

Simon Oberrauner and Cracking the Code

Cloudbase Mayhem Podcast 254 — Simon Oberrauner

Published	2025-09-05
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/254-simon-oberrauner-and-cracking-the-code/
Duration	01:24:51
Speakers	Gavin McClurg, Simon Oberrauner
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0254-simon-oberrauner-and-cracking-the-code.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	17
Show notes	17
Transcript	17
Deutsch	32
Show notes	32
Transcript	32

English

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

Show notes

Austrian athlete Simon Oberhauser has competed in the Red Bull X-Alps five times and has always finished in 6th place or better. In this year's race he placed third for the second time, a mere seconds behind Lars Meerstetter after over 1200 kilometers (course line!) and 8 days of ferocious racing across the Alps. Simon reflects on his amazing experiences in this year's race and the importance of attitude, teamwork, and training evolution. He shares insights on navigating risks, the legacy of the 8-time champion Chrigel Maurer, and offers suggestions for improving the race experience. Simon emphasizes the balance between safety and adventure, highlighting the need for understanding one's strengths and the role of a supportive team in achieving success.

The post #254 Simon Oberhauser and Cracking the Code first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:09] there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. All right, we're going to be in the throes of the Red Bull X-Alps here for a little bit. Just got off the phone, I guess you'd call it, the podcast recording with Simone Oberhauser. I was surprised to, for some reason, didn't totally remember this, but Simone's first race was in 2017. I thought it was 2019, but he's now done the Red Bull X-Alps five times, and he's spent just about a decade pursuing this, along with a number of other races. He's done the X-Pyr a couple times, or at least, and the Dolomite Superfly, and he teaches paragliding. He's got a business with Tommy Friedrich, another Red Bull X-Alps pilot, and he's never done worse than sixth in all of his five campaigns.

[00:01:01] Pretty remarkable. It was third, again, on the podium this year, second time on the podium, and had what he called the best race yet. Of course, the weather was pretty good, but it also had some pretty dicey stuff. You guys all saw the storm at the end of night number one, and the crazy fern on day number two. So we talk about his highs and lows, how he picked such a great team. Those guys all had a blast. He had a really good team this year, and a couple of them have been with him since the beginning. But, I mean, it's good. We get into how we can make the race better from the organization side, and all the turn points and the via ferratas. He's got his viewpoints on that. Why he keeps coming back to it, even though he's certainly checked the box and cracked the code on this race.

[00:01:51] And we talk about risk and just life in general. I had a blast. Simone is just universally regarded as one of the kindest people. And sportsman in the race. He's always just such a pleasure to be around. He's always smiling, always happy. He has a really terrific attitude, and you can tell he's just loving it. A lot of fun to be around. So it was great to get his take, as it's all still fresh. It's only been a couple of weeks since the end of the race, and it sounds like he's pretty excited for 2027. Enjoy.

[00:02:36] Simone, awesome to have you back on the show. You just reminded me. A little thing with you and Chrigel and the Salewa athletes in 2019. I thought it was 2017. It's easy to lose track of time. But good to see your smiling face after a few weeks. It hasn't been that long, hasn't it? July 24th. So we wrapped up about three weeks ago, and you did it once again in incredible style. I was actually just going through your races since 2017 was your first. You got fifth that year. You haven't been worse than sixth, which is incredible. I mean, it's kind of funny that Aaron had never been better than sixth, and then he won this year. So he really put together a hell of a race, but you've always put together amazing races.

[00:03:25] So let's start there. You and I talked about this a little bit, you know, when you got to the raft and we chatted a bit, but your attitude is famous. Everybody talks about what a great attitude you have. What do you chalk up your success to in this, you know, the toughest adventure race on earth? Because you've had a hell of a run.

[00:03:50] **Simon Oberrauner:** Definitely. Yeah, I'm quite happy with how it went, especially this year. This was for sure my best race. I never was able to really focus that much on my, let's say, on my career. On my line, on my decisions, on, on, on those things that good. So, yeah, I'm really happy with this year, but yeah, what, what keeps me this attitude is maybe from the beginning, from the start, I never tried to focus that much on, on the positioning, which was very hard in the beginning because I just told myself, yeah, no, it doesn't matter.

[00:04:37] And, and, but for sure, the first time you start it accepts you. You get like, you're smashed into this big race and, and the risk management you've thought about in advance is, is like completely, um, gone because you're like, you have to push and you have to go. And, and yeah, that was like the first, the first except it was like the first two days, 2017. I think you, you were there too, huh? Two 17. Yeah, sure. Yeah. It was, we

[00:05:09] **Gavin McClurg:** just walked the first day. The weather was terrible. Yeah.

[00:05:12] **Simon Oberrauner:** The, the terrible North fan on the second day and I did some horrible decisions there and I, I even wanted to, to, to quit. So really, yeah, that was very close for me. I really, I really thought about it because, because I, because of the risk. Yeah. I took off in, in way too, too much wind for me at that time. I, I was way above my comfort zone and, and then I. I, yeah, I just kept on walking. I had my girlfriend with me and she said, Hey, let's, let's just walk some meters and, and look tomorrow. And, and the next day, uh, was a very good flying day and I could like focus on myself again because I said, okay, I don't matter about ranking or anything.

[00:06:07] I just try to find my, my, my line and my, my spirit. And this kind of worked. And at the end, I was, uh, at the end of the third day, I was third and, and then I, I, I thought, okay, now I know how it works, how it's working. And then next day I was, I was in the middle field again, around 15th again. Okay. Oh, shit. Okay. I don't know. It was up and down and up and down. And in the end it was fifth place and I was super happy and it was just a real big adventure. And I really, it

[00:06:50] was the toughest, the 2017 definitely was the toughest for my body because we walked so much. It was.

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Yeah. The weather was terrible.

[00:06:59] **Simon Oberrauner:** Yeah. And the, the, then we had to, to, to go to, through the flatlands of Turin.

[00:07:08] That was so tough. I always thought that's, that's the nicest part to fly there. And yeah. And then we had to walk there. But yeah, I always tried to. Um, enjoy the race kind of,

[00:07:27] that's

[00:07:28] **Gavin McClurg:** your secret,

[00:07:29] **Simon Oberrauner:** just to do. Yeah. Yeah. But it's hard. It's of course, it's hard to enjoy, but if you think about it, um, you, you're training so much, you're, you're putting so much energy in advance into this, in the organization, in the preparation for this race. So there goes so much in it. And then the race day comes and a lot of people then. Um, let's say, uh, yeah, they, they just see the race and okay, I have to perform. I have to perform and I think, okay, I did so much and now it's time for me to, to show what I can for sure. And I want to show what I can, but I really also have to enjoy this because I worked so much for it.

[00:08:17] And, and then for me, this, this works like this approach and, and then I don't look at, at the. The numbers too much and just, and I'm just happy to, to be there because it's not like something you, you, you take for granted to be in a race like it's, it's for me, it's I'm really happy to compete with the best in the world and yeah, so maybe I just try to see the positive things and, and maybe that's my, my secret word, but for sure they're not, not, not just like on the good things for sure. So tell

[00:09:03] **Gavin McClurg:** me more about in this race, when we first started recording there, you said that this was the one where you were really able to fly your lines and that was really special. It, for me, it was kind of the opposite in, in my first was 2015 and because I really didn't have any clue where I belonged in that 32 people. And yeah. You know, getting third in the prologue was this huge boost in confidence that really helped. I think that was the first year they had the prologue. So that really helped me. But I think in a sense, because I had no expectations, I was able to fly how I fly

and, and that worked really well. Um, I w I wasn't so worried in my mind about if this didn't work or if I blew this line, it just, I

[00:09:53] don't know why that did, that wasn't a factor. And then it became a factor in the, in the future races because in 2015 I did quite well. And then I had expectations and then I had in a sense pressure and that made it worse. And I never really got better with that. Yeah. We do all the training, but I guess what I'm trying to say is my, I never really got back to flying my lines to flying how I fly. It was because it became more follow the leader as they add more weight. Waypoints, but also it became, God, if I go 15 K off course line here and follow the obvious sky, which you do as a pilot is a good pilot, but I would start thinking, what if I fuck this up?

[00:10:40] What if I screw this up? It's going to be that much more walking. It was really hard to get more in flow. I felt like I was more in flow the first time than I ever was. I mean, I had moments, but you seem to. Stay more in flow. Yeah. I'd be curious to hear how, why this year was, why was it so special?

[00:11:04] **Simon Oberrauner:** Why, why was it so special? Because everything worked so well for me. You know, sometimes the things, the things just, you, you take decisions and they work and then you, you get into a flow. But I definitely also had a great team this year. This was, they, they worked really well. They had a good spirit, they were motivated and that's, that's something that pushes you a lot. If you, if you have good friends with you and that's friends, that's really good friends. Simon is, is there since 2017, since my first race. And Moritz, my main supporter, is there since 2019.

[00:11:52] They, he's, he's always had a role in, in, in my life. And so they, they know how it's, how the race is and they know if they are worried about things or like,

[00:12:09] let's say if they're a little frustrated because I'm maybe 30 kilometers now behind the leaders and, and things like that, they don't let me, let me feel it. That's, that's something very important because for me, this time when I, there was some, some time. Sometimes I was, I was behind a bit, like 30, 40 kilometers, but I never saw it as a problem for me. So it, it was never, oh shit, I have to, I have to, I have to catch them, I have to catch them or something. I just saw, okay, what possibilities do I have? How, how looks my fastest line to get there?

[00:12:55] Somehow I, I could concentrate on, on, on, on my, really on, on my flying, like I would fly at home. Like I would go cross country flying at home, completely free and intuitive. This just worked out.

[00:13:15] One time I did a big mistake because I, I was feeling like very free and thought, ah, this is a, this is a good line and it's, it's a little detour, but it could work very fine. And then in the end it worked, it was a shit line, it was, but this, this things happened, they happen often. But, but that's, except they never, everything is working. This is, this is, um, for sure, but yeah, it was definitely the team. This was very good team and, and they had, they did everything right. But we, we, we didn't, we haven't been that much luck with, with,

[00:14:01] let's say the, um, the health of my team because in the first night, um, there was. There were like four or five teams at Platzwiese in the Dolomites parking and my, yeah, let's say it like this. I, I heard in the night, two o'clock in the night, 3am around, and I heard a door from a van opening and closing. And then I heard somebody throwing up for at least half an hour, like really hard. Oh, it was, it was. And I thought, ah, that poor, ah, that poor guy and, and then I thought, wait, was

[00:14:52] the door at my van? And I, I opened the, the, the latch and like looked down because I'm sleeping in the roof tent and looked down and, and saw there's only one person laying and, and, and it was my main supporter Moritz and he looked me up and said, shit. And I said, oh shit.

[00:15:16] It's Mogli, my physiotherapist and, and he had, he must have eaten also something not that good. And he was partying two days before the race a little bit and he was just, yeah. And then we had, we were like, oh shit, will it, will I get it also? Because in, in, you, you cannot, um, like guarantee somebody in this race. Yeah. And he was really not feeling good, but he knew I needed him because, um, he's like really good physiotherapist and he's so, we need him in the team because he's just, yeah, um, spreading good vibes all the time.

[00:16:03] And yeah, after, after three days he was back on his foot and he was able to, to, to, um, support me again. Like really on the mountains and doing everything. Yeah. So yeah. Well, I'm super thankful for them briefly,

[00:16:20] **Gavin McClurg:** uh, I mean, not to be that brief, but how many people on your team and what are the roles and how did you choose your team this time? Obviously you've had, you know, the two, the two you just said have been with you mostly since the beginning, but talk about that a bit, because I imagine a lot of people listening, this is a dream, right? Maybe, maybe someday I'll be able to compete in the Red Bull X-Alps. And I think it's important. The team is obviously so critical, uh, you know, kind of the unsung heroes and you had a really good experience. How did you, how did you put it together? What does everybody do and, uh, and what are the roles?

[00:17:03] **Simon Oberrauner:** Okay. Yeah. Um, so let's start with the main supporter. That's Moritz Kampermüller and he's a very good friend of mine. I, I met him before, just before I started flying. So we. So we, we have a very good friendship going on and we did a lot of adventures together. So he knows me in extreme situations. When did you start flying? So that's like very, okay, 2012, 2012 and he didn't start flying. Um, but I think it was 2017 or 2018 around when I was the first X-Alps and then he realized, this

[00:17:49] flying looks really nice, what I'm doing. And, and then he had a little injury at his finger. And then he said, I cannot climb at the moment because he was climbing a lot. Can you teach me how to fly? And I said, okay, let's go. And I sent him to the flying school, which I own now. And then he started the basic course and then I took him, let's say under my wing and, and, yeah. Then I teach him a lot and then he started to enjoy it really a lot. And then he put a lot of effort in it. So he, he knows how to fly. He really knows how to fly big triangles and, and he's very fit and yeah, he knows how the game, how the game, um, is going at X-Alps.

[00:18:42] Yeah. How it works. So there's Moritz and then there's, um, my physiotherapist. So this is. This is Mowgli, who was sick. Um, I met him, yeah, also, I think he was in 2021 was the first time in 2021 that he was with me and it, it was over a friend, um, and he was like looking, I think for, I was looking for a physiotherapist and then we got in touch and we met and there was like really good chemistry. He was such a nice guy. Yeah. And I thought, ah, cool, this could work really well. And then at the race he was full on fire and always there and yeah.

[00:19:31] **Gavin McClurg:** What is your physiotherapist doing? Are you getting massages and stuff at night or what, what, what are they, what are they taking care of?

[00:19:40] **Simon Oberrauner:** Um, he, he's gotten not the approach with massages. It's not his thing. Sometimes I wish I got a massage, but he's more like, um, he's, he's spending me a lot. Yeah. And, and, um, pushing trigger points at the muscles and he, now he really knows my, my body and my, my problems. Sometimes I get some knee problem and when I get this knee problem, I just look at him and say, I feel my knee and he, ah shit, okay. But um, after 10 minutes it's gone and most of the time it's gone for the whole race. So this, um, I, I just can trust him 100%. Yeah. And that's worth so much because he really knows what to do to, to keep me fit.

[00:20:30] Let's say it like this. Yeah. So there's okay. And yeah, we, we have a very good friendship also. So this is, um, yeah, very important part. And then there was the, the second car and there was Simon, um, who supported me, um, 2019, 2021. Um, 2023, um, as main supporter, but, um, this year he said, I, I don't want to be the main supporter. I want to, because I have some other things going on and yeah, I want to step back a little bit and say, Hey, no, no problem. Um, but I want to support you like not main, but I want to come with you.

[00:21:19] And that was, that's very, that was very nice from him because he knows also how the race is going. And so I have two cars with two, um, people who really knows what's happening in the race. So this is, this is super important. And then there was Dario who has a very small one man production firm with video and, and he did document the whole race. And he did a really great job. And. It's the first time I had somebody really for media and for, for documenting it. And this worked super nice. And I met him at some smaller races in our area, the, the border races in Austria, maybe, maybe you know them.

[00:22:11] It's like, I can fly conditions, 33 hours. And he did there some videos and I was talking to him some, some times and, and then I thought, it would be very nice. If I had. Somebody for excerpts. And then I just asked him and he was like, oh yeah, man, sounds nice. And then it went on and we took more and he said, yeah, cool. I think I could

imagine coming with you. And then he just came and he fitted perfectly into the team.

[00:22:44] **Gavin McClurg:** Who's doing your weather. Have you got a, are you outsourcing weather to somebody else back home and feeding it to you? Or is it somebody on the team that's mobile with you?

[00:22:56] **Simon Oberrauner:** Yeah. It's who is doing most of the weather. Yeah. Yeah. That's, that's quite nice. And, and there was one, one other person that was Stefan who is who learned flying, flying and like two years ago from in our school with us. And he's kind of an adventurer, full adventure guy. He's very often in Africa and with his, with his small bladder, maybe, you know, bladder, the, the, the, the small, um, four times four, um, vehicles, he's driven it from Graz, Austria to, um, I guess now it's, it's not the whole of Africa, but he's still, um, like expeditioning with this small thing and preparing it on the go.

[00:23:46] And, and so we had somebody who is very also in, with a worry, um, with a lot of experience in adventure. So this was very nice. And yeah, he also did fit in the team. Just perfect. And so, yeah. So five,

[00:24:04] **Gavin McClurg:** five supporters, two cars, two vehicles.

[00:24:09] **Simon Oberrauner:** Yes. Yeah. Yeah. One with roof tent and one, one summer mobile, which is like, um, yeah, California, but made by other firm. And yeah, this worked really cool. So one, one was a Toyota. He loves it. Yeah. This, this work like one time we really had to, he looks set to work up the hill. Yeah.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Yeah. So what is your, I'd be curious to hear about your training? Um, I mean, again, briefly, but, uh, you know, when does it kind of officially start if it ever does, or are you just always training and then how have you changed things from in 2017 was your first you'd been flying for five years, I guess. Right. You have five, six years. Uh, you know, it's almost a decade now you've been competing, you know, so how old were you when you started? and yeah how has that shifted how what does your training look like i

[00:25:12] **Simon Oberrauner:** think it the training evolved just just naturally um in the beginning it's it's hard to train for a race which you haven't been racing before so i just thought okay i do a lot of adventure um flying like bivouac tours and just being outside and trying to experience different weather conditions so that was my approach and the border races which are like 33 hours competitions with a lot of hiking most of the time sometimes more than 150 kilometers and so your body learns to to deal with long days on the streets that's something really important for because it's not always like this year and the two years before was also very good but that's not for sure that's not granted to fly a lot like this so your body needs to to be able to handle a day of walking that's just you really need to be able to do this and so that's what i knew and i also knew from 2015 when i was with with paul um i was supporting him um

[00:26:37] like it was i think maybe maybe a month before the race or even closer to the race he he asked yes simon do you think you would you would like to join me it's like oh wow yeah sure let's do it and then suddenly i was joining paul for the xs um and there i experienced what xls is like wow and i saw that the flying is the the biggest part and that's where where the where the group divides if you're able to stay in the air and use it whole day so i knew i have to train just flying and keeping in the like keep flying even when when the conditions get like slow and you

[00:27:36] think you're not doing a lot of progress you just need patience and patience patience patience sometimes to keep flying to top land to wait to put out the tempo to the speed to go slow and give the weather the chance or the thermal and that's something i i learned a lot and tried to train a lot to to keep patient and okay there will be there will be a window there will be a possibility that's just something i um i always have in my flying from yeah this was it was always a little bit of my my style to to be patient to keep flying to yeah just spend a lot of time in the air and that's what worked during xops all the time do you have a

[00:28:29] **Gavin McClurg:** trainer or do you have somebody you're kind of accountable to in training? for the okay no

[00:28:34] **Simon Oberrauner:** you just do it on your own no no i just do it on my own yes yeah yeah what

[00:28:41] **Gavin McClurg:** would be you you you supported paul in 2015 imagine being a supporters i've never been a supporter so but i when i watch it now as i have the last two you know the last two editions and seen it kind of from the other side i wish i had it seems like you really learn a lot uh but for those listening who are you know maybe they've

done like the board air other smaller hike and fly races uh but they've got their eyes set on x-ops what are what are say three things that you think are really important to understand about the race or to prepare what are the what are the kind of key things because like i said you you unlocked it right from the beginning you you seem to have unlocked the red bull x-ops code in a sense

[00:29:33] you

[00:29:35] **Simon Oberrauner:** yeah um okay so what are the the three most important things like for the athlete or for sure the the most important thing is is is you as an athlete have to know

[00:29:55] your strengths your strengths let's say it like this you're where where are you good and if it's flying then it's maybe this is the the the crucial crucial thing about about x-ops you just really need to be good at flying um so the flying training is the most important part this is where most of the energy should go don't try to plan everything in advance because you can't um train for the unexpected or train the adventure a little bit like this i hope it's understandable but

[00:30:46] you you you cannot plan the whole race in advance it won't work and there will be there will be situations where you don't which you have never experienced before and then you need to listen to your feeling because you know how to fly otherwise you wouldn't be there you wouldn't be at the x-ops and then you have to to trust your body to do your thing and then you have to trust your body to do your thing senses or you have to be able to see what the other people in front, if you're not in front did and you have to understand it. So you have to also to understand other lines. So you have to be able to watch other people flying and take the advantage out of that.

[00:31:31] That's important in a race. It's always. You always have to also watch your opponent a little bit. Not all the time. You're not allowed to be just focused on them because then you lose the focus on yourself and then you're not in a good place.

[00:31:50] So focus on your flying and try to yeah then the second maybe try not to plan everything at once. Plan the turn points because that's where you have to be on the ground and where you have to get airborne again. Or have to move on. What's the third? Find a good team that supports you because they want to support you and not because they want to. It's very important to have the team that really let's say likes you and wants to support your mission.

[00:32:42] And wants to support your mission on this X-Ups. And maybe the fourth thing would be don't have big expectations because they are putting you on the ground. That's very important. On my first X-Ups my main supporter that was Christoph. I started flying with him together and we always like to talk about everything and philosophy. All things and everything. And this one evening the whole team was together and it was a big team in 2017. And sitting there, Domi was there. I think he was 16 or something like this. And then

[00:33:27] Christoph said, okay now I want everybody to make a guessing how much chance

[00:33:37] Simon has to win the X-Ups. To beat Greedy.

[00:33:44] How much chance do you think Simon has? And everybody should have read a number on a paper. Yeah. And then okay. Let's start. And then it was like 70 % and Domi said yeah. 90 % chance that he is beating Greedy. I was like yeah. Maybe 50. I was like I was like. Maybe this could happen but I was totally stupid number. And then he said okay now I tell you what I've written on the paper.

[00:34:30] And he was like 2.5%.

[00:34:36] He was like no chance. And that was completely right. That was completely right. Because Greedy really knows what he's doing there. And he was so good prepared compared to me for this race. You

[00:34:56] **Gavin McClurg:** don't know what you were preparing for yet. I mean the first time it's just there's a lot. Yeah.

[00:35:03] **Simon Oberrauner:** Yeah. That's just there's so much to learn and to see.

[00:35:11] I was like okay in the beginning and then I started thinking about it. And I said yeah. I think he's kind of right.

[00:35:22] Because Greedy knows to I wasn't I was far away from from being able to to be faster than Greedy. Yeah. Definitely. And that was that was kind of a nice thing that happened. He always is like he likes those those shocking approaches. Yeah that's great. I like that. Let's talk

[00:35:48] **Gavin McClurg:** about Greedy because this was this was a big one wasn't it? You know eight eight time champion. You and Lars and Aaron got him in the end. It was kind of you know I took off with you guys that morning heading to Laramouse. It was still anybody's race at that point. Pretty thrilling end. He's always kind of crushed those eight you know in a sense. It hasn't really been close.

[00:36:17] He was the oldest in this race which was interesting. You know that I mean he's only 42. That's not old for an endurance racer but it's you know so anyway first non-Swiss you know there's there's a lot of there's a lot we could talk about here but there's a lot of incredible storylines but it was interesting because I mean right from my first one in 2015 that's always the talk you know in the week before the race. This is the year that Kriegel's going to get beat. This is the year and I've always got yeah no no way. No I mean and especially I think you know last year with his big X-Peaks expedition I just thought God he's still you know that's a realm now that another realm that he is going to dominate in.

[00:37:06] I mean he he and Peter they are his partner Peter they've learned so much I would imagine you know just operating up high and above cloud base often and just in a lot of horrendous weather and so this caught me by surprise. I I I certainly was you know was not one of the ones who was thinking this was the year he was going to get unseated and there's a there's a couple things I talked about with Tom just a couple days ago we were recording a podcast with Tom de Dorlodot and we both kind of agreed that there was a couple big factors the gear probably didn't help you know that he wasn't on a sub and you know so maybe a little bit overconfidence there but that led him to you know to choose that gear because he had done he got third in the World Cup

[00:37:56] exactly well May a year ago in his hometown at the Grindelwald World Cup which I was at and he you know he flew on the impress and everybody else was on a sub but he got third and so I think that was probably oh I can just out think this or I don't know I haven't gotten a chance to talk to Chrigel I don't know if you have but I'd love to get then the other thing was just the weather was pretty good this time and it does really seem like Chrigel makes his big move he he he really shines when the weather is terrible and we didn't really have much bad weather you know other than that day two but there wasn't a lot of separation that day so we'll talk about day two here in a bit and I want to talk to you about the storm night one because you chose a different different way down that night so we'll talk about that but I'd love to just get your thoughts I think everybody would

[00:38:48] what happened

[00:38:49] **Simon Oberrauner:** this year? what happened this year? yeah I think Chrigel did did a lot of moves to to like get away to to push away it's like maybe like the Tour de France at the moment where one tries to sprint away and tries to break away from the crew and but the bellaton the bellaton really worked great yeah we always caught him so we had him again and maybe there was also some luck missing and sometimes he pushed too hard and maybe too fast and then we caught him easily and sometimes he really had problems and I think comparing in in thermals he was he was not climbing that well that was I guess a big a big factor I really have to say that you could you could feel it because Chrigel is an excellent

[00:39:46] excellent thermal fly when you when you fly with him he's he's he really knows how to and how to do it good and he most of the time also comes out top and this time was different maybe I also gained a lot of experience but you could see okay he's struggling to to get away and and we had no problem like leading and so he had to follow again which is

[00:40:19] **Gavin McClurg:** not his thing you know he doesn't like that he

[00:40:21] **Simon Oberrauner:** likes to be out in front yeah with yes yeah yeah normally he's he's like if he's in the back then he sometimes there were XO's races where he just he was like two hours on a thermal day behind and then he boom started the turbo and was in front again so that that also happened but this time he just couldn't break away so that was the one part and for sure we had good flying weather so there was not this okay but I think this extreme extreme weather situation where we couldn't fly efficient because he knows how to fly efficient with a lot of wind and maybe

[00:41:10] we all learned to do that more to to to use to use strong conditions like or heavy conditions like thin winds to I think we all gained a lot of experience during X-Alps races and now we know how it works a little bit and where you can fly and where you should not fly and what to expect because it's always hard when you don't know what to expect for certain conditions and then you cannot fly because it's if you don't know what's coming or what is the possibility of when I fly there then you cannot fly efficient and maybe that yeah

[00:41:56] maybe he didn't have the the chance to break away to do to get into his and like lone reader leader role because that's what he's used to so much and yeah but he was chill he was really chill like he enjoyed the race I

[00:42:16] **Gavin McClurg:** had a very special you know kind of personal moment that your last day when I was up with you guys you know and launched with you you know heading to Lermous it was very instructional for me the last two these both these last two have been very instructional for me because it's a different it's so different that I can observe and and in a sense pick apart learn

[00:42:47] how you guys do it and compare it to what I had done in my races and I already said you know one of the things that really started working against me was this whole fear of blowing it and not flying my lines but it was really cool to see how chill you guys were up there that day you know I don't remember many moments like that for me in the race you know just so relaxed and so chill and just making jokes and you weren't you know Lars launched and he was making it work and no one was really in a hurry you know Lars was what 10k behind you guys and launched just before you that day same same air mass and same place and stuff but

[00:43:33] you know for me it was always and maybe this was because I was never out in front but it was always more racing you know more I gotta go I gotta move I gotta go and it was really cool to see how just relaxed you guys were I mean Chrigel even commented on it you and I were laughing when I was filming and I said what do you see about today I see a lake I see a ski area that was so funny but is that you

[00:44:01] know was that moment did that capture a lot of how you are in the race or was that unique it

[00:44:10] **Simon Oberrauner:** depends on the day if it's a really good flying day you know that the decisions that are important will be made in the air and if you go too early and you fuck it up then you just have to run up again and we already did the glide down we did our work let's say it like this in the morning we did a very efficient glide down we got ourselves in a good position and it was it was also really good to compare with the Tour de France

[00:44:47] if you if you go if you break out of that pack in the beginning now because it still was a long race then it's more likely that you do a mistake and and and and and and and and and and and and and and and and and and

[00:45:06] so everybody was like cool and chill and checking each other out a little bit and we knew okay we we have to go to Leamos and this will like to go there we don't normally on a good day like this everybody knows how to fly there and there won't be a big gap and it will we'll all get together on Leamos again and then we will go up and then the real race will start so that's was kind of the situation and well let's say how I experienced it because I knew we we it's just an incredible day and it's a perfect line to Leamos and perfect south-east and yeah if if we cannot fly east then

[00:45:56] okay then we have another problem but this worked so well and the valley wind was not on and yeah it was perfect it was like like we say in Austria a hammer day yeah perfect but in Leamos the racing started there we it started slow up the hill and slowly we we started to push more and push more and push more and and then I suddenly became nose bleeding from the morning because in the morning I was I had something in my nose and tried to pull it out and accidentally cut it with my nail and so I had nose bleeding in the morning and but then it went away and on when we walked up and

[00:46:42] then we got really fast suddenly my nose started to bleed very very intense

[00:46:52] I didn't have anything to put inside my nose or anything I looked at my support at Moritz and said fuck my nose is bleeding he was like oh fuck and I took and he took his cap a running cap like this and he was like I don't know I only have this and it was completely wet from his sweat it was completely wet and I was like pushing it on my nose gave him one walking stick and pushing up and I said okay now I'm not losing them now and kept on pushing and on the take off last gave me some toilet paper I put into my nose and it yeah it worked but but there we we took off like two

[00:47:38] minutes or something like this it was like okay laying laying out but still in a controlled and not hectic way because when you learn one thing at X-Ups it's if you like go racing racing this most of the time leads to maybe one small mistake where you where you forget to put your barrier or to if you have one little mistake that can cost you so much more so you you always have to stay like a little calm at the take off okay do I have everything okay I can go so that's a very important thing and that's so the take off should always be calm because you go flying you go flying and you just need to have everything so that's always for me at least and it was also for everybody who was at the take off there like Aaron Das Chrigel okay Jill and then we shook our hands and said okay let's go good luck and yeah and then we knew it's on yeah and such

[00:48:51] **Gavin McClurg:** a I mean truly a photo finish I mean watching you and Lars come in with about 10 seconds to one another was just you saw how excited I was on the top that was just unbelievable yeah Simon you had a different take so night one we had that huge storm up on at the at the Sexton turn point and you know we're all huddled underneath that roof and it was just dumping hail and nasty and then a brief break no hesitation for Chrigel and you guys all start hiking out there and so we're all basically running out in the hail and you know a handful those guys took off and they did not make it look good it was I mean we had video of that and they ended up getting a penalty um but you didn't you you know Maxime had already walked down and and you you you I saw you you looked and just kept going you just walked walked down I'd love to hear

[00:49:54] two things that decision uh why but also there was a lot of chatter this year on the social media and I don't know how much you were aware of that but you know David Sessodelli had that pretty wild launch that went totally viral day two and there was a lot of couch chatter you know that this it's gotten too risky it's gladiators versus adventure um I have a very specific take on this I I don't agree with any of that but um but I I would love to get your thoughts I mean to me it's been that since 2003 it's always been that um we just we're just doing a much better job of showing everything now not just us on the organization side but everybody you know you have your own media person a lot of the teams do

[00:50:44] anyway I've asked a lot there but I'd love to get your thoughts on this

[00:50:48] **Simon Oberrauner:** yeah

[00:50:50] um so the first day with with the thunderstorm um there I was seeing everybody taking off and it looked it looked awful yes because the wind was not out of the of a good direction the terrain was was shit for taking off I mean even Creel ran like that was you made it look bad it looked like he wouldn't he would never take off it was like fuck what what is this and and everywhere the hail there was the hailstone before and and it was all white it was it was yeah it was just shit and I thought no first day except my legs are fresh I I walked down and then I started walking down and then it also was very slippery it was really slippery to walk down in this in this hail and and walk down walk down and then I checked the conditions again and I was like okay shit perfect wind there it got clearer there was no sign of rain at that moment at all and I was like I looked at my supporter and said this looks good this looks good am I missing something and and I was like it was shit you're right it now it looks better and then I took off like 200

[00:52:13] meters 200 meters of elevation down and then it was perfect for flying for me in the end there was a little bit of rain when I landed oh I didn't know I didn't know you took off I thought you walked all the way down

[00:52:26] **Gavin McClurg:** okay so you just you just walked down a little bit and then took off interesting okay yeah

[00:52:33] **Simon Oberrauner:** because then for me then down there it it just looked looked way better and it worked super nice I I just took off and and on the way down I um to when I float flew down I just looked in the valley where I should have been walking or I could have been walking and where my supporters then walked and there was like it it was all a big river it it looked like it also looked not nice to walk there and and so I was I was really happy to to took the decision to to fly but of course there it was not next to us it was a couple of kilometers away when when I landed I also heard like

[00:53:20] far away a thunder and things like this and so yeah I also maybe could have walked down but in that moment I I saw it safe and it was for me I didn't felt it at the top where the others took off so for myself I just took the decision that this is not cool for me so I walked down and then I saw okay now the conditions changed a little bit and now I feel

safe and then I took the decision so in the end it's you have to live with your decisions that's that's the very important thing and for Creedle it looked good and he yeah he also did a good flight down there he even landed high and then he he even I think top landed somehow some some meters of elevation and then this was his first move to get away from us um not a lot of people recognize this but at Platzwiese he went up to like he tried to

[00:54:25] fly down the pass which is which would have been a very good move if he could have done it but he he took off and he didn't he couldn't cross the tree line and he had to land in again and then he had to land in the completely wet grass in high grass I think and then he just took his glider and went straight into the hotel really? oh

[00:54:50] **Gavin McClurg:** I didn't know that either

[00:54:51] **Simon Oberrauner:** and man booked a room there yeah

[00:54:55] like ah fuck it I take I take a room that's funny oh I didn't know that oh it just it looks like this yeah yeah and of course then there was this day two of the of the X-Ups which I think everybody who knows how to read weather and how to need how to read pressure difference diagrams knew that this wouldn't be an easy day this will be will be tough and this will be nothing like ok let's go XC flying and easy I knew that that the dolomites won't be that affected of the fern but we in the beginning we still had north wind but I flew a lot of times there with north wind and with this kind of conditions and they worked really well so this was was good flying it was it was not easy flying but it was it was possible and then there was the the crossing to

[00:56:03] to Meran and there we had to land to top land at the Meran 2000 and when I was approaching I also called my supporters to have some some wind data there and it was like yeah there there are gusts up there but they're not sure if the weather station is correct because

[00:56:23] it seems like a lot of wind there so be careful and then we were in a big in a big group who who came there and then at first I think I saw Tim Malongi landing and he was like top landing there and and in kind of the lee side of the lee it was it was like double lee and he was landing that looked good and then he put down his glider and the wind was like you could see how he had to to handle his glider on the ground to not blow him away and I was like oh fuck shit okay there's a lot of wind so

[00:57:08] I kept on looking at the others how the the wings will behave and so really like thinking okay there's the there's this one spot where the the nearest to the to the hiking trail to the Via Ferrata and it's okay for sure he's going for this so Tommy also going for this and really had like the perfect timing there was very low wind because it's very near big gusts and when I was coming in there was big gusts and I was like oh shit and really this was a really like intense moment and you you have to be in that moment and you know that those

[00:57:54] gusts can come and I was prepared for it and I could handle the situation and also so could Tommy and we landed back and okay let's go and I was how will it be at the top yeah because we have to climb the Via Ferrata go down a bit and take off again and there it was a lot of wind but more linear so it was not that gusty so this was this was cool then in Schenna down there you're like in a complete um wind situation so there's there was there was really a lot of wind but if you know how to handle those situations you have to be very patient to get this to get the right timing you're not allowed to like okay spiral down on the way and just land so I just spiraled half the way and then I waited and then

[00:58:52] I saw okay now it's a little less and then I saw and then I tried to lose more height and just landed and it was easy for me there but of course if you get like suddenly a gust you have to handle it again and it's it's kind of a tricky situation there and then we knew there's this this this hill where the fern hits from the valley and you you will get uplift immediately and for me this was the the this was like okay we can do this because the north wind will go up the Finchgau and there will also be the wind from from Reschensee coming down and normally this area then is is like a little neutralized and it was like this in the beginning we we were even then struggling to get to to base to really get high but then I somehow managed because because I took a lot of patience in the first thermal and Chrigel didn't and Damien and and Christian Schuck also didn't they just kept on racing and then they had the top nine and I was like wow nice it's working so well and I still have this ridge and in the higher higher layers we have north wind and I was calling my supporters and I was like hey this could work this could work and then I had this one crossing and I was aware that in the valley will be a lot of wind but I

[01:00:32] was at 3000 and thought okay I can I can go around that that mountain and I will soar up again but then I it was like you're hitting like you know Mario Kart the there are those accelerating stripes and there are these breaking stripes and it's like okay whoa

[01:00:57] you you cannot push against that that wind and it was clear but you had to like push to at least keep your position for for landing and then it was at 3000 I knew that that I had to to look for a landing in the valley which is like three or four hundred meters above the sea like at three or four hundred meters the landing is that was at 3000 meters so 2500 meters of of just going of going really and and of going down and and you knew it when you hit the wall you knew that you wouldn't go any further that day with flying that was clear so I I

[01:01:43] was just I was in the zone I was I was flying and I knew what was coming I knew what I had to do and I knew it will be turbulent it will be rough it will be not easy and so I constantly was checking like landing gusts trees everything it was for me it it felt as much under control as it can get in this situation so I had my wing I knew it it will be tough to keep it open but it worked so and then there's this video I think from from Paul who did like a video from where I was like going down the the valley to my landing place and this was really the most

[01:02:30] turbulent part for sure he he scared me during this and so when when I saw it on the video how it was looking it didn't felt like this for me that's funny because for me it felt very under control and it was I could land it and I could catch every collapse and reopening it and so that was that was manageable for me it was on the edge definitely and but I I also I don't really train you can't really train those situations but you can you can train flying in in in high in in wind situations and through

[01:03:20] my experience or through the years you you will it will happen to for you to to land in heavy valley winds and in this situation so and that and this and so for me this didn't felt like a completely new situation so I knew what what was coming and I knew that I was able to to deal with it the the problem is if you're under the wing and and you think oh fuck what is this I'm I'm stressed and then it's getting really dangerous because then most of the time you're not you're not like you're not seeing anything but fear and and then it's dangerous and when you look at that video

[01:04:06] you you you see what would happen if I was in this situation like and and oh shit and shit and shit I would never do that oh fuck fuck and I can I can see both sides yeah I can see both sides that people are like oh fuck what are they doing and but they cannot look inside me and they don't know what I put into the preparation into the race and that I'm like yeah doing a lot of like and really a lot of stuff to to handle those situations and of course you're not allowed to do this like all the time and and keep pushing and that's not what I what I want to do and and I didn't I wasn't expecting like a wall of wind like this and nobody was expecting and and the funny thing is everybody knew knew that I was got pushed down and Creedy was thinking yeah I just thought you did a little mistake in approaching the mountain

[01:05:18] and I was like yeah I think that wasn't the right approach to this mountain that's just boom and he was like yeah that was boom and yeah so we had to land there I mean I

[01:05:34] **Gavin McClurg:** don't know about you I have more opinions about this but it's to me

[01:05:39] I don't think the race is getting more dangerous it's just it's paragliding it's dangerous it's always going to be dangerous competition makes people do dumb things you know you have decisions like you did at the end of night one you know okay is this worth it but that's up to you it's not up to anybody else to decide that and then without those moments you know without the wall of wind and the straight down and landing it'd be less of a race for you personally I'm imagining you know these are part of what makes this race this competition this experience this adventure so worthwhile to me I mean it's so those are the moments that we

[01:06:26] live for I wouldn't want to do that every day I wouldn't want to train for that too much you know because you're at some point your time's going to come you know you can't you can't just fly in that stuff all the time but like you said but it's you know I bet you walked away from that pretty nervous probably breathing a little heavy you know your heart's but you're also kind of like yeah you know I got it this is what this is why I'm here it's not just to have the great flights it's to have you know it's to piece together these hard ones right

[01:06:58] **Simon Oberrauner:** yeah I mean flights like this it's it's not if they're not happening I'm happy also yeah because it's not that fun for sure you know there's more more risk and involved and and we cannot see the wind and we cannot see turbulences and we can just feel them and react to them so if you would see the air I think a lot of we would not go flying in a lot of places definitely because yeah so that's the one thing there was this this one saying of when we did the Dolomiti superfly and there were there's it's not so much meteor on this race and and there was at

[01:07:47] least

[01:07:50] this kind of conditions but we were a little more protected from the northern and when we were landing at the next turn point he he did say on German he did say yeah that would have not been needed which means yeah this part was not necessary so I would have been happy if it wouldn't been like this so he was he was also like on his on his limit and flying there on the edge and so

[01:08:35] we knew we know that conditions like this are flyable in a certain way but you have to be so cautious and and so so aware of of the conditions and of what could happen in conditions like this if you're 100 % focused it's it's like driving on a on a racetrack for a racing driver if it does a mistake it can have it you have a crash and then you you know what I mean it's it's a racetrack isn't safe as well and and and people go racing there and that's the racetrack for us is the Alps and and

[01:09:22] if you say okay we need we need rules that forbid there is this weather and people cannot fly then it won't be X-Up anymore then it's a different race and it's also cool I like different formats and why is there not another X-Up and I think Paul is thinking about things and but X-Ups is is special and X-Ups is an adventure and everybody can take his own decisions I think that's very important for this race and yeah so and I did one mistake I did one mistake I really I looked at Instagram and I looked at comments and I saw comments from people I know and they were like oh and I

[01:10:15] just said okay I have to get my phone away and and no Instagram for me and the next time I looked at social media was at the Mont Blanc area because my video guy Dario was walking with me and he was like hey did you see the last summary of the of the last day and I was like no no man I haven't looked at Instagram in a long time and he was like yeah look at it what I did and I was looking at it and I was like wow he did a really amazing job in in in putting all together and and I was like looked at him and said wow great work and motivated me a lot yeah but I just looked at the stuff I posted so I think that's I think that's very

[01:11:03] **Gavin McClurg:** smart there's there's quite a gallery out there I mean if I looked at all the bad comments about our live shows then I would be so crumpled I'd never be able to speak again so

[01:11:15] it would just damage my ego too much I would never be able to do my job

[01:11:20] Simone I have a lot more questions here but we're up to up against our time here a little bit so I want to ask you you've seen the race both ways you know forever and ever it went to Monaco you got to experience that specialness and now it's the big out and back keeps getting bigger not so much comment on that but I would like to hear your thoughts on how it could be better you know what are there things that you know either the race organization you know who now I'm working for obviously but how could it how could it improve and I think there's lots of little things but are there there are a couple big things that would make it more fun for the fans more fun for the athletes I don't know safer whatever anything big that you're you know after five times I bet you've got some thoughts on this

[01:12:21] **Simon Oberrauner:** definitely yeah so there is I see both sides because it's hard to organize a race like this it really is hard and I think that the X-Hubs is also like giving a lot for for for pilots like me so they're giving me a stage to like hey so I'm here I do my adventure I do my line and I can fly like this or I can compete on this level so and so I'm thankful for this platform but of course they also need to sell it and there are

[01:13:06] things where you you say okay you're like putting a lot of sponsors into your your wing which is like your wing and you just get the stickers and you have to put them in that's like a thing but okay then I think it's it's it's you know the life tracking is the heart of the X-Hubs and

[01:13:36] **Gavin McClurg:** yeah I

[01:13:36] **Simon Oberrauner:** mean this year was a

[01:13:38] **Gavin McClurg:** disaster they

[01:13:40] **Simon Oberrauner:** can't they but it was it I heard for me it feels like it's every year every year people saying oh what was the life tracking and and I think there's there you need to put a lot of money because that's like that's what the people actually are really watching and and I don't really understand why why they're because there are so good solutions out there there are really good solutions out there and I think I think this is something that could be improved a lot and I think doing via Verratas on the X-Hubs is something very dangerous I

[01:14:29] get it they want to get cool pictures and stuff like this and and they sell it not as a paragliding race they sell it as an adventure race that's cool to get a bigger audience but you have to consider that in the Alps conditions are not always right for via Verratas and they can be not right for via Verratas for a long time so this is something unfair for people because when there's a thunderstorm and then who decides is it still okay to do it and is it not okay to do it now and there were some

[01:15:19] situations really on the edge and yeah talk to Greedy about it I saw the video I think this was the this was maybe the most dangerous situation maybe for him I guess because you cannot do anything about it you kind of have to do this this via Verrata and I don't think this is cool this is so it's not that I don't like to climb the via Verrata that's not the issue it's just not really safe for everybody because sometimes the weather is like this sometimes like this maybe this is this is very important and then the

[01:16:06] more and more turn points you get the

[01:16:13] more the route is is given so you and it will always like stop the race for a moment which makes it a little more thrilling to watch and it's harder to break away so maybe that's even a good thing but not sure so I liked it when there were not a lot of turn points because this was like allowing a lot of freedom to choice routes and a lot of things and I think this was also very exciting to watch and yeah I guess there there are a lot of things you can improve in a race like this and it's

[01:17:02] important to give the

[01:17:06] to give the pilot a good to value the pilot that's that's very important I think and and of course you have to to value the sponsors also because they give the money they give the the possibility to do a race like this but yeah don't forget the pilot

[01:17:27] **Gavin McClurg:** like you said I think very eloquently you said I think what often gets lost in the chatter and the complaints is understanding what it takes but you've got to get that balance right and I think that Tom and I had pretty similar views as what you're saying here I think we've lost we could we could gain safety and adventure by removing turn points and and having more you know I remember in 20 I think it was 2015 when Nick Namens just started going off into space I mean he went so far north of where everybody else did with his block of cheese and his mom you know and it was awesome and he made it he kind of made it work kind of didn't matter and then you interview what are you doing I don't I'm just having fun you know and it was so cool I mean he went like three passes north of where everybody else did what is he doing you know and I

[01:18:26] remember what was it in 2017 with the lakes and Paul's route you know way south

[01:18:35] **Simon Oberrauner:** super cool super nice super

[01:18:36] **Gavin McClurg:** cool yeah so and I think from a spectator standpoint too that that's really fun and at the same time we also understand that that's where a lot of the money's coming from you know in these in these turn point sponsors so I get it you know I see it now you know working for the organization I'm not involved in any of that obviously I'm involved in just videoing you guys but it's you know it's I understand how difficult it is it is the greatest platform you know it is an incredible opportunity but I agree with you on all points there I think you can accomplish a few things with a few little changes that help everything

[01:19:23] certainly the live tracking is a good start but Simone I've just so enjoyed watching you and spending time with you and delivering pizza to you that was a blast and oh

[01:19:40] **Simon Oberrauner:** that was really really Gavin I have to say that that was so nice because it was I think 35 or 40 kilometers on the road in the rain and suddenly he really stopped by I said I have pizza for you I heard you ordered pizza and I was like fuck no really man it was really good pizza

[01:20:00] **Gavin McClurg:** and more Chrigel got the shaft I don't know if you saw that whole video that we produced from that but Aaron was too generous and Aaron and his supporters took a bunch and I looked in the box right before I delivered it two tiny little pieces but it was great his reaction was terrific it was so much fun but well one more question I'm assuming you're going to do it again is it still too early to know or

[01:20:26] **Simon Oberrauner:** it's a little too early to know because of course I have to talk to my supporters I of course need them if I want to do it again and you always have to you have we all have a certain energy level yeah and like we have energy and you take a lot of energy and put it into Excel and so there are always parts where the energy is missing that's something you always have to consider but I think if everything is right I would love to do it again that's

[01:21:03] **Gavin McClurg:** good to hear Simon thank you I appreciate your time and have fun there with Tommy at your school and can't wait to see what you do next but thanks for your time and thanks for coming on the show I appreciate you

[01:21:17] **Simon Oberrauner:** thank you for the invitation thank you for the good question and everything and also thank you for the good and really cool insights during the race because now I watched some videos of you and you were really pulling and this is something very cool and you understand the race and you could cover it really good so that was very nice to see this time that this was happening finally more I think we need more of this like more coverage really and like from people who really do understand the race because it's not easy to understand and to bring it to the people thank you I love it it's a great

[01:22:03] **Gavin McClurg:** job I really dig it thanks Simone talk soon bud

[01:22:08] **Simon Oberrauner:** cool if

[01:22:14] **Gavin McClurg:** you find the cloud based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your 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 to launch with your pilot friends I know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about \$25 a year so way cheaper than a magazine subscription

[01:23:03] and it makes all of this possible I do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but for a whole bunch of different reasons which I've said many times on the show I don't want to do that I don't like having that

[01:23:27] toxic business model so I hope you dig that you can support us if you go to cloud based mayhem dot com you can find the places to support you can do it through patreon dot com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we try to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little 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 pay wall if you can't afford to support us then just let me know and I'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully you're in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now

[01:24:24] 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

L'athlète autrichien Simon Oberauer a participé au Red Bull X-Alps à cinq reprises et s'est toujours classé 6e ou mieux. Lors de la course de cette année, il s'est hissé à la troisième place pour la deuxième fois, à peine quelques secondes derrière Lars Meerstetter après plus de 1200 kilomètres (ligne de course !) et 8 jours de compétition féroce à travers les Alpes. Simon revient sur ses expériences incroyables lors de la course de cette année et sur l'importance de l'attitude, du travail d'équipe et de l'évolution de l'entraînement. Il partage ses réflexions sur la gestion des risques, l'héritage du champion à 8 titres Chrigel Maurer, et propose des suggestions pour améliorer l'expérience de course. Simon souligne l'équilibre entre sécurité et aventure, mettant en avant la nécessité de comprendre ses propres forces et le rôle d'une équipe de soutien pour atteindre le succès.

Le post #254 Simon Oberauer and Cracking the Code est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg**: Salut

[00:00:09] Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Bon, on va rester sur le Red Bull X-Alps pendant un petit moment. Je viens de raccrocher, enfin, j'imagine que vous direz, l'enregistrement du podcast avec Simone Oberauer. J'ai été surpris de ne pas m'en souvenir totalement pour une raison quelconque, mais la première course de Simone date de 2017. Je pensais que c'était 2019, mais il a maintenant fait le Red Bull X-Alps cinq fois, et il a passé presque une décennie à poursuivre cette compétition, ainsi que plusieurs autres courses. Il a fait le X-Pyr quelques fois, du moins, et le Dolomite Superfly, et il enseigne le parapente. Il a une entreprise avec Tommy Friedrich, un autre pilote du Red Bull X-Alps, et il n'a jamais fini plus bas que sixième lors de ses cinq participations.

[00:01:01] C'est assez remarquable. Il a fini troisième, encore sur le podium cette année, pour la deuxième fois, et il a dit que c'était sa meilleure course à ce jour. Bien sûr, la météo était plutôt bonne, mais il y a aussi eu des moments assez périlleux. Vous avez tous vu l'orage à la fin de la première nuit et la tempête de neige folle le deuxième jour. On a donc parlé de ses hauts et de ses bas, de la façon dont il a choisi une si bonne équipe. Ces gars se sont tous éclatés. Il a eu une excellente équipe cette année, et certains sont avec lui depuis le début. Mais enfin, c'est bien. On a abordé comment on peut améliorer la course du côté de l'organisation, avec tous les points de virage et les via ferratas. Il a son propre point de vue là-dessus. Pourquoi il continue de revenir, même s'il a certainement coché toutes les cases et déchiffré le code de cette course.

[00:01:51] Et on parle du risque et de la vie en général. Je me suis régalé. Simone est universellement considéré comme l'une des personnes les plus gentilles. Et comme sportif pendant la course. C'est toujours un vrai plaisir d'être avec lui. Il sourit toujours, il est toujours joyeux. Il a une attitude vraiment géniale, et on voit qu'il adore ça. C'est super sympa d'être avec lui. C'était donc génial d'avoir son avis, car tout est encore frais. Cela ne fait que quelques semaines que la course est terminée, et on dirait qu'il est déjà très enthousiaste pour 2027. Profitez bien.

[00:02:36] Simone, c'est super de te revoir sur l'émission. Tu viens de me rappeler un petit truc avec toi, Chrigel et les athlètes Salewa en 2019. Je pensais que c'était en 2017. C'est facile de perdre la notion du temps. Mais c'est bon de voir ton visage souriant après quelques semaines. Ça n'a pas fait si longtemps, si ? Le 24 juillet. Donc on a terminé il y a environ trois semaines, et tu l'as encore fait avec un style incroyable. J'étais justement en train de regarder tes courses depuis que la première était en 2017. Tu as fini cinquième cette année-là. Tu n'as jamais été moins bien que sixième, ce qui est incroyable. Je veux dire, c'est assez drôle qu'Aaron n'ait jamais été mieux que sixième et qu'il ait gagné cette année. Il a vraiment enchaîné les performances, mais toi, tu as toujours fait des courses incroyables.

[00:03:25] Alors, commençons par là. On en a un peu parlé, tu sais, quand tu es arrivée au raft et qu'on a discuté un peu, mais ton attitude est célèbre. Tout le monde parle de ton état d'esprit incroyable. À quoi attribues-tu ton succès dans cette, tu sais, la course d'aventure la plus difficile au monde ? Parce que tu as fait un parcours impressionnant.

[00:03:50] **Simon Oberrauner:** Absolument. Ouais, je suis assez content de la façon dont ça s'est passé, surtout cette année. C'était sans aucun doute ma meilleure course. Je n'ai jamais vraiment pu me concentrer autant sur ma, disons, sur ma carrière. Sur ma ligne, sur mes décisions, sur, sur, sur ces trucs-là. Donc, ouais, je suis vraiment content pour cette année, mais bon, ce qui me donne cette attitude, c'est peut-être dès le début, dès le départ, je n'ai jamais essayé de trop me concentrer sur le positionnement, ce qui était très difficile au début parce que je me disais, ouais, non, ça n'a pas d'importance.

[00:04:37] Et, mais c'est sûr, la première fois que tu commences, ça t'absorbe. Tu te retrouves comme projeté dans cette énorme course et la gestion des risques à laquelle tu as pensé à l'avance, elle disparaît complètement parce que tu te dis qu'il faut pousser et qu'il faut y aller. Et, ouais, c'était comme la première, la première fois, mais c'était comme les deux premiers jours en 2017. Je crois que tu y étais aussi, hein ? En 2017. Ouais, bien sûr. Ouais. C'était, on

[00:05:09] **Gavin McClurg:** On a juste marché le premier jour. La météo était terrible. Ouais.

[00:05:12] **Simon Oberrauner:** Le vent du nord était terrible le deuxième jour et j'ai pris des décisions affreuses, j'ai même voulu abandonner. Alors vraiment, ouais, c'était très serré pour moi. J'y ai vraiment pensé parce que, à cause du risque. Ouais. Je me suis lancé avec beaucoup trop de vent pour moi à ce moment-là. J'étais bien au-dessus de ma zone de confort et, et puis j'ai... ouais, j'ai continué à marcher. J'avais ma copine avec moi et elle m'a dit : « Hé, marchons juste quelques mètres et on verra demain. » Et le lendemain, c'était une très bonne journée de vol et j'ai pu me reconcentrer sur moi-même parce que je me suis dit : « OK, le classement ou n'importe quoi, ça m'est égal. »

[00:06:07] J'ai juste essayé de retrouver ma ligne et mon état d'esprit. Et ça a fonctionné. Et à la fin, au bout du troisième jour, j'étais troisième et je me suis dit : « OK, maintenant je sais comment ça se passe, comment ça marche ». Et le lendemain, j'étais encore au milieu du classement, autour de la 15e place. Oh merde. Bon, je ne sais pas. C'était les montagnes russes, ça montait et ça descendait. Et au final, j'ai fini cinquième et j'étais super content, c'était vraiment une grande aventure. Et vraiment, ça...

[00:06:50] c'était le plus dur, 2017 était carrément le plus dur pour mon corps parce qu'on a tellement marché. C'était...

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Ouais. La météo était terrible.

[00:06:59] **Simon Oberrauner:** Ouais. Et ensuite, on a dû traverser les plaines de Turin.

[00:07:08] C'était tellement dur. J'ai toujours pensé que c'était la plus belle partie pour y aller en avion. Et ouais. Et puis on a dû y aller à pied. Mais ouais, j'ai toujours essayé de, enfin, de profiter de la course, d'une certaine manière.

[00:07:27] c'est

[00:07:28] **Gavin McClurg:** votre secret,

[00:07:29] **Simon Oberrauner:** juste à faire. Ouais. Ouais. Mais c'est dur. C'est bien sûr dur d'en profiter, mais si tu y penses, euh, tu t'entraînes tellement, tu mets tellement d'énergie à l'avance là-dedans, dans l'organisation, dans la préparation de cette course. Il y a tellement de choses qui y sont investies. Et puis le jour de la course arrive et beaucoup de gens, euh, disons, euh, ouais, ils voient juste la course et se disent : d'accord, je dois performer. Je dois performer et je me dis : d'accord, j'ai fait tellement de choses et maintenant c'est le moment pour moi de, de montrer ce que je peux faire, c'est sûr. Et je veux montrer ce que je peux faire, mais je dois vraiment aussi en profiter parce que j'ai tellement travaillé pour ça.

[00:08:17] Et pour moi, ça fonctionne comme ça : j'adopte cette approche, et ensuite je ne regarde pas trop les chiffres, je suis juste content d'être là parce que ce n'est pas quelque chose que l'on prend comme acquis, d'être dans une course comme celle-ci. Pour moi, je suis vraiment heureux de concourir avec les meilleurs au monde, et oui, alors peut-être que j'essaie juste de voir le positif, et c'est peut-être mon secret, mais c'est sûr que je ne me concentre pas uniquement sur les bonnes choses. Alors dis-moi...

[00:09:03] **Gavin McClurg:** m'en reparles pour cette course, quand on a commencé à enregistrer là-bas, tu as dit que c'était celle où tu as vraiment pu voler tes propres lignes et que c'était vraiment spécial. Pour moi, c'était plutôt l'inverse, ma première était en 2015 et comme je n'avais vraiment aucune idée de ma place parmi ces 32 personnes. Et oui. Tu

sais, finir troisième au prologue a été un énorme boost de confiance qui a vraiment aidé. Je crois que c'était la première année qu'ils avaient le prologue. Ça m'a vraiment aidé. Mais je pense qu'en quelque sorte, comme je n'avais aucune attente, j'ai pu voler comme je vole, et ça a très bien fonctionné. Je ne me souciais pas autant dans ma tête de savoir si ça ne marcherait pas ou si j'aurais cette ligne, j'étais juste...

[00:09:53] Je ne sais pas pourquoi ça a marché, ce n'était pas un facteur. Et c'est devenu un facteur pour les courses suivantes parce qu'en 2015, j'ai plutôt bien réussi. Et là, j'ai eu des attentes, et en quelque sorte une pression, et ça a rendu les choses pires. Je ne me suis jamais vraiment amélioré avec ça. Ouais, on fait tout l'entraînement, mais je suppose que ce que j'essaie de dire, c'est que je n'ai jamais vraiment retrouvé cette sensation de voler mes lignes, de voler comme je le faisais. C'est parce que c'est devenu plus une question de suivre le leader à mesure qu'ils ajoutent des points de passage, mais aussi parce que je me disais : "Mon Dieu, si je m'écarte de 15 km de la ligne ici et que je suis la trajectoire évidente dans le ciel, ce qui est bien pour un pilote, mais un bon pilote, je commencerais à me dire : et si je foire tout ça ?"

[00:10:40] Et si je foirais tout ça ? Ça va me demander beaucoup plus de marche. C'était vraiment difficile de rester dans le flux. J'avais l'impression d'être plus dans le flux la première fois que je l'ai jamais été. Je veux dire, j'ai eu des moments, mais tu sembles rester plus dans le flux. Ouais. Je serais curieux de savoir comment, pourquoi cette année a été, pourquoi a-t-elle été si spéciale ?

[00:11:04] **Simon Oberrauner:** Pourquoi était-ce si spécial ? Parce que tout a tellement bien fonctionné pour moi. Vous savez, parfois, les choses, les choses, vous prenez des décisions, elles fonctionnent et là, vous entrez dans un état de flow. Mais j'ai aussi eu une super équipe cette année. Ils ont vraiment bien travaillé. Ils avaient un bon esprit, ils étaient motivés, et c'est quelque chose qui vous pousse énormément. Si vous avez de bons amis avec vous, et ce sont des amis, de très bons amis. Simon est là depuis 2017, depuis ma première course. Et Moritz, mon principal soutien, est là depuis 2019.

[00:11:52] Il a toujours eu un rôle dans ma vie. Du coup, ils savent comment se passe la course et ils savent s'ils s'inquiètent pour des choses ou genre,

[00:12:09] disons que s'ils sont un peu frustrés parce que je suis peut-être à 30 kilomètres des leaders maintenant, et tout ça, ils ne me laissent pas le ressentir. C'est quelque chose de très important parce que pour moi, cette fois, quand il y a eu un peu de temps... Parfois j'étais un peu derrière, genre 30, 40 kilomètres, mais je ne l'ai jamais vu comme un problème. Donc ce n'était jamais, « oh merde, je dois, je dois les rattraper, je dois les rattraper » ou quelque chose comme ça. Je voyais juste : d'accord, quelles sont mes possibilités ? À quoi ressemble ma ligne la plus rapide pour y arriver ?

[00:12:55] D'une certaine manière, j'ai pu me concentrer sur, vraiment sur mon vol, comme si je volais chez moi. Comme si je faisais du cross country chez moi, complètement libre et intuitivement. Ça a juste fonctionné.

[00:13:15] Une fois, j'ai fait une grosse erreur parce que je me sentais très libre et je me suis dit : « Ah, c'est une bonne ligne, c'est un petit détour, mais ça pourrait très bien marcher. » Et puis au final, ça a marché, c'était une ligne de merde, mais ce genre de choses arrive souvent. Sauf que ça n'arrive jamais quand tout fonctionne. C'est sûr, mais ouais, c'était clairement l'équipe. C'était une très bonne équipe et ils ont tout fait correctement. Mais on n'a pas eu beaucoup de chance avec...

[00:14:01] disons la santé de mon équipe parce que la première nuit, il y avait genre quatre ou cinq équipes sur le parking de Platzwiese dans les Dolomites et, ouais, disons ça comme ça. J'ai entendu pendant la nuit, vers deux heures, 3 heures du matin environ, j'ai entendu la porte d'un van s'ouvrir et se refermer. Et puis j'ai entendu quelqu'un vomir pendant au moins une demi-heure, genre vraiment fort. Oh, c'était... Et je me suis dit, ah, ce pauvre gars, et puis je me suis dit, attends, est-ce que c'était

[00:14:52] la porte de mon van ? Et j'ai ouvert le loquet et j'ai regardé en bas parce que je dors dans la tente de toit, et j'ai vu qu'il n'y avait qu'une seule personne allongée, et c'était mon principal supporter Moritz et il m'a regardé en disant : « Merde. » Et j'ai dit : « Oh merde. »

[00:15:16] C'est Mogli, mon kiné, et il a dû manger un truc pas terrible aussi. Il faisait la fête deux jours avant la course, un peu, et il était juste, ouais. Et là, on s'est dit : « Oh merde, est-ce que ça va m'arriver aussi ? » Parce qu'en fait, on ne peut pas garantir l'état de quelqu'un dans cette course. Ouais. Il ne se sentait vraiment pas bien, mais il savait que j'avais besoin de lui parce qu'il est vraiment bon kiné et il est tellement... on a besoin de lui dans l'équipe parce qu'il dégage juste, ouais, de bonnes ondes tout le temps.

[00:16:03] Et oui, après trois jours, il était de nouveau sur pied et a pu me soutenir à nouveau. Genre, vraiment en montagne et pour tout faire. Ouais. Donc oui. Enfin, je leur suis super reconnaissant, pour faire court,

[00:16:20] **Gavin McClurg:** Je veux dire, sans être trop bref, combien de personnes y a-t-il dans ton équipe, quels sont leurs rôles et comment as-tu choisi ton équipe cette fois ? Évidemment, les deux que tu viens de mentionner sont avec toi depuis le début pour la plupart, mais parle-nous un peu de ça, parce que j' imagine que pour beaucoup d'auditeurs, c'est un rêve, non ? Peut-être qu'un jour, je pourrai participer au Red Bull X-Alps. Et je pense que c'est important. L'équipe est évidemment cruciale, ce sont un peu les héros de l'ombre et tu as eu une très bonne expérience. Comment l'as-tu constituée ? Que fait chacun et quels sont les rôles ?

[00:17:03] **Simon Oberrauner:** D'accord. Ouais. Alors, commençons par le supporter principal. C'est Moritz Kampermüller et c'est un très bon ami. Je l'ai rencontré avant, juste avant que je commence à voler. On a donc une très bonne amitié et on a fait beaucoup d'aventures ensemble. Il me connaît dans des situations extrêmes. Quand as-tu commencé à voler ? Alors, c'était vers 2012, 2012, et il n'a pas commencé à voler. Mais je pense que c'était vers 2017 ou 2018, quand j'ai fait mon premier X-Alps, et là il s'est rendu compte que...

[00:17:49] ça a l'air vraiment sympa, ce que je fais. Et, et puis il a eu une petite blessure au doigt. Et il m'a dit : je ne peux pas grimper pour le moment parce qu'il grimpait beaucoup. Tu peux m'apprendre à voler ? Et j'ai dit : d'accord, on y va. Et je l'ai envoyé à l'école de vol que je possède maintenant. Et puis il a commencé le cours de base et ensuite je l'ai pris, disons, sous mon aile et, et, oui. Ensuite je lui ai beaucoup appris et il a commencé à vraiment beaucoup apprécier ça. Et puis il s'est beaucoup investi. Donc il, il sait voler. Il sait vraiment voler des grands triangles et, et il est très en forme et oui, il connaît comment le jeu, comment le jeu, euh, se déroule au X-Alps.

[00:18:42] Ouais. Comment ça marche. Alors il y a Moritz et il y a, euh, mon kiné. Voici Mowgli, qui était malade. Je l'ai rencontré, ouais, je pense que c'était en 2021, la première fois qu'il était avec moi et c'était par l'intermédiaire d'un ami. Il cherchait, je crois, je cherchais un kiné, et on est entrés en contact, on s'est vus et il y avait un super feeling. C'était un mec vraiment sympa. Ouais. Et je me suis dit : ah, cool, ça pourrait vraiment bien marcher. Et puis pendant la course, il était à fond, toujours là, et ouais.

[00:19:31] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que ton kiné fait exactement ? Tu reçois des massages et tout ça le soir ou quoi ? Sur quoi est-ce qu'il travaille ?

[00:19:40] **Simon Oberrauner:** Euh, il ne fait pas vraiment de massages, c'est pas son truc. Parfois j'aimerais bien en avoir un, mais il est plutôt du genre à... ouais, à bien travailler les points de pression sur les muscles et maintenant il connaît vraiment mon corps et mes problèmes. Parfois j'ai un souci au genou et quand ça arrive, je le regarde et je lui dis : « je sens mon genou » et il fait « ah merde, d'accord ». Mais après 10 minutes, c'est parti et la plupart du temps, ça tient pour toute la course. Du coup, je peux lui faire confiance à 100 %. Et ça vaut vraiment le coup parce qu'il sait exactement quoi faire pour me garder en forme.

[00:20:30] Disons les choses comme ça. Ouais. Donc, d'accord. Et oui, on a aussi une très bonne amitié. Donc c'est, euh, oui, une partie très importante. Et puis il y avait la deuxième voiture et il y avait Simon, euh, qui m'a soutenu en 2019, 2021, euh, 2023, euh, en tant que sponsor principal, mais, euh, cette année il a dit : je ne veux pas être le sponsor principal. Je veux, parce que j'ai d'autres choses à gérer et oui, je veux prendre un peu de recul et dire : Hé, non, pas de problème. Euh, mais je veux te soutenir, pas comme sponsor principal, mais je veux venir avec toi.

[00:21:19] Et c'était très sympa de sa part parce qu'il sait aussi comment se déroule la course. Donc j'ai deux voitures avec deux personnes qui savent vraiment ce qui se passe pendant la course. C'est super important. Et puis il y a eu Dario qui a une toute petite boîte de production vidéo, et il a documenté toute la course. Il a fait un travail vraiment génial. C'est la première fois que j'avais quelqu'un vraiment pour les médias et pour documenter tout ça. Et ça a super bien

marché. Je l'ai rencontré lors de petites courses dans notre région, les courses à la frontière en Autriche, peut-être que vous les connaissez.

[00:22:11] C'est genre, je peux suivre les conditions météo pendant 33 heures. Il a fait quelques vidéos là-bas et je lui ai parlé à quelques reprises, et je me suis dit que ce serait super sympa d'avoir quelqu'un pour les extraits. Je lui ai demandé et il m'a dit : « Oh ouais, mec, ça a l'air cool. » Et puis ça s'est continué, on en a pris plus et il a dit : « Ouais, cool. Je pense que je pourrais m'imaginer venir avec toi. » Et puis il est venu et il s'est parfaitement intégré à l'équipe.

[00:22:44] **Gavin McClurg:** Qui s'occupe de la météo pour vous ? Est-ce que vous sous-traitez la météo à quelqu'un d'autre chez vous qui vous la transmet ? Ou est-ce que c'est quelqu'un de l'équipe qui se déplace avec vous ?

[00:22:56] **Simon Oberrauner:** Ouais. C'est qui qui s'occupe de la météo ? Ouais. Ouais. C'est plutôt cool. Et, et il y avait une autre personne, Stefan, qui a appris à piloter il y a genre deux ans dans notre école avec nous. C'est un genre d'aventurier, un vrai passionné d'aventure. Il est très souvent en Afrique avec son petit Land Rover, peut-être, vous savez, le petit, le petit quatre-quatre, il l'a conduit de Graz, en Autriche, jusqu'à... je suppose que maintenant ce n'est plus toute l'Afrique, mais il fait toujours des expéditions avec ce petit truc et il le prépare en cours de route.

[00:23:46] Et donc, on avait quelqu'un qui a aussi beaucoup d'expérience en aventure. C'était vraiment super. Et oui, il s'est aussi très bien intégré à l'équipe. Parfaitement. Donc, oui. On était cinq,

[00:24:04] **Gavin McClurg:** cinq accompagnateurs, deux voitures, deux véhicules.

[00:24:09] **Simon Oberrauner:** Oui. Ouais. Ouais. Un avec une tente de toit et un, un mobile d'été, qui est genre, ouais, Californie, mais fait par une autre boîte. Et ouais, ça a vraiment bien marché. Donc l'un, l'un était une Toyota. Il l'adore. Ouais. Ça, ça a marché, une fois on a vraiment dû, il a l'air prêt à grimper la colline. Ouais.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, je serais curieux d'en savoir plus sur ton entraînement. Enfin, brièvement, mais, tu sais, quand est-ce que ça commence officiellement, si tant est que ça commence, ou est-ce que tu t'entraînes tout le temps ? Et comment as-tu fait évoluer les choses par rapport à 2017, quand c'était ta première fois ? Tu avais déjà fait du vol pendant cinq ans, je suppose. C'est ça. Tu en as cinq, six ans. Enfin, ça fait presque une décennie que tu fais de la compétition, donc quel âge avais-tu quand tu as commencé ? Et oui, comment ça a changé, à quoi ressemble ton entraînement ?

[00:25:12] **Simon Oberrauner:** Je pense que l'entraînement a évolué tout naturellement. Au début, c'est difficile de s'entraîner pour une course à laquelle on n'a jamais participé auparavant, alors je me suis dit : d'accord, je fais beaucoup de vols d'aventure, comme des tours en bivouac, et je reste dehors pour essayer de vivre différentes conditions météo. C'était mon approche. Et les courses de bordure, qui sont des compétitions de 33 heures avec beaucoup de randonnée la plupart du temps, parfois plus de 150 kilomètres, permettent au corps d'apprendre à gérer de longues journées de marche. C'est quelque chose de vraiment important parce que ce n'est pas toujours comme cette année, et les deux années précédentes étaient aussi très bonnes, mais ce n'est pas garanti de pouvoir voler autant. Ton corps doit être capable de supporter une journée de marche, c'est vraiment nécessaire. C'est ce que je savais, et je le savais aussi depuis 2015 quand j'étais avec Paul, je le soutenais...

[00:26:37] C'était, je pense, peut-être un mois avant la course ou même plus proche de la course, il m'a demandé : « Oui Simon, est-ce que tu aimerais me rejoindre ? » Et j'ai dit : « Oh wow, oui bien sûr, faisons ça. » Et puis, soudainement, je rejoignais Paul pour les X-Cross, et c'est là que j'ai expérimenté ce qu'est le X-Cross, wow. J'ai vu que le vol est la plus grosse partie, et c'est là que le groupe se divise si tu es capable de rester en l'air et de l'utiliser toute la journée. Alors je savais que je devais m'entraîner juste à voler et à continuer de voler même quand les conditions deviennent lentes et que vous...

[00:27:36] tu penses que tu ne progresses pas beaucoup, tu as juste besoin de patience, et de la patience, de la patience, de la patience. Parfois, il faut continuer à voler, à chercher le relief, à attendre, à baisser le tempo, la vitesse, pour aller doucement et laisser une chance à la météo ou à la thermique. C'est quelque chose que j'ai beaucoup appris et pour lequel j'ai beaucoup essayé de m'entraîner : rester patient. Et d'accord, il y aura une fenêtre, il y aura une possibilité, c'est juste quelque chose que j'ai toujours dans ma façon de voler. Oui, c'était toujours un peu mon style d'être patient, de

continuer à voler, oui, de passer beaucoup de temps en l'air, et c'est ce qui a fonctionné pendant les X-Ops tout le temps. Est-ce que tu as un...

[00:28:29] **Gavin McClurg:** Tu as un entraîneur ou quelqu'un à qui tu es responsable pendant ton entraînement ?

[00:28:34] **Simon Oberrauner:** tu le fais tout seul ? non non, je le fais tout seul. oui, ouais, quoi ?

[00:28:41] **Gavin McClurg:** tu aurais été toi, tu as soutenu Paul en 2015, imagine être un supporter, je n'ai jamais été supporter mais quand je regarde ça maintenant, comme j'ai les deux dernières éditions et que je l'ai vu un peu de l'autre côté, j'aimerais avoir fait ça, on dirait que tu apprends vraiment beaucoup. Mais pour ceux qui écoutent et qui ont peut-être fait des courses de marche et vol plus petites, mais qui ont les yeux rivés sur les X-Ops, quelles sont les trois choses qu'il est vraiment important de comprendre sur la course ou pour se préparer ? Quelles sont les choses clés parce que comme je l'ai dit, tu l'as débloqué dès le début, tu sembles avoir déchiffré le code des Red Bull X-Ops en quelque sorte.

[00:29:33] vous

[00:29:35] **Simon Oberrauner:** Ouais, d'accord, donc quelles sont les trois choses les plus importantes ? Pour l'athlète, c'est sûr que le plus important, c'est que toi, en tant qu'athlète, tu dois savoir...

[00:29:55] tes forces, tes forces, disons-le comme ça : dans quoi es-tu bon ? Et si c'est le vol, alors c'est peut-être ça le point crucial des X-Ops, tu dois vraiment être bon en vol. Donc l'entraînement au vol est la partie la plus importante, c'est là que la majeure partie de l'énergie doit être investie. N'essaie pas de tout planifier à l'avance parce que tu ne peux pas t'entraîner à l'imprévu ou à l'aventure. Un peu comme ça, j'espère que c'est compréhensible, mais...

[00:30:46] Tu ne peux pas planifier toute la course à l'avance, ça ne marchera pas. Il y aura des situations que tu n'as jamais vécues auparavant, et là, tu dois écouter ton instinct parce que tu sais voler, sinon tu ne serais pas là, tu ne serais pas aux X-Ops. Ensuite, tu dois faire confiance à ton corps pour faire ce qu'il a à faire, à tes sens, ou tu dois être capable de voir ce que font les autres devant, si tu n'es pas en tête, et tu dois le comprendre. Il faut donc aussi comprendre les autres trajectoires. Tu dois être capable d'observer les autres voler et d'en tirer profit.

[00:31:31] C'est important dans une course. C'est toujours le cas. Il faut aussi toujours surveiller un peu ses adversaires. Pas tout le temps. On n'a pas le droit d'être uniquement focalisé sur eux, parce qu'on perd alors sa propre concentration et on n'est plus dans une bonne position.

[00:31:50] Alors, concentre-toi sur ton vol et essaie de... ouais, ensuite, le deuxième point, c'est peut-être d'essayer de ne pas tout planifier d'un coup. Planifie les points de virage, parce que c'est là que tu dois être au sol et où tu dois repartir en l'air. Ou devoir continuer. C'est quoi le troisième ? Trouve une bonne équipe qui te soutient parce qu'elle veut vraiment te soutenir, et pas juste parce qu'elle le doit. C'est très important d'avoir une équipe qui, disons, t'apprécie vraiment et qui veut soutenir ta mission.

[00:32:42] ...et veut soutenir votre mission sur ces X-Ups. Et peut-être que la quatrième chose serait de ne pas avoir de grandes attentes parce qu'ils vous mettent au sol. C'est très important. Lors de mon premier X-Ups, mon principal soutien était Christoph. J'ai commencé à voler avec lui et on aimait toujours discuter de tout, de la philosophie, de tout et de n'importe quoi. Et un soir, toute l'équipe était réunie, et c'était une grande équipe en 2017. Et assis là, Domi était là. Je pense qu'il avait 16 ans ou quelque chose comme ça. Et puis

[00:33:27] Christoph a dit : « Bon, maintenant, je veux que tout le monde essaie de deviner quelles sont les chances »

[00:33:37] Simon doit gagner les X-Ups. Pour battre Greedy.

[00:33:44] À ton avis, quelles sont les chances de Simon ? Et tout le monde devait avoir un chiffre sur un papier. Ouais. Et puis, d'accord, on commence. Et là, c'était genre 70 % et Domi a dit : « Ouais, 90 % de chances qu'il batte Greedy ». Moi j'étais en mode : « Ouais, peut-être 50 % ». Je me disais : « Ça pourrait arriver », mais c'était un chiffre totalement stupide. Et là, il a dit : « OK, maintenant je vous dis ce que j'ai écrit sur le papier ».

[00:34:30] Et il a dit 2,5 %.

[00:34:36] Il était genre, aucune chance. Et c'était tout à fait juste. C'était tout à fait juste. Parce que Greedy sait vraiment ce qu'il fait là. Et il était tellement mieux préparé que moi pour cette course. Toi

[00:34:56] **Gavin McClurg:** tu ne sais pas encore pour quoi tu te prépares. Je veux dire, la première fois, il y a énormément de choses. Ouais.

[00:35:03] **Simon Oberrauner:** Ouais. C'est juste qu'il y a tellement de choses à apprendre et à voir.

[00:35:11] Au début, j'étais d'accord, et puis j'ai commencé à y réfléchir. Et je me suis dit : ouais, je pense qu'il a plutôt raison.

[00:35:22] Parce que Greedy sait que je n'étais pas du tout capable d'être plus rapide que lui. Ouais, carrément. Et c'était plutôt une belle chose qui s'est produite. Il aime toujours ces approches surprenantes. Ouais, c'est génial. J'aime ça. Parlons de...

[00:35:48] **Gavin McClurg:** à propos de Greedy, parce que c'était un gros morceau, non ? Vous savez, huit fois champion. Toi, Lars et Aaron, vous l'avez eu à la fin. C'était genre, je suis parti avec vous ce matin-là en direction de Laramouse. À ce stade, ça pouvait encore aller dans n'importe quel sens. Une fin assez palpitante. Il a toujours un peu écrasé ces huit là, d'une certaine manière. Ça n'a pas vraiment été serré.

[00:36:17] C'était le plus âgé de cette course, ce qui était intéressant. Enfin, je veux dire, il n'a que 42 ans. Ce n'est pas vieux pour un coureur d'endurance, mais bon. Bref, premier non-Suisse, il y a tellement de choses dont on pourrait parler ici, tellement d'histoires incroyables, mais c'était intéressant parce que, dès ma première course en 2015, c'est toujours le sujet dont on discute la semaine avant la course : « C'est cette année que Kriegl va se faire battre. C'est cette année. » Et j'ai toujours répondu : « Ouais, non, pas moyen. » Surtout l'année dernière avec sa grande expédition X-Peaks, je me suis dit : « Mon Dieu, il est encore dans ce domaine, c'est un autre niveau, un domaine qu'il va continuer à dominer. »

[00:37:06] Je veux dire, lui et Peter, son partenaire, ils ont tellement appris, j'imagine, à opérer en altitude, souvent au-dessus de la couche nuageuse et dans des conditions météo exécrables. Donc ça m'a pris par surprise. Je n'étais certainement pas l'un de ceux qui se disaient que c'était l'année où il allait se faire détrôner. Et il y a quelques points dont j'ai parlé avec Tom il y a quelques jours, on enregistrait un podcast avec Tom de Dorlodot et on était tous les deux d'accord sur le fait qu'il y avait quelques facteurs majeurs. Le matériel n'a probablement pas aidé, le fait qu'il ne soit pas sur un sub, et peut-être un peu d'excès de confiance, mais ça l'a amené à choisir ce matériel parce qu'il avait fini troisième à la Coupe du Monde.

[00:37:56] Exactement. Eh bien, il y a un an, dans sa ville natale, lors de la Coupe du Monde de Grindelwald où j'étais présent, il a skié sur l'Impress alors que tout le monde était sur un sub, mais il a fini troisième. Je pense que ça lui a fait se dire : « Oh, je peux les surpasser par l'intelligence » ou je ne sais pas, je n'ai pas encore eu l'occasion de parler à Chrigel, je ne sais pas si vous l'avez fait, mais j'aimerais avoir son avis. L'autre chose, c'est que la météo était plutôt bonne cette fois-ci, et il semble vraiment que Chrigel fait ses plus grands exploits quand la météo est terrible, et on n'a pas vraiment eu beaucoup de mauvais temps, à part le deuxième jour, mais il n'y avait pas beaucoup d'écart ce jour-là. On parlera du deuxième jour ici dans un instant, mais je veux vous parler de la tempête de la première nuit parce que vous avez choisi une voie différente cette nuit-là, donc on en parlera, mais j'aimerais juste avoir votre avis, je pense que tout le monde voudrait.

[00:38:48] qu'est-ce qui s'est passé ?

[00:38:49] **Simon Oberrauner:** cette année ? qu'est-ce qui s'est passé cette année ? Ouais, je pense que Chrigel a fait beaucoup de mouvements pour s'échapper, pour s'éloigner. C'est un peu comme le Tour de France en ce moment, où l'on essaie de sprinter pour se détacher du peloton, mais le Bellaton, le Bellaton a vraiment super bien marché. Ouais, on l'a toujours rattrapé, on l'avait encore, et peut-être qu'il a manqué de chance aussi. Parfois, il a poussé trop fort et peut-être trop vite, et là, on l'a rattrapé facilement. Et parfois, il a vraiment eu des problèmes, et je pense qu'en thermiques, il ne grimpeait pas aussi bien. Je suppose que c'était un gros facteur. Je dois vraiment dire que ça se sentait parce que Chrigel est un excellent

[00:39:46] excellent en thermique. Quand tu voles avec lui, il sait vraiment comment faire et il le fait bien, et la plupart du temps, il finit aussi dans le top. Cette fois, c'était différent. J'ai peut-être aussi gagné beaucoup d'expérience, mais on pouvait voir qu'il avait du mal à s'échapper et nous n'avions aucun problème à mener, donc il a dû nous suivre à nouveau, ce qui est

[00:40:19] **Gavin McClurg:** n'est pas son truc, vous savez, il n'aime pas ça, il

[00:40:21] **Simon Oberrauner:** aime être devant, ouais, avec oui, ouais, ouais, normalement il est, s'il est à l'arrière, alors il y a eu des courses XO où il était juste à deux heures de thermique derrière et puis boum, il a lancé le turbo et était à nouveau devant, donc ça aussi est arrivé, mais cette fois il n'a juste pas pu s'échapper, c'était la seule partie et on a bien sûr eu une bonne météo de vol, donc il n'y avait pas ça, mais je pense que cette situation météo extrême, extrême, où on ne pouvait pas voler efficacement parce qu'il sait comment voler efficacement avec beaucoup de vent et peut-être

[00:41:10] on a tous appris à faire ça davantage, à utiliser des conditions fortes ou des conditions difficiles comme des vents fins. Je pense qu'on a tous gagné beaucoup d'expérience pendant les courses X-Alps et maintenant on sait un peu comment ça marche, où on peut voler et où on ne doit pas voler, et à quoi s'attendre, parce que c'est toujours dur quand on ne sait pas à quoi s'attendre pour certaines conditions, et alors on ne peut pas voler parce que si on ne sait pas ce qui arrive ou quelle est la possibilité quand je vole là, on ne peut pas voler efficacement, et peut-être que oui.

[00:41:56] peut-être qu'il n'a pas eu la chance de s'échapper pour prendre son rôle de leader solitaire, parce que c'est ce à quoi il est habitué, mais ouais, il était posé, vraiment posé, il a vraiment apprécié la course.

[00:42:16] **Gavin McClurg:** j'ai vécu un moment très spécial, genre personnel, lors de votre dernier jour quand j'étais avec vous et que j'ai décollé avec vous vers Lermous. C'était très formateur pour moi, ces deux derniers, parce que c'est tellement différent que je peux observer et, d'une certaine manière, décortiquer et apprendre.

[00:42:47] la façon dont vous faites les choses et je le compare à ce que j'ai fait dans mes courses. J'ai déjà dit que l'une des choses qui a vraiment commencé à me jouer contre, c'était cette peur constante de tout rater, de ne pas suivre mes lignes, mais c'était vraiment cool de voir à quel point vous étiez détendus là-haut ce jour-là. Je ne me souviens pas de beaucoup de moments comme ça pour moi en course, vous savez, juste aussi relax, aussi tranquilles, en train de faire des blagues. Et vous n'étiez pas, enfin Lars a décollé et il s'en sortait bien, et personne n'était vraiment pressé. Lars était à quoi, 10 000 mètres derrière vous, et a décollé juste avant vous ce jour-là, même masse d'air, même endroit et tout ça, mais

[00:43:33] pour moi, c'était toujours — et peut-être c'est parce que je n'étais jamais en tête — c'était toujours plus une question de course, tu vois, plus de « je dois y aller, je dois bouger, je dois y aller ». Et c'était vraiment cool de voir à quel point vous étiez détendus. Je veux dire, même Chrigel en a fait une remarque ; tu et moi on rigolait quand je filmais et je t'ai demandé : « qu'est-ce que tu vois aujourd'hui ? » et tu as répondu : « je vois un lac, je vois une station de ski ». C'était tellement drôle. Mais est-ce que c'est vraiment vous ?

[00:44:01] est-ce que ce moment a bien capturé votre état d'esprit pendant la course ou était-ce quelque chose d'unique ?

[00:44:10] **Simon Oberrauner:** ça dépend de la journée. Si c'est une journée de vol vraiment bonne, les décisions importantes se prennent en l'air. Si tu pars trop tôt et que tu foires tout, tu dois recommencer à courir. On a déjà fait la descente en plané, on a fait notre travail, disons-le comme ça. Ce matin, on a fait une descente en plané très efficace, on s'est mis dans une bonne position, et c'était aussi vraiment bien par rapport au Tour de France.

[00:44:47] si tu si tu sors du peloton au début, maintenant parce que c'était encore une longue course, alors il est plus probable que tu fasses une erreur et et et et et et et et et et et et et et et et et et

[00:45:06] donc tout le monde était tranquille, on se checkait un peu, et on savait qu'on devait aller à Leamos et qu'on allait y aller. D'habitude, par une belle journée comme celle-ci, tout le monde sait comment s'y rendre et il n'y aura pas de gros écart, on se regroupera tous à nouveau à Leamos, puis on montera et la vraie course commencera. C'était un peu la situation, et disons comment je l'ai vécue parce que je savais que c'était juste une journée incroyable, avec une ligne parfaite vers Leamos et un sud-est parfait, et si on ne peut pas voler vers l'est alors

[00:45:56] Bon, on a un autre problème, mais ça marchait tellement bien et la brise de vallée n'était pas là, et ouais, c'était parfait. C'était ce qu'on appelle en Autriche une journée "marteau", ouais, parfaite. Mais à Leamos, la course a commencé là ; on a commencé doucement en montant la pente et on a commencé à pousser de plus en plus, de plus en plus, de plus en plus, et puis soudainement, j'ai recommencé à avoir le nez qui saigne depuis le matin parce que le matin, j'avais quelque chose dans le nez et j'ai essayé de le sortir et je me suis accidentellement coupé avec mon ongle, donc j'ai eu le nez qui saignait le matin, mais après ça s'était arrêté et quand on a remonté et...

[00:46:42] puis on est devenus vraiment rapides, et soudain mon nez a recommencé à saigner, très, très intensément.

[00:46:52] Je n'avais rien pour me mettre dans le nez ou quoi que ce soit. J'ai regardé mon support, Moritz, et je lui ai dit : « Putain, je saigne du nez. » Il a dit : « Oh, putain » et il a pris sa casquette de course, genre comme ça, et il m'a dit : « Je ne sais pas, je n'ai que ça » et elle était complètement trempée de sa sueur, vraiment trempée. Je l'ai pressée sur mon nez, je lui ai donné un bâton de marche et je l'ai poussée vers le haut et j'ai dit : « Ok, là je ne vais plus perdre de sang » et j'ai continué à la pousser. Et au moment du départ, il m'a donné du papier toilette, je me l'ai mis dans le nez et ouais, ça a marché. Mais bon, on a décollé genre deux...

[00:47:38] quelques minutes ou quelque chose comme ça, c'était genre, d'accord, on s'installe, mais quand même de manière contrôlée et pas dans la panique, parce que quand on apprend une chose aux X-Ups, c'est que si tu commences à faire la course, la plupart du temps, ça mène à peut-être une petite erreur où tu oublies de mettre ta barrière ou si tu fais une toute petite erreur, ça peut te coûter tellement plus cher. Donc il faut toujours rester un peu calme au départ, d'accord, est-ce que j'ai tout ? D'accord, je peux y aller. C'est un point très important, et donc le départ doit toujours être calme parce que tu vas prendre ton envol, tu vas prendre ton envol et tu dois juste avoir tout en place. C'est toujours ça pour moi, au moins, et c'était aussi pour tout le monde qui était au départ, là, comme Aaron Das, Chrigel, d'accord, Jill, et puis on s'est serré la main et on a dit, d'accord, c'est parti, bonne chance, et ouais, et là on savait que c'était parti, ouais, et tout ça.

[00:48:51] **Gavin McClurg:** C'était vraiment une photo finish. Je veux dire, vous voir arriver avec seulement 10 secondes d'écart avec Lars, c'était... vous avez vu à quel point j'étais excité en haut, c'était juste incroyable. Ouais, Simon, tu avais un autre point de vue. La première nuit, on a eu cette énorme tempête au tournant de Sexton et on était tous blottis sous ce toit, il tombait de la grêle et c'était vraiment moche, puis une brève accalmie, aucune hésitation pour Chrigel et vous avez tous commencé à marcher là-bas. Donc on était tous en train de courir dans la grêle et, vous savez, une poignée de ces gars se sont lancés et ils ne l'ont pas fait bien. Je veux dire, on avait la vidéo, ils ont fini par avoir une pénalité. Mais toi, non, tu sais, Maxime était déjà descendu et toi, je t'ai vu, tu as regardé et tu as continué, tu as juste marché, marché en descendant. J'aimerais beaucoup entendre...

[00:49:54] Deux choses sur cette décision, pourquoi, mais il y a aussi eu beaucoup de discussions sur les réseaux sociaux cette année et je ne sais pas à quel point vous en étiez conscient, mais vous savez, David Sessodelli a eu ce lancement assez dingue qui est devenu totalement viral le deuxième jour et il y a eu beaucoup de commentaires sur les canapés, vous savez, que c'est devenu trop risqué, que c'est des gladiateurs contre l'aventure... J'ai un point de vue très spécifique là-dessus, je ne suis pas d'accord avec tout ça, mais j'aimerais avoir votre avis. Pour moi, c'est comme ça depuis 2003, ça a toujours été comme ça, on fait juste beaucoup mieux pour tout montrer maintenant, pas seulement nous côté organisation, mais tout le monde, vous savez, vous avez votre propre responsable média, beaucoup d'équipes en ont.

[00:50:44] Bref, j'ai posé beaucoup de questions, mais j'aimerais beaucoup avoir ton avis là-dessus.

[00:50:48] **Simon Oberrauner:** Ouais.

[00:50:50] Alors, le premier jour avec l'orage, je voyais tout le monde décoller et ça avait l'air horrible, oui, parce que le vent ne venait pas d'une bonne direction. Le terrain était pourri pour le décollage. Je veux dire, même Creel, c'était comme si tu avais rendu ça difficile, on aurait dit qu'il ne décollerait jamais. C'était genre « putain, c'est quoi ça ? » et il y avait de la grêle partout, des grêlons avant, et tout était blanc. C'était juste naze. Et je me suis dit : « non, premier jour, mes jambes sont fraîches, je vais descendre à pied ». Et puis j'ai commencé à descendre et c'était aussi très glissant, vraiment glissant de marcher dans cette grêle. Et puis j'ai revérifié les conditions et je me suis dit : « OK, merde, le vent

est parfait là, ça s'éclaircit, il n'y a aucun signe de pluie à ce moment-là du tout ». Et j'ai regardé mon supporter et j'ai dit : « ça a l'air bien, ça a l'air bien, est-ce que je rate quelque chose ? ». Et je me suis dit : « c'était nul, t'as raison, maintenant ça a l'air mieux ». Et là, j'ai décollé sur environ 200

[00:52:13] 200 mètres de dénivélé en descente et puis c'était parfait pour voler. À la fin, il y a eu un peu de pluie quand j'ai atterri. Oh, je ne savais pas, je ne savais pas que tu t'es envolé, je pensais que tu avais fait toute la descente à pied.

[00:52:26] **Gavin McClurg:** Ok, donc tu as juste marché un peu et ensuite tu as décollé. Intéressant. Ok, ouais.

[00:52:33] **Simon Oberrauner:** parce que pour moi, là-bas, ça avait l'air bien mieux et ça a super bien marché. Je me suis juste envolé et sur le chemin de la descente, quand j'étais en vol plané, j'ai regardé dans la vallée là où j'aurais dû marcher ou pu marcher, et où mes supporters ont fini par marcher, et c'était comme une grande rivière, ça avait l'air pas terrible non plus pour marcher là-bas. Donc j'étais vraiment content d'avoir pris la décision de voler, mais bien sûr, ce n'était pas à côté de nous, c'était à quelques kilomètres quand j'ai atterri, j'ai aussi entendu comme

[00:53:20] au loin, il y avait du tonnerre et des trucs comme ça, donc ouais, j'aurais peut-être pu descendre à pied, mais à ce moment-là, je ne me sentais pas en sécurité. Je ne l'ai pas ressenti au sommet quand les autres ont décollé, donc pour moi, j'ai juste pris la décision que ce n'était pas cool. Je suis descendu à pied et là, j'ai vu que les conditions avaient un peu changé et que je me sentais en sécurité, alors j'ai pris la décision. Au final, il faut vivre avec ses décisions, c'est ça le plus important. Et pour Creedle, ça avait l'air bien, il a aussi fait un bon vol là-bas, il a même atterri haut, je crois qu'il a même atterri à quelques mètres d'altitude, et c'était son premier mouvement pour s'éloigner de nous. Pas beaucoup de gens le remarquent, mais à Platzwiese, il est monté pour essayer de...

[00:54:25] voler vers le col, ce qui aurait été un très bon coup s'il avait pu le faire, mais il a décollé et il n'a pas pu franchir la limite des arbres et il a dû atterrir à nouveau et il a dû se poser dans l'herbe complètement mouillée, dans de hautes herbes je pense, et puis il a juste pris son aile et est allé droit vers l'hôtel. Vraiment ? Oh

[00:54:50] **Gavin McClurg:** Je ne le savais pas non plus.

[00:54:51] **Simon Oberrauner:** et le mec a réservé une chambre là, ouais

[00:54:55] genre, ah merde, je prends une chambre, c'est marrant, oh je ne savais pas ça, oh ça ressemble juste à ça, ouais ouais, et bien sûr, ensuite il y avait ce deuxième jour des X-Ups, et je pense que tous ceux qui savent lire la météo et comment lire les diagrammes de différence de pression savaient que ce ne serait pas une journée facile, que ce serait dur et que ce ne serait pas du genre « ok, on part en vol XC et c'est facile ». Je savais que les Dolomites ne seraient pas si affectées par la tempête, mais au début, on avait encore du vent du nord, mais j'ai volé là-bas souvent avec du vent du nord et avec ce genre de conditions, et ça marchait vraiment bien, donc c'était du bon vol, ce n'était pas un vol facile mais c'était possible, et puis il y avait la traversée vers

[00:56:03] vers Meran, et là on a dû atterrir, faire un top landing au Meran 2000. Quand je m'approchais, j'ai aussi appelé mes supporters pour avoir des données sur le vent, et ils m'ont dit : « Ouais, il y a des rafales là-haut, mais on n'est pas sûr que la station météo soit correcte parce que... »

[00:56:23] on dirait qu'il y a beaucoup de vent là-bas, donc faites attention. Et puis on était dans un grand groupe qui est arrivé là-bas et au début, je crois que j'ai vu Tim Malongi atterrir, il faisait un atterrissage au décollage là-bas, et c'était genre dans leLee, dans le doubleLee, et il atterrissait, ça avait l'air bien. Et puis il a posé son aile et on voyait bien comment il devait gérer son aile au sol pour ne pas être emporté, et je me suis dit « oh putain, merde, ok, il y a beaucoup de vent ». Alors...

[00:57:08] Je n'arrêtais pas de regarder les autres pour voir comment les ailes allaient se comporter et je me disais vraiment : « OK, il y a cet endroit qui est le plus proche du sentier de randonnée de la Via Ferrata, et c'est bon, il va y aller ». Tommy allait aussi là-bas et il avait vraiment le timing parfait. Il y avait très peu de vent parce que c'est très proche de grosses rafales, et quand je suis arrivé, il y avait de grosses rafales et je me suis dit : « Oh merde ». C'était vraiment un moment intense, il faut être dans le moment et savoir que ces

[00:57:54] des rafales peuvent arriver et j'étais prêt, je pouvais gérer la situation, tout comme Tommy. On a atterri et OK, on y va. Je me demandais comment ça allait être au sommet, parce qu'on doit monter la Via Ferrata, descendre un peu et décoller à nouveau. Là-bas, il y avait beaucoup de vent mais plus linéaire, donc pas autant de rafales, c'était cool. Ensuite, en bas à Schenna, tu es dans une situation de vent complète, il y avait vraiment beaucoup de vent, mais si tu sais comment gérer ces situations, il faut être très patient pour trouver le bon timing. Tu n'as pas le droit de genre, OK, spiraler en chemin et juste atterrir. Du coup, j'ai spiralé la moitié du chemin, puis j'ai attendu et ensuite

[00:58:52] J'ai vu, d'accord, c'est un peu moins, et puis j'ai vu et j'ai essayé de perdre plus d'altitude et j'ai juste atterri, c'était facile pour moi là-bas, mais bien sûr si vous prenez soudainement une rafale, il faut gérer ça à nouveau et c'est une situation assez délicate là-bas. Et puis on savait qu'il y a cette colline où la thermique monte de la vallée et vous aurez immédiatement de la portance, et pour moi, c'était genre, d'accord, on peut le faire parce que le vent du nord va monter le Finchgau et il y aura aussi le vent venant du Reschensee qui descend, et normalement cette zone est alors un peu neutralisée, et c'était comme ça au début, on avait même du mal à atteindre la base pour vraiment monter haut, mais j'ai réussi d'une certaine manière parce que j'ai fait preuve de beaucoup de patience dans la première thermique et Chrigel ne l'a pas fait, ni Damien, ni Christian Schuck non plus, ils ont continué à foncer et ils ont eu le sommet et j'étais genre, wow, nickel, ça marche super bien et j'ai encore cette crête et dans les couches plus hautes on a du vent du nord et j'appelais mes supporters en disant : « Hé, ça pourrait marcher, ça pourrait marcher », et puis j'ai eu ce passage et j'étais conscient qu'il y aurait beaucoup de vent dans la vallée mais j'ai...

[01:00:32] j'étais à 3000 mètres et je me suis dit : d'accord, je peux contourner cette montagne et je vais repartir en plané, mais là, c'était comme si je me prenais un coup, tu sais, dans Mario Kart, il y a ces bandes d'accélération et ces bandes de freinage, et c'était genre : oh, wow.

[01:00:57] Tu ne peux pas lutter contre ce vent, c'était clair, mais il fallait pousser pour au moins garder sa position pour l'atterrissage. Et puis, à 3000 mètres, j'ai su que je devais chercher un endroit pour atterrir dans la vallée, qui est à genre trois ou quatre cents mètres au-dessus de la mer. À trois ou quatre cents mètres, l'atterrissage, c'était à 3000 mètres, donc 2500 mètres de descente pure, de vraiment descendre, et tu le savais quand tu as frappé le mur, tu savais que tu n'irais pas plus loin en vol ce jour-là, c'était clair. Alors je...

[01:01:43] J'étais juste dans la zone. Je volais et je savais ce qui arrivait, je savais ce que je devais faire et je savais que ça allait être turbulent, que ça allait être rude, que ça ne serait pas facile. Du coup, je vérifiais constamment tout : les rafales de vent, les arbres, tout. Pour moi, c'était aussi sous contrôle que ça pouvait l'être dans cette situation. J'avais mon aile, je savais qu'il serait difficile de la garder ouverte, mais ça marchait. Et puis il y a cette vidéo, je crois que c'est celle de Paul, où on me voit descendre dans la vallée vers mon point d'atterrissage, et c'était vraiment le moment le plus...

[01:02:30] la partie turbulente, c'est sûr, il m'a fait peur pendant ça. Du coup, quand je l'ai vu sur la vidéo, ça ne me semblait pas être ça pour moi. C'est drôle parce que pour moi, ça semblait très maîtrisé et j'ai pu l'atterrir, j'ai pu rattraper chaque fermeture et réouverture. Donc, c'était gérable pour moi, c'était clairement à la limite, mais je ne m'entraîne pas vraiment, on ne peut pas vraiment s'entraîner à ces situations, mais on peut s'entraîner à voler dans des situations de vent fort et à travers

[01:03:20] avec l'expérience ou au fil des années, ça finit par arriver de se retrouver dans de fortes brises de vallée et dans cette situation. Donc pour moi, ça ne m'a pas semblé être une situation complètement nouvelle, je savais ce qui arrivait et je savais que j'étais capable de gérer ça. Le problème, c'est quand tu es sous l'aile et que tu te dis « oh putain, c'est quoi ça ? », tu stresses, et là ça devient vraiment dangereux parce que la plupart du temps, tu ne vois plus rien d'autre que la peur, et c'est dangereux. Et quand tu regardes cette vidéo...

[01:04:06] Tu vois ce qui se passerait si j'étais dans cette situation, genre « oh merde, merde, merde », je ne ferais jamais ça, « oh putain, putain ». Et je peux voir les deux côtés, oui, je peux voir les deux côtés, les gens se disent « oh putain, qu'est-ce qu'ils font ? », mais ils ne peuvent pas voir ce qu'il y a à l'intérieur de moi, ils ne savent pas tout ce que j'ai mis dans la préparation, dans la course, et que je fais énormément de choses pour gérer ces situations. Et bien sûr, on n'a pas le droit de faire ça tout le temps et de continuer à pousser, ce n'est pas ce que je veux faire. Et je ne m'attendais pas à un mur de vent comme celui-ci, personne ne s'y attendait. Et le truc drôle, c'est que tout le monde savait que j'avais été poussé vers le bas, et Creedy pensait : « Ouais, je pensais juste que tu avais fait une petite erreur en approchant de la

montagne ».

[01:05:18] et je me suis dit : « Ouais, je pense que ce n'était pas la bonne approche pour cette montagne », et là, boum, et il a dit : « Ouais, c'était boum ». Et donc on a dû atterrir là, je veux dire, je...

[01:05:34] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas pour vous, j'ai d'autres avis là-dessus, mais pour moi...

[01:05:39] Je ne pense pas que la course devienne plus dangereuse, c'est juste que le parapente est dangereux, ça le sera toujours. La compétition pousse les gens à faire des choses stupides, vous savez. Vous avez des décisions à prendre, comme à la fin de la première nuit : est-ce que ça en vaut la peine ? Mais c'est à vous de décider, personne d'autre ne peut décider à votre place. Et sans ces moments, sans le mur de vent, la chute verticale et l'atterrissage, ce serait moins une course pour vous personnellement. J'imagine que ce sont ces éléments qui font que cette course, cette compétition, cette expérience, cette aventure, en valent autant pour moi. Je veux dire, ce sont ces moments que nous...

[01:06:26] Je ne voudrais pas faire ça tous les jours. Je ne voudrais pas non plus m'entraîner pour ça trop souvent, tu vois, parce qu'à un moment donné, ton heure va arriver. Tu ne peux pas voler dans ce genre de conditions tout le temps. Mais comme tu l'as dit, je parie que tu es reparti assez nerveux, avec le souffle court, le cœur qui bat à tout rompre, mais en te disant aussi : « Ouais, je l'ai fait, c'est pour ça que je suis là. » Ce n'est pas juste pour avoir les super vols, c'est pour assembler ces moments difficiles, n'est-ce pas ?

[01:06:58] **Simon Oberrauner:** Ouais, je veux dire, des vols comme ça, si ça n'arrive pas, je suis content aussi parce que c'est pas forcément très amusant, c'est sûr. Il y a plus de risques impliqués, on ne voit pas le vent, on ne voit pas les turbulences, on peut juste les ressentir et y réagir. Donc si on voyait l'air, je pense qu'on n'irait pas voler dans beaucoup d'endroits, c'est certain. C'est la seule chose, il y avait cette expression quand on a fait la Dolomiti superfly, il n'y a pas tant de météo sur cette course et il y avait...

[01:07:47] au moins

[01:07:50] ce genre de conditions, mais on était un peu plus protégés du nord et quand on a atterri au prochain point de virage, il a dit en allemand : « ouais, ça n'aurait pas été nécessaire », ce qui veut dire que oui, cette partie n'était pas indispensable, donc j'aurais été content que ça ne se passe pas comme ça. Il était aussi à sa limite, il volait sur le fil, donc...

[01:08:35] On savait que des conditions comme celles-ci étaient flyables d'une certaine manière, mais il fallait être extrêmement prudent et hyper conscient des conditions et de ce qui pouvait arriver dans ce genre de météo. Si tu es concentré à 100 %, c'est comme conduire sur un circuit pour un pilote de course : si tu fais une erreur, tu peux avoir un crash, tu vois ce que je veux dire ? Le circuit n'est pas sûr non plus, et pourtant les gens y font des courses. Pour nous, le circuit, ce sont les Alpes et...

[01:09:22] si tu dis « d'accord, il nous faut des règles qui interdisent de voler avec cette météo », alors ce ne sera plus un X-Up, ce sera une course différente, et c'est aussi cool, j'aime bien les formats différents. Mais pourquoi n'y aurait-il pas un autre X-Up ? Je pense que Paul réfléchit à des choses, mais le X-Up est spécial, c'est une aventure et chacun peut prendre ses propres décisions. Je pense que c'est très important pour cette course. Et oui, j'ai fait une erreur, j'ai vraiment regardé Instagram, j'ai vu les commentaires de gens que je connais et ils étaient genre « oh » et j'ai...

[01:10:15] je me suis juste dit : d'accord, je dois m'éloigner de mon téléphone et fini Instagram pour moi. La prochaine fois que j'ai regardé les réseaux sociaux, c'était dans le secteur du Mont Blanc parce que mon caméraman Dario marchait avec moi et il m'a demandé : « Hé, t'as vu le résumé de la dernière journée ? » et j'ai répondu : « Non, non mec, ça fait longtemps que je n'ai pas regardé Instagram ». Il m'a dit : « Ouais, regarde ce que j'ai fait » et je l'ai regardé et je me suis dit : « Wow, il a fait un travail incroyable pour tout mettre ensemble ». Je l'ai regardé et je lui ai dit : « Wow, super boulot », ça m'a beaucoup motivé, ouais. Mais je n'ai regardé que les trucs que j'avais postés, donc je pense que c'est... je pense que c'est très

[01:11:03] **Gavin McClurg:** intelligent. Il y a pas mal de commentaires là-bas. Je veux dire, si je lisais tous les mauvais commentaires sur nos lives, je serais tellement dévasté que je ne pourrais plus jamais parler. Alors...

[01:11:15] ça abîmerait trop mon ego, je ne pourrais plus jamais faire mon travail.

[01:11:20] Simone, j'ai encore plein de questions, mais on est un peu à court de temps, donc je voulais te demander : tu as vu la course des deux côtés, tu sais, depuis toujours. Elle est allée à Monaco, tu as pu vivre ce côté spécial, et maintenant il y a le grand trajet aller-retour qui ne cesse de s'agrandir. Je ne veux pas trop commenter ça, mais j'aimerais avoir ton avis sur la façon dont ça pourrait être mieux. Tu sais, quelles sont les choses que l'organisation de la course — tu sais, pour qui je travaille maintenant, évidemment — pourrait améliorer ? Je pense qu'il y a plein de petits détails, mais est-ce qu'il y a quelques gros changements qui la rendraient plus fun pour les fans, plus fun pour les athlètes, ou plus sûre, peu importe ? Après cinq éditions, je parie que tu as des idées là-dessus.

[01:12:21] **Simon Oberrauner:** Absolument, oui. Je vois les deux côtés parce qu'il est difficile d'organiser une course comme celle-ci, vraiment difficile. Et je pense que les X-Hubs offrent aussi beaucoup à des pilotes comme moi ; ils me donnent une scène pour dire : « Hé, je suis là, je fais mon aventure, je trace ma ligne, je peux voler comme ça ou je peux compétir à ce niveau ». Alors, je suis reconnaissant pour cette plateforme, mais bien sûr, ils doivent aussi la vendre et il y a...

[01:13:06] des trucs où tu te dis : « d'accord, tu mets beaucoup de sponsors sur ton aile, qui est ton aile, et tu reçois juste les autocollants et tu dois les coller, c'est une chose », mais bon, je pense que le suivi de vie est le cœur des X-Hubs et

[01:13:36] **Gavin McClurg:** ouais, je...

[01:13:36] **Simon Oberrauner:** je veux dire que cette année, c'était un

[01:13:38] **Gavin McClurg:** une catastrophe, ils

[01:13:40] **Simon Oberrauner:** ils ne peuvent pas, mais c'était... j'ai entendu, pour moi, on dirait que c'est chaque année, chaque année les gens disent « oh, c'était quoi le suivi de vie ? » et je pense qu'il faut y mettre beaucoup d'argent parce que c'est ce que les gens regardent vraiment et je ne comprends pas vraiment pourquoi, parce qu'il y a de très bonnes solutions là-bas, il y a de très bonnes solutions et je pense que c'est quelque chose qui pourrait être beaucoup amélioré et je pense que faire des via ferratas sur les X-Hubs est quelque chose de très dangereux.

[01:14:29] Ils veulent des images stylées et tout ça, et ils ne le vendent pas comme une course de parapente, ils le vendent comme une course d'aventure. C'est cool pour toucher un plus large public, mais il faut considérer qu'dans les Alpes, les conditions ne sont pas toujours propices aux via ferrata, et elles peuvent ne pas l'être pendant longtemps. Donc c'est injuste pour les gens parce que quand il y a un orage, qui décide si c'est encore correct de le faire ou si ce n'est plus correct maintenant ? Et il y en a eu quelques...

[01:15:19] On se retrouve vraiment dans des situations limites et oui, parle à Greedy de ça. J'ai vu la vidéo, je pense que c'était peut-être la situation la plus dangereuse, peut-être pour lui je suppose, parce qu'on ne peut rien y faire, on est obligé de faire cette via Ferrata et je ne trouve pas ça cool. Ce n'est pas que je n'aime pas grimper en via Ferrata, ce n'est pas le problème, c'est juste que ce n'est pas vraiment sûr pour tout le monde parce que parfois la météo est comme ça, parfois comme ça, peut-être que c'est très important et puis le

[01:16:06] plus il y a de points de virage, plus vous avez

[01:16:13] plus la route est donnée, plus ça va arrêter la course un instant, ce qui la rend un peu plus palpitante à regarder et plus difficile à s'échapper, donc c'est peut-être même une bonne chose, mais je ne suis pas sûr. J'aimais bien quand il n'y avait pas beaucoup de points de virage parce que ça laissait beaucoup de liberté pour choisir les routes et beaucoup de choses, et je pense que c'était aussi très excitant à regarder et oui, je suppose qu'il y a beaucoup de choses que l'on peut améliorer dans une course comme celle-ci et c'est

[01:17:02] il est important de donner au

[01:17:06] donner au pilote une bonne valeur, valoriser le pilote, c'est très important je pense. Et bien sûr, il faut aussi valoriser les sponsors parce qu'ils donnent l'argent, ils donnent la possibilité de faire une course comme celle-ci, mais ouais, n'oubliez pas le pilote.

[01:17:27] **Gavin McClurg:** Comme vous l'avez dit, je pense que vous l'avez exprimé très bien : ce qui se perd souvent dans les discussions et les plaintes, c'est la compréhension de ce que cela implique, mais il faut trouver le bon équilibre. Je pense que Tom et moi avions des avis assez similaires à ce que vous dites ici. Je pense que nous pourrions gagner en sécurité et en aventure en supprimant des points de virage et en en ayant plus... Je me souviens en 2015, je crois, quand Nick Namens a commencé à partir dans l'espace. Je veux dire, il est allé tellement plus au nord que tous les autres avec son bloc de fromage et sa mère, vous savez, et c'était génial. Il a réussi, il a réussi à s'en sortir, peu importe, et ensuite vous l'interrogez : « Qu'est-ce que tu fais ? » et il répond : « Je m'amuse, vous savez ». C'était tellement cool. Je veux dire, il est allé genre trois passages plus au nord que tout le monde. Qu'est-ce qu'il fabrique, vous savez ? Et je...

[01:18:26] je me rappelle, c'était en 2017, avec les lacs et l'itinéraire de Paul, vous savez, bien plus au sud.

[01:18:35] **Simon Oberrauner:** super cool, super sympa, super

[01:18:36] **Gavin McClurg:** Ouais, et je pense aussi que du point de vue du spectateur, c'est vraiment sympa. Et en même temps, on comprend bien que c'est de là que vient une grande partie de l'argent, tu sais, avec ces sponsors de tournants. Je comprends, je le vois maintenant, tu sais, en travaillant pour l'organisation. Évidemment, je ne suis pas impliqué dans tout ça, je m'occupe juste de vous filmer, mais je comprends à quel point c'est difficile. C'est la plus grande plateforme, c'est une opportunité incroyable, mais je suis d'accord avec toi sur tous les points. Je pense que tu peux accomplir plusieurs choses avec quelques petits changements qui aideraient tout le monde.

[01:19:23] Bien sûr, le suivi en direct est un bon début, mais Simone, j'ai tellement aimé te regarder, passer du temps avec toi et te livrer des pizzas, c'était génial et oh

[01:19:40] **Simon Oberrauner:** C'était vraiment, vraiment, Gavin, je dois dire que c'était super sympa parce que je pense qu'on a fait genre 35 ou 40 kilomètres sur la route sous la pluie et d'un coup, il s'est vraiment arrêté. J'ai dit : « J'ai une pizza pour toi, j'ai entendu que tu en avais commandé une » et il était genre : « Putain, non, sérieux mec ? » C'était vraiment une bonne pizza.

[01:20:00] **Gavin McClurg:** et plus Chrigel s'est fait avoir, je ne sais pas si tu as vu toute la vidéo qu'on a produite à partir de ça, mais Aaron a été trop généreux et Aaron et ses supporters en ont pris une bonne partie, et j'ai regardé dans la boîte juste avant de la livrer, il n'y avait que deux minuscules morceaux, mais c'était génial, sa réaction était terrible, c'était tellement drôle. Mais bon, une dernière question, je suppose que tu vas recommencer, est-ce qu'il est encore trop tôt pour le savoir ou...

[01:20:26] **Simon Oberrauner:** C'est encore un peu tôt pour le savoir parce que bien sûr, je dois en parler à mes soutiens. Je les ai besoin si je veux recommencer, et on a toujours un certain niveau d'énergie. On a de l'énergie, et on en met beaucoup dans Excel, donc il y a toujours des moments où l'énergie manque. C'est quelque chose qu'il faut toujours prendre en compte, mais je pense que si tout est bon, j'adorerais le refaire. C'est...

[01:21:03] **Gavin McClurg:** C'est super de te voir, Simon. Merci, j'apprécie ton temps. Amuse-toi bien avec Tommy à ton école, j'ai hâte de voir ce que tu vas faire ensuite. Mais merci pour ton temps et merci d'être venu sur l'émission, je t'apprécie.

[01:21:17] **Simon Oberrauner:** Merci pour l'invitation, merci pour la bonne question et tout le reste. Merci aussi pour les analyses pertinentes et vraiment cool pendant la course, parce que j'ai regardé quelques vidéos de vous et vous avez vraiment assuré. C'est quelque chose de très cool, vous comprenez la course et vous avez réussi à bien la couvrir, donc c'était vraiment sympa de voir ça se produire enfin cette fois. Je pense qu'on a besoin de plus de choses comme ça, plus de couverture vraiment, et de la part de gens qui comprennent vraiment la course, parce que ce n'est pas facile à comprendre et à transmettre au public. Merci, j'adore, c'est génial.

[01:22:03] **Gavin McClurg:** travail, j'adore ça. Merci Simone, on se parle bientôt mon pote.

[01:22:08] **Simon Oberrauner:** Cool, si

[01:22:14] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez que Cloud Based Mayhem est utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner 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 chemin avec vos amis du club de lancement ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais 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 mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 \$ par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine.

[01:23:03] 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 pour plein de raisons différentes, mais comme je l'ai dit à maintes reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas ça.

[01:23:27] c'est un modèle économique toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les différentes options. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site. On essaie de rendre ça vraiment simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, les petits podcasts vidéo qu'on fait et les petites pépites qu'on trouve dans nos conversations qui n'intègrent pas l'émission principale mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça 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 qu'un jour vous serez en position de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi — vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant.

[01:24:24] Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Der österreichische Athlet Simon Oberauer hat fünfmal an der Red Bull X-Alps teilgenommen und ist immer auf dem 6. Platz oder besser gelandet. In diesem Jahr belegte er zum zweiten Mal den dritten Platz, nur wenige Sekunden hinter Lars Meerstetter nach über 1200 Kilometern (Streckenverlauf!) und 8 Tagen intensiven Rennens über die Alpen. Simon reflektiert über seine unglaublichen Erfahrungen beim diesjährigen Rennen und die Bedeutung von Einstellung, Teamarbeit und der Entwicklung des Trainings. Er gibt Einblicke in den Umgang mit Risiken, das Vermächtnis des 8-fachen Champions Chrigel Maurer und bietet Vorschläge zur Verbesserung des Rennerlebnisses. Simon betont das Gleichgewicht zwischen Sicherheit und Abenteuer und hebt die Notwendigkeit hervor, die eigenen Stärken zu verstehen und die Rolle eines unterstützenden Teams für den Erfolg zu verstehen.

Der Beitrag #254 Simon Oberauer und Cracking the Code erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:09] Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Also, wir werden uns hier für eine Weile mit dem Red Bull X-Alps beschäftigen. Ich habe gerade das Telefonat – ich nenne es wohl die Podcast-Aufnahme – mit Simone Oberauer beendet. Ich war überrascht, dass ich mich aus irgendeinem Grund nicht ganz daran erinnern konnte, aber Simones erstes Rennen war 2017. Ich dachte, es war 2019, aber er hat das Red Bull X-Alps jetzt fünf Mal bestritten und hat fast ein Jahrzehnt damit verbracht, dieses und eine Reihe anderer Rennen zu verfolgen. Er hat das X-Pyr ein paar Mal, oder zumindest, und das Dolomite Superfly gemacht, und er unterrichtet Gleitschirmfliegen. Er hat ein Unternehmen mit Tommy Friedrich, einem anderen Red Bull X-Alps Piloten, und er ist in all seinen fünf Einsätzen nie schlechter als sechster Platz gekommen.

[00:01:01] Ziemlich bemerkenswert. Er war dieses Jahr wieder auf dem Podium, das zweite Mal überhaupt, und hatte – wie er es nannte – sein bisher bestes Rennen. Natürlich war das Wetter ziemlich gut, aber es gab auch einige ziemlich riskante Passagen. Ihr habt alle den Sturm am Ende der ersten Nacht und die verrückte Fern am zweiten Tag gesehen. Wir haben also über seine Höhen und Tiefen gesprochen, darüber, wie er so ein tolles Team zusammengestellt hat. Die Jungs hatten alle einen Riesenspaß. Er hatte dieses Jahr ein wirklich gutes Team, und ein paar von ihnen sind von Anfang an dabei gewesen. Aber ich meine, es ist gut. Wir haben darüber gesprochen, wie wir das Rennen von der organisatorischen Seite aus verbessern können, also alle Turnpoints und Via Ferratas. Er hat dazu seine Sichtweise. Warum er immer wieder dazu zurückkehrt, obwohl er dieses Rennen definitiv schon mal erfolgreich absolviert und das Geheimnis gelüftet hat.

[00:01:51] Und wir sprechen über Risiko und das Leben im Allgemeinen. Ich hatte eine tolle Zeit. Simone gilt universell als einer der freundlichsten Menschen. Und als Sportler im Rennen. Er ist einfach immer so angenehm in der Gegenwart. Er lächelt immer, ist immer glücklich. Er hat eine wirklich großartige Einstellung, und man merkt, dass er es einfach liebt. Er macht einfach Spaß. Es war also toll, seine Einschätzung zu hören, da ist ja noch alles frisch. Es ist erst ein paar Wochen seit dem Ende des Rennens vergangen, und es klingt so, als wäre er ziemlich gespannt auf 2027. Viel Spaß.

[00:02:36] Simone, toll, dass du wieder bei der Show bist. Du hast mich gerade daran erinnert – eine kleine Sache mit dir, Chrigel und den Salewa-Athleten 2019. Ich dachte, es war 2017. Da verliert man leicht den Überblick über die Zeit. Aber schön, dein lächelndes Gesicht nach ein paar Wochen zu sehen. Es ist noch nicht so lange her, oder? Der 24. Juli. Wir haben also vor etwa drei Wochen abgeschlossen, und du hast es wieder einmal in unglaublichem Stil geschafft. Ich habe mir gerade deine Rennen angesehen, seit 2017 dein erstes war. Da warst du auf dem fünften Platz. Du warst nie schlechter als sechster, was unglaublich ist. Ich meine, es ist irgendwie lustig, dass Aaron noch nie besser als sechster war und dann dieses Jahr gewonnen hat. Er hat also wirklich ein wahnsinniges Rennen hingelegt, aber du hast schon

immer fantastische Rennen hingelegt.

[00:03:25] Also fangen wir da mal an. Wir haben ja schon ein bisschen darüber gesprochen, als du auf das Floß kamst und wir kurz geplaudert haben, aber deine Einstellung ist legendär. Alle reden darüber, was für eine tolle Einstellung du hast. Worin siehst du den Grund für deinen Erfolg bei diesem, wissen Sie, dem härtesten Adventure Race der Welt? Denn du hast da eine verdammt starke Laufbahn hinter dir.

[00:03:50] **Simon Oberrauner:** Definitiv. Ja, ich bin ziemlich zufrieden damit, wie es gelaufen ist, besonders dieses Jahr. Das war definitiv mein bestes Rennen. Ich konnte mich nie so richtig auf meine, sagen wir mal, auf meine Karriere konzentrieren. Auf meine Linie, auf meine Entscheidungen, auf, auf, auf diese Dinge, die gut sind. Also ja, ich bin wirklich glücklich mit diesem Jahr, aber ja, was mich diese Einstellung bewahrt, ist vielleicht von Anfang an, von Beginn an, habe ich nie versucht, mich so sehr auf die Positionierung zu konzentrieren, was am Anfang sehr schwer war, weil ich mir einfach gesagt habe: Ja, nein, das spielt keine Rolle.

[00:04:37] Und, und aber sicher, beim ersten Mal, wenn man anfängt, nimmt es dich mit. Du bist so, du wirst in dieses große Rennen hineingeschleudert und das Risikomanagement, an das du vorher gedacht hast, ist wie komplett, ähm, weg, weil du so bist, du musst pushen und du musst gehen. Und, und ja, das war wie das erste, das erste, es waren aber wie die ersten zwei Tage, 2017. Ich glaube, du, du warst auch da, oder? 2017. Ja, klar. Ja. Es war, wir

[00:05:09] **Gavin McClurg:** ich bin am ersten Tag nur gelaufen. Das Wetter war schrecklich. Ja.

[00:05:12] **Simon Oberrauner:** Der, der schreckliche Nordwind am zweiten Tag und ich habe da einige schreckliche Entscheidungen getroffen und ich, ich wollte sogar, um, um aufhören. Also wirklich, ja, das war für mich sehr knapp. Ich habe wirklich, ich habe wirklich darüber nachgedacht, weil, weil ich, weil wegen des Risikos. Ja. Ich bin in, in viel zu viel Wind für mich zu der Zeit abgefahren. Ich war weit über meiner Komfortzone und, und dann habe ich. Ich, ja, ich bin einfach weitergegangen. Meine Freundin war bei mir und sie sagte: Hey, lass uns, lass uns nur ein paar Meter gehen und, und morgen schauen. Und, und am nächsten Tag, äh, war ein sehr guter Flugtag und ich konnte mich wieder auf mich selbst konzentrieren, weil ich sagte: Okay, die Rangliste oder irgendwas anderes ist mir egal.

[00:06:07] Ich habe einfach versucht, meine Linie und meinen Spirit zu finden. Und das hat funktioniert. Und am Ende, am Ende des dritten Tages, lag ich auf dem dritten Platz und ich dachte mir, okay, jetzt weiß ich, wie es funktioniert, wie es läuft. Und am nächsten Tag war ich wieder im Mittelfeld, so um den 15. Platz wieder. Okay. Oh, Scheiße. Okay. Ich weiß nicht. Es war ein Auf und Ab, ein ständiges Auf und Ab. Und am Ende war ich auf dem fünften Platz und ich war super glücklich und es war einfach ein richtig großes Abenteuer. Und ich wirklich, es...

[00:06:50] war die härteste, 2017 war definitiv die härteste für meinen Körper, weil wir so viel gelaufen sind. Das war's.

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Ja. Das Wetter war schrecklich.

[00:06:59] **Simon Oberrauner:** Ja. Und dann mussten wir durch die Ebene von Turin.

[00:07:08] Das war so hart. Ich dachte immer, das wäre der schönste Teil des Fluges dorthin. Und ja. Und dann mussten wir zu Fuß gehen. Aber ja, ich habe immer versucht, das Rennen irgendwie zu genießen.

[00:07:27] das ist

[00:07:28] **Gavin McClurg:** dein Geheimnis,

[00:07:29] **Simon Oberrauner:** einfach nur zu tun. Ja. Ja. Aber es ist schwer. Es ist natürlich schwer, es zu genießen, aber wenn man darüber nachdenkt, trainiert man so viel, man steckt so viel Energie im Vorfeld hinein, in die Organisation, in die Vorbereitung auf dieses Rennen. Da steckt so viel drin. Und dann kommt der Renntag und viele Leute sehen dann, sagen wir mal, ja, sie sehen das Rennen und okay, ich muss abliefern. Ich muss abliefern und ich denke, okay, ich habe so viel getan und jetzt ist es an der Zeit für mich, sicher zu zeigen, was ich kann. Und ich will zeigen, was ich kann, aber ich muss es wirklich auch genießen, weil ich so viel dafür gearbeitet habe.

[00:08:17] Und für mich funktioniert das so: Ich schaue nicht zu viel auf die Zahlen und bin einfach froh, dabei zu sein, weil man nicht selbstverständlich davon ausgeht, bei so einem Rennen dabei zu sein. Für mich bedeutet es, dass ich

wirklich froh bin, mit den Besten der Welt zu konkurrieren, und ja, vielleicht versuche ich einfach, die positiven Dinge zu sehen, und vielleicht ist das mein Geheimtipp, aber sicher konzentriere ich mich nicht nur auf die guten Dinge. Also erzähl mal...

[00:09:03] **Gavin McClurg:** Du hast mich in diesem Rennen gefragt, als wir dort mit dem Aufzeichnen begannen, und du sagtest, dass dies das Rennen war, in dem du deine Linien wirklich fliegen konntest und das sehr besonders war. Für mich war es eher das Gegenteil, in meinem ersten Rennen im Jahr 2015, weil ich wirklich keine Ahnung hatte, wo ich unter diesen 32 Leuten hingehöre. Und ja, weißt du, den dritten Platz im Prolog zu erreichen, war ein riesiger Vertrauensschub, der wirklich geholfen hat. Ich glaube, das war das erste Jahr, in dem sie den Prolog hatten. Das hat mir also wirklich geholfen. Aber ich denke, in gewisser Weise, weil ich keine Erwartungen hatte, konnte ich so fliegen, wie ich fliege, und das hat wirklich gut funktioniert. Ich war mir in meinem Kopf nicht so Sorgen darüber, ob das nicht funktioniert oder ob ich diese Linie verhaue, ich...

[00:09:53] ich weiß nicht, warum das so war, das war kein Faktor. Aber in den späteren Rennen wurde es zum Faktor, weil ich 2015 ziemlich gut war. Dann hatte ich Erwartungen, dann hatte ich in gewisser Weise Druck, und das hat es schlimmer gemacht. Und ich habe mich damit nie wirklich verbessert. Ja, wir machen das ganze Training, aber ich glaube, was ich sagen will ist, dass ich nie wieder dazu zurückgefunden habe, meine Linien zu fliegen, so wie ich fliegen kann. Das lag daran, dass es immer mehr zum „Follow the Leader“ wurde, da sie mehr Gewichtspunkte hinzufügen, aber auch daran, dass es so wurde wie: Gott, wenn ich hier 15 km von der Linie abweiche und dem offensichtlichen Himmel folge, was man als Pilot tut, ist man ein guter Pilot, aber ich würde anfangen zu denken: Was, wenn ich das vermassele?

[00:10:40] Was, wenn ich das vermassele? Dann bedeutet das viel mehr Gehen. Es war echt schwer, wieder in den Flow zu kommen. Ich hatte das Gefühl, beim ersten Mal war ich mehr im Flow als jemals zuvor. Ich meine, ich hatte Momente, aber du scheinst eher im Flow zu bleiben. Ja. Ich wäre neugierig zu hören, warum dieses Jahr so, warum war es so besonders?

[00:11:04] **Simon Oberrauner:** Warum war es so besonders? Weil einfach alles so gut für mich lief. Wisst ihr, manchmal triffst du Entscheidungen, sie funktionieren und dann kommst du in einen Flow. Aber ich hatte dieses Jahr definitiv auch ein großartiges Team. Die haben wirklich gut zusammengearbeitet. Sie hatten einen guten Teamgeist, waren motiviert, und das ist etwas, das einen enorm voranbringt. Wenn man gute Freunde dabei hat – und das sind wirklich gute Freunde. Simon ist seit 2017 dabei, seit meinem ersten Rennen. Und Moritz, mein Hauptunterstützer, ist seit 2019 dabei.

[00:11:52] Er, er hatte schon immer eine Rolle in meinem Leben. Und deshalb wissen sie, wie das Rennen ist und ob sie sich um Dinge sorgen oder so,

[00:12:09] Nehmen wir an, sie sind ein bisschen frustriert, weil ich vielleicht gerade 30 Kilometer hinter den Führenden liege und so weiter, aber sie lassen mich das nicht spüren. Das ist etwas sehr Wichtiges, denn dieses Mal, als ich – da gab es eine Zeit, da war ich ein bisschen zurück, so 30, 40 Kilometer, aber ich habe das nie als Problem gesehen. Es war also nie so: Oh Shit, ich muss, ich muss, ich muss sie einholen, ich muss sie einholen oder so. Ich habe nur gedacht: Okay, welche Möglichkeiten habe ich? Wie sieht meine schnellste Linie aus, um dorthin zu kommen?

[00:12:55] I konnte mich irgendwie auf mein, wirklich auf mein Fliegen konzentrieren, so wie ich zu Hause fliegen würde. So wie ich zu Hause cross country fliegen würde, völlig frei und intuitiv. Das hat einfach funktioniert.

[00:13:15] Einmal habe ich einen großen Fehler gemacht, weil ich mich sehr frei gefühlt habe und dachte: Ah, das ist eine gute Linie, es ist zwar ein kleiner Umweg, aber es könnte sehr gut funktionieren. Und am Ende hat es funktioniert, es war eine Scheiß-Linie, aber solche Dinge passieren oft. Aber außer dass nie alles perfekt funktioniert. Das ist sicher, aber ja, es war definitiv das Team. Das war ein sehr gutes Team und sie haben alles richtig gemacht. Aber wir hatten nicht so viel Glück mit...

[00:14:01] sagen wir mal die Gesundheit meines Teams, denn in der ersten Nacht gab es so vier oder fünf Teams auf dem Platzwiese-Parkplatz in den Dolomiten und mein, ja, sagen wir es so. Ich habe in der Nacht, gegen zwei Uhr, so um drei Uhr morgens, eine Van-Tür aufgehen und zugehen hören. Und dann habe ich jemanden gehört, der mindestens eine

halbe Stunde lang richtig heftig sich übergeben hat. Oh, das war das. Und ich dachte, ach, der arme, ach, der arme Kerl und dann dachte ich, warte, war

[00:14:52] War das die Tür an meinem Van? Und ich habe den Riegel geöffnet und nach unten geguckt, weil ich im Dachzelt schlafe, und sah, dass da nur eine Person lag, und es war mein Hauptunterstützer Moritz, und er sah mich an und sagte: „Scheiße.“ Und ich sagte: „Oh, Scheiße.“

[00:15:16] Es ist Mogli, mein Physiotherapeut, und er muss auch etwas nicht gerade Gutes gegessen haben. Und er hat zwei Tage vor dem Rennen ein bisschen gefeiert und war einfach, ja. Und dann dachten wir uns so: Oh Shit, werde ich es auch haben? Weil man in diesem Rennen jemanden einfach nicht garantieren kann. Ja. Und es ging ihm wirklich nicht gut, aber er wusste, dass ich ihn brauche, weil er ein wirklich guter Physiotherapeut ist und wir ihn im Team brauchen, weil er einfach die ganze Zeit gute Vibes verbreitet.

[00:16:03] Und ja, nach drei Tagen war er wieder auf den Beinen und konnte mich wieder unterstützen. Also richtig in den Bergen und bei allem dabei. Ja, genau. Also ja, ich bin ihnen kurz gesagt super dankbar.

[00:16:20] **Gavin McClurg:** Ich meine, um nicht zu kurz zu fassen, aber wie viele Leute sind in deinem Team, was sind ihre Rollen und wie hast du dein Team dieses Mal ausgewählt? Offensichtlich waren die zwei, von denen du gerade erzählt hast, größtenteils seit dem Anfang bei dir, aber erzähl da ein bisschen mehr darüber, denn ich stelle mir vor, dass viele Zuhörer denken: Das ist ein Traum, oder? Vielleicht kann ich eines Tages bei den Red Bull X-Alps mitmachen. Und ich denke, das ist wichtig. Das Team ist offensichtlich so entscheidend, quasi die unbesungenen Helden, und du hattest eine wirklich gute Erfahrung. Wie hast du das zusammengestellt? Was macht jeder und was sind die Rollen?

[00:17:03] **Simon Oberrauner:** Okay. Ja. Also, fangen wir mit dem Hauptunterstützer an. Das ist Moritz Kamper Müller und er ist ein sehr guter Freund von mir. Ich habe ihn getroffen, kurz bevor ich mit dem Fliegen angefangen habe. Wir haben also eine sehr gute Freundschaft und haben viele Abenteuer zusammen erlebt. Er kennt mich also in extremen Situationen. Wann hast du angefangen zu fliegen? Also das war schon sehr, okay, 2012, 2012 und er hat nicht angefangen zu fliegen. Aber ich glaube, es war 2017 oder 2018, als ich beim ersten X-Alps dabei war, und dann hat er gemerkt, das...

[00:17:49] Fliegen sieht echt super aus, was ich da mache. Und dann hatte er eine kleine Verletzung am Finger. Und dann sagte er, er könne momentan nicht klettern, weil er viel geklettert ist. Kannst du mir beibringen, wie man fliegt? Und ich sagte, okay, lass uns machen. Und ich schickte ihn in die Flugschule, die ich jetzt besitze. Und dann fing er mit dem Grundkurs an und dann nahm ich ihn, sagen wir mal, unter meinen Schirm und, ja. Dann habe ich ihm viel beigebracht und dann fing er an, es wirklich sehr zu genießen. Und dann hat er viel Mühe hineingesteckt. Also, er weiß, wie man fliegt. Er weiß wirklich, wie man große Dreiecke fliegt und, und er ist sehr fit und ja, er weiß, wie das Spiel, wie das Spiel, ähm, bei X-Alps abläuft.

[00:18:42] Ja. So funktioniert das. Da ist Moritz und dann ist da mein Physiotherapeut. Das hier ist Mowgli, der krank war. Ich habe ihn getroffen, ja, ich glaube, 2021 war das erste Mal, dass er bei mir war, und das war über einen Freund. Er hat wohl nach einem Physiotherapeuten gesucht, ich glaube, ich habe nach einem gesucht, und dann sind wir in Kontakt gekommen, haben uns getroffen und da war richtig gute Chemie. Er war so ein netter Typ. Ja. Und ich dachte, ah, cool, das könnte wirklich gut funktionieren. Und dann war er beim Rennen voll Feuer und immer da, und ja.

[00:19:31] **Gavin McClurg:** Was macht dein Physiotherapeut eigentlich? Bekommst du abends Massagen oder so, oder worauf konzentrieren die sich genau?

[00:19:40] **Simon Oberrauner:** Er, er geht es nicht mit Massagen an. Das ist nicht sein Ding. Manchmal wünschte ich mir eine Massage, aber er ist eher so, er, er schont mich sehr. Ja. Und, und, er drückt Triggerpunkte in den Muskeln und er kennt meinen Körper und meine Probleme jetzt wirklich gut. Manchmal habe ich ein Knieproblem und wenn ich dieses Knieproblem habe, schaue ich ihn einfach an und sage, ich spüre mein Knie, und er, ah Mist, okay. Aber nach 10 Minuten ist es weg und meistens ist es für das ganze Rennen weg. Also, ich kann ihm einfach zu 100 % vertrauen. Ja. Und das ist so viel wert, weil er wirklich weiß, was zu tun ist, um mich fit zu halten.

[00:20:30] Sagen wir es mal so. Ja. Also, okay. Und ja, wir haben auch eine sehr gute Freundschaft. Das ist also ein sehr wichtiger Teil. Und dann war da das zweite Auto und da war Simon, der mich 2019, 2021, 2023 als Hauptsponsor unterstützt hat, aber dieses Jahr hat er gesagt, ich möchte nicht der Hauptsponsor sein. Ich möchte, weil ich andere Dinge am Laufen habe und ja, ich möchte mich ein bisschen zurückziehen und sagen: Hey, nein, kein Problem. Aber ich möchte dich unterstützen, nicht als Hauptsponsor, aber ich möchte mitkommen.

[00:21:19] Und das war sehr nett von ihm, weil er auch weiß, wie das Rennen abläuft. Also habe ich zwei Autos mit zwei Leuten, die wirklich wissen, was im Rennen passiert. Das ist super wichtig. Und dann war da noch Dario, der eine sehr kleine Ein-Mann-Produktionsfirma für Videos hat und das ganze Rennen dokumentiert hat. Er hat einen wirklich tollen Job gemacht. Und es war das erste Mal, dass ich jemanden speziell für die Medien und zur Dokumentation hatte. Und das hat super funktioniert. Ich habe ihn bei kleineren Rennen in unserer Gegend getroffen, den Grenzrennen in Österreich, vielleicht kennst du die ja.

[00:22:11] Ich kann die Bedingungen fliegen, 33 Stunden lang. Er hat dort einige Videos gemacht und ich habe mit ihm ein paar Mal gesprochen und dann dachte ich, es wäre sehr schön, wenn ich jemanden für Ausschnitte hätte. Dann habe ich ihn einfach gefragt und er meinte: Oh ja, Mann, klingt gut. Und dann ging es weiter und wir haben mehr gemacht und er sagte: Ja, cool. Ich könnte mir vorstellen, mitzukommen. Und dann kam er einfach und passte perfekt ins Team.

[00:22:44] **Gavin McClurg:** Wer macht eure Wetterdaten? Beauftragt ihr jemanden daheim mit dem Wetter und lasst euch die Daten schicken? Oder ist das jemand aus dem Team, der mobil mit euch unterwegs ist?

[00:22:56] **Simon Oberrauner:** Ja. Wer macht denn den Großteil der Wettervorhersage? Ja. Ja, das ist ziemlich gut. Und da gab es noch eine andere Person, Stefan, der vor etwa zwei Jahren mit uns in unserer Schule das Fliegen gelernt hat. Er ist so eine Art Abenteurer, ein richtiger Abenteuer Typ. Er ist sehr oft in Afrika und ist mit seinem kleinen Geländewagen, weißt du, diesen kleinen Vierradantrieb, von Graz, Österreich, bis nach... ich schätze, jetzt nicht durch ganz Afrika, aber er macht immer noch Expeditionen mit diesem kleinen Teil und bereitet es unterwegs vor.

[00:23:46] Und wir hatten also jemanden dabei, der auch sehr viel Erfahrung im Bereich Abenteuer hat. Das war also sehr schön. Und ja, er hat auch perfekt ins Team gepasst. Einfach perfekt. Also ja, also fünf,

[00:24:04] **Gavin McClurg:** fünf Helfer, zwei Autos, zwei Fahrzeuge.

[00:24:09] **Simon Oberrauner:** Ja. Ja. Ja. Eines mit Zeltaufbau und eines, ein Sommer-Mobil, das ist wie, ja, Kalifornien, aber von einer anderen Firma hergestellt. Und ja, das hat echt cool funktioniert. Also eines war ein Toyota. Er liebt es. Ja. Das, das hat funktioniert, weil wir ein Mal wirklich mussten, er sieht so aus, als würde er den Hügel hocharbeiten. Ja.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Ja. Also, ich wäre neugierig zu hören, wie dein Training aussieht? Ich meine, wieder nur kurz, aber, äh, weißt du, wann fängt es eigentlich offiziell an, falls es jemals anfängt, oder trainierst du einfach immer? Und wie hast du die Dinge seit 2017 verändert, als du zum ersten Mal dabei warst? Ich schätze, du warst schon fünf Jahre lang dabei, oder? Du hast fünf, sechs Jahre. Äh, weißt du, es ist jetzt fast ein Jahrzehnt, seit du wettbewerfst, also wie alt warst du, als du angefangen hast? Und ja, wie hat sich das verschoben, wie sieht dein Training aus?

[00:25:12] **Simon Oberrauner:** Ich denke, das Training hat sich einfach ganz natürlich entwickelt. Am Anfang ist es schwer, für ein Rennen zu trainieren, das man vorher noch nie geflogen ist, also dachte ich mir: Okay, ich mache viel Abenteuerfliegen, wie Bivouac-Touren, bin einfach draußen und versuche, verschiedene Wetterbedingungen zu erleben. Das war mein Ansatz. Und die Border-Rennen, das sind 33-Stunden-Wettbewerbe mit viel Wandern, meistens über 150 Kilometer, da lernt der Körper, mit langen Tagen auf den Beinen umzugehen. Das ist etwas wirklich Wichtiges, denn es ist nicht jedes Jahr so – und die letzten zwei Jahre waren auch sehr gut –, aber das ist nicht garantiert, dass man so viel fliegen kann. Der Körper muss also in der Lage sein, einen Tag zu Fuß zu bewältigen, das musst du wirklich können. Das wusste ich, und ich wusste es auch schon seit 2015, als ich Paul unterstützt habe.

[00:26:37] Es war, ich denke, vielleicht einen Monat vor dem Rennen oder sogar noch näher am Rennen, als er fragte: „Ja, Simon, würdest du mir gerne begleiten?“ Und ich dachte: „Oh wow, ja klar, machen wir das.“ Und plötzlich war ich bei Paul für die X-Cross dabei, und da habe ich erlebt, wie die X-Cross so ist – wow. Ich habe gesehen, dass das Fliegen

der größte Teil ist und genau dort, wo sich die Gruppe aufteilt, wenn man in der Lage ist, in der Luft zu bleiben und sie den ganzen Tag zu nutzen. Also wusste ich, dass ich einfach nur das Fliegen trainieren muss und darin bleiben muss, weiterzufliegen, selbst wenn die Bedingungen langsam werden und du...

[00:27:36] du denkst, du machst nicht viel Fortschritt, du brauchst einfach Geduld und Geduld, Geduld, Geduld.

Manchmal muss man weiterfliegen, zum Lande warten, das Tempo drosseln, langsamer fliegen und dem Wetter oder der Thermik die Chance geben. Das ist etwas, das ich viel gelernt und intensiv trainiert habe, um geduldig zu bleiben und zu wissen: Okay, es wird ein Fenster geben, es wird eine Möglichkeit geben. Das ist etwas, das ich beim Fliegen immer dabei hatte. Ja, das war schon immer ein bisschen mein Stil, geduldig zu sein, weiterzufliegen, ja, einfach viel Zeit in der Luft zu verbringen, und genau das hat bei den X-Ops die ganze Zeit funktioniert. Hast du eine

[00:28:29] **Gavin McClurg:** Hast du einen Trainer oder jemanden, dem du bei deinem Training gegenüber verantwortlich bist? Nein, okay, nein.

[00:28:34] **Simon Oberrauner:** Du machst das einfach alleine? Nein, nein, ich mache das einfach alleine. Ja, ja, was?

[00:28:41] **Gavin McClurg:** würdest du du hast Paul 2015 unterstützt, stell dir vor, ein Supporter zu sein, ich war noch nie ein Supporter, aber wenn ich es mir jetzt ansehe, da ich die letzten zwei, weißt du, die letzten zwei Ausgaben habe und es quasi von der anderen Seite gesehen habe, wünschte ich, ich hätte es, es scheint so, als würde man wirklich viel lernen. Aber für diejenigen, die zuhören, die vielleicht schon so was wie die Board Air oder kleinere Hike-and-Fly-Rennen gemacht haben, aber ihr Ziel auf die X-Ops gesetzt haben, was sind was sind sagen wir drei Dinge, die man deiner Meinung nach wirklich über das Rennen verstehen oder zur Vorbereitung wissen muss? Was sind die was sind die Art von Schlüsselaspekten, weil wie gesagt, du hast es ja von Anfang an geknackt, du scheinst den Red Bull X-Ops Code in gewisser Weise geknackt zu haben.

[00:29:33] du

[00:29:35] **Simon Oberrauner:** Ja, okay, also was sind die drei wichtigsten Dinge? Für den Athleten ist natürlich das Wichtigste, dass du als Athlet wissen musst,

[00:29:55] deine Stärken – sagen wir es mal so: Wo bist du gut? Und wenn es das Fliegen ist, dann ist das vielleicht der entscheidende Punkt bei den X-Ops. Du musst einfach verdammt gut fliegen können. Das Fliegertraining ist also der wichtigste Teil, hier sollte der Großteil der Energie hineinfließen. Versuch nicht, alles im Voraus zu planen, weil man nicht auf das Unerwartete trainieren kann oder auf das Abenteuer. Ich hoffe, das ist verständlich, aber...

[00:30:46] Du kannst nicht das ganze Rennen im Voraus planen, das funktioniert nicht. Es wird Situationen geben, die du noch nie zuvor erlebt hast, und dann musst du auf dein Gefühl hören, weil du ja weißt, wie man fliegt – sonst wärst du nicht hier, nicht bei den X-Ops. Du musst deinem Körper vertrauen, dass er das Richtige tut, und du musst in der Lage sein zu sehen, was die anderen vor dir machen, falls du nicht vorne bist, und das verstehen. Du musst also auch andere Linien verstehen. Du musst in der Lage sein, andere Leute beim Fliegen zu beobachten und daraus Vorteile zu ziehen.

[00:31:31] Das ist wichtig in einem Rennen. Das ist es immer. Man muss auch immer ein bisschen auf seine Gegner achten. Nicht die ganze Zeit. Man darf sich nicht nur auf sie konzentrieren, weil man dann den Fokus auf sich selbst verliert und dann ist man nicht mehr in einer guten Verfassung.

[00:31:50] Konzentrier dich also auf dein Fliegen und versuch, ja, dann das zweite wäre vielleicht, versuch nicht alles auf einmal zu planen. Plane die Turnpunkte, denn dort musst du auf dem Boden sein und wieder abheben oder weiterziehen. Was ist das Dritte? Such dir ein gutes Team, das dich unterstützt, weil sie dich unterstützen wollen und nicht nur, weil sie es tun. Es ist sehr wichtig, das Team zu haben, das dich wirklich, sagen wir mal, mag und deine Mission unterstützen will.

[00:32:42] und deine Mission bei diesen X-Ups unterstützen wollen. Und vielleicht wäre das vierte Ding, keine zu großen Erwartungen zu haben, weil sie dich auf den Boden bringen. Das ist sehr wichtig. Bei meinen ersten X-Ups war mein Hauptunterstützer Christoph. Ich habe mit ihm zusammen angefangen zu fliegen und wir haben immer gerne über alles geredet, über Philosophie, alles und sonst was. Und an einem Abend war das ganze Team zusammen, und das war

ein großes Team im Jahr 2017. Und da saß Domi dabei. Ich glaube, er war 16 oder so. Und dann

[00:33:27] Christoph sagte: Okay, jetzt möchte ich von jedem wissen, wie hoch ihr die Chancen einschätzt.

[00:33:37] Simon muss die X-Ups gewinnen. Um Greedy zu schlagen.

[00:33:44] Wie hoch schätzt du Simons Chancen ein? Und jeder sollte eine Zahl auf einem Zettel haben. Ja. Und dann okay, fangen wir an. Und da waren es so 70 % und Domi sagte ja, 90 % Chance, dass er Greedy schlägt. Ich war so, ja, vielleicht 50. Ich dachte mir, vielleicht könnte das passieren, aber das war eine total dumme Zahl. Und dann sagte er okay, jetzt verrate ich euch, was ich auf den Zettel geschrieben habe.

[00:34:30] Und er sagte 2,5 %.

[00:34:36] Er war so wie: keine Chance. Und das war völlig richtig. Das war völlig richtig. Weil Greedy weiß wirklich, was er da tut. Und er war so viel besser vorbereitet als ich auf dieses Rennen. Du

[00:34:56] **Gavin McClurg:** du weißt noch nicht, auf was du dich vorbereitest. Ich meine, beim ersten Mal ist das einfach eine Menge. Ja.

[00:35:03] **Simon Oberrauner:** Ja. Da gibt es einfach so viel zu lernen und zu sehen.

[00:35:11] Am Anfang war ich so: Okay, und dann habe ich darüber nachgedacht. Und ich sagte mir: Ja, ich glaube, er hat irgendwie recht.

[00:35:22] Weil Greedy weiß, dass ich weit davon entfernt war, schneller als Greedy zu sein. Ja, definitiv. Und das war irgendwie eine schöne Sache, die passiert ist. Er mag diese schockierenden Ansätze immer sehr. Ja, das ist klasse. Ich mag das. Lass uns reden.

[00:35:48] **Gavin McClurg:** wegen Greedy, denn das war eine große Sache, oder? Er ist achtfacher Champion. Du, Lars und Aaron habt ihn am Ende erwischt. Ich bin ja mit euch an dem Morgen losgefahren Richtung Laramouse. Zu diesem Zeitpunkt war es noch das Rennen für jeden. Ein ziemlich spannendes Ende. Er hat diese acht Rennen irgendwie immer pulverisiert. Es war eigentlich nie knapp.

[00:36:17] Er war der Älteste in diesem Rennen, was interessant war. Ich meine, er ist erst 42. Das ist für einen Endurance-Racer nicht alt, aber trotzdem. Wie auch immer, der erste Nicht-Schweizer – da gibt es viel, über das wir reden könnten, viele unglaubliche Storylines, aber es war interessant, weil ich meine, schon seit meinem ersten Rennen 2015 ist das immer das Thema in der Woche vor dem Wettkampf: „Das ist das Jahr, in dem Kriegel geschlagen wird.“ Und ich habe immer gedacht: „Ja, keine Chance.“ Vor allem letztes Jahr mit seiner großen X-Peaks-Expedition dachte ich nur: „Gott, er ist immer noch in einer ganz anderen Liga, einer anderen Dimension, die er dominieren wird.“

[00:37:06] Ich meine, er und Peter, sein Partner, die haben so viel gelernt, stelle ich mir vor, wenn sie oft oben in der Höhe über der Wolkenbasis und in vielen schrecklichen Wetterbedingungen unterwegs sind. Das hat mich also überrascht. Ich war definitiv nicht einer von denen, die dachten, dass dies das Jahr sein würde, in dem er vom Thron gestürzt wird. Und es gibt da ein paar Dinge, über die ich mit Tom vor ein paar Tagen gesprochen habe; wir haben einen Podcast mit Tom de Dorlodot aufgenommen und wir waren uns beide einig, dass es ein paar große Faktoren gab. Die Ausrüstung hat wahrscheinlich nicht geholfen, dass er nicht auf einem Sub war, und vielleicht ein bisschen zu viel Selbstüberschätzung, aber das hat ihn dazu geführt, diese Ausrüstung zu wählen, weil er beim Weltcup den dritten Platz belegt hatte.

[00:37:56] Genau, also vor einem Jahr im Mai in seiner Heimatstadt beim Grindelwald World Cup, bei dem ich auch dabei war, und er ist auf dem Impress geflogen, während alle anderen auf einem Sub waren, aber er hat den dritten Platz belegt. Also denke ich, das war wahrscheinlich so: „Oh, das kann ich taktisch übertrumpfen“ oder ich weiß nicht, ich hatte noch keine Gelegenheit, mit Chrigel zu sprechen, ich weiß nicht, ob du das hattest, aber ich würde das gerne wissen. Der andere Punkt war einfach, dass das Wetter diesmal ziemlich gut war, und es scheint wirklich so, dass Chrigel seinen großen Move macht, wenn das Wetter schrecklich ist, und wir hatten nicht wirklich viel schlechtes Wetter, außer an Tag zwei, aber da gab es nicht viel Abstand. Wir werden über Tag zwei hier gleich sprechen, aber ich möchte mit dir über die Sturmnacht eins sprechen, weil du da einen anderen Weg hinunter gewählt hast, also werden wir

darüber sprechen, aber ich würde gerne deine Gedanken dazu hören, ich denke, das würde jeder wollen.

[00:38:48] Was ist passiert?

[00:38:49] **Simon Oberrauner:** Dieses Jahr? Was ist dieses Jahr passiert? Ja, ich denke, Chrigel hat viele Manöver gemacht, um wegzukommen, um sich abzusetzen. Es ist vielleicht wie bei der Tour de France im Moment, wo man versucht wegzusprinten und versucht, aus der Gruppe auszubrechen, aber der Bellaton, der Bellaton hat wirklich super funktioniert. Ja, wir haben ihn immer wieder eingeholt, also hatten wir ihn wieder, und vielleicht hat auch etwas Glück gefehlt und manchmal hat er zu hart und vielleicht zu schnell gedrückt, und dann haben wir ihn leicht eingeholt, und manchmal hatte er wirklich Probleme. Und ich denke, im Vergleich in der Thermik war er nicht so gut im Klettern, das war meiner Meinung nach ein großer Faktor. Ich muss wirklich sagen, man konnte es fühlen, weil Chrigel ein exzellenter

[00:39:46] ein hervorragender Thermik-Flug, wenn man mit ihm fliegt, weiß er wirklich, wie man das macht und wie man es gut macht, und meistens landet er auch unter den Besten. Dieses Mal war es anders. Vielleicht habe ich auch viel Erfahrung gesammelt, aber man konnte sehen: Okay, er hat Mühe, wegzukommen, und wir hatten kein Problem damit, die Führung zu übernehmen, also musste er wieder folgen, was...

[00:40:19] **Gavin McClurg:** nicht seine Sache, weißt du, er mag das nicht, er

[00:40:21] **Simon Oberrauner:** mag es gerne vorne sein, ja, ja, normalerweise ist er so, wenn er hinten ist, dann gab es bei den XO-Rennen, wo er an einem Thermik-Tag einfach zwei Stunden zurücklag und dann boom, hat er den Turbo eingelegt und war wieder vorne. Das ist also auch passiert, aber dieses Mal konnte er einfach nicht abreißen, das war der eine Teil, und sicher hatten wir gutes Flugwetter, also war das nicht okay, aber ich denke, diese extreme Wetterlage, in der wir nicht effizient fliegen konnten, weil er weiß, wie man bei viel Wind effizient fliegt, und vielleicht

[00:41:10] Wir haben alle gelernt, das mehr zu machen, also starke Bedingungen wie oder schwere Bedingungen wie dünne Winde zu nutzen. Ich denke, wir haben alle während der X-Alps Rennen viel Erfahrung gesammelt und jetzt wissen wir ein bisschen, wie es funktioniert, wo man fliegen kann und wo man nicht fliegen sollte und was man erwarten kann, denn es ist immer schwer, wenn man nicht weiß, was bei bestimmten Bedingungen zu erwarten ist, und dann kann man nicht fliegen, weil man nicht weiß, was kommt oder welche Möglichkeiten bestehen, wenn ich dort fliege, dann kann man nicht effizient fliegen und vielleicht das ja.

[00:41:56] Vielleicht hatte er nicht die Chance, sich abzusetzen und in seine Rolle als einsamer Leader zu kommen, weil er das so sehr gewohnt ist, aber ja, er war entspannt. Er war wirklich entspannt und hat das Rennen genossen. Ich...

[00:42:16] **Gavin McClurg:** hat einen sehr besonderen, irgendwie persönlichen Moment gehabt, an eurem letzten Tag, als ich mit euch oben war und mit euch gestartet bin, auf dem Weg nach Lermous. Das war sehr lehrreich für mich, die letzten beiden. Diese letzten beiden waren sehr lehrreich für mich, weil es so anders ist, dass ich beobachten und in gewisser Weise analysieren und lernen kann.

[00:42:47] wie ihr das macht und wie ich es mit meinen Rennen vergleiche. Ich habe ja schon gesagt, dass eine Sache, die mir wirklich entgegengearbeitet hat, diese ganze Angst war, alles zu vermässeln und meine Linien nicht zu fliegen. Aber es war echt cool zu sehen, wie entspannt ihr an dem Tag da oben wart. Ich erinnere mich im Rennen nicht an viele Momente, in denen man so entspannt und locker war und einfach Witze gemacht hat. Und ihr wart nicht... ihr wisst schon, Lars ist gestartet und hat es geschafft, und niemand hatte wirklich Eile. Lars war etwa 10k hinter euch und ist an dem Tag kurz vor euch gestartet, gleiche Luftmasse, gleicher Ort und so weiter, aber

[00:43:33] Für mich war es immer – und vielleicht lag das daran, dass ich nie vorne war – immer mehr ein Wettkampf, weißt du? Mehr so: Ich muss weiter, ich muss mich bewegen, ich muss vorankommen. Und es war echt cool zu sehen, wie entspannt ihr da oben wart. Ich meine, sogar Chrigel hat das kommentiert. Du und ich haben gelacht, als ich gefilmt habe, und ich habe gefragt: „Was siehst du heute?“ „Ich sehe einen See, ich sehe ein Skigebiet.“ Das war so lustig. Aber ist das typisch für dich?

[00:44:01] War das dieser Moment? Hat das viel davon eingefangen, wie ihr im Rennen seid, oder war das etwas Einzigartiges?

wilden Start, der an Tag zwei total viral ging, und es gab viel Diskussion von der Couch aus, dass das zu riskant geworden sei, dass es Gladiatoren gegen Abenteuer sei. Ich habe dazu eine sehr spezifische Meinung. Ich stimme dem gar nicht zu, aber ich würde gerne deine Gedanken dazu hören. Für mich ist es seit 2003 immer so gewesen, wir machen jetzt nur einen viel besseren Job darin, alles zu zeigen – nicht nur uns auf der Organisationsseite, sondern alle. Du weißt, viele Teams haben mittlerweile ihre eigene Medienperson.

[00:50:44] Wie auch immer, ich habe jetzt viel gefragt, aber ich würde gerne deine Meinung dazu hören.

[00:50:48] **Simon Oberrauner:** Ja.

[00:50:50] Also, am ersten Tag mit dem Gewitter – da habe ich gesehen, wie alle abgeflogen sind, und es sah schrecklich aus, ja, weil der Wind nicht aus einer guten Richtung kam. Das Gelände war zum Abheben echt beschissen. Ich meine, sogar Creel, das war so, du hast es schlecht aussehen lassen, es sah so aus, als würde er niemals abheben, als würde man denken: „Verdammt, was ist das?“ Und überall war das Hagel, vorher war da der Hagelkorn und alles war weiß, es war ja, es war einfach beschissen. Und ich dachte: „Nein, erster Tag, meine Beine sind noch frisch, ich gehe runter.“ Und dann habe ich angefangen runterzugehen, und es war auch sehr rutschig, es war echt rutschig, in diesem Hagel runterzugehen, runterzugehen, runterzugehen. Und dann habe ich die Bedingungen nochmal gecheckt und dachte: „Okay, Mist, perfekter Wind da, es wurde klarer, es gab in dem Moment überhaupt kein Anzeichen für Regen.“ Und ich habe auf meinen Supporter geschaut und gesagt: „Das sieht gut aus, das sieht gut aus, übersehe ich was?“ Und ich dachte: „Es war beschissen, du hast recht, jetzt sieht es besser aus.“ Und dann bin ich abgeflogen, so 200

[00:52:13] 200 Meter Höhenunterschied runter und dann war es perfekt zum Fliegen für mich. Am Ende hat es ein bisschen geregnet, als ich gelandet bin. Oh, das wusste ich nicht. Ich wusste nicht, dass du abgeflogen bist, ich dachte, du bist den ganzen Weg runtergelaufen.

[00:52:26] **Gavin McClurg:** Okay, du bist also ein Stückchen runtergelaufen und dann abgehoben. Interessant. Okay, ja.

[00:52:33] **Simon Oberrauner:** weil es für mich dann da unten einfach viel besser aussah und super gut funktioniert hat. Ich bin einfach gestartet und auf dem Weg nach unten, als ich so im Gleitflug nach unten flog, habe ich einfach ins Tal geschaut, wo ich hätte runterlaufen können oder wo meine Supporter dann runtergelaufen sind, und da war das alles wie ein großer Fluss. Es sah auch nicht so toll aus, da zu laufen. Und deshalb war ich wirklich froh, mich für den Flug entschieden zu haben, aber natürlich war es da nicht direkt bei uns, sondern ein paar Kilometer entfernt, als ich gelandet bin, habe ich auch so gehört wie

[00:53:20] weit weg ein Donner und so etwas. Also ja, vielleicht hätte ich auch runterlaufen können, aber in dem Moment sah ich es als sicher an und für mich war es so, ich habe es oben nicht gefühlt, wo die anderen abgeflogen sind. Für mich habe ich einfach die Entscheidung getroffen, dass das für mich nicht cool ist, also bin ich runtergelaufen und dann habe ich gesehen, okay, jetzt haben sich die Bedingungen ein bisschen geändert und jetzt fühle ich mich sicher, und dann habe ich die Entscheidung getroffen. Am Ende musst du mit deinen Entscheidungen leben, das ist das sehr Wichtige. Und für Creedle sah es gut aus und er ja, er hat da unten auch einen guten Flug gemacht, er ist sogar hoch gelandet und dann ist er, ich glaube, er ist irgendwie einige Höhenmeter oben gelandet und das war sein erster Zug, um sich von uns zu entfernen. Nicht viele Leute erkennen das, aber auf der Platzwiese ist er hochgegangen, er hat versucht...

[00:54:25] den Pass hinunterzufliegen, was ein sehr guter Schachzug gewesen wäre, wenn er es hätte schaffen können, aber er ist gestartet und konnte die Baumgrenze nicht überqueren und musste wieder landen und dann auf komplett nassem Gras in hohem Gras landen, glaube ich, und dann hat er einfach seinen Gleitschirm genommen und ist direkt in das Hotel geflogen. Echt jetzt? Oh

[00:54:50] **Gavin McClurg:** Das wusste ich auch nicht.

[00:54:51] **Simon Oberrauner:** und der Typ hat da ein Zimmer gebucht, ja.

[00:54:55] so, ach, egal, ich nehme das Zimmer, das ist lustig, oh, das wusste ich nicht, oh, es sieht einfach so aus, ja, ja, und natürlich gab es dann diesen zweiten Tag der XC-Ups, von dem ich denke, dass jeder, der weiß, wie man Wetter liest und wie man Druckdifferenzdiagramme liest, wusste, dass das kein einfacher Tag werden würde, das wird hart und

das wird überhaupt nichts von okay, lass uns XC fliegen und es wird einfach sein. Ich wusste, dass die Dolomiten nicht so stark von der Fern betroffen sein würden, aber am Anfang hatten wir immer noch Nordwind, aber ich bin oft mit Nordwind und bei dieser Art von Bedingungen dort geflogen und die haben wirklich gut funktioniert, also war das gutes Fliegen, es war kein leichtes Fliegen, aber es war machbar, und dann war da die Überquerung nach

[00:56:03] nach Meran und dort mussten wir auf dem Meran 2000 landen. Als ich mich näherte, habe ich auch meine Supporter nach Winddaten gefragt, und die sagten: Ja, da oben gibt es Böen, aber sie sind sich nicht sicher, ob die Wetterstation korrekt ist, weil

[00:56:23] es scheint dort viel Wind zu geben, also seid vorsichtig. Und dann waren wir in einer großen Gruppe, die dort ankam, und zuerst glaube ich, habe ich Tim Malongi landen sehen, und er hat dort eine Toplanding gemacht, und das war irgendwie auf der Lee-Seite, es war wie eine Doppel-Lee-Seite, und er landete, das sah gut aus, und dann hat er seinen Gleitschirm abgesetzt und der Wind war so, man konnte sehen, wie er seinen Gleitschirm am Boden handhaben musste, um nicht weggeweht zu werden, und ich dachte mir: Oh, verdammt, okay, da ist viel Wind, also...

[00:57:08] Ich habe die anderen beobachtet, wie sich die Schirme verhalten, und habe mir echt gedacht: Okay, da ist dieser eine Punkt, der dem Wanderweg zur Via Ferrata am nächsten ist, und das ist sicher okay, er geht da hin, Tommy geht auch da hin, und er hatte wirklich das perfekte Timing. Da war sehr wenig Wind, weil es sehr nah an großen Böen ist, und als ich kam, gab es große Böen und ich dachte: Oh Shit. Das war wirklich ein sehr intensiver Moment, man muss in diesem Moment sein und wissen, dass diese

[00:57:54] Böen können kommen, und ich war darauf vorbereitet und konnte die Situation meistern, und das konnte Tommy auch. Wir sind wieder gelandet und dachten uns: Okay, weiter geht's. Und ich fragte mich, wie es oben sein wird, ja, weil wir die Via Ferrata hochklettern, ein Stück runter und dann wieder abheben müssen. Und da war viel Wind, aber eher linear, also nicht so böig. Das war cool. Dann in Schenna, da unten, bist du in einer komplett anderen Windlage, da war wirklich viel Wind, aber wenn man weiß, wie man mit solchen Situationen umgeht, muss man sehr geduldig sein, um den richtigen Zeitpunkt zu finden. Man darf nicht einfach auf dem Weg runterspiralen und dann landen. Ich bin also die Hälfte des Weges runtergespiralt und habe dann gewartet und dann...

[00:58:52] Ich sah, okay, jetzt ist es ein bisschen weniger, und dann sah ich und dann habe ich versucht, mehr Höhe zu verlieren und einfach zu landen, und für mich war das dort einfach. Aber natürlich, wenn du plötzlich eine Böe bekommst, musst du sie wieder abfangen, und das ist eine ziemlich knifflige Situation da. Und dann wussten wir, da ist dieser Hügel, wo die Thermik aus dem Tal kommt, und du bekommst sofort Auftrieb. Für mich war das so wie: Okay, das können wir schaffen, weil der Nordwind den Finchgau hochlaufen wird und es auch den Wind vom Reschensee geben wird, der runterkommt, und normalerweise wird dieser Bereich dann ein bisschen neutralisiert. Und so war es am Anfang, wir hatten sogar Schwierigkeiten, bis zur Basis zu kommen, um wirklich hoch zu kommen, aber dann habe ich es irgendwie geschafft, weil ich in der ersten Thermik viel Geduld hatte und Chrigel nicht, und Damien und Christian Schuck auch nicht; die sind einfach weiter gerast, und dann hatten sie die oberste Neun, und ich dachte mir: Wow, cool, das funktioniert so gut, und ich habe immer noch diesen Grat, und in den höheren Schichten haben wir Nordwind, und ich habe meine Supporter angerufen und gesagt: Hey, das könnte funktionieren, das könnte funktionieren, und dann hatte ich diese eine Überquerung und mir war bewusst, dass es im Tal viel Wind geben wird, aber ich

[01:00:32] Ich war auf 3000 Metern und dachte mir, okay, ich kann um diesen Berg herumfliegen und werde wieder aufsteigen, aber dann war es so, als würde man bei Mario Kart gegen diese Beschleunigungsstreifen und diese Bremsstreifen fahren, und da dachte ich mir so: Okay, wow.

[01:00:57] Man kann gegen diesen Wind nicht ankämpfen, das war klar, aber man musste zumindest so viel Druck aufbringen, um seine Position für die Landung zu halten. Und dann, bei 3000 Metern, wusste ich, dass ich nach einer Landung im Tal suchen musste, das etwa drei oder vierhundert Meter über dem Meer liegt. Bei drei oder vierhundert Metern ist die Landung, das war bei 3000 Metern. Also 2500 Meter reines Abfahren, und man wusste es, wenn man gegen die Wand flog, man wusste, dass man an diesem Tag nicht weiter fliegen würde, das war klar. Also ich...

[01:01:43] Ich war einfach in der Zone. Ich bin geflogen und wusste, was kommt. Ich wusste, was ich tun musste, und ich wusste, dass es turbulent sein würde, dass es ruppig sein würde, dass es nicht einfach sein würde. Also habe ich

ständig alles gecheckt – Landeböen, Bäume, alles. Für mich fühlte es sich so kontrolliert an, wie es in dieser Situation nur sein kann. Ich hatte meinen Schirm, ich wusste, dass es schwer sein würde, ihn offen zu halten, aber es hat funktioniert. Und dann gibt es dieses Video, ich glaube von Paul, der ein Video gemacht hat, wo ich das Tal runter zu meinem Landeplatz geflogen bin, und das war wirklich das...

[01:02:30] der turbulente Teil auf jeden Fall, er hat mich dabei erschreckt. Und als ich es dann im Video gesehen habe, wie es aussah, fühlte es sich für mich nicht so an. Das ist lustig, weil es sich für mich sehr unter Kontrolle angefühlt hat und ich es landen konnte und jeden Klapper und das Wiederöffnen abfangen konnte. Das war für mich machbar. Es war definitiv am Limit, aber ich trainiere das auch nicht wirklich, man kann diese Situationen nicht wirklich trainieren, aber man kann das Fliegen in starken Windsituationen trainieren und durch...

[01:03:20] aus meiner Erfahrung oder im Laufe der Jahre wird es dir passieren, in starken Talwinden und in solchen Situationen zu landen. Und das und das und deshalb hat sich das für mich nicht wie eine völlig neue Situation angefühlt, also wusste ich, was kommt, und ich wusste, dass ich damit umgehen konnte. Das Problem ist, wenn man unter dem Schirm ist und denkt: „Oh fuck, was ist das?“, man gestresst ist, dann wird es richtig gefährlich, weil man dann meistens nichts anderes sieht als Angst, und dann ist es gefährlich. Und wenn man sich dieses Video ansieht...

[01:04:06] Man sieht, was passieren würde, wenn ich in dieser Situation wäre und denke: Oh Shit, Scheiße, Scheiße, ich würde das niemals tun, oh Fuck, Fuck. Und ich kann beide Seiten sehen, ja, ich kann beide Seiten sehen – die Leute denken sich: Oh Fuck, was machen die da? Aber sie können nicht in mich hineinsehen und sie wissen nicht, was ich in die Vorbereitung und in das Rennen gesteckt habe. Und ich mache ja viel, wirklich viel Zeug, um mit diesen Situationen umzugehen. Und natürlich darf man das nicht die ganze Zeit machen und immer weiter pushen, das ist nicht das, was ich tun will. Und ich habe nicht mit einer Windwand wie dieser gerechnet, und niemand hat damit gerechnet. Und das Lustige ist, jeder wusste, dass ich nach unten gedrückt wurde, und Creedy dachte sich: Ja, ich dachte nur, du hast einen kleinen Fehler beim Anfahren des Berges gemacht.

[01:05:18] und ich dachte mir so: Ja, ich glaube, das war nicht der richtige Ansatz für diesen Berg, und dann einfach boom, und er meinte: Ja, das war boom, und ja, da mussten wir landen. Ich meine, ich...

[01:05:34] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, wie es bei dir ist, ich habe da mehr Meinungen dazu, aber für mich ist es...

[01:05:39] Ich glaube nicht, dass das Rennen gefährlicher wird. Es ist einfach Gleitschirmfliegen, das ist gefährlich, das wird es immer sein. Wettbewerb bringt die Leute dazu, dumme Dinge zu tun, weißt du. Du musst Entscheidungen treffen, so wie am Ende der ersten Nacht: Okay, ist das das wert? Aber das liegt bei dir, nicht bei jemand anderem. Und ohne diese Momente, weißt du, ohne die Windwand, den Sturz nach unten und die Landung, wäre es für dich persönlich weniger ein Rennen. Ich stelle mir vor, dass das alles dazu beiträgt, was dieses Rennen, diesen Wettbewerb, diese Erfahrung, dieses Abenteuer für mich so wertvoll macht. Ich meine, das sind die Momente, die wir...

[01:06:26] Ich würde das nicht jeden Tag machen und ich würde auch nicht zu viel dafür trainieren, weißt du? Irgendwann kommt der Moment, in dem man das einfach nicht ständig in so einem Zeug fliegen kann. Aber wie du schon sagtest, ich wette, du bist danach ziemlich nervös weggegangen, hast wahrscheinlich ein bisschen schwer geatmet, dein Herz hat geklopft, aber du hast dir auch so gedacht: Ja, ich hab's geschafft, genau deshalb bin ich hier. Nicht nur für die tollen Flüge, sondern um diese schweren Flüge zusammenzusetzen, oder?

[01:06:58] **Simon Oberrauner:** Ja, ich meine, Flüge wie dieser – wenn die nicht stattfinden, bin ich auch froh, weil das sicher nicht so viel Spaß macht. Es gibt definitiv mehr Risiko und es ist komplexer, und wir können den Wind nicht sehen und wir können Turbulenzen nicht sehen, wir können sie nur fühlen und darauf reagieren. Wenn man die Luft sehen könnte, würde ich denke, dass wir an vielen Orten definitiv nicht fliegen würden, weil ja. Das ist die eine Sache, da gab es dieses eine Sprichwort, als wir den Dolomiti Superfly gemacht haben, und da gab es nicht so viel Meteorologie bei diesem Rennen und da gab es bei

[01:07:47] zumindest

[01:07:50] bei diesen Bedingungen, aber wir waren etwas besser vor dem Norden geschützt und als wir am nächsten Turnpoint gelandet sind, hat er auf Deutsch gesagt: „Ja, das wäre nicht nötig gewesen“, was bedeutet, ja, dieser Teil war

nicht notwendig, also wäre ich froh gewesen, wenn es nicht so gewesen wäre. Er war also auch an seiner Grenze und ist da am Limit geflogen, und so

[01:08:35] Wir wissen, dass Bedingungen wie diese auf eine bestimmte Weise fliegbar sind, aber man muss so vorsichtig sein und sich der Bedingungen und dessen, was in solchen Verhältnissen passieren könnte, so bewusst sein. Wenn man zu 100 % fokussiert ist, ist es wie das Fahren auf einer Rennstrecke für einen Rennfahrer. Wenn er einen Fehler macht, kann er einen Unfall haben, und du weißt schon, was ich meine – eine Rennstrecke ist auch nicht sicher, und die Leute fahren dort Rennen. Für uns ist die Rennstrecke die Alpen und...

[01:09:22] Wenn man sagt, okay, wir brauchen Regeln, die verbieten, dass man bei diesem Wetter fliegen darf, dann ist es kein X-Up mehr, dann ist es ein anderes Rennen, und das ist auch cool, ich mag verschiedene Formate. Aber warum gibt es kein anderes X-Up? Ich denke, Paul überlegt sich das, aber X-Up ist etwas Besonderes, X-Up ist ein Abenteuer und jeder kann seine eigenen Entscheidungen treffen. Ich denke, das ist sehr wichtig für dieses Rennen. Und ja, ich habe einen Fehler gemacht, ich habe wirklich auf Instagram geschaut und die Kommentare gelesen, ich habe Kommentare von Leuten gesehen, die ich kenne, und die waren so: Oh, und ich...

[01:10:15] ich habe mir einfach gesagt, okay, ich muss mein Handy weglegen und kein Instagram mehr für mich. Das nächste Mal, als ich in die sozialen Medien geschaut habe, war ich im Mont-Blanc-Gebiet, weil mein Videomann Dario mit mir gelaufen ist und er meinte: „Hey, hast du die Zusammenfassung vom letzten Tag gesehen?“ Und ich sagte: „Nein, Mann, ich habe schon lange nicht mehr auf Instagram geschaut.“ Und er sagte: „Ja, schau sie dir an, was ich gemacht habe.“ Und ich habe sie mir angesehen und dachte: „Wow, er hat einen echt tollen Job gemacht, das alles zusammenzufügen.“ Und ich habe ihn angesehen und gesagt: „Wow, tolle Arbeit“, und das hat mich sehr motiviert. Ja, aber ich habe nur die Sachen gesehen, die ich gepostet habe, also ich denke, das ist... ich denke, das ist sehr...

[01:11:03] **Gavin McClurg:** schlau. Da gibt es da draußen eine ganze Galerie an Kommentaren. Ich meine, wenn ich mir all die schlechten Kommentare über unsere Live-Shows ansehen würde, wäre ich so am Boden zerstört, dass ich nie wieder sprechen könnte. Also...

[01:11:15] das würde mein Ego einfach zu sehr beschädigen, ich könnte meinen Job nie mehr ausüben.

[01:11:20] Simone, ich hätte noch viel mehr Fragen, aber wir sind zeitlich etwas knapp. Ich möchte dich also fragen: Du hast das Rennen in beiden Varianten gesehen, weißt du, ewig lange. Es ging nach Monaco, du konntest diese Besonderheit erleben, und jetzt wird das große Hin- und Rückrennen immer größer. Kommentiere das nicht zu sehr, aber ich würde gerne deine Gedanken dazu hören, wie es besser werden könnte. Weißt du, was sind da Dinge, die entweder die Rennorganisation – du weißt schon, für wen ich jetzt arbeite – wie könnten sie es verbessern? Ich denke, es gibt viele kleine Dinge, aber gibt es ein paar große Punkte, die es für die Fans lustiger, für die Athleten spannender oder sicherer machen würden? Ich weiß nicht, irgendetwas Großes, worüber du nach fünf Malen sicher deine Meinung hast.

[01:12:21] **Simon Oberrauner:** Auf jeden Fall, ja. Ich sehe beide Seiten, weil es wirklich schwer ist, ein Rennen wie dieses zu organisieren. Es ist echt hart. Und ich denke, die X-Hubs geben auch viel für Piloten wie mich, also bieten sie mir eine Bühne, auf der ich sagen kann: „Hey, ich bin hier, ich mache mein Abenteuer, ich fahre meine Linie und ich kann so fliegen oder auf diesem Niveau antreten.“ Also bin ich dankbar für diese Plattform, aber natürlich müssen sie es auch verkaufen, und da gibt es...

[01:13:06] Dinge, bei denen man sich denkt, okay, du bringst viele Sponsoren auf deinen Schirm, der ja dein Schirm ist, und du bekommst einfach die Sticker und musst sie aufkleben, das ist eine Sache, aber okay, dann denke ich, das ist, das ist, ihr wisst schon, das Life Tracking ist das Herzstück von X-Hubs und

[01:13:36] **Gavin McClurg:** ja, ich

[01:13:36] **Simon Oberrauner:** das heißt, dieses Jahr war eine

[01:13:38] **Gavin McClurg:** eine Katastrophe, sie

[01:13:40] **Simon Oberrauner:** können sie nicht, aber es war... ich habe gehört, für mich fühlt es sich so an, als würde das jedes Jahr passieren, jedes Jahr sagen die Leute: „Oh, wie war denn das Live-Tracking?“ Und ich denke, da muss

man viel Geld investieren, weil das ist das, was die Leute eigentlich wirklich schauen. Und ich verstehe nicht wirklich, warum, weil es da draußen so gute Lösungen gibt, wirklich gute Lösungen. Und ich denke, das ist etwas, das man noch viel verbessern könnte, und ich denke, Via Ferratas auf den X-Hubs zu machen, ist etwas sehr Gefährliches. Ich

[01:14:29] Versteht mich nicht, sie wollen coole Bilder und so Zeug, und sie verkaufen es nicht als Gleitschirmfliegen-Rennen, sondern als Abenteuerrennen. Das ist cool, um ein größeres Publikum zu erreichen, aber man muss bedenken, dass die Bedingungen in den Alpen nicht immer für Via Ferratas geeignet sind und das über längere Zeit nicht sein können. Das ist etwas Unfares für die Leute, denn wenn es ein Gewitter gibt, wer entscheidet dann, ob es noch okay ist, es zu machen, oder ob es jetzt nicht mehr okay ist? Und es gab einige

[01:15:19] Du kommst wirklich in extrem gefährliche Situationen und ja, sprich mit Greedy darüber. Ich habe das Video gesehen, ich glaube, das war vielleicht die gefährlichste Situation, vielleicht für ihn, weil man da nichts machen kann. Man muss diese Via Ferrata irgendwie machen. Und ich finde das nicht cool. Es ist nicht so, dass ich die Via Ferrata nicht gerne klettere, das ist nicht das Problem, es ist einfach nicht wirklich sicher für jeden, weil das Wetter manchmal so ist, manchmal so. Vielleicht ist das sehr wichtig und dann die

[01:16:06] je mehr Abzweigepunkte du hast, desto mehr bekommst du

[01:16:13] je mehr die Route vorgegeben ist, desto mehr wird das Rennen immer wieder kurz unterbrochen, was es für Zuschauer etwas spannender macht und es schwieriger macht, abzuhängen, also ist das vielleicht sogar eine gute Sache, bin mir aber nicht sicher. Mir hat es gefallen, wenn es nicht so viele Turn Points gab, weil das viel Freiheit bei der Routenwahl und vielen anderen Dingen bot, und ich denke, das war auch sehr spannend anzusehen, und ja, ich schätze, bei einem Rennen wie diesem gibt es viele Dinge, die man verbessern kann, und es ist

[01:17:02] wichtig zu geben

[01:17:06] dem Piloten einen guten Wert zu geben, den Piloten zu schätzen – das ist meiner Meinung nach sehr wichtig. Und natürlich muss man auch die Sponsoren schätzen, weil sie das Geld geben, die Möglichkeit, ein solches Rennen auszuführen. Aber ja, vergisst den Piloten nicht.

[01:17:27] **Gavin McClurg:** Wie du es gerade sehr treffend gesagt hast, denke ich, geht in dem ganzen Gerede und den Beschwerden oft verloren, was es eigentlich erfordert. Aber man muss dieses Gleichgewicht richtig finden. Ich denke, Tom und ich hatten ziemlich ähnliche Ansichten zu dem, was du hier sagst. Ich glaube, wir könnten an Sicherheit und Abenteuer gewinnen, wenn wir Wegpunkte entfernen und mehr davon hätten. Ich erinnere mich an 2015, als Nick Namens einfach losgefahren ist und in den Weltraum abgedreht ist. Ich meine, er ist so weit nördlich gefahren als alle anderen mit seinem Käseblock und seiner Mutter. Das war der Wahnsinn und er hat es geschafft, er hat es irgendwie zum Laufen gebracht, es hat irgendwie nicht gestimmt, und dann interviewst du ihn und fragst: Was machst du da? Ich hab nur Spaß, weißt du? Das war so cool. Ich meine, er ist etwa drei Pässe nördlich von dem gefahren, wo alle anderen waren. Was macht der da, weißt du? Und ich...

[01:18:26] ich erinnere mich, was war das, 2017 mit den Seen und Pauls Route, weißt du, weit im Süden

[01:18:35] **Simon Oberrauner:** super cool, super nice, super

[01:18:36] **Gavin McClurg:** Cool, ja, und ich denke auch aus der Zuschauerperspektive, dass das echt Spaß macht. Gleichzeitig verstehen wir aber auch, dass da viel Geld herkommt, weißt du, von diesen Turnpoint-Sponsoren. Also, ich verstehe das jetzt, weißt du, da ich für die Organisation arbeite. Ich bin natürlich nicht an all dem beteiligt, ich bin nur dafür da, euch zu filmen, aber ich verstehe, wie schwierig das ist. Es ist die größte Plattform, eine unglaubliche Chance, aber ich stimme dir in allen Punkten zu. Ich denke, man kann mit ein paar kleinen Änderungen einiges erreichen, die allem helfen.

[01:19:23] Natürlich ist das Live-Tracking ein guter Anfang, aber Simone, ich habe es einfach so genossen, dich zu sehen, Zeit mit dir zu verbringen und dir Pizza zu liefern – das war der Hammer, und oh

[01:19:40] **Simon Oberrauner:** Das war wirklich, wirklich, Gavin, ich muss sagen, das war so nett, weil es waren, ich glaube, 35 oder 40 Kilometer auf der Straße im Regen und plötzlich hält er wirklich an. Ich sagte: Ich habe Pizza für

dich, ich habe gehört, du hast Pizza bestellt, und ich war wie: Verdammt, echt jetzt, Mann? Es war wirklich gute Pizza.

[01:20:00] **Gavin McClurg:** und noch Chrigel hat den Kürzeren gezogen. Ich weiß nicht, ob du das ganze Video gesehen hast, das wir daraus gemacht haben, aber Aaron war zu großzügig und Aaron und seine Unterstützer haben eine Menge genommen, und ich habe in die Kiste geschaut, kurz bevor ich sie ausgeliefert habe, da waren nur zwei winzige Stückchen drin, aber es war toll. Seine Reaktion war klasse, es hat so viel Spaß gemacht. Aber gut, noch eine Frage: Ich nehme an, du wirst es wieder tun, ist es immer noch zu früh, um das zu wissen, oder

[01:20:26] **Simon Oberrauner:** Es ist noch ein bisschen zu früh, um das zu wissen, weil ich mich natürlich mit meinen Unterstützern unterhalten muss. Ich brauche sie natürlich, wenn ich es noch einmal machen will, und man hat immer ein gewisses Energieniveau. Ja, wir haben Energie, und man steckt viel Energie in Excel, und es gibt immer Stellen, an denen die Energie fehlt. Das muss man immer mit einberechnen, aber ich denke, wenn alles passt, würde ich es sehr gerne noch einmal machen. Das ist

[01:21:03] **Gavin McClurg:** Schön, das zu hören, Simon. Danke, ich schätze deine Zeit sehr. Viel Spaß mit Tommy an deiner Schule, ich kann es kaum erwarten zu sehen, was du als Nächstes machst. Aber danke für deine Zeit und danke, dass du in der Show warst, ich weiß das zu schätzen.

[01:21:17] **Simon Oberrauner:** Danke für die Einladung, danke für die gute Frage und für alles. Und danke auch für die guten und wirklich coolen Einblicke während des Rennens, denn ich habe mir jetzt einige Videos von dir angesehen und du hast richtig Gas gegeben. Das ist etwas sehr Cooles, du verstehst das Rennen und konntest es wirklich gut vermitteln. Es war sehr schön zu sehen, dass das dieses Mal endlich passiert ist. Ich denke, wir brauchen mehr davon, also wirklich mehr Berichterstattung, und zwar von Leuten, die das Rennen wirklich verstehen, weil es nicht einfach ist, es zu verstehen und den Leuten näherzubringen. Danke, ich liebe es, es ist großartig.

[01:22:03] **Gavin McClurg:** toller Job, das gefällt mir echt. Danke, Simone, bis bald, Kumpel.

[01:22:08] **Simon Oberrauner:** cool, wenn

[01:22:14] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud-based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deinen Podcast hörst eine Bewertung geben – das hilft enorm, die Mundpropaganda zu fördern. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Pilot-Freunden unterwegs bist; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – also viel günstiger als ein Magazin-Abo.

[01:23:03] und das macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden das ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag das nicht.

[01:23:27] ...ein toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, geht auch direkt über die Website. Wir versuchen es wirklich einfach zu gestalten. Das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die extra kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich ist 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 oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all dieses Bonusmaterial zugreifen können.

[01:24:24] Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.