que j'aurais faites différemment, genre des différences subtiles dans le choix de l'itinéraire et tout ça. Bien sûr, on ne peut pas être parfait sur un truc aussi complexe, mais je dirais qu'il y en a une significative : il y a une montagne, c'est l'un des sommets de plus de 3 000 mètres, elle s'appelle le mont Ely de Beaumont. Elle a le sommet principal, le point le plus haut qui dépasse les 3 000 mètres, c'est un sommet vraiment magnifique esthétiquement. Elle a aussi une sorte de crête qui part de ce sommet principal vers l'ouest jusqu'à un point haut plus bas, c'est juste une petite bosse, et cette crête est un peu technique, une sorte de traversée classique. Mais quand je faisais ma planification, la version de la liste que je consultais indiquait juste le mont Ely de Beaumont, donc je suis allé l'escalader et j'ai fait mon atterrissage au décollage, et c'était nickel. Mais plusieurs semaines plus tard, j'étais au téléphone avec Don French et il m'a dit : « Oh, au fait, tu as escaladé la mauvaise montagne. Celle sur la liste est en fait celle à l'ouest, après cette traversée technique jusqu'à... ». Du coup, à cause de ça, et aussi parce que je faisais certains atterrissages au décollage, je ne considère pas vraiment ça comme une fin de liste officielle au sens traditionnel. Don a été très... j'ai eu une bonne discussion avec lui à ce sujet et il a été très aimable, genre : « Oh oui, c'était ton expérience, tu as pris la liste comme cadre et tu as fait ta propre chose ». Mais c'est définitivement un regret, un petit pincement au cœur, genre : « Si tu m'avais suivi, j'aurais su que j'étais là-haut avec plein de lumière, j'avais tout le matériel avec moi, j'aurais pu faire la traversée ».

[01:04:49] **Gavin McClurg:** C'est juste que, mais

[01:04:51] **Nathan Longhurst:** Je veux dire, ça me donne une bonne raison d'y retourner. C'est l'une des plus belles zones de montagne ici, donc j'y retournerai une autre fois et j'irai visiter ce pic ouest, c'est sûr. C'est...

[01:05:01] **Gavin McClurg:** C'est vraiment cool qu'il ait suivi ton tracking en direct tout le temps. Imagine, il était fasciné.

[01:05:06] **Nathan Longhurst:** il l'était, et ouais, je ne l'ai pas rencontré en personne avant d'avoir atteint genre 90 sommets, c'était vraiment tard dans le projet. Il habite sur l'île du Nord, donc je suis allé le voir pendant que je faisais ma petite boucle des cinq sommets là-haut. Je savais qu'il suivait mon parcours, mais je n'avais aucune idée à quel point il était impliqué, et je me suis dit : « Oh mon Dieu, je vais remonter là-haut ». J'ai découvert qu'il y a eu une nuit en particulier, qui s'est avérée être ma plus longue journée continue, genre 23 heures d'effort non-stop, et il m'a dit qu'il avait regardé cette nuit-là. Et tu sais, j'ai fini par continuer jusqu'à 3 heures du matin et il m'a dit qu'il n'arrivait pas à dormir, qu'il n'arrêtait pas de vérifier le tracker et de regarder mon trajet. Il connaissait bien la dernière section quand j'étais parti tard dans la nuit, ce n'était pas un terrain intéressant, ce n'était pas technique, c'était juste incroyablement...

[01:05:54] **Gavin McClurg:** ennuyeux, juste regarder un petit point sur une carte, juste marcher.

[01:05:57] **Nathan Longhurst:** dans cette vallée fluviale, mais il était genre

[01:05:58] **Gavin McClurg:** j'étais en mode : oh mon dieu, je vais remonter là-haut et

[01:05:58] **Nathan Longhurst:** je n'ai pas pu y aller, il était tellement impliqué et il voulait s'assurer que je rentre bien au port sécurisé. J'ai été ému quand il me l'a dit, j'ai été tellement touché par son investissement et par cette connexion qu'on a partagée à travers cette expérience commune. Donc ouais, c'était super cool.

[01:06:17] **Gavin McClurg:** Ouais, oh mec, quel pote, c'est génial. Ouais Nathan, félicitations, c'est vraiment cool mec. Je souris tellement que j'ai les joues fatiguées là, mais je suis vraiment emballé par ce que tu as fait. J'adore ce genre de trucs qui repoussent les limites et tu es jeune, mec, j'ai hâte de voir ce que tu vas faire pour la suite. Mais félicitations, belle performance et j'espère que tu vas profiter de tes... je ne sais pas si ce sont tes derniers jours là-bas en Nouvelle-Zélande ou si tu vas rester un moment, mais profite, amuse-toi bien, passe de bons moments avec ta copine, ouais.

[01:06:49] **Nathan Longhurst:** Merci, j'apprécie vraiment. Et merci pour la discussion, c'est sympa mec. On se parle.

[01:06:54] **Gavin McClurg:** bientôt si

[01:07:04] Si vous trouvez Cloud Base Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Donnez-nous une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça compte beaucoup et ça aide

à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en allant au Launch avec vos amis pilotes ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera pour chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, ça reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle commercial assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir en allant sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les différents moyens de nous aider. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre les choses très simples, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits vidéocasts et tout ce genre de choses. Donc, si cela vous intéresse, vous pouvez aller sur notre site web à cloudbasedmayhem.com. Vous y trouverez tout le contenu bonus que nous produisons et les petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie, et j'espère que vous serez en position un jour de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout cela sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté des produits dérivés Cloud Base Mayhem, des t-shirts et tout ça, si vous êtes intéressés, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

In diesem Gespräch teilt der in den USA ansässige Kletterer und relativ neue Paragliding-Pilot Nathan Longhurst seine unglaubliche Reise zur Bewältigung der 100 Peaks Challenge in Neuseeland, die seine Leidenschaft für das Klettern und Fliegen kombiniert. Er begann am 17. November 2024 und arbeitete sich durch die Liste, indem er lief, im Fels kletterte, im Eis kletterte, durch das Unterholz watete, kajakte, radelte und paragliderte, und schaffte es unglaublich – er erledigte sie in nur 103 Tagen.

Der Beitrag #245 The 100 Peaks Challenge mit Nathan Longhurst erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:10] Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud-Based Mayhem. Heute habe ich etwas Besonderes für euch. Diejenigen in der Free-Flight-Szene haben sicherlich schon von Nathan Longhurst gehört. Er war erst die zweite Person überhaupt, die die 100 Peaks Challenge in Neuseeland geschafft hat. Die einzige andere Person, die das getan hat, war sein Mentor, der ihm die ganze Zeit sehr genau gefolgt ist. Dieser Herr glaubte, Nathan bräuchte 20 oder 25 Jahre, um sie zu bewältigen. Nathan hat sie in 103 Tagen geschafft. Das sind nicht unbedingt die härtesten oder ikonischsten Gipfel in Neuseeland, obwohl viele davon sehr schwer sind. Einige sind einfach, einige schwer, einige abgelegen, aber es sind einfach 100 sehr coole Gipfel auf der Nord- und Südinsel, hauptsächlich auf der Südinsel von Neuseeland.

[00:00:58] Und Nathan ist zum Fliegen gekommen. Er ist Alpinist und Kletterer und kommt aus der Gegend von Spokane im Osten von Washington. Er ist erst 25 Jahre alt und ist vom Klettern zum Fliegen erst vor ein paar Jahren gekommen und hat dann entschieden, was für eine coole Art wäre, beides zu verbinden. Also nicht unbedingt durch Toplanding und Fliegen von Gipfel zu Gipfel, sondern durch die Nutzung aller möglichen Mittel zusammen. Um all diese Gipfel zu erreichen, hätte er zu den Wanderwegen fahren können, aber natürlich keine Hubschrauber benutzen, die sie in Neuseeland oft einsetzen. Also keine Hubschrauber erlaubt, aber der Stil war ziemlich locker und er konnte von einem Wanderweg zum nächsten gelangen. Aber sobald er am Wanderweg war, Eisklettern, Kajakfahren,

[00:01:47] Paragliding, was auch immer ihr nennt, um in diese Sachen in Neuseeland einzusteigen. Der Busch kann offensichtlich sehr dicht sein. Seine längste Zeit unterwegs am Stück war irgendwo bei 20 Tagen. Er nennt alle Zahlen in der Show, und wir haben das vor etwa anderthalb Monaten aufgenommen. Ich entschuldige mich, dass es so lange gedauert hat, das rauszubringen, aber ich hatte eine Menge Shows auf Lager. Nathan ist unglaublich bescheiden. Er hat das alles ohne Unternehmenssponsoren oder große, auffällige Sachen gemacht. Er dachte einfach, es wäre ein cooles Projekt, und hat es dann durchgezogen. Er hat am Anfang eine Menge recherchiert. Und natürlich gab es bei solchen Dingen einige beängstigende Momente, aber er blieb innerhalb der Grenzen. Und er hat es in unglaublichen 103 Tagen geschafft.

[00:02:32] Das ist seine Geschichte. Die Geschichte könnte viel länger gehen als die, die wir hier erzählen, aber wir haben einige der wirklich krassen Dinge herausgearbeitet. Und er hat einen Großteil davon mit einem Mini-Schirm gemacht, dann hatte er einen Zwischenfall mit dem und hat ihn ausgetauscht. Er hat sich einen anderen Gleitschirm, einen Dew Deck, ausgeliehen und hat es damit zu Ende geführt. Also für diejenigen von euch, die hungrig auf Abenteuer sind und sich danach sehnen, etwas ziemlich Wildes zu wagen, ist das... ein Beweis dafür, wie man es macht. Man macht es einfach. Es ist

[00:03:05] Wie gesagt, er ist unglaublich bescheiden und sehr wortgewandt. Er hat mir wirklich gefallen. Er war wie eine alte Seele.

[00:03:23] Nathan, die Welt da draußen hat wohl schon ein bisschen von deiner unglaublichen Expedition gehört, die du gerade abgeschlossen hast. XCMAG hat sie gerade erst veröffentlicht. Bis das online geht, werden sicher noch viel mehr Leute davon erfahren. Aber ich denke, wir sollten damit anfangen: Wer bist du? Und... und was hast du... Gib uns mal den Überblick, was hast du da gerade eigentlich gemacht? Und dann gehen wir tiefer ins Detail. Aber hallo.

[00:03:48] **Nathan Longhurst:** Ja, absolut. Hallo. Danke, dass ihr mich im Podcast dabei habt. Ich bin schon lange ein Fan. Ich freue mich auf das Gespräch. Ja. Also zu meinem Hintergrund: Ich komme aus Washington State, Spokane, Washington.

[00:04:01] Und ja, ich bin mit meiner Familie viel draußen unterwegs aufgewachsen, wofür ich super dankbar bin. Ich war viel beim Backpacking, Skifahren und Wandern. Ich habe viele Geschwister und sehr aktive Eltern, das ist also meine Vorgeschichte. Und ja, als ich älter wurde und in die High School kam, habe ich angefangen, mehr Klettern zu machen und technischere Sachen in den Bergen zu machen. Ich habe dann auch ein bisschen mehr Unabhängigkeit gewonnen.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** War das alles in den Cascades oder überall verteilt?

[00:04:30] **Nathan Longhurst:** Ja, hauptsächlich in den North Cascades, aber auch ein bisschen in Nord-Idaho und West-Montana. Okay. Ich war also auch beim Scrambling in den Cabinet Mountains und den Sawtooths. Aber ja, der Fokus lag meistens auf den North Cascades, so in der Gegend um Leavenworth, Enchantments, Sachen wie das. Also ja, ich habe da so meine ersten Erfahrungen in der alpinen Felskletterei gesammelt, sowohl alleine als auch mit ein paar Freunden aus Spokane, wenn wir dort große Routen angegangen sind.

[00:04:56] Wie alt bist du eigentlich, Nathan? Ich bin 25. Okay. Ja.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** Also das war also das mit dem Alpin-Zeug, war das nach der Schule oder hast du das die ganze Zeit durch die Schule gemacht und so? Ja. Also ich...

[00:05:10] **Nathan Longhurst:** ich habe angefangen, sowas in meinen Sommerferien zu machen, wahrscheinlich ab 16. Okay. Ja. Als ich zum ersten Mal fahren durfte und in diesen ersten paar Sommern Touren gemacht habe. Und dann, ja, im Sommer nach meinem Highschool-Abschluss, also mit 18, bin ich dann so richtig reingestoßen – ich habe diesen Sommer quasi in meinem Auto gelebt, bin durch die Cascades gereist und habe eine Menge alpine Sachen gemacht. Und in diesem Sommer war ich meistens alleine unterwegs. Das war der Zeitpunkt, als ich so richtig auf die großen alpinen Solotouren, Scrambles und mehr Bergsteigen abgefahren bin; in diesem Sommer habe ich zum ersten Mal einige der Vulkane gemacht.

[00:05:40] **Gavin McClurg:** Was hat dich damals und jetzt zum Solo-Gehen hingezogen? Warum machst du das alleine?

[00:05:46] **Nathan Longhurst:** Gute Frage. Ja. Also für mich bedeutet das, dass ich die Berge natürlich liebend gerne mit Menschen verbringe, die mir wichtig sind, und das mache ich auch ziemlich oft. Aber wenn ich alleine bin, merke ich, dass ich mental viel stärker mit dem Gelände selbst verbunden bin, anstatt mich auf den sozialen Teil der Erfahrung zu konzentrieren, also darauf, was mit meinem Partner abgeht oder wie unsere Interaktion ist. Ich

[00:06:10] **Gavin McClurg:** Ich denke, das ist das Wichtigste. Ich mag diese Interaktionen zwar,

[00:06:10] **Nathan Longhurst:** zwischen meinem Partner und mir. Und nochmals, ich mag, ich liebe diese Interaktionen auch. Aber wenn ich etwas mache, das für mich wirklich herausfordernd ist und an der Grenze meiner Fähigkeiten liegt, merke ich, dass ich am stärksten verbunden und am präsentesten bin, wenn ich alleine bin und mich nur auf das Gelände und meine Bewegung darin konzentriere.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Hmm. Ja. Interessant. Cool. Also, du bewegst dich durch die Berge, du spielst in den Bergen. Wann kam Flybeck Line ins Spiel?

[00:06:43] **Nathan Longhurst:** Ich habe tatsächlich erst vor kurzem angefangen, in Utah zu fliegen. Ich habe im Sommer 2023 Kurse am Point of the Mountain besucht. Also erst vor ein paar Jahren. Okay, ja. Und ich war sofort begeistert und bin dort oft geflogen. Und ja, ich habe dann mehr Hike-and-Fly-Sachen in den Wasatch Mountains

gemacht, was sich dann zu Sachen wie Speedflying und Manywing-Fliegen entwickelt hat. Und ja, ich wusste schon von Anfang an, dass das der Stil ist, der mich am meisten interessiert, weil ich es liebe, Berge zu besteigen. Ich liebe es, meine eigene Kraft und meine Fitness zu nutzen, um Berge zu erklimmen, besonders technische Routen, und diese Idee, technische Routen zu besteigen und dann mit einem leichten Schirm davonzufiegen, hat mich schon immer fasziniert, noch viele Jahre bevor ich selbst angefangen habe zu fliegen.

[00:07:31] Und ja, das war so... erzähl mir mehr.

[00:07:32] **Gavin McClurg:** Was das Klettern angeht, bist du in den Enchantments unterwegs? Kletterst du mit Seilhilfe oder frei? Erzähl uns mal ein bisschen was darüber. Was ist dein Ding?

[00:07:42] **Nathan Longhurst:** Ja. Also die meisten, ich meine, ich habe zwar etwas Aid Climbing in Yosemite gemacht, aber sonst habe ich das nirgendwo anders wirklich gemacht. Also ja, definitiv Free Climbing. Ähm, ich war eigentlich – oder vielleicht ist das eher rückwärts – zu Beginn meiner Kletterkarriere eigentlich mehr auf schwierigere Free-Routen mit einem Partner fokussiert. Ähm,

[00:08:00] **Gavin McClurg:** also das machen

[00:08:01] **Nathan Longhurst:** vielleicht so die schwierigeren Routen am Press Peak und am Culture Balanced Rock und einige der großen, steilen Wände. Und als ich mich weiterentwickelt habe, bin ich dann tatsächlich mehr zum Solo-Gehen auf moderateren Alpinkämmen übergegangen und habe versucht, mehrere davon an einem Tag zu verbinden und so weiter.

[00:08:16] **Gavin McClurg:** Okay. Ja. Alles klar. Also eher so Ausdauer-Sachen, Sachen mit Exposition statt hartem, technischem Sportklettern. Ja. Okay. Aber,

[00:08:25] **Nathan Longhurst:** aber definitiv beides ein bisschen. Mein ursprünglicher Kletterhintergrund war im Sportklettern. Also während der ganzen Highschool war ich ein Hallen-Junkie und ja, ich habe es einfach geliebt, mich bei Sportkletterrouten voll reinzuhängen.

[00:08:36] **Gavin McClurg:** Richtig. Okay. Und war der ursprüngliche Auslöser, um überhaupt mit dem Fliegen anzufangen, oder hast du es eher so gesehen wie: Ich brauche das, ich brauche das für mein Toolkit. Ich brauche das für den Zugang. Ich brauche das für die Abfahrt.

[00:08:52] **Nathan Longhurst:** Es ist definitiv eine Kombination aus beidem. Ich meine, die Kletter- und die Fliegergemeinschaft sind ja durchaus miteinander verknüpft. Ich hatte also Kontakte und Freunde, und ich habe mir ihre Videos angesehen und ihre Geschichten gehört, egal ob es ein großer XC-Flug war oder irgendwelches spektakuläre Speedflying-Material. Und ja, das Fliegen an sich hat meine Fantasie absolut gefesselt, aber es war eine Kombination aus dem und auch der Neugier auf die Möglichkeiten, was ich damit machen könnte, indem ich es mit meinem Klettern und den Peak-Linkups kombiniere.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** Hmm. Ich kann mir vorstellen, dass du dort, wo du warst, ständig Leute beim Fliegen gesehen hast. Ich meine, du warst in Leavenworth und Cashmere und Land, und du warst definitiv in einem Teil der Welt, der sich gut zum Fliegen eignete.

[00:09:40] **Nathan Longhurst:** Ja, absolut. Und es ist lustig, weil ich zwar Leute beim Fliegen um Shalane gesehen habe, aber bis ich näher an den Start meiner eigenen Fliegerkarriere dran war und mich mehr damit beschäftigt habe, hatte ich keine Ahnung, was das für ein erstklassiger Standort ist. Ich wusste nicht, dass Leute von dort aus diese riesigen Flüge über hunderte Kilometer machen. Richtig. Und dann dachte ich mir so: Oh, das ist meine Heimatstadt. Da muss ich unbedingt anfangen. Cool. Ja. Also gehe ich...

[00:10:01] **Gavin McClurg:** bis zu dem Punkt, an dem viele von uns lernen – ich bin ein Original, da habe ich es auch gelernt, viel länger zurück als du, aber du steckst also gerade erst drin. Du fängst mit Mini-Wing-Speedflying an.

[00:10:15] **Nathan Longhurst:** ja, also dann habe ich angefangen, ein bisschen damit zu reisen, an anderen Orten zu fliegen, habe eine ganze Menge Zeit im Eastern Sierra verbracht. Das ist ein Ort, an dem ich in den Jahren vor meinem Flugbeginn ziemlich viel Zeit mit Klettern, Scrambling, Skifahren und so weiter verbracht habe. Es war also super

lustig, dann mit dem Schirm dorthin zu gehen und diese Linien im Speed-Flug zu fliegen, die ich vorher auf Skiern gefahren bin. Und ja, das war eine gute Einführung in das Abheben von höheren Gipfeln, in technisch anspruchsvollere Starts, das Management von echten Big-Mountain-Bedingungen, das Lernen des Speed-Wing-Flugs, bevor es thermisch wurde und bevor die Luft so unruhig wurde. Und dann bin ich rausgegangen und habe XCs geflogen, an einigen Nachmittagen auch, früh in der Saison, und habe so ein bisschen die XC-Welt dort geschnuppert, indem ich im Owens Valley geflogen bin, auf der Ostseite und dann auch bei den Whites.

[00:11:07] Und ja, also ich hatte eine wirklich gute

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Zeit damit. Ich meine, das ist eine Steigerung in Sachen Ausbildung. Wenn man bedenkt, dass du gerade erst mit dem Fliegen anfängst, wird es in den Owens nicht viel rauer oder wilder als dort.

[00:11:17] **Nathan Longhurst:** Es war definitiv eher, ja. Buchstäblich in der Welt. Ja, ich hatte das Glück, einige Mentoren und Leute zu haben, die mir gesagt haben, wie ich moderatere Bedingungen finde und nicht rausgehe, wenn ich mich gerade selbst umbringen würde. Aber ja, es ist ein wirklich guter Flug. Mein bester Flug war wahrscheinlich ein Hin- und Rückflug von Flynn's hoch zum Boundary Peak und zurück in den White Mountains, was von Bishop aus ziemlich genial ist. Ja. Norden. Eine ordentliche Strecke und zurück in die Stadt. Ja. Exzellent.

[00:11:47] **Gavin McClurg:** Okay. Also, wie kam es zu diesen hundert Gipfeln? Ich meine, seit du fliegen gelernt hast, ist nicht viel Zeit vergangen. Wann kam dir das in den Kopf? Wie kam es dazu? Und was genau ist das? Definiere es mal, denn vielen Hörern ist wahrscheinlich unklar, wovon wir gerade reden.

[00:12:02] **Nathan Longhurst:** Ja, klar. Ich bin vor etwa einem Jahr zum ersten Mal nach Neuseeland gekommen, letzten März, also am Ende der Sommersaison hier auf der Südhalbkugel. Und ja, ich war für etwa drei Wochen hier, hatte einen fantastischen Trip, die Bedingungen waren ziemlich grenzwertig. Es war den Großteil der Zeit ziemlich windig, aber ich hatte einige gute Flugtage und konnte von ein paar der hohen Alpengipfel abfliegen. Ich habe so eine lustige kleine Tour gemacht, über die ich einen Kurzfilm gedreht habe, um einen neuen Rundenrekord in der Geschwindigkeit auf dem Mount Aspiring aufzustellen – das ist einer der markanten 3000-Meter-Gipfel hier –, indem ich ihn hochgelaufen bin und dann abgeflogen bin. Und ja, während dieser Reise war ich einfach absolut, ja, völlig fasziniert von der natürlichen Schönheit der Berge hier, der Vielfalt, ich meine, sie haben wirklich unglaubliche steile vertikale Reliefs.

[00:12:49] Die Berge sind nicht besonders hoch, aber die Täler sind alle sehr tief. Die meisten Täler liegen fast auf Meereshöhe und ja, da gibt es all dieses riesige, steile Gelände. Also ja, ich wusste, dass ich zurückkommen wollte, um ein bisschen mehr Kontext zu liefern. Ich hatte schon ein paar dieser „Peaks in einer Saison“-Listen vor, bevor ich eine in Washington und eine in Kalifornien gemacht habe. Und ja, da fügten sich all diese Puzzleteile zusammen: Ich wusste, dass mir das mit den Peak-Listen in einer Saison gefiel. Ich wusste, dass ich das Fliegen liebe, und ich kam nach Neuseeland und es war der schönste Ort, an dem ich je war. Also habe ich während des Sommers auf der Nordhalbkugel irgendwie geplant und darüber nachgedacht, wie ich all das kombinieren und eine große Peak-Liste in Neuseeland machen könnte.

[00:13:35] Und ja, ich habe etwas recherchiert und online diesen Artikel über einen Herrn namens Don French gefunden. Er ist ein lokaler neuseeländischer Bergsteiger. Es war ein Artikel darüber, wie er diese 100-Gipfel-Challenge abgeschlossen hat und dass es seine gesamte Kletterkarriere in Anspruch genommen hat. Er hat 35 Jahre damit verbracht, all diese Gipfel zu besteigen. Natürlich war ich ziemlich fasziniert, habe noch etwas weiter gegraben und ja, ich habe von dieser Liste erfahren. Sie wurde 1991 vom New Zealand Alpine Club zum Gedenken an ihr hundertjähriges Jubiläum erstellt. Also hundert Gipfel für hundert Jahre des Alpine Clubs. Sie wurde im Grunde als eine kleine Spielerei, eine kleine Herausforderung für alle Mitglieder zusammengestellt, um zu sehen, wie viele sie in jenem Sommer besteigen konnten. Und sie sind sozusagen...

[00:14:16] **Gavin McClurg:** Sind das die hundert höchsten Gipfel der Südinsel oder des ganzen Landes?

[00:14:20] **Nathan Longhurst:** Es basiert eigentlich gar nicht auf Zahlen. Nicht auf der Höhe oder der Prominenz. Es ist eher so eine handverlesene Auswahl an Gipfeln, die als eine Art vielfältiges Set gedacht ist, um die Vielfalt der Berge hier zu zeigen. Also, es hat die kleineren Vulkane der Nordinsel. Es enthält auch viele der höchsten Gipfel, wie den

Mount Cook und den Mount Tasman. Und im Großen und Ganzen sind die meisten der 3000-Meter-Gipfel auf der Liste, aber es gibt auch viele niedrigere Gipfel, die auf keiner Höhenliste stehen würden, aber ihre eigene interessante Ästhetik, interessante Klettereien, kulturelle Bedeutung und so weiter haben. Das schätze ich sehr, weil es sich für mich eher einschränkend anfühlt, wenn man harte Zahlen auf die Berge anwendet, im Vergleich dazu, wenn man die Gipfel auswählt, die aus menschlicher Sicht ästhetisch sind – das ergibt eine viel interessantere Liste.

[00:15:09] **Gavin McClurg:** Ja, ich liebe es. Oh, sehr cool. Also, wann hat diese Liste begonnen und wie hieß er noch mal?

[00:15:18] **Nathan Longhurst:** Also Don French hat die Liste 2020 abgeschlossen, wenn ich mich recht erinnere.

[00:15:23] **Gavin McClurg:** Oh, vor Kurzem. Ja. Oh, wow.

[00:15:25] **Nathan Longhurst:** Ja. Aber die Liste wurde schon 1991 erstellt. Ja. Er ist also schon eine ganze Weile dabei. Ich hatte das Glück, Don kennenzulernen und mit ihm befreundet zu werden. Er ist ein absolut wunderbarer Typ. Und wir haben uns schon viele gute Geschichten erzählt. Cool. Aber ja, so habe ich von der Liste erfahren. Ich war fasziniert. Ich habe alle Punkte auf einer Karte aufgetragen, mir das angesehen und mein erster Eindruck war so: Oh ja, das wird total funktionieren. Und dann habe ich mir das noch mal genauer angesehen und dachte mir: Oh nein, das ist völlig unmöglich. Das geht gar nicht. Und dann habe ich einfach mehrere Monate damit verbracht, dieses Geflecht aus Gipfeln zu entwirren.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** Und wenn du sagst, „Oh, nein“, war der erste Gedanke, es wie Don zu machen – also alle zu besteigen – oder war der Aspekt mit dem Schirm schon immer Teil des Plans?

[00:16:09] **Nathan Longhurst:** Ja, das war immer Teil des Plans. Ich wusste schon, nachdem ich bei der ersten Reise im März ein bisschen geflogen war, dass ich ein Link-up-Projekt finden wollte, bei dem ich Klettern und Fliegen kombinieren kann – also, weißt du, bei der Verknüpfung mehrerer Gipfel den Schirm nutzen, um dazwischen zu fliegen. Was ich nicht ganz erwartet hatte, weil das Wetter in Neuseeland ja berüchtigt volatil und launisch ist. Es kann super windig sein. Da kommen diese richtig heftigen Stürme durch, weißt du, es liegt ja quasi isoliert mitten im Südpazifik. Es kann also ziemlich schlimm sein, aber ich hatte das Glück, dass dieser Sommer aus mehreren Gründen eigentlich ziemlich gut war. Einfach die Art und Weise, wie die Druckunterschiede auf beiden Seiten der Insel funktionierten und der Winkel des Jetstreams, der eher parallel zum Gebirgskamm als wie üblich senkrecht dazu blies, führte allgemein zu niedrigeren Windgeschwindigkeiten und längeren Hochdruckfenstern als im Durchschnitt.

[00:17:05] Ich hatte also damit gerechnet, fliegen zu können. Ich dachte, ich würde nur eine Handvoll der wichtigsten Verbindungen fliegen, vielleicht ein oder zwei pro Monat, und ansonsten wäre es viel klassisches Klettern zu Fuß gewesen. Aber so wie die Bedingungen dann tatsächlich waren, konnte ich am Ende viel mehr fliegen als das, was echt klasse war.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** Und was, weißt du, Will Gadd mir beigebracht hat, ist, dass dieser Stil wirklich wichtig ist. Was waren deine Regeln? Hattest du überhaupt irgendwelche Regeln?

[00:17:35] **Nathan Longhurst:** Ja, absolut. Also, erstens und vor allem: Nein. Hubschrauber-Transport ist in Neuseeland beim Bergsteigen mittlerweile fast schon Standard, wo Leute Hubschrauber nutzen, um eine hochalpine Hütte oder ein Hochlager anzusteuern. Es gibt natürlich Vor- und Nachteile für beide Stile, aber für mich persönlich beginnt die Erfahrung am Fuße des Berges, und ein langer, mühsamer Aufstieg ist Teil der Herausforderung und der Reiz beim Besteigen dieser Berge, das gehört einfach dazu. Und also, ja, ich habe einen Hubschrauber benutzt, um drei Verpflegungslager abzuwerfen. Aber ich selbst bin nie in einem geflogen. Und dann hast du...

[00:18:16] **Gavin McClurg:** das vorab, bevor du losgehst, oder war das eher so: Okay, dieser Bereich hier wird ein paar Vorräte brauchen.

[00:18:22] **Nathan Longhurst:** Und die, die Depots wurden tatsächlich abgelegt; ein Freund von mir hat ein paar mit einem Kumpel reingeschickt und dann waren zwei oder das dritte mit ein paar Kletterern, die sowieso reingingen. Ähm, aber ich habe sie nicht selbst abgeliefert. Ich bin also nie mit dem Hubschrauber geflogen. Ähm, okay. Und dann, ja, habe ich auch einen Allrad-Van benutzt. Das war eher eine Frage der Praktikabilität und der Kostenersparnis. Aber viele

Leute nutzen große Overlanding-Fahrzeuge, um einige dieser langen Flusstäler hochzufahren. Ähm, und am Ende habe ich stattdessen einige sehr lange Wanderungen und Radtouren gemacht. Es war also alles irgendwie menschliche Kraft, vom Allrad-Auto bis zum Parkplatz. Ähm, und ja, ich habe auch keine Motorboote benutzt. An ein paar Stellen hätte ich zum Beispiel ein Motorboot nutzen können, um näher heranzukommen, aber ich habe stattdessen ein Kajak genommen.

[00:19:06] **Gavin McClurg:** Du meinst so in den Sounds, wie Doubtful und Milford und so, ein Teil davon. Ja, genau. Also

[00:19:11] **Nathan Longhurst:** Ich bin in Milford Sound gepaddelt und auf dem Lake Town, der einige lange Fjorde hat.

[00:19:16] **Gavin McClurg:** Wahnsinn, Mann. Ich meine, das ist eine echt heftige Zone. Ja. Also gut, dazu kommen wir gleich. Äh, und ich kenne die Gegend, nicht so wie du, aber ich kenne die Gegend. Ich erinnere mich an die, äh, wie nennt man die da unten? Die No-See-Ems. Äh,

[00:19:31] **Nathan Longhurst:** oh, die Sandmücken. Ja. Oh mein Gott. Die können echt schrecklich sein. Ja. Ja.

[00:19:37] **Gavin McClurg:** Ich würde die Alaska-Mücken hundertmal lieber nehmen. Diese kleinen Viecher. Oh mein Gott. Die sind grausam und die Stelle juckt wochenlang danach. Die

[00:19:46] **Nathan Longhurst:** Das Interessante an Sandmücken ist, dass die Reaktion darauf bei verschiedenen Personen ziemlich stark variieren kann. Bei mir reagiere ich auf Mücken viel schlimmer als auf Sandmücken. Die Sandmücken waren zwar definitiv nervig, aber die Alaska-Mücken waren für mich definitiv schlimmer.

[00:19:59] **Gavin McClurg:** Oh Gott, Mann. Meine Knöchel sehen so aus, als müsste ich ins Krankenhaus.

[00:20:05] **Nathan Longhurst:** Meine, meine, meine Freundin ist genauso. Ich sah aus, als hätte sie nach den Sandmücken so eine krasse Lepra oder so. Oh mein Gott. Musste

[00:20:12] **Gavin McClurg:** ihr. Okay. Also, wie viele Leute haben das außer Don gemacht? Nur ich. Echt? Ja. Echt? Wow. Ja. Er hat fast sein ganzes Leben dafür gebraucht. Wie lange hat es dich gedauert?

[00:20:26] **Nathan Longhurst:** Äh, 103 Tage.

[00:20:29] **Gavin McClurg:** Du hast hundert Gipfel in 103 Tagen erreicht. War das ein Ziel oder ist das einfach so passiert?

[00:20:36] **Nathan Longhurst:** Also die Innensaison war definitiv das Ziel. Also ja. Genau so habe ich die beiden vorherigen Leute angegangen. Ja. Es ist ein völlig anderer Stil als, als es wie eine Bucket List für das Leben zu behandeln. Es ist eher so, eine Durchwanderer-Mentalität zu nehmen und sie auf diese Gipfellisten anzuwenden – einfach so: Okay, ich gehe jeden Tag raus, Tag für Tag, Tag für Tag, bis ich fertig bin. Ich habe ganz bewusst vermieden, mir ein spezifisches Zeitziel zu setzen. Viele Leute haben mich gefragt, ob ich versuchen würde, es in unter hundert Tagen zu schaffen. Und ich habe sehr bewusst versucht, nicht in diese Denkweise zu verfallen. Einfach wegen der Art dieser technischen Routen und dem Climb and Fly. Und du

[00:21:18] **Gavin McClurg:** ich wollte einfach nicht diesen Druck aufbauen, weißt du? Genau. Ich wollte, ich wollte Fehler machen dürfen. Nicht du auch?

[00:21:22] **Nathan Longhurst:** Ja. Ich wollte vermeiden, mir externen Druck aufzubauen, um zum Beispiel zu fliegen, wenn die Bedingungen dafür nicht stimmten. Also ja, ich habe wirklich versucht, dieses Risiko zu managen.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Wie viele, wie viele, was war die höchste Anzahl an Gipfeln, die du in einem 24-Stunden-Zeitraum erreicht hast?

[00:21:40] Ich glaube, lass mal sehen.

[00:21:44] **Nathan Longhurst:** Alles klar. Also, an dem Tag, an dem ich vier der Gipfel auf der Liste bestiegen habe – und es gab da noch einen fünften Gipfel, den ich an dem Tag bestiegen habe, der nicht auf der Liste stand. Ich bin ihn im Grunde bestiegen, um höher abheben zu können und einen besseren Gleitweg zu einem Punkt auf dem Gletscher zu

haben, den ich erreichen wollte. Also vier Gipfel von der Liste, insgesamt fünf.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Und wie sah deine Ausrüstung aus? Was hattest du hauptsächlich auf dem Rücken? Hat sich das ständig je nach... ich meine, hattest du wirklich gute Informationen zu all diesen Orten und wusstest dann so: Okay, das wird etwas Ausrüstung erfordern, das hier ist eine Wanderung und das hier ist potenziell ein Flug, oder wie hast du das alles gehandhabt?

[00:22:21] **Nathan Longhurst:** Ja, die Routeninformationen, die ich bekommen habe, waren ziemlich gemischt. Einige dieser Gipfel sind relativ beliebt und werden oft bestiegen. Zu diesen Routen konnte ich gute Informationen finden, aber viele davon sind ziemlich, ziemlich unbekannt. Einige davon hatten insgesamt weniger als 10 Besteigungen und ja, wirklich nur ganz, ja. Einige davon sind ziemlich, ziemlich abgelegen und werden selten bestiegen. Also ja, es war definitiv das ganze Spektrum an Routeninformationen. Mein Equipment variierte genauso stark, einfach wegen der Vielfalt der Touren, aber zum Beispiel in diesem hochalpinen Abschnitt, der Mount Cook Region, habe ich, weißt du, meinen Schirm Nova Bantam als Standard dabei gehabt. Ich habe ein paar verschiedene Schirme benutzt, aber dieser war mein bevorzugter, natürlich mit einem leichten Gurtzeug.

[00:23:07] Und dann hatte ich, wissen Sie, Bergstiefel, Steigeisen aus Stahl für das steile Eisklettern, zwei Eispickel, zwei Petzl goalie Eispickel. Ich hatte eine Abseilleine dabei, eine 60 Meter lange Abseilleine für diesen Abschnitt. Ein paar Eisschrauben, ein V-Thread-Werkzeug, wissen Sie, Verpflegung für den Tag, Fette und Zucker, ein leichtes Bergsteiger-Gurtzeug und ja, dann noch den restlichen Kleinkram, Elektronik, Notfunkbake, Tracking-Kamera, Handy, Sachen wie das.

[00:23:39] **Gavin McClurg:** Dein Gurtzeug war also nur ein Webbing-Gurtzeug. Hattest du einen Rettungsschirm oder so etwas dabei, oder nur so eine dünne rote Leine oder Ähnliches?

[00:23:46] **Nathan Longhurst:** Ja, es war nur das Ozone F Light und ja, ich bin nicht mit einem Rettungsschirm geflogen und ja, es war also im Grunde das absolut minimale Flugset. Das war ein Flugset von weniger als zwei Kilogramm.

[00:23:59] **Gavin McClurg:** Okay. Und der Nova Bantam, mit diesem Schirm bin ich nicht vertraut. Ist das ein Leichtgewicht, was, ist das ein Einflächler oder ist das ein XC-Schirm?

[00:24:06] **Nathan Longhurst:** Nein, das ist, das ist ein, das ist ein Mini-Schirm. Also, er hat eine Klasse-D-Bewertung, aber er ist wie ein 12-Meter-Schirm. Es ist also schwer zu, schwer zu übersetzen. Also,

[00:24:17] **Gavin McClurg:** Also sinkst du nur ab, du kommst mit diesem Schirm nirgendwohin. Du kommst nur runter, um zum nächsten Abhang zu gelangen.

[00:24:23] **Nathan Longhurst:** Genau. Aber am Ende bin ich mit zwei Schirmen geflogen. Ich habe diesen geflogen – ich habe ihn definitiv bevorzugt, weil er ein viel dynamischeres und lustigeres Modell zum Fliegen ist. Wenn ich also irgendwelche Gelände- oder Speedflying-Passagen hatte, wollte ich lieber diesen Schirm dabei haben. Er ist auch besser für Starts bei starkem Wind. Aber ich habe auch ziemlich oft den 16 Meter Do Deck Run and Fly Single Skin geflogen. Einfach weil der, wissen Sie, leichter ist. Er hat ein kleineres Packmaß. Und mit dem habe ich tatsächlich einige ziemlich kurze XCs geflogen. Ich bin nie tief gestartet und hoch gelandet, aber ein paar Mal bin ich von einem Gipfel in die Bedingungen des mittleren Nachmittags gestartet und konnte mich so durchschlagen, um weiter in Richtung meines Ausstiegs zu kommen. Ich denke, mein längster Flug mit dem Single Skin war 25 Kilometer.

[00:25:06] **Gavin McClurg:** Was war der längste Zeitraum zwischen den Nachschubstationen oder so einer Fahrt von Auto zu Auto, bei der ihr oft tagelang unterwegs wart, nur um Gipfel zu baggern? Oder waren das meistens tägliche Attacken?

[00:25:22] **Nathan Longhurst:** Ja. Meine längste war 11 Tage in der Mount Cook Region, für die ich diese Nachschubliefungen geschickt hatte. Ich habe auch ein paar Touren gemacht, die etwa eine Woche dauerten, wobei ich meine gesamte Ausrüstung auf dem Rücken trug, also hatte ich für den Start bei denen ziemlich schwere Rucksäcke mit einer Woche Vorräten. Abgesehen von diesen drei waren es meistens, wissen Sie, ein- bis dreitägige Ausflüge, ziemlich kurz.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Okay. Du hast gesagt, dass du dir keinen äußeren Druck machen wolltest, aber wenn du bei etwa 80 Tagen warst und darauf blicktest – gab es da einen Moment, in dem du einfach nur noch gegen die Zeit gekämpft hast? In dem du dir gesagt hast: Okay, ich muss das schaffen, ich muss diese ablegen, ich werde versuchen, die hundert Tage zu erreichen.

[00:26:04] **Nathan Longhurst:** Ehrlich gesagt nein. Also, ich war mir dessen definitiv bewusst, aber ich hatte so viel bewusste Entscheidungen getroffen, um jeglichen externen Zeitdruck zu vermeiden, dass es mich eigentlich nicht gestört hat. Vor allem, weil ich, als ich mich diesem 100-Tage-Zeitfenster näherte, wusste, dass ich noch diesen einen ziemlich technischen Link übrig hatte, mit dem ich am letzten Tag endete. Und ich wusste, dass ich dafür perfektes Wetter brauchte. Ich sollte von einem der höchsten Gipfel, einem 3000-Meter-Gipfel, abfliegen und dann eine Toplanding auf der Schulter des nächsten Gipfels machen. Und ich wusste, dass ich das unter anything weniger als perfekten Bedingungen nicht machen wollte. Also habe ich mich irgendwie damit abgefunden wie: Okay, ich mache das an dem Tag, an dem das Wetter perfekt dafür ist, und nicht früher. Es lag also zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in meiner Hand.

[00:26:51] Man hat einfach auf den perfekten Tag dafür gewartet.

[00:26:54] **Gavin McClurg:** Du hast es gerade vor etwas mehr als einer Woche beendet. Du bist jung, 25, und spielst schon ziemlich lange in den Bergen. Ich habe zwar noch nie etwas genau wie das hier gemacht, aber ich war schon auf langen Touren in den Bergen. Wenn es noch so frisch ist, frage ich mich, was für eine Überraschung in der letzten Woche passiert ist. Was, was, was ist in deinem Kopf so richtig aufgetaucht – was du gerade getan hast und worauf du vielleicht nicht vorbereitet warst.

[00:27:27] **Nathan Longhurst:** Ich weiß, was du mit „nicht vorbereitet sein“ meinst, aber vielleicht war es eher das Unerwartete. Nach all meinen anderen großen Reisen und Projekten hatte ich direkt nach dem Abschluss so ein Gefühl, wie weißt du, als würde etwas fehlen, und so eine kleine Portion Angst und Leere – diese Post-Trip-Depression. Viele Leute nennen das so. Ich hatte dieses große Ding hinter mir, das ich monatelang geplant und so extrem darauf fokussiert hatte, und dann hinterließ es so eine Lücke wie: Oh, was soll ich jetzt bloß machen? Ich hasse das, das ist genau das, was ich...

[00:28:00] **Gavin McClurg:** meinte ich. Ich hasse das Gefühl, wenn es erledigt ist, aber...

[00:28:03] **Nathan Longhurst:** aber überraschenderweise – und das war im Allgemeinen eine angenehme Überraschung nach dem Abschluss – gab es davon überhaupt nichts. Echt jetzt? Und ich glaube, das lag daran, dass es einfach so eine enorme emotionale und mentale Last war, dass es sich jetzt einfach gut anfühlt.

[00:28:19] **Gavin McClurg:** dass wir es durchgestanden haben.

[00:28:19] **Nathan Longhurst:** um einfach mal zu entspannen und mein Gehirn ein bisschen auszuschalten. Ich habe die letzten Wochen nach dem Abschluss hier in Wanaka quasi ein entspanntes Urlaubsleben geführt. Ich bin zwar immer noch geflogen, aber nur am Standard-Gleitschirmplatz. Die Fahrt hoch zum Start ist schön, und ich war oben ein paar kurze Wanderungen, aber nichts Technisches. Ich hatte einfach Spaß beim Fliegen mit meinem Speed-Schirm und bin mit meiner Freundin gut essen gegangen. Für mich als jemanden, der ständig aufwacht und denkt: Okay, was kommt als Nächstes? Was ist das große Abenteuer für heute? ist das definitiv ein neues Gefühl. Es fühlt sich eigentlich ziemlich gut an, das Gefühl zu haben, mir quasi ein bisschen Freiraum zum Entspannen verdient zu haben. Ich bin sicher, dass das bald wieder vorbei ist und das unruhige Gefühl und das Kribbeln bald wieder da sein werden, aber ich bin angenehm überrascht, wie sehr ich bereit war, mich einfach mal ein bisschen niederzulassen und zu entspannen.

[00:29:12] **Gavin McClurg:** Hmm, erzähl mir mal von deiner Freundin. Wie war das für sie? Du meinst, da ist immer Platz für ein bisschen...

[00:29:19] **Nathan Longhurst:** für eine gewisse Zeit, um so ein Zeug zu machen, weißt du, da ist immer Platz für ein bisschen

[00:29:19] **Gavin McClurg:** das Risiko in den Bergen, besonders bei großen, und erst recht, wenn man einen Schirm dazu nimmt – wie war das für sie? Hattest du die Gelegenheit, sie danach zu fragen?

[00:29:26] **Nathan Longhurst:** Ja, ja, wir hatten definitiv einige Diskussionen darüber, und viele lange Diskussionen, als ich in der Planungsphase war, bevor ich vor dem Abflug losgegangen bin. Und weil ja, ich meine, das ist definitiv eine Entscheidung, die wir gemeinsam treffen mussten, weil wir uns offensichtlich sehr um einander kümmern und sie möchte sehen, wie ich mich übertreffe und Dinge tue, die mich herausfordern und die mich begeistern, aber gleichzeitig möchte sie natürlich, dass ich sicher bin. Also hatten wir viele Diskussionen darüber, wie meine Entscheidungsfindung ablaufen würde, wie ich wirklich mein Bestes geben würde, um die Risiken zu managen. Aber ja, es war definitiv hart für sie, ich weiß, dass sie viele späte Nächte damit verbracht hat, den Tracker zu beobachten, und da ich während des gesamten Projekts einen Live-Tracker auf einer Website hatte, gab es viele Male, in denen ich vielleicht an eine Schlüsselstelle gekommen bin und mich ein paar Stunden lang nicht bewegt habe, um einen technischen Teil des Kletterns zu lösen, und ich bin sicher, dass das für sie sehr stressig war.

[00:30:24] Aber ja, sie ist am Ende tatsächlich runtergekommen und hat die letzten Wochen des Projekts quasi als Support-Team unterstützt, was fantastisch war. Es war toll, jemanden zu haben, der den Van gefahren ist, mir Essen gekauft und mich gepflegt hat und mich am Laufen gehalten und motiviert hat. Sie war also definitiv eine riesige emotionale Stütze. Aber ja, ich bin mir sicher, dass sowohl sie als auch meine Eltern ziemlich erleichtert sind, mich fertig damit zu sehen.

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Du hast ziemlich gute Statistiken, oder? Kannst du mir da ein paar nennen? Also die vertikale Steighöhe, die Meilen zu Fuß oder Kilometer – Kilometer wären wohl genauer – und wie viele Gipfel bist du von dort abgehoben? Erzähl uns mal davon.

[00:31:07] **Nathan Longhurst:** Ich habe tatsächlich gerade eine Slideshow zusammengestellt, die ich gestern Abend zum ersten Mal hier in Wanaka gezeigt habe. Also, mal sehen, ob ich mich erinnere: Es waren etwa 160.000 Kilometer, rund 500.000 Höhenmeter und ich habe 80 Flüge gemacht. Ich glaube, 60, 64 davon waren von den Gipfeln von Bergen, also von 100 habe ich bei mehr als der Hälfte von ihnen von den Gipfeln gestartet. Und dann habe ich fünf Toplandings gemacht, entweder direkt auf oder ziemlich nah am Gipfel eines Berges. Und ja, gib mir...

[00:31:46] **Gavin McClurg:** die Entfernung zwischen den Gipfeln der Berge und den Bergen und dann habe ich die Entfernung noch einmal... was hast du gesagt? 160.000 Kilometer? Nein.

[00:31:50] **Nathan Longhurst:** 1600, 1600 Kilometer wollte ich sagen.

[00:31:54] **Gavin McClurg:** Warte, was ...

[00:31:55] **Nathan Longhurst:** und das war nur die menschliche Distanz, die nicht die Flugdistanz beinhaltet.

[00:31:59] **Gavin McClurg:** Stimmt, stimmt, stimmt. Okay, also um in eine andere Zone zu kommen, könntest du dein Auto nehmen oder deinen Van.

[00:32:07] **Nathan Longhurst:** Genau, ja. Also ich bin von Trailhead zu Trailhead gefahren und an jedem beliebigen Tag bin ich am Trailhead angekommen, bin den Gipfel hochgestiegen, bin vielleicht bis zur Schulter runtergeflitzt, zum nächsten Gipfel hochgestiegen, den bezwungen und dann wieder zum Auto zurückgefliegen – so war das ein ganz normaler Tag.

[00:32:18] **Gavin McClurg:** Verstehe. Okay, was war der härteste Moment? Das kann mental oder physisch sein. Gab es einen Zeitpunkt, an dem du an dir selbst gezweifelt hast?

[00:32:30] **Nathan Longhurst:** Auf jeden Fall, sehr viel. Es waren wahrscheinlich die emotional anstrengendsten drei Monate meines Lebens. Aber ein bedeutender Moment, der mir einfällt, war, als ich – wir haben ja über das Kajak gesprochen – als ich in den Fjordlands war. Ich war auf den Lake Tayano gepaddelt, um diesen Gipfel namens Mount Irene anzusteuern. Das ist einer der abgelegensten Gipfel Neuseelands, er ist über jeden Weg einfach extrem schwer zu erreichen. Also bin ich etwa 32 Kilometer den Südtail des Lake Tayano hinaufgepaddelt und habe dann quasi einen ganzen Tag lang durchs Unterholz zu einem Hochlager gekämpft und dann diese lange alpine Traverse gemacht, um dort rauszukommen, den Gipfel bestiegen und war dann eigentlich auf dem Rückweg, um diese alpine Traverse quasi umzukehren. Es war irgendwie eine lustige, fast schon alberne Nutzung des Schirms, aber im Grunde gibt es einen Abschnitt auf dieser alpinen Traverse, an dem ich für einen Moment unter die Waldgrenze absteigen musste, um ein

Stück durchs Unterholz zu kämpfen, und dann wieder hoch in die subalpine Graslandschaft. Und nur wegen der Geländeform wurde mir klar, dass ich diesen buchstäblich 30 Sekunden langen Flug machen könnte, um diese Schlucht zu überqueren und diesen Abschnitt durchs Unterholz zu umgehen. Und die Bedingungen waren gut, der Wind war ziemlich schwach, es war wie ein einfacher...

[00:33:47] Ich startete auf so einem grasbewachsenen Hang, weißt du, und dachte mir: Oh ja, kein Problem. Also startete ich, machte den Flug und landete. Es fühlte sich an, als würde ich für eine saubere Landung ankommen, aber ein Teil des Grases hier – man nennt es Tussock – sind so richtig buckelige Grasbüschel. Und da bin ich hineingekommen und bin mit meinen Füßen etwas seltsam runtergekommen und habe mir einen meiner Knöchel ziemlich schlimm verstaucht. Es war so ein richtig lautes Knallen, er ist angeschwollen, wurde riesig, und ich musste dann quasi diesen Abstieg machen, weißt du, den Rest mit diesem Rutschen auf losem Gestein und so, und dann den ganzen großen Weg durchs Gebüsch und das lange Kajakfahren raus. Am Ende habe ich zwei Tage gebraucht, um von diesem abgelegenen Ort mit diesem sehr schmerzhaften, stark geschwollenen Knöchel zurückzukommen, und das war definitiv emotional ziemlich belastend. Und in dem Moment, weißt du, in den ersten paar Tagen dort, fühlte es sich schlimm genug an, dass ich mich gefragt habe, ob das ganze Projekt in Gefahr war und ob ich einfach abreichen müsste. Wie

[00:34:40] **Gavin McClurg:** Schnell? Ich meine, Verstauchungen können Wochen dauern. Das war... war das eine ziemlich schnelle Genesung? Ja.

[00:34:47] **Nathan Longhurst:** Also habe ich ein paar Tage einfach nur auf der Couch gesessen und mich nicht bewegt, was abgesehen vom Spray und so meinem Körper ehrlich gesagt total gut getan hat. Am ersten Tag draußen habe ich buchstäblich den ganzen Tag nur geschlafen. Ich bin vielleicht alle 20 Minuten kurz aufgewacht, um eine Menge Essen und Schokolade und so Zeug zu essen und dann wieder schlafen gegangen. Also ja, da hatte ich eine gute Erholung. Und ja, ich habe mein Bestes gegeben, um weiß, all die Physiotherapie-Übungen zu machen, und war ein paar Tage später wieder dabei. Die nächste Woche bin ich dann irgendwie nur gehumpelt, so wie mit einem Holzbein, weil ich konnte, ich konnte es geradeaus halten, aber ich konnte es nicht wirklich artikulieren. Also bin ich so gehumpelt wie mit einem Holzbein. Wenn ich zum Beispiel an einem Grat hochgeklettert bin, habe ich statt mit den Zehen auf den Kanten gestanden, mit der Ferse auf den Kanten gestanden. Oh Mann, was auf der anderen Seite echt hart ist.

[00:35:31] **Gavin McClurg:** deinem Körper. Dann fängst du an zu sehen, wie sich das alles auf den anderen Fuß, das andere Sprunggelenk und die andere Hüfte auswirkt.

[00:35:37] **Nathan Longhurst:** Absolut. Ja. Meine Hüften haben wegen des Ungleichgewichts super wehgetan, aber das hat sich irgendwie von selbst ausgeglichen. Und nach, ja, vielleicht zwei Wochen später fühlte es sich wieder ziemlich normal an.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** Wie viel Prozent der Reise würdest du sagen, dass du hungrig warst? Hungrig? Nicht so, dass du verhungern würdest, aber wie oft, wie oft hast du an Essen gedacht?

[00:36:00] **Nathan Longhurst:** Oh, ziemlich ständig. Ja. Ja. Vielleicht 85 % der Zeit, außer wenn ich gerade eine ordentliche Mahlzeit hatte. Ja. Und ehrlich gesagt ist das eine der logistischen Kernprobleme bei solchen langen, kontinuierlichen körperlichen Anstrengungen – einfach genug Kalorien im Körper zu behalten. Also ja, ich habe ständig gegessen. Zum Glück gibt es hier unten diesen absolut wunderbaren Snack. Die haben diese Fleischpasteten und die verkaufen die in allen Supermärkten und Tankstellen. Die sind total lecker. Die haben diese Fleischpasteten mit Hackfleisch und Käse. Und ich habe davon schon drei oder vier am Tag gegessen.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** Genau. Hoher Kaloriengehalt. Oh ja. Das ist so wie

[00:36:35] **Nathan Longhurst:** diesen dichten Klotz aus butteriger Köstlichkeit.

[00:36:40] **Gavin McClurg:** Stimmt. Es ist lustig, dass du „buttrig und köstlich“ sagst. Ich habe so viel Zeit in Neuseeland verbracht, dass mir Meat Pies irgendwann richtig auf den Magen gingen.

[00:36:47] **Nathan Longhurst:** Ich bin noch nicht so weit. Ich bin noch nicht so weit. Eigentlich habe ich sogar schon ein bisschen Angst davor, zurück in die Staaten zu kommen. Weil ich weiß, dass ich dann meine Meat Pies nicht mehr habe.

[00:36:56] **Gavin McClurg:** Ja. Du brauchst einfach noch ein paar Jahre. Ich habe dort viel Zeit verbracht, aber das ist okay. Wie sieht es denn auf der anderen Seite aus? Was wird, weißt du, in 10 Jahren der Höhepunkt dieser Reise sein? Welcher Moment wird dir am meisten bleiben? Ich meine, ich habe das Gefühl, wir machen solche Dinge, weil wir nach bestimmten Momenten suchen, oder? Und es muss einen oder mehrere geben. Ich meine, schieß los, aber welcher wird deiner Meinung nach am längsten in Erinnerung bleiben?

[00:37:28] **Nathan Longhurst:** Ja. Bei einem Projekt dieser Größenordnung gab es viele, aber ja, das eine, das wirklich heraussticht – wahrscheinlich mein persönlicher Favorit unter den einzelnen Tagen des gesamten Projekts – war in diesem Berg in den Darren Mountains namens Mount Totoko.

[00:37:45] Es ist nicht super hoch. Es ist etwa 2.500 Meter, 2.700 Meter. Aber es liegt direkt am Ozean. Es ist in einem wirklich, wirklich schönen Teil des Landes mit all diesen super tiefen, steilwandigen Tälern und dichtem Regenwald. Und das ist einfach so ein unglaubliches, komplexes Gebirge aus wirklich steilen Graten. Und es ist komplett mit Gletschern und diesen unglaublichen Eisfällen auf allen Seiten bedeckt. Also ja, ich bin da hochgegangen und habe das bestiegen, hatte einen fantastischen Alpinaufstieg. Die Darren Mountains sind irgendwie die Ausnahme in Neuseeland, weil sie wirklich, wirklich gutes Gestein haben. Generell haben die anderen Berge ziemlich schreckliches Gestein, aber die Darren Mountains haben tolles Gestein. Also habe ich die Southeast Ridge Route gemacht, was ein klassischer Alpin- oder Kletterweg ist.

[00:38:30] Ich hatte einen super schönen Aufstieg, perfektes Wetter, weißt du, sonnig, kein Wind, hatte diesen wunderbaren, wunderbaren Aufstieg, bin auf den Gipfel gekommen und dann hatte ich wahrscheinlich den coolsten Flug meines Lebens, weißt du, einen kleinen Geländeflug hinunter über den Age Glacier, da bin ich buchstäblich durch Gletscherspalten und über diese wahnsinnigen, wissen Sie, 60 Meter hohen Serzke gesegelt, einfach diese Eiskliffs hinuntergestürzt und dem Gelände gefolgt. Und ja, nach diesem unglaublichen Aufstieg und dann dem coolsten Flug meines Lebens unten zu landen, das war einfach pure, einfach pures Glück, und ja, es geht nicht besser zu

[00:39:09] **Gavin McClurg:** Siehst du. Ja. Wow. Cool. Angesichts der Tatsache, dass dein Teil als Flieger in deiner Karriere noch nicht sehr lange zurückliegt. Wie oft hast du, weißt du, an einem Gipfel wie diesem wirklich hinterfragt, ob ich das kann? Ich meine, wenn ich mich erinnere, vielleicht, ich nehme an, die Südinsel ist nicht überall völlig unberührt, aber viele der Orte, von denen du sprichst, wie Doubtful Sound und so etwas in der Art, weißt du, die Gleitzahl und diese Art von Dingen, war das etwas, das du im Voraus angeschaut hast, als du deine ganze Vorbereitung gemacht hast? Du hast dich eigentlich ziemlich sicher gefühlt. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Oder gab es viel so: Mann, ich glaube, ich schaffe das, aber ich bin mir nicht sicher.

[00:39:49] **Nathan Longhurst:** Ja, nein, ich war ziemlich besessen von meiner Planung, also, weißt du, ich habe mich durch die Satellitenbilder gescrollt, ganz weit hineingezoomt, potenzielle Landeoptionen ausgewählt, dann Linien zu jeder davon gezogen, um die Gleitzahl zu prüfen, dann die Windrichtung für den Tag gecheckt und über den Talwind nachgedacht und wie das alles funktionieren würde. Ich habe wahrscheinlich tatsächlich deutlich mehr Zeit mit der Planung hypothetischer Flüge verbracht, als mit der Planung meiner Kletterrouten. Und also, ja, ich habe diese Cal Topo-Karte. Ich habe meine ganze Planung darauf gemacht, sie ist einfach voll mit all diesen kleinen Linien, die ich gezeichnet habe, dann die Gleitzahl geprüft, dann eine weitere gezogen und all diese Dinge gemacht. Meistens war das Gleiten wegen der Steilheit des vertikalen Reliefs ab diesen Gipfeln kein großes Problem. Ich hätte es bis in ein Flusstal schaffen können, das unten grasbewachsen ist, und dann so weit wie möglich aus diesem herausfliegen können.

[00:40:38] Aber es gab definitiv eine ganze Reihe von Gipfeln, bei denen es wirklich entscheidend war. Es war so, als ob ich mir dachte: Wenn ich Gegenwind bekomme, lande ich in den Bäumen. Und das wäre echt mies. Also musste ich diese Flüge so planen, dass sie unter guten Bedingungen stattfanden, wenn ich wusste, dass kein Talwind aufkommen würde. Und dann gab es ja noch technische Landungen in engen Flussbetten, auf der einen kleinen Sandbank, die von beiden Seiten kilometerweit bewaldet ist. Das ist der einzige Punkt, der offen genug ist, um sich zwischen die Bäume zu zwängen und zu landen. Also ja, da steckt definitiv viel obsessive Planung darin, wo genau ich fliegen wollte. Aber im Moment, als ich oben in den Bergen war, konnte ich größtenteils dieser Planung vertrauen, den Zahlen vertrauen, die Bedingungen bewerten und es einfach sehen. Ja.

[00:41:23] Wie das Ganze funktionieren würde. Und dann, ja.

[00:41:26] **Gavin McClurg:** Wie viel Planung steckt da drin?

[00:41:28] **Nathan Longhurst:** Oh, Monate. Ja. Hunderte von Stunden.

[00:41:31] **Gavin McClurg:** Hunderte von Stunden zu Hause. Du warst zurück in Washington und hast einfach alles durchgearbeitet.

[00:41:35] **Nathan Longhurst:** Ja, absolut. Und die Planung hat auch nicht aufgehört, als das Projekt begann und ich umgezogen bin. Während ich die Berge und die Bedingungen besser kennengelernt habe, habe ich definitiv ständig aktualisiert, was ich für möglich hielt, was ich merkte, dass nicht funktionieren würde, und was tatsächlich sehr gut funktionieren würde. Es war also definitiv ein kontinuierlicher Prozess, meine Pläne zu überarbeiten und so weiter.

[00:41:57] **Gavin McClurg:** Du hattest die schwere Verstauchung, gab es sonst noch Verletzungen oder Beinahe-Unfälle?

[00:42:04] **Nathan Longhurst:** Ja, ich hatte ein paar, wobei ich wahrscheinlich nicht zu sehr ins Detail gehen werde, was den bedeutendsten betrifft. Ich habe darüber in einem anderen Podcast gesprochen, aber im Grunde gab es einen Vorfall, bei dem ich einige Leinen auf den Feldern repariert hatte und dann ein paar Flüge mit dem Schirm gemacht habe, die nur einfache Gleitflüge waren, und dann musste ich noch einen Flug machen und schnell absteigen, und während ich einige Spiralen und Wing-overs zum Absteigen gemacht habe, ist eine dieser Reparaturen versagt und ich bin quasi mit sehr wenig Kontrolle über den Schirm abgestürzt. Aber es war Glück, dass ich über einer schönen Grasböschung war.

[00:42:47] **Gavin McClurg:** aber es war Glück, dass ich über einer schönen Grasböschung war

[00:42:47] **Nathan Longhurst:** und ich hatte wirklich Glück, dass ich da unbeschadet davongekommen bin. Aber ja, ansonsten, ja, mehrmals musstest du

[00:42:55] **Gavin McClurg:** musstest du wegen des Wetters schnell absteigen.

[00:42:58] **Nathan Longhurst:** Nein, es lag eigentlich daran, dass ich aus dem Ende dieses Tals komm und da ist ein, ähm, äh, ein Flugplatz, wo Hubschrauber ankommen und abfliegen, und, wissen Sie, es ist, es ist offener Luftraum und ich hatte, wissen Sie, eine Mentor-Übertragung an, aber ich habe mein Funkgerät. Ich war also mit ihnen in Kontakt, aber, ähm, ja, ich wollte einfach nicht, wissen Sie, in ihre Angelegenheiten hineinveten. Und also war ich, ich war im Grunde über dem Auto und dachte mir nur, okay, ich werde jetzt schnell runter. Ähm, also ja, definitiv eine, eine, eine weniger als ideale Situation. Definitiv einige, einige fragwürdige Entscheidungen, die teilweise davon beeinflusst wurden, dass sie so tief im Projekt steckten. Ähm, aber ja, definitiv eine Lernerfahrung. Also hatten Sie

[00:43:38] **Gavin McClurg:** ein paar harte Worte mit sich selbst zu führen. Das klingt so.

[00:43:41] **Nathan Longhurst:** Absolut. Ja. Ja. Und das war ein weiterer definitiver Tiefpunkt, an dem ich mir nicht sicher war, ob ich weitermachen wollte oder nicht. Das war etwa auf der Hälfte. Ich glaube, ich hatte zu diesem Zeitpunkt etwa 50 Peaks geschafft. Und

[00:43:52] **Gavin McClurg:** warum war das so? Nur weil dir plötzlich das Ausmaß des Risikos bewusst wurde, oder war es eher Selbstzweifel – so nach dem Motto: Vielleicht bin ich mir das hier doch zu hoch zu nehmen?

[00:44:03] **Nathan Longhurst:** Eine Kombination aus beidem. Es hat mir einfach bewusst gemacht, wie sehr meine Entscheidungsfindung durch das tiefe Eintauchen in dieses Projekt beeinflusst werden konnte, weil es die Art von Sache war, bei der ich diesen Schirm in dieser Situation niemals geflogen hätte. Ansonsten, wenn ich zum Beispiel nur zum Spaß in Utah oder Kalifornien oder wo auch immer geflogen wäre. Es war speziell deshalb, weil ich so investiert und so einseitig darauf fokussiert war, das Ding fertigzustellen, der einzige Grund, warum ich es überhaupt geflogen bin. Und ja, es hat mich sehr bewusst gemacht, dass die Beteiligung an diesem Projekt mein Risikomanagement und meine Entscheidungsfindung offensichtlich beeinträchtigt hatte. Also musste ich mehrere Schritte zurückgehen und wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wirklich, wissen Sie, im Grunde meinen Ansatz ändern, wie ich über den Rest des Projekts nachdenken wollte.

[00:44:53] Und ich habe danach eine ziemliche mentale Umstellung vorgenommen. Ich war ab da wirklich bewusst darauf bedacht, mich nicht auf den Zeitplan oder den Abschluss des gesamten Projekts zu konzentrieren, sondern jeden Tag eher als einen einzelnen Ausflug zu sehen, der seine eigenen Entscheidungen hat. Ich habe es einfach so angegangen – also das klassische „einen Tag nach dem anderen“ – und versucht, für jeden einzelnen Tag unbeeinflusste Entscheidungen zu treffen.

[00:45:22] **Gavin McClurg:** Du hast gesagt, es gab ein paar Vorfälle. Was war noch einer?

[00:45:26] **Nathan Longhurst:** Mir fallen noch andere ein, wie zum Beispiel das Landen bei starkem Nachmittagswind im Tal. Nichts, was schiefgegangen ist, aber ja, bei diesen relativ leistungsschwachen Schirmen, besonders beim Single Skin, ist es ein ziemlich langsamer Schirm. Und dann landest du bei viel Wind rückwärts und ziehst den Schirm dann nach unten. Er würde mich dann durch das Gras schleifen. Ja, ja. Nichts, was vielleicht super gefährlich war, weil ich oft in großen Grashängen gelandet bin, aber definitiv schon ein bisschen beängstigend.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Hä? Was ist mit... ich meine, es klingt so, als hätte die ganze Vorbereitung dafür gesorgt, dass es nicht allzu viele Überraschungen gab, aber ich kann mir vorstellen, dass ihr in Bereiche gekommen seid, in denen ihr dachtet: „Oh, das habe ich nicht erwartet.“ Was war da so etwas, wo ihr wirklich kreativ werden musstet, um es zu schaffen?

[00:46:19] **Nathan Longhurst:** Es gibt da ein paar Gipfel, also technische Kletterrouten, die mir einfallen. Zum Beispiel heißt einer Mount Barnacote. Er ist eher unbekannt und meistens für das Eisklettern an der Südseite im Winter bekannt. Als ich dort oben war, waren die Eisrouten schon nicht mehr in Schuss. Die untere Hälfte all dieser Routen war geschmolzen. Also musste ich mir einen anderen Weg zum Besteigen überlegen und bin im Grunde einen Grat fast bis zum Gipfel hochgeklettert. Dann musste ich mir einen anderen Weg überlegen, wurde aber direkt an der Spitze von dieser steilen, steilen Klippe gestoppt. Also musste ich den ganzen Grat wieder abseilen, um herum auf eine völlig andere Seite des Berges zu gelangen und dann eine ganz andere Wand hochzuklettern. Und beide dieser Routen waren totale Albtraum-Gesteinswüsten. Ich habe also quasi zwei der schlimmsten Kletterpassagen des gesamten Projekts am selben Berg bewältigt, sowohl aufwärts als auch abwärts.

[00:47:12] Also hoch, runter, drumherum, hoch, runter – am Ende hat es einfach einen ganzen Tag gedauert. Es ist nicht mal ein so großer Gipfel. Er liegt oben in den Hochgletschern und ragt vielleicht 600 Meter über die Gletscher hinaus. Aber ich habe einen ganzen Tag damit verbracht. Es war also ein ziemliches Projekt, aber ja, am Ende habe ich einen Weg gefunden, der funktioniert hat. Und dann fällt mir noch einer ein, auch eher unbekannt, er heißt Mount Alba. Und bei dem gab es, wissen Sie, ziemlich begrenzte Routeninformationen, und so wie ich eine der einsatzigen Routenbeschreibungen interpretiert habe, dachte ich, ich könnte über einen bestimmten Grat in einem ziemlich moderaten Schwierigkeitsgrad hoch. Ich kam dort oben an, erreichte die Basis des Grats und sah ihn mir an und dachte: Oh, da gibt es keine Chance, das ist sehr ausdauerndes Klettern im fünften Schwierigkeitsgrad auf wirklich schlechtem Fels. Also habe ich mir einen anderen Grat gesucht, den ich dann am Ende geklettert bin.

[00:48:00] Es gab da diese eine Schlüsselstelle an einer richtig markanten, fast schon abgefahrenen Felsformation, so etwa 9 Meter hoch, an der es kaum Griffe gab. Ich musste da wahrscheinlich einen 5,9-er Lie-Back-Zug machen, um raufzukommen. Später habe ich dann erfahren, dass das eigentlich eine Erstbegehung war und dass mehrere Gruppen versucht hatten, diesen Grat zu besteigen, bis sie an dieser Arête feststeckten und umkehrten. Das war also definitiv eine Sache, die ich improvisiert lösen musste. Und es ist irgendwie lustig. Ein lokaler Autor für Kletterführer war tatsächlich gestern Abend bei meinem Vortrag und meinte: Oh ja, schick mir mal die Fotos und die Routenbeschreibung für deinen Erstaufstieg.

[00:48:38] Ja.

[00:48:39] **Gavin McClurg:** Sehr cool. Ja. Wenn du darüber nachdenkst, was du gerade gemacht hast, gibt es einen Aspekt, der dir als der schwierigste Teil besonders auffällt? War es der Hunger? Das technische Klettern? Das Fliegen? Warst du allein? Warst du müde? Hattest du Angst? Ich weiß nicht. Was war das Schwierigste an dem, was du gerade gemacht hast?

[00:49:05] **Nathan Longhurst:** Definitiv einfach die mentale Belastung durch die ständigen Entscheidungen und ja, die ständige Risikobewertung. Und ja, ich habe festgestellt, weil ich jetzt einen ziemlich tiefen Hintergrund in Sachen körperlicher Ausdauer habe, dass die mentale Belastung und die mentale Kapazität viel mehr ein limitierender Faktor waren als die körperliche. Und ja, das war definitiv der härteste Teil – einfach draußen zu sein und diese herausfordernden Entscheidungen, die Einschätzungen der Bedingungen und all diese Dinge zu treffen. Und ja, die Tatsache, dass ich das Fliegen mit einbezogen habe, war definitiv ein großer Teil davon. Die Berge waren ohnehin schon herausfordernd und das technische Klettern war auch schwierig. Aber ich denke, der größte Teil dieser mentalen Last war einfach das ständige Abwägen der Flugbedingungen, was die Luft so machte, wie sich die Entwicklung des Tages darstellte und darüber nachzudenken, wie sich das auf meinen Start, meinen Flug, meine Landung und all diese verschiedenen Dinge auswirken würde.

[00:49:59] **Gavin McClurg:** Was war der beängstigendste Moment?

[00:50:07] **Nathan Longhurst:** Wahrscheinlich ziemlich früh im Projekt. Ich hatte einen Moment, in dem ich im Grunde in einer Ecke stemmte und mir einen Block quasi auf den Körper zog. Der wog vielleicht so 45 Kilo. Ich dachte mir: Oh mein Gott, ich hab so Angst. Ich hab so Angst. Ich hab so Angst. Ich hab so Angst. Ich hatte solche Angst. Ich hab so Angst. Ich hab nicht mal daran gezogen. Ich dachte mir: Ich hab so Angst. Ich hab so Angst. Ich hab nicht mal daran gezogen. Es war wie ein kleiner, mit Bolzen gesicherter Felsblock und ich hab ihn berührt. Ich hab nicht mal daran gezogen. Ich hab ihn nur berührt, um zu testen, ob ich ziehen kann. Und dieser kleine Test hat ausgereicht, um ihn aus der Verankerung zu schieben, und ich musste ihn quasi über mir halten, mich in der Stemmposition neu ausrichten, ihn dann zur Seite drücken, ihn vorbeigleiten lassen und dann wieder in diese Stemmposition in dieser Ecke zurückfallen. Und also, ja, definitiv. Um,

[00:50:45] **Gavin McClurg:** na, das ist mir zu sehr nach Alex Honnold. Ja.

[00:50:48] **Nathan Longhurst:** Ich hatte da kurz einen Moment, als ich gerade...

[00:50:49] **Gavin McClurg:** Alles klar. Ja.

[00:50:50] **Nathan Longhurst:** Ich hatte da einen Moment, als ich einfach, weißt du, in dieser Rinne feststeckte und diesen Fels in der Klippe über mir hielt, und dachte mir: Was habe ich mir da bloß getan? Ich werde sicher sterben. Wie komme ich da raus? Denn es war eine ziemlich exponierte Stelle. Also ja, das waren einfach nur ein paar Sekunden reiner Angst und der Erkenntnis meiner eigenen Sterblichkeit, das war definitiv, definitiv das Intensivste.

[00:51:14] **Gavin McClurg:** Ich wollte dich nach dem Solo-Teil fragen. Ich denke immer wieder an die Alaska-Tour mit Dave zurück, und das habe ich in der Show schon oft gesagt, also möchte ich da nicht zu tief ins Detail gehen, aber da gab es diese Phase eins und Phase zwei. In Phase eins hatten wir das Filmteam und Dave, und nach Denali musste er gehen, das Filmteam ging, Red Bull hat uns abgeschnitten – den ganzen letzten Teil, der in Bezug auf die Distanz ein erheblicher Brocken war, mehr als ein Drittel, aber das Wetter war besser und es hat nicht lange gedauert. Dieser Teil war wegen der Entscheidungsfindung, wie du schon sagtest, viel, viel, viel einfacher.

[00:51:51] Es gab viel weniger Stress bei den Entscheidungen, weil ich allein verantwortlich war. Wenn ich es vermasselt hätte, wen hat das interessiert? Es war ich, ich musste damit leben. Aber nicht, oh Mann, tut mir leid, Dave – nicht, dass er dich jemals unter diesen Druck gesetzt hätte, wenn ihr als Team gearbeitet hättet, aber es war einfach interessant. Es war für mich wie ein Experiment, diese zwei Seiten zu haben. Ich frage mich, ob du darüber überhaupt schon mal nachgedacht hast. Wenn ich deine Geschichten höre und weiß, was du gerade accomplished hast, habe ich das Gefühl, das wäre mit jemand anderem unmöglich. Ich glaube, du hättest an einigen Stellen einfach eine Entscheidungsblockade bekommen. Ja, da stimme ich dir zu, ich meine, es war...

[00:52:31] **Nathan Longhurst:** Es war so eine, ja, so eine intensive Sache und so eine, also objektiv betrachtet, gefährliche Angelegenheit. Ich kann mir nicht vorstellen, bei einem dieser technischen Starts dabei zu sein, wo es zum Beispiel einen obligatorischen Wurf gibt und man einen Schritt absetzt, während es ziemlich windig ist. Ich kann mir nicht vorstellen, in dieser Situation mit einer anderen Person zu sein und zu wissen, dass man zu ihr rüberschaut und sagt: Ja, ja, mach schon, du zuerst, oder umgekehrt. Ja, ich glaube, ich hätte nicht mal, ich schätze, die Chancen für

[00:53:02] **Gavin McClurg:** Etwas könnte auch exponentiell schlimmer schiefgehen, es ist einfach noch ein Faktor mehr. Ja, genau, ja, ja, ja, interessant. Ja.

[00:53:11] **Nathan Longhurst:** also kann ich mir nicht wirklich vorstellen, wie das als etwas anderes als ein Soloprojekt funktioniert hätte, als irgendwas anderes.

[00:53:21] **Gavin McClurg:** war es irgendwie enttäuschend oder gab es Momente der Flaute? Ich meine, stell dir das vor, aber gab es jemals einen Moment – lass mich das klarer formulieren – was ich an solchen Projekten liebe, ist, dass man voll drin ist, es gibt nichts anderes. Man muss sich um nichts anderes kümmern, man muss nicht woanders sein. Es gab kein Social Media, zu meiner Zeit hatten wir das nicht. Jetzt ist das eine große Sache, aber du weißt, dieses FOMO-Ding, mit dem viele Leute kämpfen, mit dem wir alle irgendwann kämpfen, das ist real, oder? Gab es in diesem Projekt einen Moment, wo – ich kann mir vorstellen, dass es irgendwie schwierig ist, da draußen zu sein und dann in die echte Welt zurückzukehren und dann wieder rauszugehen, du weißt, man musste Nachschub holen, du hast deine Freundin gesehen, du musstest fahren, du musstest für eine Weile in der Realität sein, ich weiß nicht.

[00:54:14] Ich stelle vielleicht keine ganz klare Frage, aber erzähl mir einfach mehr über diesen Aspekt.

[00:54:17] **Nathan Longhurst:** Ja, ich meine, wenn man davon spricht, wieder ins Hinterland zurückzukehren – es war ziemlich beständig, dass der härteste Teil meines Tages das Verlassen des Autos war. Also, weißt du, der Moment des Aufbruchs, von der Wärme und Sicherheit im Bett zum Aufsetzen des Rucksacks und dem Schritt hinaus in die Wildnis, wohlwissend, wie intensiv, gefährlich und beängstigend der Tag sein könnte. Also ja, das war durchweg der schwerste Teil des Tages. Aber ja, ansonsten liebe ich es, voll in so ein großes Projekt einzutauchen. Es gab Momente, in denen ich eingeschüchtert war und nicht wusste, ob ich es schaffen würde, aber ich würde sagen, die überwältigende Mehrheit der Zeit war ich froh, es zu tun, froh, diese Vision und diesen Traum Wirklichkeit werden zu lassen. Und ja, ich meine, es ist leicht, über all die beängstigenden und herausfordernden Momente zu sprechen, aber die Realität ist, dass ich in so einem riesigen Teil der Zeit einfach an meinem Lieblingsort auf der Erde war und dachte: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde jetzt sterben, vor den schönsten Bergen, die ich je gesehen habe, und ich habe es einfach absolut genossen.

[00:55:29] **Gavin McClurg:** Das sagt schon etwas darüber aus, dass du in den Cascades aufgewachsen bist und meinst, das seien die schönsten Berge, die du je gesehen hast. Ich meine, die Cascades sind absolut besonders, sie sind fantastisch.

[00:55:38] **Nathan Longhurst:** Ja, und ich glaube, das ist auch einer der Gründe, warum ich die Berge hier in Neuseeland so sehr liebe. Sie haben eine sehr ähnliche Ausstrahlung mit diesem steilen vertikalen Relief, den hängenden Gletschern, den herabstürzenden Wasserfällen in diese tiefen, grünen Täler. Ja.

[00:55:52] **Gavin McClurg:** Hast du ein Packraft benutzt? Hast du ein Packraft für irgendwelche Ausfahrten benutzt?

[00:55:55] **Nathan Longhurst:** Ich wusste das nicht, aber es gab definitiv viele Male, in denen ich mir gewünscht hätte, ich hätte eins gehabt. Ich habe eigentlich keine Erfahrung mit Wildwasser, und das fühlte sich nach ziemlich viel an, das zusätzlich zu allem anderen, was mit dem Projekt los war, zu bewältigen. Aber ja, es gab viele lange Fußmärsche aus diesen Flusstälern heraus, wo es einfach nur ein netter, moderater, weißt du, ein gemütlicher Fluss war, bei dem ich weiß, dass ich hätte fließen können. Da dachte ich mir so: Oh, ich wünschte echt, ich könnte einfach reinspringen und das ganze Stück bis zum Auto runtercruisen. Das war so eine...

[00:56:24] **Gavin McClurg:** eine ziemlich coole Art, da rauszukommen, manchmal ist es

[00:56:26] **Nathan Longhurst:** Das stimmt schon. Vielleicht, wenn ich öfter XC hier fliege, nehme ich ein Packraft ins XC-Equipment auf und versuche dann, am Kopf eines Tals zu landen und mit dem Boot zurückzufahren. Da gibt es...

[00:56:37] **Gavin McClurg:** ein guter Kumpel von mir, dieser Typ Ty, ist oben in Alaska und macht echt krasse große XC-Touren und nutzt das Packraft für den Rückweg. Das ist so eine schöne Art, das zu machen. Ja, das ist sehr cool. Was kommt als Nächstes? Wo geht die Reise von hier aus weiter?

[00:56:58] **Nathan Longhurst:** Das ist genau die Frage, oder? Ich bin definitiv noch immer fasziniert von diesem Climb-and-Fly-Ding, aber ehrlich gesagt freue ich mich riesig darauf, tiefer in die Welt von XC und Big Mountain Flying einzutauchen. Ich habe zwar schon ein bisschen was ausprobiert, aber ich betrachte mich da immer noch sehr als Anfänger. Ich habe noch nie an Wettbewerben oder so etwas teilgenommen, deshalb bin ich wirklich gespannt darauf, mehr in die Welt von XC und Big Mountain einzutauchen. Ich hoffe, diesen Weg ein bisschen zu gehen und mehr über das Fliegen großer Routen zu lernen, herauszufinden, wie man große Dreiecke fliegt und so weiter. Aber ja, im Hinblick auf das Climb-and-Fly möchte ich weitermachen. Ich habe Ideen für mehrere technische Routen, die man verknüpfen könnte. Ich würde gerne in einige der größeren Gebirge gehen, nach Südamerika, in den Himalaya und schauen, was alles möglich ist, bevor...

[00:57:48] **Gavin McClurg:** als du mit dem Projekt angefangen hast, was war der

[00:57:54] die wahrgenommene Schlüsselpassage im Vergleich zu vielleicht dem, was die eigentliche Schlüsselpassage war, ja, die

[00:58:02] **Nathan Longhurst:** Der wahrgenommene kritische Punkt war definitiv dieser zweiwöchige Mount Cook-Bereich, in dem ich viele der technisch anspruchsvollsten Routen gemacht habe, einige der steilsten Eiskletter- und Mixed-Routen, und das lief eigentlich alles ziemlich glatt. Es war natürlich herausfordernd und technisch anspruchsvoll, wie erwartet, aber ich hatte ziemlich gutes Wetter, ein paar wirklich gute Wetterfenster dafür. Ich hatte auch viele gute Wetterfenster, um ein paar Stürme abzuwarten, aber das lief eigentlich alles ziemlich reibungslos. Und dann gab es ja noch ein paar der kürzeren Verbindungen, wie die Hopkins River Verbindung, die am Ende etwa fünf Tage dauerte und ziemlich herausfordernd war, mit technischeren Bedingungen als erwartet, fliegenden Tricky-Starts – ich habe bei dieser Verbindung eine Sonnenbrille verloren und mir am Ende ziemlich schlimm die Augen verbrannt, und das musste ich dann die letzten paar Tage mitmachen, was ziemlich schmerzhaft war. Und das ist dies...

[00:58:56] **Gavin McClurg:** Diese Panzertape-Maske – das ist das Panzertape, das überall viral geht, das war echt wild.

[00:59:00] **Nathan Longhurst:** ja, ja, das ist

[00:59:02] **Gavin McClurg:** eine coole Idee, es

[00:59:03] **Nathan Longhurst:** funktioniert hat. Ich meine, es war der einzige Weg, wie ich den letzten Berg hochkam. Ich war quasi in ein tiefes Tal hineingekommen und musste im Grunde diesen Berg hochklettern und dann auf der anderen Seite wegfliegen, um rauszukommen. Und ja, ich hatte einen Gletscherabschnitt, den ich hoch musste. Es war der letzte Tag, meine Augen waren völlig fertig und der einzige Weg, wie ich diesen Gletscher hochkommen würde, war, wenn ich irgendeine Lösung finde. Und siehe da, ich hab mir das ausgedacht und konnte diesen Gletscher hochkommen, ich hab mich maskiert und mich mich durchgequält. Oh.

[00:59:27] **Gavin McClurg:** Das werden wir in den Shownotes haben. Es ist hysterisch, ich meine, das ist überall rumgegangen. Ich bin mir sicher, jeder hat es gesehen, aber es ist ziemlich lustig, Nathan. Da sind bestimmt viele Leute, von denen ich sicher bin, dass sie zuhören und – ich würde denken, wenn man deinen Hintergrund bedenkt – die Flugkünste haben, um deine Geschichte zu hören und sich zu denken: Ich mag diese Idee, ich würde gerne das hier machen oder vielleicht das da. Was für einen Kletterhintergrund oder welche Expertise hast du? Wie anspruchsvoll bist du als Kletterer? Ich meine, wie viel davon war ziemlich heftiges Klettern, wo man viel technische Erfahrung braucht, um Sachen abzusichern und nichts zurückzulassen, weißt du? Erzähl mal darüber.

[01:00:14] über diesen Aspekt davon

[01:00:15] **Nathan Longhurst:** Ja, ich meine, es ist definitiv ziemlich anspruchsvolles, komplexes alpines Gelände. Viel meiner alpinen Erfahrung stammt aus der Eastern Sierra. Ich habe dort viel Zeit mit Laufen verbracht, und ja, die Routen in der Sierra sind technisch herausfordernd. Ich habe viele dieser langen Grate gemacht, wie die Evolution Traverse, die Palisades Traverse und so etwas Ähnliches. Die haben vielleicht härteres reines Felsklettern, aber die Berge in Neuseeland – die Felsqualität und das Management von gemischten Schnee- und Eisbedingungen, vielleicht sogar sich verschlechternde Eisbedingungen an einem warmen Tag – werden zu einem viel größeren Faktor. Sie sind irgendwie so eine seltsame Zwischenform im Sommer; sie sind nicht hoch genug für reine alpine Eisklettereien, wie

man sie in Alaska oder hoch in den europäischen Alpen findet, aber sie sind auch nicht niedrig genug, um nur reines Trockenklettern zu sein. Also ja, man muss definitiv damit umgehen, dass man unten vielleicht etwas Trockenklettern macht, aber dann kommen immer wieder Schneequellen und Eis dazu. Es ist so, als würde man versuchen, auf dem Fels zu bleiben, aber dann muss man wechseln, dem Fels ausweichen und versuchen, auf dem Eis zu bleiben.

[01:01:26] Ja, also Erfahrung in diesem gemischten Gelände zu haben, sich darin effizient zu bewegen und die objektiven Gefahren und so weiter zu bewältigen, ist für die Berge hier jetzt absolut entscheidend.

[01:01:38] **Gavin McClurg:** Meine Zeit in Neuseeland war wirklich nass, und ich habe auf der Nordinsel viel mehr Zeit verbracht, weil ich dort gesegelt bin – ich habe viel gesegelt und war wegen des America's Cup und so da. Aber es war unglaublich nass, sogar im Sommer. War das für dich weniger ein Faktor?

[01:01:55] **Nathan Longhurst:** definitiv mehr als ich erwartet hatte. Und du hast recht, die Nordinsel ist generell nasser als die Südinsel. Die Südinsel ist aber auch irgendwie...

[01:02:03] **Gavin McClurg:** der Regenschatten und die meisten Orte, an denen du kletterst, stelle ich mir vor,

[01:02:06] **Nathan Longhurst:** Genau, ja. Die Südinsel hat einen sehr dramatischen Regenschatteneffekt, wo an der Westküste um die 300 Tage im Jahr regnet, während die Ostseite der Berge eher arid ist, fast schon eine Wüste. Und deshalb habe ich einen Teil meiner Annäherungen von der Ostseite durch diese trockeneren Täler gemacht. Dadurch konnte ich etwas bessere Bedingungen erwischen. Ich meine, ich hatte natürlich eine Handvoll Touren, bei denen es richtig geschüttet hat – richtig nass und unangenehm. Wie man sich denken kann, bin ich an diesen Tagen nicht geflogen. Aber ja, größtenteils konnte ich mir die Tage für die komplexeren technischen Gipfel aussuchen und hatte bei den meisten davon gutes Wetter.

[01:02:52] **Gavin McClurg:** Wenn du die Uhr zurückdrehen könntest, sagen wir vor 120 Tagen, als du gerade erst angefangen hast – gäbe es irgendetwas, das du anders gemacht hättest? Ich suche nach den großen Dingen, ich meine, natürlich gibt es die kleinen Details, aber gab es etwas, das du komplett übersehen hast?

[01:03:09] **Nathan Longhurst:** Oder also, da gibt es definitiv viele, viele kleine Dinge, die ich anders gemacht hätte – so subtile Unterschiede bei der Routenfindung und so weiter. Klar, man kann bei etwas so Komplexem nicht perfekt sein, aber ich würde sagen, eine signifikante Sache ist: Es gibt da einen Berg, einen der 3.000-Meter-Gipfel, der heißt Mount Ely de Beaumont. Er hat den Hauptgipfel, den höchsten Punkt, der über 3.000 Meter liegt – ein wirklich ästhetisch schöner Gipfel. Er hat aber auch so eine Gratkante, die sich vom Hauptgipfel aus nach Westen zu einem niedrigeren Hochpunkt erstreckt, quasi nur ein kleiner Buckel, und diese Gratkante ist etwas technisch und eine klassische Traverse. Aber als ich meine Planung gemacht habe, stand in der Version der Liste, auf die ich mich bezogen habe, einfach nur Mount Ely de Beaumont, und also bin ich hingegangen, bin ihn bestiegen, bin runtergeflossen und alles war super. Aber dann, einige Wochen später, war ich mit Don French am Telefon und er meinte so: „Oh, übrigens, du hast den falschen Berg bestiegen. Der auf der Liste ist eigentlich der westliche nach dieser technischen Traverse bis zu...“ Und also, die Kombination daraus und auch, weil ich so eine Toplanding gemacht habe, betrachte ich das nicht wirklich als offiziellen Abschluss der Liste im traditionellen Sinne. Don war sehr... ich hatte ein gutes Gespräch mit ihm darüber und er war sehr großzügig, so wie: „Oh ja, das war deine Erfahrung, du hast die Liste als Rahmen genommen und dein eigenes Ding daraus gemacht.“ Aber das ist definitiv ein bisschen ein Bedauern und ein kleiner Dorn in meinem Fleisch, so nach dem Motto: „Wenn du mir folgen würdest, hätte ich gewusst, dass ich noch genug Tageslicht hatte, du weißt schon, ich hatte die richtige Ausrüstung dabei, ich hätte die Traverse machen können.“

[01:04:49] **Gavin McClurg:** Das ist nur, aber

[01:04:51] **Nathan Longhurst:** Ich meine, das gibt mir einen guten Grund, da wieder hochzugehen. Es ist eine der schönsten Gegenden hier in den Bergen, also werde ich bei einer anderen Tour auf jeden Fall den Westgipfel besuchen. Das ist...

[01:05:01] **Gavin McClurg:** Echt cool, dass er das war. Also, er hat dein Live-Tracking die ganze Zeit mitverfolgt. Stell dir das mal vor, er war fasziniert.

[01:05:06] **Nathan Longhurst:** Er hat es getan, und ja, ich habe ihn erst persönlich getroffen, als ich bei etwa 90 Gipfeln war, also war es schon sehr spät im Projekt. Er lebt auf der Nordinsel, und ich bin zu ihm gegangen und habe ihn besucht, während ich meine kleine Runde über die fünf Gipfel dort oben gemacht habe. Und ich wusste zwar, dass er mitgefolgt hatte, aber ich hatte keine Ahnung, wie sehr er dabei war, und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde da wieder hochgehen. Ich habe herausgefunden, dass es da diese eine Nacht gab, die letztendlich mein längster Tag war, ein 23-stündiger kontinuierlicher Durchgang, und ich habe erfahren, dass er mir erzählt hat, er hätte diese Nacht mitverfolgt. Und weißt du, ich bin bis 3 Uhr morgens weitergegangen und er sagte, er könne nicht einschlafen, er habe nur ständig den Tracker gecheckt und mir zugesehen. Er kannte diesen letzten Abschnitt, als ich spät in die Nacht hineingegangen bin, das war kein interessantes Gelände, es war nicht technisch, es war einfach unglaublich.

[01:05:54] **Gavin McClurg:** langweilig, einfach nur einen kleinen Punkt auf der Karte beobachten, wie er läuft.

[01:05:57] **Nathan Longhurst:** durch dieses Flusstal, aber er war einfach so

[01:05:58] **Gavin McClurg:** ich dachte mir so: oh mein Gott, ich werde da wieder hochgehen und

[01:05:58] **Nathan Longhurst:** Ich konnte nicht gehen, er war einfach so investiert und wollte sicherstellen, dass ich wieder in den sicheren Hafen komme. Ich wurde emotional, als er mir das sagte – ich war so gerührt, dass er so investiert war in meine Erfahrung und in diese Art von gemeinsamer Verbindung, die wir durch die gemeinsame Erfahrung haben. Also ja, das war super cool.

[01:06:17] **Gavin McClurg:** Ja, oh Mann, was für ein Kumpel, das ist großartig. Ja, Nathan, äh herzlichen Glückwunsch, das ist echt cool, Mann. Ich lächle so breit, dass meine Wangen schon müde werden, aber äh ich bin echt begeistert von dem, was du gemacht hast. Ich liebe solche Sachen, bei denen Grenzen verschoben werden, und du bist noch jung, Mann. Ich kann es kaum erwarten zu sehen, was du in der Zukunft erreichen wirst, aber Glückwunsch, starker Move und äh ich hoffe, du genießt deine... ich weiß nicht, ob das deine letzten Tage dort in Neuseeland sind oder ob du noch eine Weile bleiben kannst, aber äh genieß es, hab Spaß und verbring eine schöne Zeit mit deiner Freundin, ja.

[01:06:49] **Nathan Longhurst:** Danke, das weiß ich zu schätzen. Und danke für das Gespräch, echt nett von dir. Bis dann.

[01:06:54] **Gavin McClurg:** bald, wenn

[01:07:04] Wenn euch Cloud Based Mayhem gefällt, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Gebt uns eine Bewertung auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast hört – das hilft enorm, die Mundpropaganda zu fördern. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch mit euren Pilot-Freunden darüber reden, wenn ihr auf dem Weg zum Launch seid; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal machen oder ihr könnt ein Abonnement einrichten, das euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also würde ein Dollar pro Folge bei jeder zweiten Woche etwa 25 Dollar im Jahr entsprechen – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden deshalb ziemlich oft gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich schon oft in der Show erwähnt habe, möchte ich das nicht. Ich mag diesen Kram am Anfang der Show nicht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com gehen und dort die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, oder ihr könnt das direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts und all das Zeug. Wenn ihr daran interessiert seid, könnt ihr auf unsere Website unter cloudbasedmayhem.com gehen. Dort findet ihr das ganze Bonusmaterial, das wir machen, und die kleinen

Extra-Schnipsel, 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 die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das 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 wie T-Shirts und so weiter gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Wenn ihr interessiert seid, solltet ihr also ein Konto haben und auf all das Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.