

Ariel Zlatkovski and Project 100: the Ultimate XC Challenge

Cloudbase Mayhem Podcast 258 — Ariel Zlatkovski

Published	2025-10-24
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/258-ariel-zlatkovski-and-project-100-the-ultimate-xc-challenge/
Duration	01:19:37
Speakers	Ariel Zlatkovski, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0258-ariel-zlatkovski-and-project-100-the-ultimate-xc-challenge.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	4 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	20
Show notes	20
Transcript	20
Deutsch	39
Show notes	39
Transcript	39

English

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

Show notes

This past XContest season (2025) Ariel Zlatkovski decided to take on a fantastically bold and totally mind-bending mission: Fly 100, 100km flights in a single season. To pull it off he'd have to spend a full 10% of his hours on Earth flying (nearly 20% of daylight hours), he'd cover 12,000 kilometers of open distance, and rack up 893 hours in the sky. He'd live the entire year away from home in India, Colombia and the Alps and while one imagines this would be most pilot's dream year, it was often lonely, and often very intense. Much of it was a real grind and subjected Ariel to too much risk. Ariel shares his rather obsessive journey into paragliding, how Project 100 took hold, and the challenges and emotional highs and lows he faced along the way.

The post #258- Ariel Zlatkovski and Project 100: the Ultimate XC Challenge first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:10] there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. I've got a special one for you today. You've probably seen in the news just recently about Project 100 by Ariel Zlatkovsky. He is a Alaska-based pilot originally and has been chasing it probably harder than anyone in the history of the sport. In the last five years, he's racked up, well, in his first five years of flying, he racked up 2,500 hours, and that's documented. And all uploaded to X-Contest. And then this last year, decided to try for 100, 100K flights. Part of that 100K club that used to be called the Chocolate Bar on X-Contest. He chased it pretty hard in the 23-24 season and was beaten out just at the end by Matthew Fittis, who we had on the show about a year ago.

[00:00:59] And Matt, that year, got 52 flights, just snuck them out. And so Ariel decided this year to go for 100. It's 100, 100K flights. In doing so, which he just finished at the end of September, he got 11,400K of flying, almost 400 flights total, three different wings, the Peak Six, the Climber Two, and the Arctic R, and got almost 900 hours in the air. So about 10 % of his year, just in total, was spent off the ground. Certainly a record, incredibly remarkable. On the face of it, sounds pretty amazing and epic, and what a fabulous year, but there's obviously some dark sides to chasing numbers like that, and some loneliness, and just constantly being away.

[00:01:52] And so he gets into all of that, which I really appreciated. Very honest about some of the harder things of this mission. A couple accidents, which sounded pretty scary. Both involved power lines. In some ways, cheap mistakes, which we always like those. But yeah. A lot of really cool stuff here, and what a mission. Just truly incredible. I don't think one has ever flown those kind of hours in a season. So I loved talking to Ariel about all of this. Pretty phenomenal. I think you'll enjoy it as well. Before we go here on the show, just a reminder about the subscriber content. A lot of folks are having trouble accessing that, and that has to do with a glitch.

[00:02:40] On our side, that I'm having to fix manually. So if you're having any trouble accessing the subscriber content, just send me an email, and I'll fix it up for you. It only takes a few seconds. You are a subscriber if you have donated to the show, if you support it in any way, if you bought swag, or the book, or anything. Or you've just let me know that you can't support it financially. We will never put anything behind a paywall, and I'll give you a lifetime subscription. This content has always been free. And we'll keep you updated. Without any advertisements, it will always be free. But if you can support the show, I'd really appreciate it. There's lots of cost here, lots of time. I love bringing it to you. And I loved hearing this story, and I love bringing you this one as well.

[00:03:28] So, enjoy. Cheers.

[00:03:36] Ariel, welcome to the mayhem. Thank you. It's been a long time coming, but I think we got our timing right, because you've just polished. XC Mag just put something out, so I wasn't... I'm not going to be the first news on this, but

congratulations on your project, which we'll get into here. And welcome to the show. We're literally on the other sides of the world from one another. You're in beer.

[00:03:59] **Ariel Zlatkovski:** Yeah, thank you for having me. I'm in beer right now. And I feel like in the past, I've always heard you say, yeah, this has been months in the making, and we got together really, really quickly. So, happy to be here. Yeah, no,

[00:04:09] **Gavin McClurg:** thanks for making it happen. When I heard you were in beer, I thought, oh, man, that's not going to happen. But so far, so good. The internet's good. It's nice to see your smiling face. It's kind of phenomenal for me to know you just sent me all these stats with XC Mag, put some of this out. We'll get into this in a bit, but I can't believe that you've just done this, and you're in beer to chase more.

[00:04:33] You are something, man. Holy cow.

[00:04:36] **Ariel Zlatkovski:** Yeah, well, I flew all of last year very intensively, and the best place to be in October, November is beer. So, I decided to come here, but fly probably less intensively. I'm also going to spend some time this month writing an article for XC Mag, and I'm just going to fly whatever feels fun for the day rather than specifically chasing distance every single day. So, it's a little bit of an artist's retreat this month, we'll call it.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** Before we jump into the project, let's dive back in the first five years, and these are all we were just talking about when we were offline before we started recording. These are logged. These are in X Contest. These are logged hours. 2,500 hours in the first five years of your flying, which is really fast. Phenomenal. That's like T.O. de Blick type hours. The only person I've ever known that's maybe gotten close to this in terms of XC hours this last year you did, which was almost 1,000, right, is Antoine Girard. He claimed he did over 800 the first couple years, which is just insane. I mean, it's 10 % of your time on Earth you're flying around. Pretty remarkable. But let's rewind the clock.

[00:05:45] How'd you get into this? Where'd you start? Where'd you learn? And why have you gotten so mad about it? And by mad, I mean mad keen.

[00:05:56] **Ariel Zlatkovski:** Yeah. So, I started flying in the spring of 2019. I had seen paragliders growing up in Alaska, just when I was a kid. And later, when I was 20-something, I was living in the Seattle, Washington area. I saw paragliders again on a hike one day at Pupu Point, Tiger, where I think you started. I started flying as well. And I saw it, was kind of interested, didn't really do anything about it, but I definitely wanted to try at some point. And the next year, in 2015, everything came together, time, money, interest. Basically, my brother had invited me to go on a packrafting trip in Costa Rica. That was his big hobby, and I would do it with him occasionally. So, we went packrafting. I paid an absurd amount of money to do this one-week trip and realized right after I paid that that's not the thing I really wanted to do.

[00:06:43] So, I went on the trip with him, but I told him afterwards, Okay, we come back, and I want to try paragliding and spend my money on that. And he said, I don't know why you're upset at me. You're the one who decided to go on the packrafting trip, but that sounds fun. I'll try it with you. So, we started at a school called Ariel Paragliding, which is a bit ironic because my name is pronounced Ariel. And that's in central Washington near the Leavenworth area. It's also known as The Ranch. We went out there in, I believe, May of 2019 for a two-day intro lesson. Of course, we loved it immediately. And signed up for the... The whole P2 course, and we completed that separately over the rest of the summer. I did mine, the rest of my P2, very quickly in June. I just basically went and lived at The Ranch until I was done. And my brother did it a little bit slower because he had a normal job and normal life.

[00:07:31] And then I started flying pretty much immediately after that. I converted my life around paragliding. I asked my job if I could go remote, and I thought they would say no. And I would just quit and travel and paraglide for a bit. But to my great surprise. They said yes. And so I became a digital nomad, basically, and started flying all around the world all the time. My hours, the first year when you're a new pilot, you're bombing out a lot. You're getting short flights. It wasn't anything crazy. But by second and third year of flying, I was flying a couple hundred hours a year. And yeah, I had one year, one calendar year that was just over 800 hours. And then this last X contest season when I was working on my Project 100, which is what we're going to talk about, I got just under 900 hours. It was 893 logged hours,

[00:08:19] most of which were XC flying. Was that last year? Was that 24? So I was just really into... That was the X contest 2025 season. So from October 1st, 2024 until September 30th, 2025, just a couple of days ago, that X contest year, those 12 months had 893 hours. So I have a lot of... I track all my hours very, very specifically in a big spreadsheet. I like that sort of thing. And so I do have... I have my calendar year hours. But then for this project, since it was based around the X contest season, I also had a kind of X contest season hour count. So it was just from the very start. I really liked paragliding and I converted my life around it. So I ended up with a lot of hours and a lot of experience really quickly. How old are you? I'm 32 and started flying when I was 25,

[00:09:06] almost 26.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** And what was your background sport-wise before? None specifically. So now you don't have time for anything else. Obviously, all you're doing is paragliding. So what did you do before that? For

[00:09:17] **Ariel Zlatkovski:** sure. So I grew up in Alaska. So just generally hiking around, I did a lot of. And I did cross country running and skiing back when I was in high school. And so I'd say I was always kind of generally fit and outdoorsy, but I wasn't doing anything on any specific high level sport-wise. The big hobby before paragliding was rock climbing, mostly in the gym. I spent like probably four or five years climbing quite a lot in the gym, a couple of times a week. I really enjoyed it. And I was just getting into it. And I was just getting into it. So I started outdoor climbing with a friend. I went to Squamish and climbed the Chief. It was really cool. I was all set to buy a trad rack and become an outdoor climber. And then I took my first paragliding lesson and immediately that went away.

[00:10:00] **Gavin McClurg:** Will Gadd has always said that when he sees people come to this sport from things like climbing, so non-flow sports, non-gravity sports. So if you're coming from it from kayaking or skateboarding or skiing, it really makes sense to him. But when you're coming from climbing, you know, you, Cedar, a lot of people have come into this sport from climbing, but it's not really a flow sport. It's a mental flow sport, but it's not a gravity flow sport. Was this, was it hard for you to pick up or was it pretty obvious and easy?

[00:10:33] **Ariel Zlatkovski:** Flow is an interesting thing because I don't know that I've ever gotten into flow state with paragliding, which I'm happy to talk about later. But, um, like I didn't see myself as a climber. I just, that was a hobby that I had after work a couple of times a week. Sort of thing. Uh, paragliding wasn't particularly difficult for me to pick up, especially because I then devoted so much time to it that it just became natural for me. Uh, but I can't say it was particularly difficult or easy. It just, I did it. I got better at it. I'm now at a certain skill level. I feels very natural, but I, I will say that when you fly so many hours, it just becomes totally normal life. Like while I'm flying, I have sent work emails. I've called people. I've looked at news and Facebook and things because there's just so much time in the air that I don't know.

[00:11:22] My mind checks out on the flying, especially if it's easy flying. And so, uh, maybe that's a different version of flow and you're so like distracted. You're almost back into flow. Uh, but I don't really think about that sort of thing. I just go flying and I do whatever happens while I'm flying.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Well, what is your job? How do you, we talked about it a little bit before we went, but you're, you're traveling constantly. You're flying constantly. How are you funding all this?

[00:11:50] **Ariel Zlatkovski:** Yeah. So I had been working already for a few years before I started paragliding. I was working for a really small marketing consulting company doing some stuff for a marketing team at a big tech company. I was doing some financial analysis on various marketing incentive programs and other administrative things for this marketing team. And, uh, that continued after I started paragliding for about six years worth that job actually just ended earlier this year. So right now, I am not working, uh, but I was investing all of that time and saving. So it's not an immediate financial issue right now. Uh, but for the last 10 years I was working the whole time and my entire paragliding career I was working and that's how I was supporting myself. And I pretty much gave up all of my roots in the Seattle area.

[00:12:35] Like I gave up my lease as soon as I started paragliding. And, uh, so my life expenses were really whatever travel expenses I had, the hotels or Airbnb's in various paragliding hotspots. And restaurants and whatever else it was just, that's how I lived and that's how I continue to live. Now, it's a complete paragliding lifestyle.

[00:12:54] **Gavin McClurg:** You kind of went toe to toe with Matt, who was on the show. I recorded with him a year ago down at the Red Rocks wide open, which he came out and competed in. And you guys were, were kind of battling a little bit, as I recall, for the most hundred flights in a season, I don't think this concept of a hundred and a year had been, as it was birthed. yet uh correct me if i'm wrong on that but uh and then he he got you at the end right that's

[00:13:21] **Ariel Zlatkovski:** right so in the 2023 x contest season he had had his goal which was 52 one per week not actually one every week but over the course of the year averaging one a week and that's right around when i found out about club 100k and i thought that was pretty cool and i thought maybe the next year i could win so i started trying to fly as many 100ks as i could and it was going really well that was in the 2024 x contest season until the summer of 2024 i'd been far ahead because of india and columbia but then the end of the summer in the alps where i was was just not good and meanwhile matthew came to the u.s and was flying big tasks in utah and i think something in california as well and right at the end i think between when you recorded your podcast with him about his 52

[00:14:09] project between that recording and when the episode went live he passed me right at the end of the season i actually ran to beer in late september of 2024 hoping that i'd be able to get some 100k flights in at the pre-season of the beer season uh and unfortunately it didn't turn on early enough to do that so he beat me right at the end and that was to some degree that was part of the impetus of my project 100 because this is a little bit petty but he had 52 one year 48 the next together those make a hundred and so that was one of the reasons that my goal was set as a hundred as i thought that was a little bit of a cheeky number to get i had some other reasons as well we'll get into that uh but yeah the the fun little competition with matthew who i'm friends with by the way i'm like we've all been last year he's got some great photos of me from a really cool flight that we did um that was kind of fun and a little bit of the backstory of the the genesis of the project and

[00:15:08] **Gavin McClurg:** i i don't know if you know this this is kind of predating you by quite a bit but my x out support of the first two of my campaigns guy named bruce marks he's unfortunately no longer with us but he chased the the we used to call it the chocolate bar right was that around when you when you first started i mean you used to get if you got the most 100k flights on x contest they'd send you a box of swiss chocolate big thing a swiss child was sponsored by a swiss chocolate brand and he got that two years running and i think his numbers were somewhere in the kind of

[00:15:43] crushed that you and matt both but what you know now you don't even get chocolate so why why do this what's the what why do that's a that's a massive dedication of time yeah so let's just feather that into your route to feather that into how you decided okay this is you're obviously a math person you kind of had this figured out you weren't just throwing a dart at the at the wall you were okay this has to be planned out there's there's only so many days you get where you can

[00:16:13] **Ariel Zlatkovski:** so let's just define it my project i called it project hundred and the idea was to have a hundred unique days in the x contest season flying a hundred kilometer or more route and i had already been doing this xc circuit around the world you go to beer you go to columbia alps in the summer or north america you know something in the northern hemisphere so i already had experience with going around the world chasing xc because as i said that's the lifestyle so when i got clued into club 100k which is this x contest page that ranks people by the number of 100k or higher flights they have with some calculation asterisks about that um i was kind of interested in that because i do like numbers and it just seemed kind of fun to chase that and i had this idea that maybe i could do a hundred of them for a couple different reasons uh one the thing i mentioned matthews 52 that was the preview

[00:17:13] **Gavin McClurg:** yeah so

[00:17:13] **Ariel Zlatkovski:** 52 was the previous highest at least according to x contest number of 100k is flown in a year so that was one reason another reason is that it's just a nice round number a hundred times a hundred is 10 000 kilometers so that's one fourth of the circumference of the earth which is about 40 000 kilometers i thought that was kind of neat it's also really easy with percentages if the goal is 100 and you're at 72 you can say you're 72 of the way done if the goal is 52 for 80 or some other number then it's nearly as clean it's not as clean so it was a really nice number to chase uh more broadly the reason i wanted to focus on doing as many as possible is that my flying style is very impulsive i do a lot of low valley crossings i leave climbs before i should and i thought that it would give me some

discipline that if i'm two hours into a flight and i'm about to make some boneheaded move which i do a lot maybe if i have this overarching goal in my

[00:18:13] mind that hey i need to be in the air at the four hour mark and not bomb out five minutes from now so that i can get my 100k for the day which is 100th of what i need to do for the year that maybe that sort of goal would give me more discipline in my flying spoiler alert it did not do that whatsoever and we'll talk about some interesting flying stories yeah i thought it was going to just be a complete paradigm shift for me and that having that goal was going to change how i fly for the better in terms of safety margin and staying in the air longer i made tons of stupid decisions i ended up bombing out and having all sorts of wild retrieve stories or relaunch stories and uh it kind of failed in that regard um it also failed in a different way which is that the hope was to have 100 days of really nice flying because if you go to india you fly almost every day for the season like october november almost guaranteed if you go to columbia you generally fly most days there though this year columbia was not that good um and then of course

[00:19:14] more normal mountain weather and not like a india or columbia style place uh but the goal the idea was to have a hundred days of nice flying and it was anything but that because a hundred is a lot and when you're in the alps and the weather is bad for a week and then you get a day of good weather and then a day of marginal weather but it's maybe 100k you go fly it and so i ended up having so many flights that were either not enjoyable or straight up scary uh and then that i just did because it was gonna help the project but i probably otherwise wouldn't have flown so i would say that in the hundred flights there were probably about 10 that were amazing spectacular really really great probably 10 or so that were somewhere in that negative range between unreasonable and scary or just not very nice and then about 80 were we'll call it filler which is a strange word to use for a paragliding flight where you know you're in the air for four or five hours which for most people would be this incredible thing and you're like oh yeah i had 80 that are just kind of meh uh so in the last couple days in preparation for this i've looked at every single x contest flight i have uploaded which is 367 i believe or no sorry 391 uh on the x contest for the year of which 100 meet the 100k criteria and almost uh 300 don't i looked at every single one and i remember all of those flights when i look at them i can go okay yeah i remembered making that move and then that flight and then i landed there and had such and such retrieve experience

[00:20:44] but i wouldn't be able to name all 100 flights off the top of my head without doing that because there's just so many that it becomes essentially filler so that i'd say it was the proportion 10 really good 10 really bad or somewhere close to and 80 that were about filler um and so the aim of the project was to have 100 you know amazing days of flying and it didn't really end up being that way it became a lot more of an endurance project than an enjoyment passion project it was more about slogging through flying and whatever and and and and and and and and conditions the day had to get whatever permutation of 100k triangle or zigzag or whatever there was and so it really was just about persevering through for a whole year of flying rather than enjoying a whole year of flying which i totally did not expect at the start and if i had known that i probably wouldn't have taken it on but that is the reality that flying for the whole year full-time very intensively was really difficult and i'm glad that i was able to accomplish the goal but it did not come without its share of scary moments and strife and sacrifice and a lot of negative things as well so yeah wild year when

[00:21:55] **Gavin McClurg:** i when i read about it and you contacted me about it i mean i knew right after you had done this you know the on paper which i've got right in front of me it just sounds so amazing but when i started thinking about it i thought man i bet that's lonely scary at times uh there must like you said there must have been a lot of times where you're just driven by the numbers and we talk about how risky that is all the time you know when the that's the there's a there's a dark side of x contest uh that for sure turned all of us into number chasers and which is really fun but it's you've got to make sure you keep that balance right you're walking a tightrope there yeah

[00:22:40] **Ariel Zlatkovski:** so there is definitely a dark side to chasing the numbers and i think and there were definitely days that i went flying because i needed a plus one for my 100k count i had a spreadsheet going with number of days remaining and number of 100ks remaining and if it wasn't actively raining or storming i was out there trying to do 100k every possible flyable day and there were days that i was tired or i was just not feeling it or the conditions were unpleasant but i would keep flying or start flying and then keep flying because i felt like it was a duty to myself and to the numbers to try as much as i possibly could especially later in the summer when the numbers started looking pretty dicey on the proportional level like i had to take every opportunity i could to fly did

[00:23:28] **Gavin McClurg:** did i imagine you know there's that sounds a little scary at times but i've also it's also really good training you know one of the things i always talk about that's so special about the x-ops is you end up taking these flights that you would never normally take because you're you're just you're out there and you're trying to go and some of them not so much but uh i imagine it's fantastic training to fly on these really marginal days and try to eke out 100k there

[00:23:54] **Ariel Zlatkovski:** were definitely days that i would describe as what you call non-recreational days when you talk about the x-ops and there were days that people were not flying or maybe they were doing a short local flight kind of in the area and i was figuring out how to punch out of some area to get the bigger distance and it was not recreational uh training wise i mean i don't know that i needed to go get my butt kicked by a lot of really strong days or weird wind situations or whatever but you know in 893 hours of flying over the course of the year i definitely had my fair share of different trying experiences in difficult conditions that probably made me a better pilot to some degree or gave me some experience i didn't already have any

[00:24:38] **Gavin McClurg:** big any big setbacks any accidents any injuries so

[00:24:43] **Ariel Zlatkovski:** there were a lot of risky moments or scary moments uh between wind or terrain related things in colombia i was about 60k into a flight and i got low i was soaring around this ridge and in front of me i could see a power line that was over a ridge that stuck out in front of me there was basically this finger on the ridge i was on and i needed to either go over the power line and over the ridge or loop all the way around it and from afar from we'll call it 100 meters away 300 feet i couldn't tell whether i had the height to clear the ridge and the power line or not so i kept going to get closer and figured that i could just turn away later if needed got closer still couldn't tell got even closer still couldn't tell from about 10 meters away i still couldn't tell whether i was going to clear this power line or not if the power line hadn't been there it's 10 meters or it's 10 feet off the ground if the power line hadn't been there i would have gone right over the ground and it would have been no big deal but i needed to also clear the power line and at the last moment i still couldn't tell whether i was going to clear the power line or not couldn't tell whether I would or would not clear it.

[00:25:47] So I swerved away and got a little bit of lee side. I think the same thing that made me not be able to tell whether I was going to clear the ridgeline also made the turn be kind of a very sluggish, sinky turn. And I careened right into a tree, the very top of a tree that was off the side of this ridgeline that I had to curve around. And there's a video of this, that the neighbors took this beautiful mushy turn and I disappear right into the top of the tree. If I had just been a meter higher, I would have cleared it and then kept flying. But as it was, I went straight into the tree. The glider went over the top of the tree. I was totally fine. Within about a minute, the people that lived at that place came out because they heard their tree exploding.

[00:26:34] And I hooked myself into the tree with a sling I had. Then this guy lowered me down on a rope and spent about an hour chopping my glider out of the tree. Um, there was a little bit of a little bit of glider damage. I took a day off of flying, but all in all, like it was about as good as it can get. Uh, and then ironically, yeah, yeah. And that day would have been a hundred K. So the conditions were good. There was nothing inherently not a hundred K about that day. So that I was also bummed that I didn't get a plus one that day. Uh, we'll talk more about the numbers later, but I ha I was keeping track of my almost a hundred K days or days that could have been a hundred K if I didn't make some sort of mistake. We'll go with that was a mistake.

[00:27:12] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. In a sense, a cheap mistake, sort of, uh, what, tell me about the style of this. You know, I'm imagining, did you get any hundred Ks? Did you get two in a day ever? I mean, in beer, a hundred K cut, cutting a, uh, flight at a hundred K would must would be in some ways awful. You know, you're on a really good day. So did you, or did, was it just, were you always trying to monitor your, uh, energy levels? And so you get the a hundred K and it's, and it's really good. Do you just land or do you always max out the day? No matter what you have to tell me about the style of this.

[00:27:48] **Ariel Zlatkovski:** Yeah. So I spent a lot of time thinking about the style and the rules of it for myself. So I'm happy to break down all of this because I spent a lot of time preparing, thinking about it before the project started. So first of all, the whole thing was based on the club, a hundred K page and club, a hundred K counts, a hundred Ks flown

by open distance, which is five points, four legs in between. So it doesn't matter if you make a it calculates the four leg, the four leg distance of that triangle. So you might have a hundred five K triangle, but it's actually a hundred 10 K of open distance because there's four legs and it adds a little bit of a zigzag. So what I cared about at the end of every day is, is my four leg distance a hundred K for sure. I was trying to fly triangles and ideally it would be a hundred K triangle, but sometimes I had to do zigzags on a ridge four times, you know, like 25 K out and back out and back.

[00:28:40] That would count. Or maybe the triangle, it was 90 K because you just can't go any further in one distance or another, but you can throw in an extra little zigzaggy loop or fly beyond your launch point at the start and loop back on your triangle. I was concerned with four leg open distance only. So that was the first kind of thing that I was chasing. I was going to fly for the parameters and I made a breakdown for myself of how many FAI triangles versus flat versus open distance flights there were. But in reality for club a hundred K that page does not care because it's a four leg open distance. So I was concerned with four leg open distance because it converts all flights to their open distance number. So I was going for a hundred flights that had a hundred K as the open distance number. So that was the first thing doing two in one day was not a thing for me personally in my rules for two different reasons.

[00:29:31] And by the way, it can be done like club a hundred K doesn't care. If your IGC file calculates out to a hundred K club, a hundred K counts it. And Matthew and some other people have done that before where you top land and stop the track. I can start a new one and fly a second hundred K that's legit for my rules. It didn't count for two reasons. One is that, as I said, I wanted a hundred unique days of flying. So I didn't want 70 days of which 30 were good enough that you could fly a hundred and then stop and do another hundred. I wanted a hundred days that were good enough for a hundred K, which in retrospect also meant that because the weather wasn't good on a lot of days, I ended up having to fly all of those hundred days, whether I wanted to or not. The other reason is this is a much bigger topic.

[00:30:16] I top land to P we'll talk about this, but because I do that, I already had this big ethical concern about my flights, because if I fly 40 kilometers and I top land, and then I fly the remainder of a hundred K triangle, let's say like I fly 40 land, fly another 10 further to the East and then turn around and come back 50 K to launch. That's a hundred K triangle, but it's really like a 40 K flight and a 60 K flight effectively. So I was focused on having them be routes rather than flights. So I'll use the word interchangeably. You know, I flew a hundred K I covered a hundred K of distance with the paraglider, but it wasn't necessarily a flight of a hundred kilometers of distance. It was a route, like a single continuous track log of a hundred K.

[00:31:01] And I was very, very diligent about making sure that any top landing stops did not give me any sort of advantage. In fact, they're usually a disadvantage because I was generally spiraling down, which takes time. I then had to climb back up, which takes time. I was top landing, which has of course, physical risk in terms of landing in midday thermic conditions in a mountain somewhere where in Columbia, it could be a banana farm, whatever it is. So there's usually disadvantages and the time and the time. Yeah. And there were definitely times when I bombed out immediately after relaunched, because I had gone from a high position to a low position somewhere that I could top land and then relaunched and immediately bombed out or had to spend quite a lot of time to climb back out. So because I do top landings normally as part of my flying, I didn't want there to be this confusion of like flew 40 K top landed to P flew another 60 K top landed, reset the track and then flew a hundred K again with maybe one or two other top landings.

[00:31:58] I just decided it's one per day. It doesn't matter whether it's a hundred K, a hundred 10 or 200 K, which could have been two 100 K flights. It's just going to be one XC flight per day. And I'm going for a hundred days that have a hundred K flown in a

[00:32:13] **Gavin McClurg:** single day. So I just decided it's one per day. And I'm going for a

[00:32:13] **Ariel Zlatkovski:** single continuous route, even if there was a top landing. And I say single continuous route because there were days where I flew more than a hundred kilometers, but over two very distinct flights. So let's say I fly 30 K and then I bomb out at the bottom of a Valley. I would, if there was time, like in the Alps, when the days are long, I would scramble to get up to some launch, whether it's hitchhiking up to somewhere, taking a gondola, hiking up something, and I would fly again. And maybe the second flight is more than a hundred. In which case, great. It counts. And I had multiple days where the second flight of the day, I saved the day. I got a hundred on the second one, but let's say that I got the 30 K and then I flew again and I got 60 K on the second flight. Then, or sorry that I got 80 K on the

second flight.

[00:33:00] It's not a hundred, but 30 and 80 make a hundred 10. I wouldn't count that because it wasn't a single hundred K continuous circuit. So, but of course on those days, like the total amount of time spent on that

[00:33:13] **Gavin McClurg:** flight, it was a hundred K. And I would say, okay, I got a hundred

[00:33:13] **Ariel Zlatkovski:** flying was just as much, often more than a really fast hundred K. I still didn't count them. I was very focused on having a hundred unique days with a hundred continuous kilometers flown, not two separate flights starting at very different launches, but top landing.

[00:33:28] **Gavin McClurg:** So, but, but to be continuous, you could do the top landing. So, okay. I'd be remiss to not ask this. Why not just pee in the air?

[00:33:35] **Ariel Zlatkovski:** Yeah, that's a great question, which I've been asking myself for the whole six years I've been flying now. I've had way too many conversations with friends about, I don't know. Um, most of my flying when, when I started flying, um, after I got my P two, I went back to Alaska where I'd grown up and the flying style there is we soar in these mountains and we don't have that much distance we can cover in the normal part of flying your project up there. Notwithstanding the normal places where we fly, we don't do that much distance. There's just not infrastructure to do big XC flights. And so we usually fly for an hour, two, we top land somewhere, we hang out. And so then it's just a normal thing to go pee and then go fly again for the evening session or the another afternoon lap somewhere.

[00:34:22] And so I just got used to top landing in mountains and that just became normal for me. And I just never rectified that since I have tried to P two, this is a super personal thing to be talking about in the podcast, but like I tried to like figuring out the P two system in Columbia last year in the shower and it did not go well. And I just kind of threw my hands up and went, you know what? Maybe that's a project for next year. So, um,

[00:34:43] **Gavin McClurg:** and so I just kind of threw my hands up and went, you know what?

[00:34:43] **Ariel Zlatkovski:** I've just like the, the places I like to fly. It

[00:34:47] **Gavin McClurg:** sucks. I get it. Yeah. It sucks. The

[00:34:49] **Ariel Zlatkovski:** places I like to fly are generally mountainous places with grassy slopes somewhere. Not always. Cause there's glaciers and rocks and of course things become difficult, but there's usually places that are nice grassy slopes where you can top land, especially if you're already soaring on some ridge, it's not that hard to touch down and then keep going. And I had a bunch of rules for myself. Like I was very, very clear that I didn't want there to be any, you know, any sort of advantage. And the two advantages you could get from top landing are increasing your altitude and some sort of time-based thing. You know, the weather is bad. You top land and then the weather becomes better. So I had rules for both of those things to make sure that I did not have any advantage. So in terms of gaining altitude, I'm not going to land and hike up a hundred meters to get to a higher position. If anything, I was always, you know, generally I was spiraling down.

[00:35:37] And so I would always try to relaunch from the exact same place where I put down my glider. So land, the glider comes behind me. I pee, I immediately relaunch. That was also just easiest in terms of time. If I had to reset the glider, even a tiny little bit higher, just because of terrain or how the wind was coming up, let's say I gain a meter. If I had spiraled down, then I considered that altitude to already be mine because I came down to it. So if I need to go up a meter, that's mine. It's kind of like a bouldering competition where you have to establish that you have control over a hold. If I came down to the launch, then any altitude I gain a meter or two is mine. But if I was soaring up something and I touched down and then I had to reset a meter higher, then I would wing over down for that one meter so that I didn't have any altitude gained that wasn't from flying, from soaring or thermaling or whatever.

[00:36:29] And so I was very diligent about making sure that any potential little discrepancy was rectified in how I flew so that I felt good about it for myself. Not even that anyone would call me out about it,

[00:36:41] **Gavin McClurg:** but I felt good about it for myself. And so I was very diligent about making sure that any potential little discrepancy was rectified in how I flew so that I felt good about

[00:36:41] **Ariel Zlatkovski:** it. But just for myself, I wanted to make sure that I never gained altitude that wasn't from flying. And then in terms of weather, generally when you're flying XC and the conditions are on, this isn't an issue. If the weather was bad, if things were shaded out and I needed to land, it was never a, oh, I hope and I'm going to hang out for half an hour and hope it gets better. No, I would relaunch immediately right away. And so I basically treated it as everyone else just keeps flying and pees. I bland, but it's business only. I'm bad

[00:37:11] **Gavin McClurg:** at it. I'm bad at it. I'm bad at it. I was back

[00:37:11] **Ariel Zlatkovski:** in the air usually within two minutes, sometimes five if I had to reset or wait for some wind or something. But I was, I would say usually I was back in the air within two to three minutes most times. So that was, you touched

[00:37:25] **Gavin McClurg:** on this.

[00:37:26] **Ariel Zlatkovski:** Oh, go ahead.

[00:37:26] **Gavin McClurg:** I was just going to say you touched on this a little bit, but what, what was the hardest thing about this? Was, were there, were there many times or one time where you just thought this is stupid? I'm going to throw in the towel. This is ridiculous. Uh,

[00:37:42] **Ariel Zlatkovski:** I would say I thought that nearly continuously. Um, so I'll get back to the question you asked about how I planned it because that kind of ties into it. So the idea was beer at the very start of the season, October, November, then Columbia, which is somewhere in the December to February timeframe. And then the Alps for the rest of it, I wasn't going to really fly in the U S for distance flying because it's not as consistent. Uh, it's admittedly not as easy to top land places in the U S as it is in the Alps where there's launches everywhere and nice grassy slopes. So I kind of knew it was going to be beer, Columbia, Alps in some combination of Alps countries. And so, uh, beer season went really, really well. When I left after, uh, a month and a half here, I had 37.

[00:38:27] So I was doing really well. Like I had more than a third in, in a month and a half of being here. It was almost every day. So I was hoping that I was going to get to Columbia and get another 30 something so that I would arrive to Europe with 70, maybe even more flown. Exactly. Because I knew that was going to be the difficult part, but Columbia was not a really good season this year. There were a couple of weeks that were normal flyable every day for big distance, but there were a lot of times of rainy days where it was flyable, but only for a couple hours, people are flying 50, 60 K. Maybe you can eke out a hundred if you just zigzag enough along the Ridge fast enough, but it wasn't normal. Every single day is booming, easy flying conditions. And so with Columbia, I was there for, three months, basically the whole limit of the visa and how long you can be there.

[00:39:15] And I got 22 in that time. So it was almost twice as much time as in beer, but only two thirds of the number of hundred K flights. And so that put me into Europe with 59 rather than the 70 or 80 that I was hoping for. And the season in Europe this year was not that good. There were some days that were really, really good where everyone is going out and getting their 200 K, 300 K flight. And so of course during

[00:39:43] **Gavin McClurg:** the X out. Yeah.

[00:39:44] **Ariel Zlatkovski:** So it was really easy to get a hundred K then, but the majority of the season was spent flying in days that did not want to give a hundred K. And I was basically forcing them to give me a hundred K. And on those days, there was a lot of despair. Like when you have a week of bad flying weather, it, there was a lot of despair. Oh my gosh, the numbers just got really bad. Now I'm going to have to do more of them in the remaining time. And so there were lots of times where I was like, oh, I'm going to have to do more that I wanted to just quit, give it up. I was like, this is a totally arbitrary goal. There's no reason to be doing this. I can go back to Alaska and do some summer flying where it's enjoyable and my favorite place to fly. And instead I'm here flogging a hundred Ks in bad conditions. And, uh, I didn't quit in the end.

[00:40:30] I'm like, I really wanted to get it done. That was the thing is that I really, really wanted it for somewhat nebulous reasons that I'm still trying to comprehend myself, honestly, but I really, really wanted it. I had this extremely high drive to get this done. And so despite all the setbacks and how difficult it was energy wise and emotionally to

handle this. And you mentioned earlier, yeah, I was alone most of the time. Like I flew with friends occasionally, but most of the time it was just me working on this thing all by myself. Um, it was, there was a lot of very negative sentiment running around in my brain about this. It was not a walk in the park or a flight in the park by any means. Uh, but I really, really wanted it. So I kept going all the time. And because the numbers were generally weird

[00:41:18] because, because the numbers were generally okay. Like the whole summer in Europe, I was always proportional. I was doing eight per month for the five months I was there. It was just enough to keep going. Like if I had gotten really bad with the numbers where I was so far behind that it just, it wouldn't be possible realistically that I probably would have thrown in the towel at some point and been like, you know, I'm going to go do some pleasure flying rather than, chasing this specific distance based goal. But the numbers kept being tantalizingly close or just above the proportional amount they needed to be in my little spreadsheet. And so I felt like I had a duty to myself to keep going, which to some degree is kind of, um, that there's some sunk cost fallacy there. You know, if I'm 60 and then I'm 70 and then I'm 80 in, I always felt like I'm never going to be at the point of having 80 again.

[00:42:09] I'm not, I'm not going to do this on another year. So if I'm at 80, I'm not going to be at the point of having 80 again. So if I'm at 80, I have to try to get to a hundred because I'm so close. I'm never going to be here again. And then I'm at 85 and then I'm at 90. And so it always was this feeling of, okay, I'm close enough. I got to keep going. Like, I want to see if it's possible. I have to keep trying.

[00:42:29] **Gavin McClurg:** Would you, would you consider doing this again? When you just sit back for a second, you know, cause you, you finished this a couple of weeks ago. Uh, you're, you're in beer, you're, you're, you're chasing flying already. Again, you know, you haven't really paused. Was it fun? Was it, I know you're still figuring it out. Yeah. A lot of the, a lot of times these things are a little mesmerizing, a little, little, they're, they're a little mysterious for a while, aren't they? I mean, what are we doing?

[00:43:01] **Ariel Zlatkovski:** So was it fun? And would I do it again? That's the question. Um, yeah, it was fun. Kind of, um, like I think it was overall a positive experience conceptually in the sense that if it was negative enough that I didn't want to do it anymore, I would have quit and I didn't. So from that logically I arrive at, it was better than it was bad. So it had to be at least like 50.1 % positive, but there was a lot of negative stuff, as I said to it. And I would say that the predominant emotional feeling during most of the year was one of negativity, stress, worry. It was not a lot of positive type moments. Even like, even if I'd land with a pot with a plus one on my count, it was always like, okay,

[00:43:48] now I got to do the next one. Exactly. Um, so it was fun just over the exact point, I guess, of being in the positive side of things. And that is only based on like cold, hard facts rather than the emotions of it. Um, would I do it again? No, probably not. Uh, because I don't really feel like I need to. Uh, and I've talked about this with some friends who are like, no one's ever going to do that again. And I was like, yeah, I think that's true because not only do you have to have the time and resources, which I was fortunate enough to have, but you also have to have the motivation. And I think anyone that would try it would hit the same motivation wall that Matthew described with his project and the same motivation wall that I hit. And a lot of the people that would have the skills and the time to do it, they're chasing big, big flights, like 300 K.

[00:44:40] And so they're not going to probably want to fly on a smaller day because they're not going to be able to do it. And so I think that's true. And I think that's true. Because they're going for big stuff. And I just don't know that there's a lot of people that would set their mind to something very, very specific like this. And it takes so much motivation to do that. There's just not a huge amount of reason to do it.

[00:45:00] **Gavin McClurg:** Talk to me, Ariel, about burnout. You know, why after a year, what were the, what, what, how many hours did you get? 893.

[00:45:13] 893 hours. Yeah. And you're in beer. You're in beer right now. Yes. That just blows my mind, dude. I mean, so are you, how do you maintain this kind of passion, this kind of stoke?

[00:45:25] **Ariel Zlatkovski:** Yeah. So I even have a further breakdown I can give you. Hang on just a second. I wrote this down. Your brain works differently.

[00:45:38] So 893 hours total of that for the flights that were a hundred K or more. So those hundred flights were 507 hours. Another hundred four hours were on flights that were almost a hundred K, you know, where I flew for six hours and I got 90 K or something like that, or the days that had two plus flights that equaled more than a hundred K, but not as one go like a 30 and an 80. So those sorts of like kind of almost flights where I was really trying was a hundred. So 600 hours roughly on the really true hundred K or attempts. And then that, that leaves a little bit less than 300 hours of small flights, hike and fly sleds, whatever. So that's just a fun little stat fact.

[00:46:24] So, and then why I'm in beer. Wait a minute, hold

[00:46:28] **Gavin McClurg:** on before you, before you keep going, those, those 300 hours of other stuff were those you obviously weren't going to get the hundred K, but you still just wanted to go fly or those you're going for the hundred and

[00:46:41] **Ariel Zlatkovski:** combination of combination of both. It could be a day that I started and it started raining, two hours later. So I got 40 K it could be a day that I bombed out after three hours. So I wasn't really, I wasn't going to call it close to a hundred K because it was still far enough away that it wasn't I, and some days that just were obviously not XC days, but you know, go flying for an hour or two because I enjoy flying as it turns out. So I would say there is definitely burnout from flying so much. It, there is such a, there is too much of a good thing. The reason I'm in beer is one because it's the best place to be in October, November. So I figured I can go here and just not fly as much, but if I want to fly, it's here.

[00:47:26] Whereas in other places, it's not available. A bunch of friends are going to be here or already are here. There's some ideas to do some full bibs and some more kind of adventure pleasure flying. And also admittedly, like that's just kind of where you go. And I don't know what else to do. And there is a double-edged sword to that. Like, yeah, I can, I have the lifestyle where I can paraglide as much as I want, but I also don't have any other lifestyle right now, which is something that this project kind of exposed to me is that I don't have the non, the non paragliding, like ground game that other people talk about that keeps you coming back for something. And I want to work on that. Uh, but at the exact moment, like where else do you go other than beer? If you've got nothing else to do other than paragliding, like I'm not working on something else or needing to be somewhere for a job or have some other hobby that is in some location.

[00:48:13] So it's like, well, the obvious place to go is beer. But I will say that flying just because you have nothing else to do or nowhere else to be is not a particularly pleasant thing to be doing either. So that's definitely something I'm conscious of that this project showed me. Uh, and I, I want to do something about it. I'm not sure exactly what form that's going to take. Uh, but that is to some degree why I'm in beer right now after flying so much already, but I am, I will say I am looking forward to this season of flying in beer. Like I have some ideas for things I want to do. So I am excited. I'm excited about some of that.

[00:48:47] **Gavin McClurg:** If you could rack up what were a couple of things at the top of your mind in terms of risk for you specifically, is it, you know, I keep thinking maybe complacency, you know, when you fly that much, you get really confident, which is a really good thing. But also, like you said, you know, there are those days where they're just really easy or where you don't really have to pay much attention or you can be listening to music or sending texts and that kind of thing. Um, when, when you go up, the hill each day, what are, what are the things that kind of bring you back to focus? What are the things that make you specifically nervous? Is it, is it the chasing the distance, you know, on the, on the marginal days or is it something more maybe benign that still gets people?

[00:49:33] **Ariel Zlatkovski:** So I think a couple of different things. One is we talked about intermediate syndrome. Someone has 300 hours. They think they've done all that and they get into trouble because they don't know everything. There is to know about paragliding. Once you start getting into the multi thousands of hours, I think you are closer to not knowing everything about paragliding, but you've handled your glider in so many different circumstances and so many different conditions that there is maybe like an advanced pilot syndrome. Complacency would have something to do with that where you truly can do a lot of things, but then that introduces a whole new level of situations that you can put yourself into because you actually have the skills to get out of them. But sometimes you get unlucky. So for me specifically, I mean, top landing is one of them like top landing and P and sometimes I top land just for fun, but generally it's to P that brings in risk factors like top landing and thermic conditions, random places in the mountains.

[00:50:28] Generally you're then closer to the idea of forcing it in because you're like, I have to pee and I want to keep going. And of course forcing a top landing is pretty much the most dangerous part. I would say that having done, I would guess somewhere in the vicinity of three to 4,000 top landings. I'm not particularly, really concerned about the techniques of top landing anymore. There's definitely risk to it just in terms of time of day and conditions. But I think generally speaking in the places that I'm top landing, it's okay, but it definitely is a risk factor. I think the biggest thing for me is margin because I do tend to fly pretty low, pretty fast. I make some sneaky moves. Uh, just that's how I enjoy flying very terrain based. And it's, I think different from other people who like to get high and glide places. I like soaring places in the mountains.

[00:51:14] And cutting through coals or barely clearing trees or whatever is something that happens when you fly that way. And sometimes safe, there's, there's two different types of margin. There's safety margin, like clearing something and there's a safety aspect to it. And there's strategic margin in terms of I'm leaving this climb low. And if it doesn't work, I bum out, but there's a beautiful field to landing. And I've definitely been on the wrong side of both of those types of margin of safety and of strategic risk. And, uh, so I'm conscious, uh, of that. I don't know that I've done a huge amount to mitigate it yet. I started to after the two incidents I talked about, uh, but it is something I'm aware of for me personally.

[00:51:55] **Gavin McClurg:** Where do you go from here? What's the, you're obviously goal driven. Uh, you know, this was a big goal project. What, what, what has you excited about this next year of flying or potentially in five years? Do you think that far ahead? I don't know about

[00:52:11] **Ariel Zlatkovski:** that kind of. So, uh, some people have joked, you know, is the next project, 200 two hundreds to which my answer is absolutely not. It's not even 200 one hundreds. Um, so at the exact moment, the goal is to just focus on pleasure flying and flying for fun, whatever fun is for the day, which could certainly be distance, uh, but also some full babe or trying to tag a specific point or flying with some friends. Uh, so I, I want to work more on just whatever feels fun at any given day to do that. But I do like goals. Uh, part of the reason, the reason I wanted to do this project is that I felt like my first five or six years of flying, I was flying a lot of hours, but they were somewhat aimless. Like I was just flying XC and I was making training, but I didn't have any specific goal or purpose to it.

[00:52:59] And here I had something that, okay, all of my flying and all of my focus is going to be channeled into one particular thing that I'm driven to do. And that was nice to a degree. I think that's why I kept going is that I liked that feeling of I'm, I'm accomplishing this goal. And because it's a percentage based thing with a hundred, it was really easy to say I'm 25 % of the way done. I'm 76 % of the way down on 98 % of the way done. So that was really nice. So from here, I'm not sure exactly a five year plan wise, like I would love to work for a paragliding manufacturer. I think as an American, there's some difficulties with that because most of the companies are European. So I, I don't know that the realistic chances of that happening, but I like paragliding a lot.

[00:53:43] And, and working in the industry, I think would be really cool. And doing something with that is I'm hoping to do something in that direction.

[00:53:54] **Gavin McClurg:** When you got done, I tend to not like finishing things very much. You know, I, I didn't like finishing Alaska. I didn't like finishing the Rockies traverse with will, you know, I mean, on the one hand, it's, there's a real sense of accomplishment, but on the other hand, I like being embedded in these projects because they're clean. You know, you're you ha you know what you're have to do. And I find the rest of life a lot more hazy than that. You know it's, it's not as clean you know, Alaska is the, the, the mission is to survive. That's a really clean mission. I like these kinds of things. You know, I, I've never liked finishing the X-Alps. It's just because you've put so much at it, you've thrown so much at it and you're, it's so intense.

[00:54:44] And that intensity is lovely to be embedded in that intensity. And then you're done. And it's just, it's I've talked about this a lot. I call it the X-Alps hangover, but what was this one? Like, was this, was this a real sense of accomplishment and oh my God, thank God. Or was it, was it kind of a mixed bag?

[00:55:03] **Ariel Zlatkovski:** It was mostly a sense of relief because at the end of summer, at the end of August, I was at 97. So I had three more to go with September, but then the weather went, pretty bad, pretty much all over the Alps. And

so I was really freaking out as September started because I was well ahead of the numbers proportionally. Like I needed eight in September in the proportional way, but I actually only needed three, but it wasn't good. And I got one in Northern Italy where I was in spike Bodum. So I was at 98 and then everything just went bad for a solid week. There was pretty much no flying. And so I got really worried and then luckily I ended up in Bassano and that's where I got number 98. And number 99, which was completely by accident that I ended up there. And both of them were pretty spectacular flights in their own right.

[00:55:52] The number 98 was a day that did not want to be a hundred K day by any means. Cloud base was super low. I did some really, really low Valley crossings in the valleys that you have to cross there somehow magically made it work, picked up climbs from the ground when I really needed it at like the 70 K mark. And then the last 30 K I actually slowed down, which normally I'm fly very aggressively. But here I was, okay, 30 K to go. I just top landed to peace. I don't have to worry about time anymore. I need to slow down, top out everything, which is very unlike me, but it was completely shaded in and I needed to get all the way back to Bassano and beyond launch basically to get a hundred K open distance. It was going to be about a 90 K triangle. I just couldn't make the triangle vertices anymore. But again, I'm flying to the specifications.

[00:56:37] I need a hundred K over four legs. So I'm doing some mental math. I'm like clicking on things on my track to calculate different lengths. Legs, how the zigzags would work from a triangle shape. But the, you know, if you're, if you flew 50 K from east to west, that's 50 K straight line, but over two legs of a zigzag, that might be 53 and that three kilometers might make the difference for me if it's all shaded and I'm landing at like 97 or something like that. So it was a really interesting last hour and a half of that flight. And in the end I was able to go past the LZ area and just glide as far as I could. And I think I got 105 or so. And I just had this really, really cool line under the shade. That was number 98 and then, oh, sorry, that was number 99. And then the last flight you should talk about as well.

[00:57:23] But the end of it was really just a sense of relief. I landed, it was not an easy flight. It probably shouldn't have happened as well, but I landed. There was a pretty cool screenshot. I posted where at the end I got high and I flew out over the LZ area and I did some track writing. I wrote a hundred in the fields near the LZ. I used the streets to line things up and I landed and it was just a sense of relief. It wasn't even like happiness about being done specifically. It was just like, I did it. I don't have to do any more. And that was the next two weeks. Essentially there were some hundred K days out there and I just didn't feel like I really had to fly anymore because the goal wasn't as many as possible.

[00:58:09] It wasn't to set some record. It was specifically to do a hundred if someone else had a hundred K days in the last 10, I wasn't chasing that. I just wanted to do a hundred for myself for my reasons and I'd gotten it. And so I didn't really, I flew a couple more days after that. That was the 17th of September. So there were 13 flying days left. And I thought, you know, if those, if the conditions present themselves, I'll do it, but I'm not going to chase for it. But Bassano and St. Andre both had a hundred K days in the last 10 ish days of the season. And I could have been there, but I didn't, I didn't have the need to anymore because I accomplished the goal. So mostly it was just a feeling of, I got it done and I got it done. And the hundredth flight I'll describe because it was really cool. I ended up actually being one of the only flights that I flew with someone pretty much the whole flight.

[00:58:56] I went back and looked at my tracks and I think I had four or five flights that I flew with someone all day or most of the day. Generally I was flying by myself because a lot of times in the Alps, there just wasn't anyone else flying or they were flying little flights. No one was on this stupid hundred K mission. On any given day. So it was mostly just me flying by myself, even in like these popular areas like fish or a spike boat. And there was me on my own little journey. So I didn't have very many flights with people, but number a hundred actually ended up being with someone. And that someone was Califf who you've had on the show. I think three times now, he just happened to be in the area. I bumped into him at one of the local restaurants the night before I mentioned my thing and how the next day I was going to try to fly a hundred K. And we said, ah, maybe we try to fly together next morning.

[00:59:43] We take the van up together and he actually decided he was going to go fly with his friends because it was their last day there. He was like, sorry, I'm sure you've got this a hundred K. I'm going to go fly with my friends have fun. So, okay, I'll go fly by myself. It's what I do. So I launched and about 15, 20 minutes in, I bumped into Califf in a thermal. He was by himself. I don't know what happened to his friends, but he saw me and he just attached himself to me

and we started flying. And are you familiar with Bassano? Have you flown there? Yeah. So we did the crossing to the east, the Piave Valley, stupid low people generally go from 1500 meters and then you cross and you get there on this windblown little hill, pretty low. We ended up going to the end of the Bassano Ridge line before that crossing, chasing a cloud that dissipated right when we got there.

[01:00:30] And so we ended up so far along the Ridge where it's really shallow that we couldn't turn around anymore to go back because we would have bombed out. The only option was to go from a thousand meters, which is not high. And do the Piave crossing anyway. So we did, we just went woohoo and started crossing and we arrived really, really low on the other side, climbed up and it was windy luckily. And we were able to soar up from very low and kind of establish on the other side. And then we went all the way to the end of the Ridge, which is basically the 50 K mark right around from launch distance. So then all you have to do is come back and going out to the east to the end was really, really easy. It was working well at that point, you're in high terrain. Everything was working well, beautiful clouds. And we're flying together this whole time. And we turned around and everything fell apart on us.

[01:01:17] There was suddenly a headwind from kind of the west. The clouds started disappearing on us. There was some sort of wind spilling from the north that was combining with the south. And it was somewhat of a convergence, but it was, it was turbulent and unpleasant. And with all the clouds disappearing and there being a headwind, it was just not fun and difficult. And we made it back to the Piave crossing on the Eastern side. And at this point, we're about 70, K 75 K flown. And the smart thing to do in terms of a hundred K would have been to turn around and go back to the east and just turn it into a open distance thing, 50, 25 back and 25 back again as a zigzag. But it wasn't really pleasant in the east anyway. And so we just decided we're going to go for it, but we couldn't do the standard Piave crossing back because you arrive at that really shallow Ridge line and we had gone north a ways.

[01:02:05] And so it would have been more into the wind on that crossing from a low position into a shallow slope with no clouds and a headwind. It just didn't make any sense. And so we did this really scrappy move where we went on a deep line over the Piave into some higher terrain that's behind. We got there extremely low Califf. I thought he was going to bomb out. He got this miracle climb that then zoomed past me and I ended up behind him and we reestablished onto terrain on the west side of the Piave crossing. So that was successful. But the problem is we were now behind the main Bassano Ridge line, and it was going to be into the wind to get back to the front side. Where it stops being shallow and becomes the normal kind of rocky mountains there. And we went for this glide. It was super desperate. I got some photos and we had to punch through the Lee of the front Ridge and we're getting closer and closer.

[01:02:54] It's like, are we going to make it? Are we not going to make it? There's a little bit that you can slough off to the left, but it's all least if you get trapped into it, you might have some vertical component that you can run into, but you're also just getting rotor down as you try to get into it. And we just barely crested some trees and made it onto the front side. And at that point there was a nice climb and it was all but guaranteed that we get a hundred K like we needed one more climb and we were back, but it was such a cool feeling and it was really nice to fly with Caleb. It was also quite funny because at some point when we started the return journey and it became windy and turbulent, we were in this, we were in one of the last climbs that had a cloud above it. And I said something on the radio to the effect of, you know, I generally fly pretty aggressively, but I feel like right now I need to go full defensive mode. Like this could be the last flight. I need to top out.

[01:03:39] Every climb and just do whatever it takes to get the hundred K and Califf went into full on XC guide mode. And he starts, yeah, we're going to top this out. We're going to take this nice and slow, nice job. And a couple more times throughout the rest of the flight, he was saying these things as if he was guiding his student. I think he did it completely subconsciously, but it was hilarious because he's telling me like good job as we topped out this really difficult climb and went straight through the Lee of something. And he kind of guided me back home in a way, which was really funny on the last flight to have that sort of experience. And, uh, and so we were able to make it back to the end. It was, it was really cool that the flight was not a gimme. It was a pretty difficult flight with typical kind of Ariel moves of just go somewhere low and hope it works. And the desperate move worked out twice in both directions of the Piave crossing.

[01:04:26] There, we had a little bit of an adventure, but we made it work. And so it was kind of. Really nice that the last flight was an adventure of its own as well.

[01:04:36] **Gavin McClurg:** Okay. So you're talking about these cool flights, you, these technical, tricky, flights, 98, 99, and a hundred. What's the most memorable flight from this mission?

[01:04:46] **Ariel Zlatkovski:** So I had a list of memorable flights I was keeping. So I'll share one. I don't know if it was the most memorable, but it was definitely very unique. I think people will be interested to hear about this, uh, for a couple of years in beer flying around here, I had this idea that you could do a hundred K without ever turning, so no thermaling, no three sixties and no soaring figure eights, just going along continuous Ridge lines and hitting thermals, but not coring. Then just taking 50 meters of altitude and continuing on and basically just surfing. And I had tried it a couple of times from the billing launch, because it used to be that I would come low across on the way from west to east, I would come below launch and just keep going because the terrain drops down. And so while other people were getting high, they would then have to burn all that altitude for no reason.

[01:05:31] And I would just go low and connect into the Ridge where three 60 is and keep going. And then everyone doesn't turn after three 60. You just, it's a continuous. Yeah. Ridge. You can soar it to reach east and back. And so all the way down to Manti to Mandy. Yep. So I started having this idea that maybe you could fly a hundred K without turning, you could go from beer to Mandy and then back past launched big face using the higher terrain to get to big face and then basically glide all the way back. And I had tried it a couple of times over the years from billing launch and it didn't quite work out. But last year, right at the start of the season, like in November, I ended up having a night where I volved at. At three 60 with a couple of people, Matthew being one of them and a couple other guys. And that next day I realized that I could try the same circuit just from three 60 because three 60 is right at the place where the Ridge is super sorable and it ramps up from there to the west.

[01:06:26] So I thought I'll go west from three 60, take the higher terrain all the way to big face and then come back past billing launch. And if I'm just a hundred or 200 meters higher than billing, that makes the whole transition to the east. So much easier. You avoid a lot of low terrain and power lines and canyons and things. And if you could just have a little bit of extra altitude compared to launching a billing that transition to three 60 should be much easier. And then you've got the rest of the Mandy Ridge and back, which is totally standard fare. So that's exactly what I did. I launched three 60 and kind of did a sample run to this place called train station, which is a couple of kilometers away to make sure it was working, came back top landed and then launched for what became a hundred K. No turn flight. And it was really, really

[01:07:12] **Gavin McClurg:** awesome. Yeah.

[01:07:13] **Ariel Zlatkovski:** So for, for the record, there were two turns. There was 180 degree turn in the west and there was 180 degree turn in the east to come back. But there was, there was no thermal in three sixties. There was no soaring figure eights. I did a lot of curving around every single piece of terrain that stuck out. And sometimes that would involve turning kind of backwards on myself. Like if I was going generally west, but a spine sticks out and I have to face east, that was considered okay. Because I was following the curvature of a spine. But if I was in some sort of thermal and I turned 90 degrees out to maximize lift, I couldn't turn more than 90 degrees. I set a rule for myself that I couldn't like go back on my direction of travel. I had to keep going. And it was, there were a couple of really, really close moments at the start close in terms of making it through or around things and not, and not clearing them at the very start in that first couple of minutes going to the train station point.

[01:08:06] I came in just a little bit low. And if you're above train station, you get onto this rapidly rising terrain and things are really easy and continuous, but I came in below train station. And so I had to dive deep into this valley. I decided to commit to it anyway. And so I went in deep and then I had to soar around every single piece of terrain that was there for the next 10 kilometers. Whereas if I just had maybe 50 meters more at train station, I could have done that 10 kilometers in one continuous, basically straight line instead of wrapping around every spine. So that was quite difficult. And then coming back from big face, my Western turn point, I went to the area of golf course, which is pretty close to the billing launch. And I didn't want to wrap all the way around golf course, which was a pretty long Ridge line.

[01:08:52] So I went deep behind it and I just barely shot through this coal and the harness is basically on the ground. And that allowed me to keep my altitude and make it past billing launch with just the a hundred or 200 meters that I needed that I thought would make this easier. And sure enough, at that point it was smooth sailing all the way through. All the way back to train station area where they becomes continuous to 360 to Mandy and back. And, uh, when I was coming back, the big focus became, I want to top land in the exact spot where I launched at 360 and I want to do it perfectly on the first time so that I don't have to abort the launch and do some sort of weird soaring because that would, that would destroy the whole sanctity of the no turn, no turn a hundred K. And I came into 360 with exactly the amount of altitude I needed. I was maybe like 10 meters.

[01:09:37] Higher than the launch. So I just kind of curved in behind the ridge and figured out where I needed to be so that I would descend the 10 meters into the wind and not get lifted up and not come short. And I landed exactly where I took off at 360 and it was a hundred point something triangle. It was very, very satisfying,

[01:09:56] **Gavin McClurg:** man. That is very sexy. I'll send you a,

[01:10:01] **Ariel Zlatkovski:** I'll send you that track log and you can look at it and you can see every little curvature. I had to do that. Yeah.

[01:10:06] **Gavin McClurg:** I'd love to see that. That's a, what a cool mission. Uh, while you were doing this, you talked about some of the, you know, the dark times, the hard times, difficult times. Was there anything outside of the numbers that kept you going? You know, you had this hundred, a hundred, but was there anything, did you ever have to reach to something else?

[01:10:26] **Ariel Zlatkovski:** So definitely the prime motivation to keep going was the numbers aspect, as you said, uh, just chasing that and okay. Plus one plus one that gets me incrementally closer to a hundred. Uh, it was really nice. I had a few very, very supportive friends that were always encouraging me, listening to my ranting and complaining and despair about the state of the weather and the numbers and stuff. Uh, in particular, there is a very wonderful Austrian pilot named sepal sepal is actually number two in the club, a hundred K stats for the X contest season. He did 66 of them. And of course his are without top landing. So we can, we can say that he is the rightful winner of club a hundred K as far as continuous flights. Uh, and he was my number one supporter. It was really, really cool.

[01:11:11] I flew with him a few times, uh, because he was in India as well. We had a really cool flight one day where he was working on a project of 50 hundred K flights in the year, 2024, because it was his 50th year of flying. And I got to fly with him and another friend of ours that day, which was really special for him. And then we saw each other in Columbia. When I was in the Alps, he invited me to visit him in Austria. He lives in a really cool spot, uh, west of Innsbruck. And, uh, he flies a lot there. He had a ton of hundred Ks in March and April. And the idea is I was going to spend the month of July at his house flying a hundred K with him as much as possible. There was even an idea that we would do one on tandem together, which would have been super fun. But right when I got to his house, we got one good day together. We got a hundred K and then the weather just went completely south and he had to stay there.

[01:11:59] And he was like, come on, you should go chase, go wherever the weather is good. You got this. And so he was extremely supportive in talking about weather and ideas with me and just generally being a real cheerleader, which was super awesome. Supple is an amazing guy and an amazing pilot, very cool character. And I was super lucky to have him on my side. And I had a couple other friends that were similarly very encouraging looking at weather for me because I'm, I'm not really into weather. I just kind of hope for the best and that I'll go fly whatever days are flyable. But I had, uh, some people that were. Kind of going, oh, you know, you should maybe drive a couple hours to this spot. It looks good for two days or just supporting me and going, you know, you got this. It's okay. Uh, and encouraging me to continue. So that was really, really nice to have.

[01:12:45] **Gavin McClurg:** I do want to hear about your gear. I saw you flew the climber, the Arctic and the peak six. Is that right?

[01:12:53] **Ariel Zlatkovski:** Yup. So I started the year with a peak six, pretty much brand new. Took it. I got it in early September of last year. I had just a couple of flights on it in the Alps. And I got to beer and my brand new glider was exposed to the dirt and dust and rocks of beer and flying in India and top landing and camping and stuff. So, uh, that

peak was my main glider for most of the year, about nine months worth. I got 5,600 K flights on that. I have this in my spreadsheet, of course. So 56 on the peak six. I also had a climber two P that is my backup glider because it's so light that I can afford to have it as a second glider. To travel with. I got it really intending not to fly a lot on, but just to have as a backup glider that is in good condition, two liner performance, all of that.

[01:13:42] Uh, but not to use only in case of something happening, like, I don't know, going in a tree and having to get your main glider repaired for a couple of days, that sort of thing. And so, uh, the backup, the backup glider got, uh, put on, put, put in the game a couple of times, in fact, 15 times total over the year. And then, uh, towards the end of the year. The Arctic are two came out and I had originally flown the Arctic are original before the peak. And so I was pretty keen on that glider. So I got that in June, late June. So I flew it for like the last three months of the season on the project. And so that glider had 29 flights on it. It's now about three months old, a little bit more and has close to 300 hours on it. So, uh, it's, it's, it's, it's no longer a new glider, even though it's my new glider.

[01:14:30] And then, um, And then my, my harness, my harness is the, uh, woody Valley GTO light too. This is my third one of that harness because my first one had about 1200 hours and then I got a second one and that one also had about 1200 hours. And then earlier in the summer I got a third one of the GTO light too. And, uh, shortly after my little power line escapade ended up with that harness being ripped and it was already like, it was quite old with 1200 hours on it. It didn't look good. It didn't look that good. There was a lot of things that it was nice to get into a new harness anyway. So now I've been flying on my new, which also now has a couple of hundred hours harness as my gear.

[01:15:15] **Gavin McClurg:** You should definitely become a test pilot. We need you on the team just for that aspect. Uh, Ariel, that was, uh, amazing. Uh, you, what a project, uh, hats off to you, man. That's really incredible. I'm with you. I kind of feel like the Alaska thing. Probably won't be repeated. I doubt yours will either. And, uh, uh, but a hell of a mission, man, to take it from 52 to a hundred is impressive. I don't, I don't think Matthew is too keen on chasing that either. So, uh, you've got a safe record for a while, but thanks for sharing all that with us. And I wish you well this year in beer. Hope you get some great flights and figure out, uh, figure out your next moves. I think that'll be interesting.

[01:16:00] **Ariel Zlatkovski:** Thank you. Oh yeah. It was, it was a really interesting year, I will say. Uh, and I wanted to share that with people because I think if you tell most people, oh yeah, I fly full time, 900 hours of XC for a year, most people would be like, that's so cool. I wish I could do that. And I think the answer to that is, is nuance that it's, it's not that great. Um, there are downsides to it and I wanted to share the triumphs, but also the trials and tribulations of what it's like to fly intensively for a year and everything that comes with that.

[01:16:30] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I think it's a lot like record chasing. It becomes a job, you know, there there's, there's a lot of, you know, big distance chasing, but record chasing switches very quickly from this is fun to this is a job. Yeah. It's in and it sounded like a lot of that was a job. Definitely. Uh, but an impressive one, nonetheless, uh, appreciate you, man. Uh, thanks for, thanks for coming on the show and, uh, it's good to see your face and can't wait to see you somewhere at cloud base. You're

[01:17:01] **Ariel Zlatkovski:** welcome. Thanks for having me. If

[01:17:09] **Gavin McClurg:** you find the cloud-based may have valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:17:55] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently. But I, for a whole month. A bunch of different reasons, which I've said many times on the show. I don't want to do that. I don't like having that stuff at the

front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly. Through the website. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material.

[01:18:42] A little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you'll be in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise, T-shirts or hats or anything. You should be all set up. You should have an account. You should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Cette dernière saison XContest (2025), Ariel Zlatkovski a décidé de se lancer dans une mission fantastiquement audacieuse et totalement hallucinante : effectuer 100 vols de 100 km en une seule saison. Pour y parvenir, il aurait dû passer 10 % complets de ses heures sur Terre à voler (près de 20 % des heures de jour), parcourir 12 000 kilomètres de distance en ligne droite et accumuler 893 heures dans le ciel. Il aurait passé toute l'année loin de chez lui en Inde, en Colombie et dans les Alpes et, bien que l'on imagine que ce serait l'année de rêve pour la plupart des pilotes, elle fut souvent solitaire et souvent très intense. Une grande partie fut un véritable marathon et a exposé Ariel à trop de risques. Ariel partage son parcours plutôt obsessionnel dans le parapente, comment Project 100 a pris forme, ainsi que les défis et les hauts et bas émotionnels auxquels il a été confronté en chemin.

Le post #258- Ariel Zlatkovski and Project 100: the Ultimate XC Challenge est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:10] Bonjour à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'ai un épisode spécial pour vous aujourd'hui. Vous avez probablement vu passer dans l'actualité récemment le Projet 100 d'Ariel Zlatkovsky. C'est un pilote basé en Alaska à l'origine, et il a sans doute poursuivi cet objectif plus intensément que quiconque dans l'histoire du sport. Au cours des cinq dernières années, il a accumulé — enfin, durant ses cinq premières années de vol — 2 500 heures, et c'est documenté. Tout est mis en ligne sur X-Contest. Et puis, cette année dernière, il a décidé de tenter les 100 000 vols. Faire partie de ce club des 100K qui s'appelait autrefois la Chocolate Bar sur X-Contest. Il s'y est donné à fond pendant la saison 23-24 et a été devancé juste à la fin par Matthew Fittis, que nous avons reçu dans l'émission il y a environ un an.

[00:00:59] Et Matt, cette année-là, a fait 52 vols, il les a juste glissés à la fin. Alors Ariel a décidé de viser les 100 cette année. C'est 100 000 vols. En le faisant, ce qu'il vient de terminer fin septembre, il a accumulé 11 400 000 km de vol, soit presque 400 vols au total, sur trois ailes différentes, la Peak Six, la Climber Two et l'Arctic R, et il a passé presque 900 heures en l'air. Donc environ 10 % de son année, au total, a été passée hors du sol. C'est certainement un record, incroyablement remarquable. À première vue, ça semble assez incroyable et épique, et quelle année fabuleuse, mais il y a évidemment des côtés sombres à la poursuite de tels chiffres, de la solitude, et le fait d'être constamment loin.

[00:01:52] Et il se lance dans tout ça, ce que j'ai vraiment apprécié. Il est très honnête sur les aspects les plus difficiles de cette mission. Quelques accidents, qui ont semblé assez effrayants. Les deux impliquaient des lignes électriques. D'une certaine manière, ce sont des erreurs de débutant, et on aime bien ça. Mais oui. Il y a énormément de trucs vraiment cools ici, et quelle mission. C'est vraiment incroyable. Je ne pense pas que quelqu'un ait jamais volé autant d'heures en une saison. J'ai donc adoré discuter de tout ça avec Ariel. C'est assez phénoménal. Je pense que vous allez apprécier aussi. Avant de continuer dans l'émission, juste un rappel concernant le contenu pour les abonnés. Beaucoup de gens ont du mal à y accéder, et c'est dû à un bug.

[00:02:40] De notre côté, je dois le corriger manuellement. Donc si vous avez du mal à accéder au contenu pour les abonnés, envoyez-moi simplement un e-mail et je m'en occuperai. Ça ne prend que quelques secondes. Vous êtes abonné si vous avez fait un don à l'émission, si vous la soutenez d'une manière ou d'une autre, si vous avez acheté du merchandising, le livre ou n'importe quoi. Ou si vous m'avez simplement fait savoir que vous ne pouviez pas la soutenir financièrement. Nous ne mettrons jamais rien derrière un paywall, et je vous donnerai un abonnement à vie. Ce contenu a toujours été gratuit. Et nous vous tiendrons au courant. Sans aucune publicité, ce sera toujours gratuit. Mais si vous pouvez soutenir l'émission, je l'apprécierais vraiment. Il y a beaucoup de coûts ici, beaucoup de temps. J'adore vous le proposer. Et j'ai adoré entendre cette histoire, et j'adore vous proposer celle-ci aussi.

[00:03:28] Alors, profitez bien. Santé.

[00:03:36] Ariel, bienvenue dans le chaos. Merci. Ça a pris du temps, mais je pense qu'on a bien choisi le moment, parce que XC Mag vient tout juste de publier quelque chose, donc je ne vais pas être le premier à l'annoncer... mais félicitations pour ton projet, dont on va parler ici. Et bienvenue dans l'émission. On est littéralement à l'autre bout du monde l'un de l'autre. Tu es à Beer.

[00:03:59] **Ariel Zlatkovski:** Ouais, merci de m'accueillir. Je suis à Beer en ce moment. Et j'ai l'impression que par le passé, j'ai toujours entendu dire que ça faisait des mois que ça se préparait, et on s'est réunis vraiment, vraiment vite. Donc, je suis contente d'être là. Ouais, non,

[00:04:09] **Gavin McClurg:** merci de l'avoir rendu possible. Quand j'ai appris que tu étais dans le milieu de la bière, je me suis dit : « Oh là là, ça ne va pas arriver ». Mais pour l'instant, tout va bien. Internet fonctionne bien. C'est sympa de voir ton visage souriant. C'est assez phénoménal pour moi de savoir que tu viens de m'envoyer toutes ces stats avec XC Mag, et que tu en as fait sortir une partie. On en reparlera dans un instant, mais je n'arrive pas à croire que tu viens de faire ça, et que tu es dans le milieu de la bière pour en obtenir plus.

[00:04:33] T'es un truc de dingue, mec. Purée.

[00:04:36] **Ariel Zlatkovski:** Ouais, eh bien, j'ai volé très intensément toute l'année dernière, et le meilleur endroit pour être en octobre et novembre, c'est la bière. Alors, j'ai décidé de venir ici, mais de voler probablement moins intensément. Je vais aussi passer du temps ce mois-ci à écrire un article pour XC Mag, et je vais juste voler selon ce qui me fait plaisir le jour même plutôt que de chercher spécifiquement la distance chaque jour. On va appeler ça une petite retraite d'artiste pour ce mois-ci.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** Avant de plonger dans le projet, revenons sur les cinq premières années. C'est tout ce dont on discutait quand on était hors ligne avant de commencer l'enregistrement. C'est enregistré. C'est dans X Contest. Ce sont des heures enregistrées. 2 500 heures sur les cinq premières années de vol, ce qui est vraiment rapide. Phénoménal. C'est le genre d'heures de T.O. de Blick. La seule personne que je connaisse qui se soit peut-être approchée de ça en termes d'heures de XC — l'année dernière, tu en as fait presque 1 000, non ? — c'est Antoine Girard. Il a affirmé en avoir fait plus de 800 les deux premières années, ce qui est juste dingue. Je veux dire, c'est 10 % de ton temps sur Terre que tu passes à voler. Plutôt remarquable. Mais revenons en arrière.

[00:05:45] Comment t'es-tu lancé là-dedans ? Par où as-tu commencé ? Où as-tu appris ? Et pourquoi ça te passionne autant ? Par passion, je veux dire, vraiment à fond.

[00:05:56] **Ariel Zlatkovski:** Ouais. Alors, j'ai commencé à voler au printemps 2019. J'avais vu des parapentes en grandissant en Alaska, quand j'étais enfant. Et plus tard, quand j'avais une vingtaine d'années, j'habitais dans la région de Seattle, dans l'État de Washington. J'ai revu des parapentes lors d'une randonnée un jour à Pupu Point, Tiger, là où je pense que tu as commencé. J'ai commencé à voler aussi. Je l'ai vu, ça m'intéressait un peu, je n'ai pas vraiment fait quoi que ce soit, mais je voulais vraiment essayer à un moment donné. Et l'année d'après, en 2015, tout s'est mis en place : le temps, l'argent, l'intérêt. En gros, mon frère m'avait invité à faire un voyage de packrafting au Costa Rica. C'était sa grande passion, et j'y allais avec lui occasionnellement. Alors, on est partis en packrafting. J'ai payé une somme absurde pour ce voyage d'une semaine et je me suis rendu compte juste après avoir payé que ce n'était pas ce que je voulais vraiment faire.

[00:06:43] Alors, je suis parti en voyage avec lui, mais je lui ai dit après : « OK, on rentre et je veux essayer le parapente et dépenser mon argent là-dedans. » Et il m'a répondu : « Je ne sais pas pourquoi tu m'en veux. C'est toi qui as décidé de partir en packrafting, mais ça a l'air sympa. Je vais essayer avec toi. » On a donc commencé dans une école appelée Ariel Paragliding, ce qui est un peu ironique parce que mon prénom se prononce Ariel. C'est dans le centre de l'État de Washington, près de la zone de Leavenworth. C'est aussi connu sous le nom de The Ranch. On y est allés, je crois, en mai 2019 pour une leçon d'introduction de deux jours. Bien sûr, on a tout de suite adoré. On s'est inscrits au... au cours complet P2, et on l'a terminé séparément pendant le reste de l'été. J'ai fait le reste de mon P2 très rapidement en juin. Je suis juste allé vivre à The Ranch jusqu'à ce que j'aie fini. Et mon frère l'a fait un peu plus lentement parce qu'il avait un travail normal et une vie normale.

[00:07:31] Et j'ai commencé à voler presque immédiatement après ça. J'ai réorganisé toute ma vie autour du parapente. J'ai demandé à mon employeur si je pouvais travailler à distance, et je pensais qu'ils diraient non. Je me suis dit que je démissionnerais, que je voyagerais et que je ferais du parapente pendant un moment. Mais à ma grande surprise, ils ont dit oui. Je suis donc devenu, en gros, un nomade numérique, et j'ai commencé à voler partout dans le monde tout le temps. Mes heures, la première année quand on est un nouveau pilote, on se fait beaucoup de "bombes". On fait des vols courts. Ce n'était rien de fou. Mais dès la deuxième et la troisième année de pratique, je volais quelques centaines d'heures par an. Et oui, j'ai eu une année civile qui dépassait les 800 heures. Et puis, lors de cette dernière saison du concours X, quand je travaillais sur mon Projet 100, dont nous allons parler, j'ai atteint juste moins de 900 heures. C'était 893 heures enregistrées.

[00:08:19] la plupart étaient en XC. C'était l'année dernière ? C'était 2024 ? Donc j'étais vraiment dedans... C'était la saison de la compétition XC 2025. Donc du 1er octobre 2024 au 30 septembre 2025, il y a juste quelques jours, cette année de compétition XC, ces 12 mois ont compté 893 heures. Donc j'ai beaucoup de... Je suis très, très précis pour suivre toutes mes heures dans un grand tableur. J'aime ce genre de choses. Et donc j'ai... J'ai mes heures par année civile. Mais pour ce projet, comme il était basé sur la saison de la compétition XC, j'avais aussi une sorte de décompte d'heures pour la saison de la compétition XC. Donc c'était juste depuis le tout début. J'ai vraiment aimé le parapente et j'ai réorganisé ma vie autour de ça. Du coup, j'ai accumulé beaucoup d'heures et beaucoup d'expérience très rapidement. Quel âge as-tu ? J'ai 32 ans et j'ai commencé à voler quand j'avais 25 ans,

[00:09:06] presque 26 ans.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** Et quel était ton parcours sportif avant ? Rien de spécifique. Alors maintenant, tu n'as plus le temps pour autre chose. Évidemment, tout ce que tu fais, c'est du parapente. Alors qu'est-ce que tu faisais avant ça ? Pour

[00:09:17] **Ariel Zlatkovski:** Bien sûr. J'ai grandi en Alaska. Donc, en général, je faisais beaucoup de randonnée. J'ai fait du cross country en course à pied et en ski quand j'étais au lycée. Je dirais que j'étais toujours plutôt en forme et que j'aimais être en plein air, mais je ne pratiquais aucun sport de haut niveau en particulier. Mon grand passe-temps avant le parapente était l'escalade, surtout en salle. J'ai passé probablement quatre ou cinq ans à grimper pas mal en salle, quelques fois par semaine. J'aimais vraiment ça. Et j'étais juste en train de m'y mettre. Et j'étais juste en train de m'y mettre. Alors j'ai commencé l'escalade en extérieur avec un ami. Je suis allé à Squamish et j'ai grimpé le Chief. C'était vraiment cool. J'étais prêt à acheter un matériel de trad et à devenir un grimpeur en extérieur. Et puis j'ai pris mon premier cours de parapente et immédiatement, tout ça est tombé à l'eau.

[00:10:00] **Gavin McClurg:** Will Gadd a toujours dit que quand il voit des gens venir à ce sport de disciplines comme l'escalade, donc des sports sans flow, sans gravité. Si tu viens du kayak, du skate ou du ski, ça lui semble tout à fait logique. Mais quand tu viens de l'escalade, tu sais, Cedar, beaucoup de gens arrivent à ce sport par l'escalade, mais ce n'est pas vraiment un sport de flow. C'est un sport de flow mental, mais pas un sport de flow de gravité. Est-ce que c'était difficile pour toi d'apprendre ou était-ce plutôt évident et facile ?

[00:10:33] **Ariel Zlatkovski:** Le flow est une chose intéressante parce que je ne pense pas avoir jamais atteint l'état de flow avec le parapente, ce dont je serai ravi de parler plus tard. Mais, enfin, je ne me voyais pas comme un grimpeur. C'était juste un passe-temps que je pratiquais après le travail quelques fois par semaine, en quelque sorte. Le parapente n'a pas été particulièrement difficile à apprendre pour moi, surtout parce que j'y ai ensuite consacré tellement de temps que c'est devenu naturel. Mais je ne peux pas dire que ce fut particulièrement difficile ou facile. Je l'ai juste fait. Je suis devenu meilleur. J'ai maintenant un certain niveau de compétence. Ça me semble très naturel, mais je dois dire que quand on vole autant d'heures, ça devient tout à fait normal. Pendant que je vole, j'envoie des e-mails de travail. J'appelle des gens. Je regarde les infos et Facebook et tout ça, parce qu'il y a tellement de temps dans les airs que je ne sais même plus.

[00:11:22] Mon esprit décroche pendant le vol, surtout quand c'est facile. Alors, peut-être que c'est une autre version du flow où on est tellement distrait qu'on revient presque dans cet état. Mais je ne réfléchis pas vraiment à ce genre de choses. Je vais juste voler et je fais ce qui se présente pendant que je suis en l'air.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Alors, c'est quoi ton métier ? On en a un peu parlé avant de partir, mais tu voyages constamment. Tu voles tout le temps. Comment est-ce que tu finances tout ça ?

[00:11:50] **Ariel Zlatkovski:** Ouais. Alors, j'avais déjà travaillé pendant quelques années avant de commencer le parapente. Je travaillais pour une toute petite société de conseil en marketing, je faisais des trucs pour l'équipe marketing d'une grande boîte de tech. Je faisais des analyses financières sur divers programmes d'incitation marketing et d'autres tâches administratives pour cette équipe. Et, ça a continué après que j'ai commencé le parapente pendant environ six ans ; ce job s'est en fait terminé plus tôt cette année. Donc pour l'instant, je ne travaille pas, mais j'ai investi tout ce temps et j'ai économisé. Ce n'est donc pas un problème financier immédiat pour le moment. Mais pendant les 10 dernières années, j'ai travaillé tout le temps et pendant toute ma carrière de parapentiste, j'ai travaillé et c'est comme ça que je me subvenais. Et j'ai pratiquement abandonné toutes mes racines dans la région de Seattle.

[00:12:35] J'ai résilié mon bail dès que j'ai commencé le parapente. Et donc, mes dépenses quotidiennes, c'étaient vraiment mes frais de voyage, les hôtels ou les Airbnb dans les différents spots de parapente. Et les restaurants et tout le reste, c'était comme ça que je vivais et c'est comme ça que je continue de vivre. Maintenant, c'est un mode de vie entièrement dédié au parapente.

[00:12:54] **Gavin McClurg:** Tu as un peu fait face à Matt, qui était dans l'émission. J'ai enregistré avec lui il y a un an au Red Rocks, en plein air, où il est venu concourir. Et vous vous êtes un peu affrontés, si je me souviens bien, pour le plus grand nombre de vols de cent en une saison. Je ne pense pas que ce concept de cent par an ait été, comme il a été conçu, encore. Euh, corrigez-moi si je me trompe là-dessus, mais euh, et puis il vous a eu à la fin, c'est ça.

[00:13:21] **Ariel Zlatkovski:** Alors, pendant la saison du concours X 2023, il avait son objectif qui était de 52, soit un par semaine, pas forcément un chaque semaine, mais sur l'année en faisant une moyenne d'un par semaine. Et c'est à peu près à ce moment-là que j'ai découvert le Club 100k et j'ai trouvé ça plutôt cool, et je me suis dit que peut-être l'année suivante je pourrais gagner, alors j'ai commencé à essayer de faire autant de 100k que possible et ça se passait vraiment bien pendant la saison du concours X 2024 jusqu'à l'été 2024. J'avais une sacrée avance à cause de l'Inde et de la Colombie, mais ensuite, à la fin de l'été dans les Alpes où j'étais, ça n'a pas été bon. Pendant ce temps, Matthew est venu aux États-Unis et faisait de grosses manches dans l'Utah et je pense aussi quelque chose en Californie, et juste à la fin, je pense entre le moment où tu as enregistré ton podcast avec lui sur ses 52...

[00:14:09] entre cet enregistrement et la mise en ligne de l'épisode, il m'a dépassée juste à la fin de la saison. En fait, j'ai fait du vol en biplane fin septembre 2024 en espérant pouvoir enchaîner quelques vols de 100 km pendant la pré-saison, mais malheureusement, ça n'a pas tourné assez tôt pour que je puisse le faire. Il m'a donc battue pile à la fin, et dans une certaine mesure, ça a été l'un des moteurs de mon projet 100. C'est un peu mesquin, mais il en a fait 52 une année et 48 la suivante, ce qui fait cent. C'est donc l'une des raisons pour lesquelles mon objectif a été fixé à cent, parce que je trouvais que c'était un chiffre un peu malin à atteindre. J'avais d'autres raisons aussi, on y reviendra, mais ouais, la petite compétition amusante avec Matthew — avec qui je suis amie, d'ailleurs, on s'est vus tous les deux l'année dernière — il a de superbes photos de moi lors d'un vol vraiment cool qu'on a fait. C'était assez sympa, et c'est un peu le contexte de la genèse du projet et...

[00:15:08] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si tu le sais, ça date d'avant toi, mais mon soutien sur X pour les deux premières de mes campagnes, un gars nommé Bruce Marks, il n'est malheureusement plus parmi nous, mais il a poursuivi le... on appelait ça la barre de chocolat, c'est ça ? C'était vers le moment où tu as commencé ? Je veux dire, si tu obtenais le plus grand nombre de vols de 100k sur le concours X, ils t'envoyaient une boîte de chocolat suisse. Un truc énorme, un enfant suisse parrainé par une marque de chocolat suisse, et il a eu ça deux années de suite. Je pense que ses chiffres étaient quelque part dans le genre de...

[00:15:43] vous avez tous les deux assuré, mais vous savez, maintenant on ne reçoit même plus de chocolat, alors pourquoi faire ça ? C'est une énorme dedication de temps. Alors, intégrons ça dans votre parcours, dans la façon dont vous avez décidé... d'accord, vous êtes évidemment quelqu'un de mathématique, vous aviez déjà tout planifié, vous ne lanciez pas des fléchettes au hasard, vous vous disiez : « ça doit être planifié, il n'y a qu'un nombre limité de jours où on peut le faire ».

[00:16:13] **Ariel Zlatkovski:** Alors, définissons ça. J'ai appelé mon projet "Project Hundred". L'idée était de réaliser cent jours uniques durant la saison XC, en volant une route de cent kilomètres ou plus. J'avais déjà fait ce circuit XC autour du monde : tu vas au Brésil, aux Alpes colombiennes en été ou en Amérique du Nord, tu sais, quelque chose dans l'hémisphère nord. J'avais donc déjà de l'expérience pour faire le tour du monde en chassant le XC, parce que comme je l'ai dit, c'est ça le mode de vie. Quand j'ai découvert Club 100k, qui est cette page XC qui classe les gens par le nombre de vols de 100k ou plus qu'ils ont, avec quelques calculs et astérisques à ce sujet, ça m'a intéressé parce que j'aime les chiffres et ça m'a semblé assez amusant de viser ça. Et j'ai eu l'idée que je pourrais peut-être en faire cent pour quelques raisons différentes. D'abord, ce que j'ai mentionné sur les 52 de Matthew, c'était l'aperçu.

[00:17:13] **Gavin McClurg:** Ouais, donc

[00:17:13] **Ariel Zlatkovski:** 52 était le record précédent, du moins selon X, du nombre de 100k volés en un an, donc c'était une raison. Une autre raison, c'est que c'est un chiffre rond sympa. Cent fois cent, ça fait 10 000 kilomètres, ce qui représente un quart de la circonférence de la Terre, qui est d'environ 40 000 kilomètres. Je trouvais ça plutôt cool. C'est aussi très facile avec les pourcentages : si l'objectif est 100 et que tu en es à 72, tu peux dire que tu as fait 72 % du chemin. Si l'objectif est 52 pour 80 ou un autre chiffre, c'est presque aussi net, mais pas autant. C'était donc un chiffre vraiment sympa à viser. Plus largement, la raison pour laquelle je voulais me concentrer sur en faire autant que possible, c'est que mon style de vol est très impulsif. Je fais beaucoup de traversées de vallées basses, j'abandonne des montées avant de le faire, et je pensais que ça m'apporterait de la discipline. Si je suis à deux heures de vol et que je m'appête à faire un geste stupide, ce que je fais souvent, peut-être que si j'ai cet objectif global dans mon

[00:18:13] ... à l'esprit que je dois être en l'air à la marque des quatre heures et ne pas m'écraser dans cinq minutes pour obtenir mes 100 km du jour, ce qui représente un dixième de ce que je dois faire pour l'année. Je pensais que ce genre d'objectif m'apporterait plus de discipline dans mon pilotage. Alerte spoiler : ça n'a absolument pas marché, et on va parler de quelques histoires de vol intéressantes. Ouais, je pensais que ça allait être un changement de paradigme complet pour moi, que le fait d'avoir cet objectif allait changer ma façon de piloter en mieux, en termes de marge de sécurité et de temps passé en l'air. J'ai pris des tonnes de décisions stupides, j'ai fini par m'écraser et j'ai eu toutes sortes d'histoires de récupération ou de relance complètement folles... ça a un peu échoué à cet égard. Et ça a aussi échoué d'une autre manière : l'espoir était d'avoir 100 jours de vol vraiment sympas, parce que si vous allez en Inde, vous volez presque tous les jours de la saison, genre en octobre ou novembre, c'est presque garanti. Si vous allez en Colombie, vous volez généralement la plupart des jours, bien que cette année la Colombie n'ait pas été terrible. Et puis, bien sûr...

[00:19:14] plus de météo de montagne normale, pas comme en Inde ou en Colombie, euh mais l'objectif, l'idée, c'était d'avoir cent jours de beau vol et c'était tout sauf ça parce que cent, c'est beaucoup, et quand on est dans les Alpes et que la météo est mauvaise pendant une semaine, puis qu'on a un jour de beau temps, puis un jour de météo limite mais c'est peut-être un 100k, on y va voler, alors j'ai fini par avoir tellement de vols qui n'étaient pas agréables ou carrément effrayants, euh et que j'ai juste faits parce que ça allait aider le projet mais que je n'aurais probablement pas volé autrement, donc je dirais que sur les cent vols, il y en avait probablement environ dix qui étaient incroyables, spectaculaires, vraiment vraiment super, probablement dix ou autant qui étaient quelque part dans cette zone négative entre l'irraisonnable et l'effrayant ou juste pas très agréables, et puis environ quatre-vingts étaient ce qu'on va appeler du "remplissage", ce qui est un mot étrange à utiliser pour un vol en parapente où tu sais que tu es en l'air pendant quatre ou cinq heures, ce qui pour la plupart des gens serait une chose incroyable, et tu te dis : oh oui, j'en ai eu quatre-vingts qui étaient juste genre moyens, euh donc ces derniers jours, en préparation de ça, j'ai regardé chaque vol de la compétition X que j'ai téléchargé, il y en a 367 je crois ou non, pardon, 391, euh sur la compétition X pour l'année, dont 100 répondent aux critères du 100k et presque euh 300 non, j'ai regardé chacun d'entre eux et je me souviens de tous ces vols quand je les regarde, je peux me dire : d'accord, oui, je me rappelle avoir fait ce mouvement, puis ce vol, puis j'ai atterri là et j'ai eu telle ou telle expérience de récupération.

[00:20:44] mais je ne pourrais pas citer les 100 vols de tête sans faire la liste parce qu'il y en a tellement que ça devient essentiellement du remplissage. Je dirais que c'était une proportion de 10 vraiment bons, 10 vraiment mauvais ou proche de ça, et 80 qui étaient du remplissage. L'objectif du projet était d'avoir 100 jours de vol incroyables, et ça n'a pas vraiment été le cas. C'est devenu beaucoup plus un projet d'endurance qu'un projet de passion pour le plaisir. C'était plus une question de s'acharner à voler peu importe les conditions ; la journée devait offrir n'importe quelle permutation de

100k, triangle, zigzag ou quoi que ce soit. C'était vraiment une question de persévérance pendant une année entière de vol plutôt que de profiter d'une année entière de vol, ce que je n'avais pas du tout prévu au début. Si j'avais su, je ne me serais probablement pas lancé, mais c'est la réalité : voler à plein temps de manière très intensive pendant toute l'année a été vraiment difficile. Je suis content d'avoir atteint l'objectif, mais ça ne s'est pas fait sans ses moments de peur, ses tourments, ses sacrifices et beaucoup de choses négatives aussi. Alors oui, une année dingue quand...

[00:21:55] **Gavin McClurg:** Quand j'en ai lu et que tu m'as contacté à ce sujet, je veux dire, j'ai su dès que tu l'as fait, sur le papier — que j'ai juste devant moi — ça a l'air tellement incroyable. Mais quand j'ai commencé à y réfléchir, je me suis dit : « Mec, je parie que c'est solitaire et effrayant par moments ». Il y a dû avoir, comme tu l'as dit, beaucoup de fois où tu étais juste poussé par les chiffres. Et on parle tout le temps de à quel point c'est risqué, tu sais, il y a un côté sombre aux concours de type X qui nous a tous transformés en chasseurs de chiffres, ce qui est vraiment fun, mais il faut s'assurer de garder cet équilibre, non ? Tu marches sur une corde raide, ouais.

[00:22:40] **Ariel Zlatkovski:** Il y a donc clairement un côté sombre à la course aux chiffres, et je pense qu'il y a eu des jours où je suis allé voler juste parce que j'avais besoin d'un "plus un" pour mon compte de 100k. J'avais un tableur avec le nombre de jours restants et le nombre de 100k restants, et s'il ne pleuvait pas ou qu'il n'y avait pas d'orage, j'étais sur le terrain pour essayer de faire 100k chaque jour où il était possible de voler. Il y a eu des jours où j'étais fatigué, où je n'en avais pas envie ou où les conditions étaient désagréables, mais je continuais à voler ou je commençais à voler et je continuais parce que j'avais l'impression que c'était un devoir envers moi-même et envers les chiffres d'essayer autant que je pouvais, surtout plus tard dans l'été quand les chiffres commençaient à paraître assez critiques au niveau proportionnel ; je devais saisir chaque opportunité possible pour voler.

[00:23:28] **Gavin McClurg:** Est-ce que je me suis imaginé ça ? Vous savez, ça peut faire un peu peur par moments, mais c'est aussi une excellente formation. L'une des choses dont je parle toujours, et qui est si spéciale avec les X-Ops, c'est qu'on finit par faire des vols qu'on ne ferait jamais normalement parce qu'on est juste là, on essaie d'y aller, et certains d'entre eux, pas tant que ça... mais j'imagine que c'est une formation fantastique de voler lors de ces journées vraiment limites pour essayer de gratter ses 100 000.

[00:23:54] **Ariel Zlatkovski:** C'étaient clairement des journées que je décrirais comme ce que vous appelez des journées non-récréatives quand vous parlez des X-ops. Il y a eu des jours où les gens ne volaient pas, ou peut-être faisaient un court vol local dans le coin, et moi je cherchais comment sortir d'une zone pour obtenir une plus grande distance, et ce n'était pas récréatif du tout en termes d'entraînement. Je ne sais pas si j'avais besoin de me faire massacrer par beaucoup de journées vraiment rudes ou des situations de vent bizarres ou quoi que ce soit, mais vous savez, sur 893 heures de vol au cours de l'année, j'ai certainement eu ma part d'expériences variées et difficiles qui m'ont probablement rendu meilleur pilote à un certain degré, ou m'ont donné une expérience que je n'avais pas déjà.

[00:24:38] **Gavin McClurg:** pas de gros revers, pas d'accidents, pas de blessures, donc

[00:24:43] **Ariel Zlatkovski:** Il y a eu beaucoup de moments risqués ou effrayants, liés au vent ou au terrain en Colombie. J'étais à environ 60 000 pieds d'altitude pendant un vol et j'ai pris de la hauteur. Je planais autour de cette crête et, devant moi, je pouvais voir une ligne électrique au-dessus d'une crête qui dépassait devant moi. C'était comme un doigt qui pointait sur la crête où je me trouvais, et je devais soit passer par-dessus la ligne électrique et la crête, soit faire une boucle complète pour la contourner. À distance, disons à 100 mètres, je ne pouvais pas savoir si j'avais assez de hauteur pour passer au-dessus de la crête et de la ligne électrique. Alors j'ai continué pour m'en approcher, en me disant que je pourrais simplement tourner plus tard si nécessaire. Je me suis rapproché encore, je ne pouvais toujours pas savoir. Je me suis rapproché encore, toujours pas. À environ 10 mètres, je ne pouvais toujours pas savoir si j'allais passer au-dessus de cette ligne électrique ou non. Si la ligne électrique n'avait pas été là, elle était à 10 mètres, soit 10 pieds du sol ; sans elle, je serais passé juste au-dessus du sol et ça n'aurait pas été grave, mais je devais aussi passer au-dessus de la ligne électrique et, au dernier moment, je ne pouvais toujours pas savoir si j'allais passer ou non, je ne pouvais pas savoir si je passerais ou non.

[00:25:47] Alors j'ai viré pour me mettre un peu à l'abri du vent. Je pense que ce qui m'empêchait de savoir si je passerais la crête a aussi rendu le virage très lent et en perte de hauteur. Et je me suis écrasé pile dans le sommet d'un arbre qui était sur le côté de la crête que je devais contourner. Il y a une vidéo de ça, où les voisins ont filmé ce

magnifique virage en pente et je disparaissais direct dans le haut de l'arbre. Si j'avais été juste un mètre plus haut, je l'aurais franchi et j'aurais continué à voler. Mais comme ça, je suis allé droit dans l'arbre. L'aile a passé par-dessus le sommet de l'arbre. J'allais très bien. En moins d'une minute, les gens qui habitaient là sont sortis parce qu'ils ont entendu leur arbre exploser.

[00:26:34] Et je me suis accroché à l'arbre avec une sangle que j'avais sur moi. Ensuite, ce gars m'a descendu avec une corde et a passé environ une heure à découper mon aile de l'arbre. Euh, il y a eu quelques dégâts sur l'aile. J'ai dû arrêter de voler pendant une journée, mais dans l'ensemble, c'était aussi bien que ça pouvait l'être. Euh, et puis ironiquement, ouais, ouais. Cette journée aurait pu être un 100 K. Les conditions étaient bonnes. Il n'y avait rien d'intrinsèquement pas 100 K dans cette journée. Donc j'étais aussi déçu de ne pas avoir eu un "plus un" ce jour-là. Euh, on parlera plus des chiffres plus tard, mais je gardais une trace de mes journées à presque 100 K ou des journées qui auraient pu être des 100 K si je n'avais pas fait une sorte d'erreur. On partira sur le fait que c'était une erreur.

[00:27:12] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. En quelque sorte, une erreur bon marché, genre... euh, dis-moi quel est le style de ça. Tu vois, j'imagine, est-ce que tu as fait des 100 K ? Est-ce que tu en as fait deux dans la même journée un jour ? Je veux dire, en vol, couper un vol à 100 K, ça doit être horrible d'une certaine manière. Tu sais, tu es sur une super journée. Alors, est-ce que tu... est-ce que tu essayais toujours de surveiller tes niveaux d'énergie ? Et quand tu atteins les 100 K et que c'est vraiment bien, est-ce que tu atterris direct ou est-ce que tu pousses toujours la journée au maximum ? Peu importe, il faut que tu m'expliques le style de ça.

[00:27:48] **Ariel Zlatkovski:** Ouais. Alors, j'ai passé beaucoup de temps à réfléchir au style et aux règles que je m'imposais. Je suis content de tout détailler parce que j'ai passé beaucoup de temps à me préparer et à y réfléchir avant que le projet ne commence. Tout d'abord, l'ensemble était basé sur la page Club 100K et les vols Club 100K comptent les 100K parcourus en distance ouverte, c'est-à-dire cinq points, quatre segments entre eux. Donc peu importe ce que tu fais, ça calcule la distance des quatre segments de ce triangle. Tu pourrais avoir un triangle de 105K, mais c'est en fait 110K de distance ouverte parce qu'il y a quatre segments et qu'il y a un petit zigzag en plus. Ce qui m'importait à la fin de chaque journée, c'est de savoir si ma distance sur quatre segments était bien de 100K. J'essayais de faire des triangles et, idéalement, ce serait un triangle de 100K, mais parfois je devais faire des zigzags sur une crête quatre fois, tu sais, genre 25K aller-retour, aller-retour.

[00:28:40] Ça compterait. Ou peut-être que le triangle faisait 90 K parce qu'on ne peut pas aller plus loin sur une distance ou une autre, mais on peut ajouter une petite boucle en zigzag ou voler au-delà de son point de décollage au début et revenir sur son triangle. Je ne m'intéressais qu'à la distance ouverte sur quatre segments. C'était donc la première chose que je recherchais. Je comptais voler selon les paramètres et j'avais fait un récapitulatif pour moi du nombre de triangles FAI par rapport aux vols plats ou en distance ouverte. Mais en réalité, pour le Club 100K, ça ne compte pas parce que c'est une distance ouverte sur quatre segments. Je m'intéressais à la distance ouverte sur quatre segments parce qu'elle convertit tous les vols en leur chiffre de distance ouverte. Je visais donc cent vols qui avaient 100K comme chiffre de distance ouverte. C'était donc la première chose, et faire deux vols en une journée n'était pas une option pour moi personnellement, dans mes règles, pour deux raisons différentes.

[00:29:31] Et d'ailleurs, ça peut se faire, Club 100K s'en fiche. Si votre fichier IGC calcule un Club 100K, il compte pour un 100K. Matthew et d'autres l'ont déjà fait : ils font un atterrissage en haut et arrêtent le tracé. Je peux en commencer un nouveau et faire un deuxième 100K qui est légitime selon mes règles. Ça ne comptait pas pour deux raisons. La première, comme je l'ai dit, c'est que je voulais cent journées de vol uniques. Je ne voulais pas 70 jours dont 30 étaient suffisants pour que vous puissiez faire un 100K, vous vous arrêter et en faire un autre. Je voulais cent jours qui étaient suffisants pour un 100K, ce qui, avec le recul, signifiait aussi que comme la météo n'était pas bonne beaucoup de jours, j'ai fini par devoir voler tous ces cent jours, que je le veuille ou non. L'autre raison est un sujet beaucoup plus vaste.

[00:30:16] Je fais des atterrissages au sommet pour P, on en parlera, mais comme je fais ça, j'avais déjà cette grosse préoccupation éthique concernant mes vols, parce que si je vole 40 kilomètres et que j'atterris au sommet, puis que je vole le reste d'un triangle de 100 K, disons que je vole 40, j'atterris, je vole 10 de plus vers l'est et ensuite je fais demi-tour pour revenir 50 K jusqu'au décollage. C'est un triangle de 100 K, mais c'est vraiment comme un vol de 40 K et

un vol de 60 K, en fait. Donc, je me concentrais sur le fait qu'il s'agisse de parcours plutôt que de vols. Alors, j'utilise les deux mots de manière interchangeable. Vous savez, j'ai volé 100 K, j'ai parcouru 100 K de distance avec le parapente, mais ce n'était pas forcément un vol de 100 kilomètres de distance. C'était un parcours, comme un journal de vol unique et continu de 100 K.

[00:31:01] Et j'ai été très, très méticuleux pour m'assurer que les arrêts en atterrissage au décollage ne me donnaient aucun avantage. En fait, c'est généralement un désavantage parce que je spirais généralement vers le bas, ce qui prend du temps. Je devais ensuite remonter, ce qui prend aussi du temps. Je faisais un atterrissage au décollage, ce qui comporte bien sûr un risque physique en termes d'atterrissage dans des conditions thermiques de milieu de journée dans une montagne quelque part, qui pourrait être une ferme de bananes en Colombie, peu importe ce que c'est. Il y a donc généralement des désavantages et le temps, et le temps. Ouais. Et il y a eu des moments où j'ai fait un "bomb out" immédiatement après le relancement, parce que j'étais passé d'une position haute à une position basse quelque part où je pouvais faire un atterrissage au décollage, puis j'ai relancé et j'ai immédiatement fait un "bomb out" ou j'ai dû passer pas mal de temps pour remonter. Du coup, comme je fais normalement des atterrissages au décollage dans le cadre de mes vols, je ne voulais pas qu'il y ait cette confusion du genre : j'ai fait 40 km, atterrissage au décollage à P, j'ai fait encore 60 km, atterrissage au décollage, j'ai réinitialisé le tracé et puis j'ai refait 100 km avec peut-être un ou deux autres atterrissages au décollage.

[00:31:58] J'ai juste décidé qu'il y en aurait un par jour. Peu importe que ce soit 100 K, 110 K ou 200 K, ce qui aurait pu être deux vols de 100 K. Ce sera juste un vol XC par jour. Et je vise cent jours avec cent K parcourus en un

[00:32:13] **Gavin McClurg**: journée unique. Alors, j'ai juste décidé qu'il y en aurait un par jour. Et je vise un...

[00:32:13] **Ariel Zlatkovski**: itinéraire continu unique, même s'il y a eu un atterrissage au décollage. Et je dis itinéraire continu unique parce qu'il y a eu des jours où j'ai volé plus de cent kilomètres, mais sur deux vols très distincts. Disons que je vole 30 km et que je m'écrase au fond d'une vallée. Si j'avais le temps, comme dans les Alpes quand les journées sont longues, je me dépêcherais pour rejoindre un site de décollage, que ce soit en faisant du stop pour monter quelque part, en prenant un téléphérique, en grimant à pied, et je repartirais en vol. Et peut-être que le deuxième vol dépasse les cent. Dans ce cas, super, ça compte. Et j'ai eu plusieurs jours où c'est le deuxième vol de la journée qui a sauvé la mise. J'ai fait cent sur le deuxième, mais disons que j'ai fait les 30 km et que je suis reparti et que j'ai fait 60 km sur le deuxième vol. Enfin, pardon, que j'ai fait 80 km sur le deuxième vol.

[00:33:00] Ça ne fait pas cent, mais 30 et 80 font cent dix. Je ne compterais pas ça parce que ce n'était pas un circuit continu de cent kilomètres d'un coup. Mais bien sûr, ces jours-là, pour le temps total passé sur ça,

[00:33:13] **Gavin McClurg**: volée, c'était une centaine de kilomètres. Et je me disais : d'accord, j'ai fait une centaine de

[00:33:13] **Ariel Zlatkovski**: voler était tout aussi, souvent plus, qu'un 100 K vraiment rapide. Je ne les ai toujours pas comptés. J'étais très concentré sur le fait d'avoir cent jours uniques avec cent kilomètres continus volés, pas deux vols séparés commençant à des lancements très différents, mais atterrissage au décollage.

[00:33:28] **Gavin McClurg**: Mais pour que ce soit continu, tu pourrais faire l'atterrissage au décollage. Donc, d'accord. Je serais malpoli de ne pas demander ça : pourquoi ne pas juste faire pipi en l'air ?

[00:33:35] **Ariel Zlatkovski**: Ouais, c'est une excellente question, et je me la pose depuis les six années où je vole maintenant. J'ai eu beaucoup de discussions avec des amis à ce sujet, je ne sais pas. La plupart de mes vols, quand j'ai commencé à voler, après avoir obtenu mon P2, je suis retourné en Alaska où j'ai grandi, et le style de vol là-bas, c'est qu'on plane dans ces montagnes et on n'a pas beaucoup de distance à parcourir dans la partie normale de ton projet là-haut. Malgré les endroits habituels où on vole, on ne fait pas beaucoup de distance. Il n'y a tout simplement pas l'infrastructure pour faire de gros vols XC. Donc on vole généralement pendant une heure, deux, on fait un top landing quelque part, on traîne. Et donc, c'est tout à fait normal d'aller faire pipi et de repartir voler pour la session du soir ou pour un autre tour l'après-midi quelque part.

[00:34:22] Alors, je me suis habitué à faire des atterrissages au décollage en montagne et c'est devenu normal pour moi. Et je n'ai jamais rectifié ça depuis que j'ai essayé le P2 ; c'est un sujet super personnel à aborder dans le podcast, mais j'ai

essayé de comprendre le système P2 en Colombie l'année dernière sous la douche et ça ne s'est pas bien passé. Du coup, j'ai juste levé les bras au ciel et je me suis dit : « Vous savez quoi ? Peut-être que c'est un projet pour l'année prochaine. » Alors, euh,

[00:34:43] **Gavin McClurg:** et j'ai juste fini par baisser les bras et me dire : vous savez quoi ?

[00:34:43] **Ariel Zlatkovski:** C'est juste que, les endroits où j'aime voler. C'est...

[00:34:47] **Gavin McClurg:** C'est nul. Je comprends. Ouais. C'est nul. Le

[00:34:49] **Ariel Zlatkovski:** Les endroits où j'aime voler sont généralement des zones montagneuses avec des pentes herbeuses quelque part. Pas toujours, parce qu'il y a des glaciers et des rochers et bien sûr, ça devient difficile, mais il y a généralement des endroits avec de jolies pentes herbeuses où on peut faire un atterrissage au décollage, surtout si on plane déjà sur une crête, ce n'est pas si dur de se poser et de repartir. Et j'avais plein de règles pour moi-même. Genre, j'étais très, très clair sur le fait que je ne voulais aucun avantage, vous voyez. Et les deux avantages que l'on peut tirer d'un atterrissage au décollage, c'est l'augmentation de l'altitude et un truc lié au temps. Vous savez, la météo est mauvaise. Vous faites un atterrissage au décollage et ensuite la météo s'améliore. Alors, j'avais des règles pour ces deux points pour m'assurer de ne pas avoir d'avantage. En termes de gain d'altitude, je ne vais pas me poser et monter à pied cent mètres pour atteindre une position plus haute. Au contraire, j'étais toujours, enfin généralement, en train de spiraler vers le bas.

[00:35:37] Et donc, j'essayais toujours de redécoller exactement au même endroit où j'avais posé mon aile. Je me pose, l'aile se retrouve derrière moi, je fais mes besoins, et je redécollé immédiatement. C'était aussi le plus simple en termes de temps. Si je devais repositionner l'aile, même juste un tout petit peu plus haut, à cause du terrain ou de la façon dont le vent remontait, disons que je gagne un mètre. Si j'étais en spirale descendante, alors je considérais que cette altitude m'appartenait déjà parce que j'étais descendu jusqu'à elle. Donc, si je dois monter d'un mètre, c'est pour moi. C'est un peu comme une compétition d'escalade de bloc où il faut établir que l'on a le contrôle sur une prise. Si je suis descendu jusqu'au décollage, alors n'importe quelle altitude que je gagne, un mètre ou deux, m'appartient. Mais si je planais en montant et que je me posais, puis que je devais me repositionner un mètre plus haut, alors je faisais une aile pour descendre ce mètre-là, pour ne pas avoir gagné d'altitude qui ne proviendrait pas du vol, du plané, de la thermique ou quoi que ce soit.

[00:36:29] J'ai donc été très méticuleux pour m'assurer que toute petite divergence potentielle soit rectifiée dans ma façon de piloter, pour être en paix avec moi-même. Pas seulement pour que personne ne vienne me faire de remarques à ce sujet,

[00:36:41] **Gavin McClurg:** mais je me sentais bien avec ça pour moi-même. Et donc j'ai été très méticuleux pour m'assurer que toute petite divergence potentielle soit rectifiée dans ma façon de piloter, pour que je puisse me sentir bien avec...

[00:36:41] **Ariel Zlatkovski:** ça. Mais pour moi-même, je voulais m'assurer de ne jamais gagner d'altitude qui ne provienne pas du vol. Et pour ce qui est de la météo, généralement quand on fait du XC et que les conditions sont bonnes, ce n'est pas un problème. Si la météo était mauvaise, si tout était bouché et que je devais atterrir, ce n'était jamais un « oh, j'espère que je vais rester là une demi-heure en espérant que ça s'améliore ». Non, je relancerais immédiatement. Donc, je le traitais essentiellement comme tout le monde continue de voler et de pisser. C'est banal, mais c'est juste du business. Je suis nul

[00:37:11] **Gavin McClurg:** Je suis nul pour ça. Je suis nul pour ça. J'étais de retour

[00:37:11] **Ariel Zlatkovski:** dans les airs généralement en moins de deux minutes, parfois cinq si je devais recommencer ou attendre un peu de vent ou quelque chose. Mais je dirais que la plupart du temps, j'étais de nouveau en l'air en deux ou trois minutes. Donc c'était, tu as touché

[00:37:25] **Gavin McClurg:** sur ce point.

[00:37:26] **Ariel Zlatkovski:** Oh, vas-y.

[00:37:26] **Gavin McClurg:** Je voulais juste dire, tu as un peu abordé le sujet, mais c'était quoi, c'était quoi le plus dur là-dedans ? Est-ce qu'il y a eu, est-ce qu'il y a eu plusieurs fois ou une seule fois où tu t'es dit : « C'est stupide, je vais jeter l'éponge. C'est ridicule. » Euh,

[00:37:42] **Ariel Zlatkovski:** Je dirais que j'ai pensé ça presque en permanence. Bon, je vais revenir à ta question sur la façon dont j'ai planifié tout ça, parce que c'est lié. L'idée, c'était Beer au tout début de la saison, en octobre et novembre, puis Columbia, qui se situe entre décembre et février. Et ensuite les Alpes pour le reste. Je ne comptais pas vraiment faire du vol de distance aux États-Unis parce que ce n'est pas aussi régulier. On ne peut pas nier qu'il est moins facile de trouver des spots de décollage aux États-Unis que dans les Alpes, où il y a des départs partout et de belles pentes herbeuses. Je savais donc que ça allait être Beer, Columbia, puis les Alpes dans une combinaison de pays alpins. Et donc, la saison à Beer s'est vraiment, vraiment bien passée. Quand je suis parti après un mois et demi ici, j'avais 37.

[00:38:27] Je me débrouillais vraiment bien. J'en avais fait plus d'un tiers en un mois et demi ici. C'était presque tous les jours. J'espérais donc pouvoir aller en Colombie et en faire une trentaine de plus pour arriver en Europe avec 70, voire même plus de vols effectués. Exactement. Parce que je savais que ça allait être la partie difficile, mais la saison en Colombie n'a pas été très bonne cette année. Il y a eu quelques semaines où c'était normalement possible de voler de longues distances tous les jours, mais il y a eu beaucoup de journées de pluie où on pouvait voler, mais seulement pendant quelques heures ; les gens faisaient 50 ou 60 km. On peut peut-être en tirer 100 si on fait assez de zigzags le long de la crête assez vite, mais ce n'était pas la norme. Chaque jour est en pleine ébullition, avec des conditions de vol faciles. Et donc pour la Colombie, j'y suis resté trois mois, pratiquement toute la limite du visa et la durée maximale de séjour.

[00:39:15] Et j'en ai fait 22 pendant cette période. Donc c'était presque deux fois plus de temps qu'en Birmanie, mais seulement les deux tiers du nombre de vols de 100 km. Du coup, ça m'a amené en Europe avec 59 au lieu des 70 ou 80 auxquels j'espérais. Et la saison en Europe cette année n'était pas terrible. Il y a eu des jours vraiment, vraiment bons où tout le monde sortait pour faire ses vols de 200 ou 300 km. Et donc bien sûr, pendant

[00:39:43] **Gavin McClurg:** le X à l'extérieur. Ouais.

[00:39:44] **Ariel Zlatkovski:** C'était donc très facile d'atteindre les 100 000, mais j'ai passé la majeure partie de la saison à voler des jours qui ne voulaient pas me donner 100 000. Et je les forçais pratiquement à me les donner. Et ces jours-là, il y avait beaucoup de désespoir. Genre, quand tu as une semaine de météo pourpre, il y avait beaucoup de désespoir. Oh mon Dieu, les chiffres sont devenus vraiment mauvais. Maintenant, je vais devoir en faire plus dans le temps qu'il reste. Et il y a eu beaucoup de moments où je me disais : « Oh, je vais devoir en faire plus », et j'avais juste envie d'arrêter, de laisser tomber. Je me disais que c'était un objectif totalement arbitraire. Il n'y a aucune raison de faire ça. Je peux retourner en Alaska et faire du vol d'été, là où c'est agréable et c'est mon endroit préféré pour voler. Et au lieu de ça, je suis ici à me taper des 100 000 dans des conditions difficiles. Et, euh, je n'ai pas arrêté au final.

[00:40:30] Je me disais que je voulais vraiment y arriver. Le truc, c'est que je le voulais vraiment, vraiment, pour des raisons assez nébuleuses que j'essaie encore moi-même de comprendre, honnêtement, mais je le voulais vraiment, vraiment. J'avais une motivation extrêmement forte pour terminer ça. Et donc, malgré tous les revers et la difficulté, tant sur le plan énergétique qu'émotionnel, pour gérer tout ça. Et tu as mentionné plus tôt, oui, j'étais seul la plupart du temps. Je volais avec des amis occasionnellement, mais la plupart du temps, c'était juste moi qui bossais sur ce truc tout seul. Euh, il y avait beaucoup de sentiments très négatifs qui tournaient dans mon cerveau à ce sujet. Ce n'était pas une promenade de santé, ni un vol de plaisir en tout cas. Euh, mais je le voulais vraiment, vraiment. Alors je continuais tout le temps. Et parce que les chiffres étaient généralement bizarres...

[00:41:18] parce que, parce que les chiffres étaient généralement corrects. Genre, pendant tout l'été en Europe, j'étais toujours proportionnel. Je faisais huit par mois pendant les cinq mois où j'y étais. C'était juste assez pour continuer. Si j'avais vraiment eu des chiffres catastrophiques, où j'aurais pris tellement de retard que ce ne serait plus réalistiquement possible, j'aurais probablement jeté l'éponge à un moment donné et me suis dit : « Tu sais, je vais aller faire du vol de loisir plutôt que de courir après cet objectif de distance spécifique. » Mais les chiffres restaient à une distance tentante, ou juste au-dessus du montant proportionnel qu'ils devaient atteindre dans mon petit tableur. Du coup, j'ai eu l'impression d'avoir un devoir envers moi-même de continuer, ce qui, à un certain degré, est un peu... enfin, il y a un peu

le biais des coûts irrécupérables là. Vous voyez, si je suis à 60, puis à 70, puis à 80, j'ai toujours eu l'impression que je ne serais plus jamais au point d'avoir 80 à nouveau.

[00:42:09] Je ne vais pas faire ça une année de plus. Donc si j'en suis à 80, je ne serai plus jamais au point d'avoir 80. Du coup, si j'en suis à 80, je dois essayer d'atteindre les 100 parce que je suis si proche. Je ne serai plus jamais ici. Et puis j'en suis à 85, puis à 90. C'était donc toujours ce sentiment de : d'accord, je suis assez proche. Je dois continuer. Genre, je veux voir si c'est possible. Je dois continuer à essayer.

[00:42:29] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu envisagerais de refaire ça ? Quand tu prends un peu de recul, tu sais, parce que tu as fini ça il y a quelques semaines. Tu es déjà dans la bière, tu es déjà en train de courir après des choses. Encore une fois, tu n'as pas vraiment fait de pause. Est-ce que c'était amusant ? Je sais que tu es encore en train de chercher la réponse. Ouais. Souvent, ces trucs sont un peu fascinants, un peu mystérieux pendant un certain temps, non ? Je veux dire, qu'est-ce qu'on est en train de faire ?

[00:43:01] **Ariel Zlatkovski:** Alors, est-ce que c'était amusant ? Et est-ce que je le referais ? C'est la question. Euh, ouais, c'était amusant. En quelque sorte, je pense que globalement, c'était une expérience positive sur le plan conceptuel, dans le sens où si c'était assez négatif pour que je ne veuille plus le faire, j'aurais arrêté, et je ne l'ai pas fait. Donc, logiquement, j'en conclus que c'était mieux que mauvais. Ça devait être au moins positif à 50,1 %, mais il y a eu beaucoup de choses négatives, comme je l'ai dit. Et je dirais que le sentiment émotionnel prédominant pendant la majeure partie de l'année était celui de la négativité, du stress, de l'inquiétude. Il n'y a pas eu beaucoup de moments positifs. Même si, même si j'avais atterri avec un score positif de un point, c'était toujours genre, d'accord,

[00:43:48] maintenant, je dois faire le suivant. Exactement. Donc, c'était amusant, juste au-dessus du point, je suppose, du côté positif des choses. Et c'est seulement basé sur des faits bruts plutôt que sur les émotions. Est-ce que je le referais ? Non, probablement pas. Parce que je ne sens pas vraiment que j'en ai besoin. Et j'en ai parlé avec des amis qui disent : « non, personne ne refera jamais ça ». Et j'ai répondu : « oui, je pense que c'est vrai parce qu'il ne faut pas seulement avoir le temps et les ressources, que j'ai eu la chance d'avoir, mais il faut aussi avoir la motivation. » Et je pense que quiconque essaierait se heurterait au même mur de motivation que Matthew a décrit avec son projet et au même mur de motivation que j'ai rencontré. Et beaucoup de gens qui auraient les compétences et le temps pour le faire poursuivent de très, très gros vols, genre 300 000.

[00:44:40] Donc ils ne voudront probablement pas voler sur une journée plus courte parce qu'ils ne pourront pas le faire. Et je pense que c'est vrai. Parce qu'ils visent des trucs énormes. Et je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens qui se fixeraient un objectif aussi très, très spécifique que celui-ci. Ça demande tellement de motivation pour faire ça. Il n'y a tout simplement pas une raison majeure de le faire.

[00:45:00] **Gavin McClurg:** Parle-moi du burn-out, Ariel. Tu sais, après un an, c'était quoi, combien d'heures tu as fait ? 893.

[00:45:13] 893 heures. Ouais. Et tu es dans le "beer". Tu es dans le "beer" en ce moment. Ouais. Ça me dépasse, mec. Je veux dire, comment est-ce que tu arrives à garder cette passion, cette telle excitation ?

[00:45:25] **Ariel Zlatkovski:** Ouais. J'ai même une répartition plus détaillée que je peux te donner. Attends une seconde. Je l'ai noté. Ton cerveau fonctionne différemment.

[00:45:38] Donc, 893 heures au total pour les vols qui ont dépassé les 100 000 dollars. Ces cent vols représentaient 507 heures. Les 104 heures suivantes concernaient des vols qui étaient presque à 100 000 dollars, vous voyez, où j'ai volé pendant six heures et j'ai obtenu 90 000 ou quelque chose comme ça, ou les jours avec deux vols ou plus qui totalisaient plus de 100 000 dollars, mais pas d'un seul coup comme un 30 et un 80. Donc ce genre de vols, presque des tentatives où j'ai vraiment essayé, c'était cent. Donc environ 600 heures sur les vrais 100 000 dollars ou les tentatives. Et ça, ça laisse un peu moins de 300 heures de petits vols, de marche et vol, de traîneurs, peu importe. C'est juste une petite statistique amusante.

[00:46:24] Alors, et ensuite, pourquoi je suis dans la bière. Attends une minute, attends.

[00:46:28] **Gavin McClurg:** avant que tu ne continues, ces 300 heures d'autres trucs, c'étaient des moments où tu n'allais évidemment pas atteindre les 100 000, mais tu voulais quand même aller voler, ou c'étaient des moments où tu visais les 100 000 et...

[00:46:41] **Ariel Zlatkovski:** Une combinaison des deux. Ça peut être une journée où j'ai commencé et qu'il a commencé à pleuvoir deux heures plus tard. Donc j'ai fait 40 K. Ça peut être une journée où j'ai raté mon vol après trois heures. Donc je n'allais pas vraiment, je n'allais pas dire que c'était proche des cent K parce que c'était encore assez loin pour que ce ne soit pas... et puis il y a des jours qui n'étaient évidemment pas des jours de XC, mais vous savez, on va voler une heure ou deux parce que, comme il s'avère, j'aime voler. Donc je dirais qu'il y a définitivement un épuisement à force de voler autant. C'est, il y a tellement de... il y a trop de bonnes choses. La raison pour laquelle je suis à Beer, c'est d'abord parce que c'est le meilleur endroit pour être en octobre, en novembre. Alors je me suis dit que je peux venir ici et juste ne pas voler autant, mais si je veux voler, c'est ici.

[00:47:26] Alors qu'ailleurs, ce n'est pas disponible. Un groupe d'amis va être ici ou l'est déjà. Il y a des idées pour faire des vols en biplaque et d'autres vols de loisirs plus orientés aventure. Et aussi, avouons que c'est juste là où on va. Et je ne sais pas quoi faire d'autre. Et il y a un revers à la médaille là-dedans. Genre, ouais, j'ai le style de vie qui me permet de faire du parapente autant que je veux, mais je n'ai pas d'autre style de vie pour le moment, ce qui est quelque chose que ce projet m'a un peu exposé : je n'ai pas le côté "hors parapente", le "jeu au sol" dont les autres parlent et qui vous fait revenir pour quelque chose. Et je veux travailler là-dessus. Mais à l'instant précis, où est-ce qu'on va d'autre que dans le Bier? Si tu n'as rien d'autre à faire que du parapente, genre je ne travaille pas sur autre chose, je n'ai pas besoin d'être quelque part pour un job ou d'avoir un autre hobby dans un endroit précis.

[00:48:13] Alors, c'est comme si, eh bien, l'endroit évident où aller, c'est Beer. Mais je dirais que voler juste parce qu'on n'a rien d'autre à faire ou nulle part ailleurs où être n'est pas une activité particulièrement agréable non plus. C'est donc clairement quelque chose dont je suis conscient et que ce projet m'a montré. Et je veux faire quelque chose à ce sujet. Je ne sais pas exactement quelle forme ça va prendre, mais c'est en partie pour ça que je suis à Beer en ce moment après avoir déjà autant volé, mais je dois dire que j'ai hâte de vivre cette saison de vol à Beer. J'ai quelques idées de choses que je veux faire. Donc je suis enthousiaste. Ça m'excite, certaines de ces choses.

[00:48:47] **Gavin McClurg:** Si on devait lister quelques facteurs de risque qui vous préoccupent particulièrement, je pense souvent à la complaisance. Quand on vole autant, on devient très confiant, ce qui est une excellente chose. Mais comme vous l'avez dit, il y a des jours où c'est vraiment facile, où on n'a pas besoin de trop faire attention, ou alors on peut écouter de la musique ou envoyer des SMS. Quand vous montez la pente chaque jour, qu'est-ce qui vous ramène à la concentration ? Qu'est-ce qui vous rend spécifiquement nerveux ? Est-ce que c'est la recherche de distance, vous savez, les jours limites, ou est-ce quelque chose de plus anodin qui finit quand même par piéger les gens ?

[00:49:33] **Ariel Zlatkovski:** Je pense qu'il y a plusieurs choses différentes. L'une, c'est le syndrome de l'intermédiaire dont on a parlé. Quelqu'un qui a 300 heures pense avoir tout fait et se met dans le pétrin parce qu'il ne sait pas tout ce qu'il y a à savoir sur le parapente. Une fois que vous commencez à atteindre plusieurs milliers d'heures, je pense que vous êtes plus proche du fait de ne pas tout savoir sur le parapente, mais vous avez piloté votre aile dans tellement de circonstances et de conditions différentes qu'il y a peut-être un genre de syndrome de pilote avancé. La complaisance pourrait avoir un lien avec ça : vous pouvez vraiment faire beaucoup de choses, mais cela introduit un tout nouveau niveau de situations dans lesquelles vous pouvez vous mettre parce que vous avez en réalité les compétences pour vous en sortir. Mais parfois, on n'a pas de chance. Pour moi spécifiquement, je veux dire, l'atterrissage au décollage en est un, comme l'atterrissage au décollage en P, et parfois je fais des atterrissages au décollage juste pour le plaisir, mais généralement c'est le P qui apporte des facteurs de risque comme l'atterrissage au décollage et les conditions thermiques, dans des endroits aléatoires en montagne.

[00:50:28] En général, on se rapproche alors de l'idée de forcer le passage parce qu'on se dit : « j'ai envie d'uriner et je veux continuer ». Et bien sûr, forcer un atterrissage au décollage est pratiquement la partie la plus dangereuse. Je dirais qu'ayant effectué, je devine, quelque part entre trois et quatre mille atterrissages au décollage, je ne suis plus particulièrement inquiet pour les techniques d'atterrissage au décollage. Il y a évidemment un risque en termes d'heure de la journée et de conditions. Mais je pense qu'en général, dans les endroits où je fais des atterrissages au décollage, ça

va, mais c'est définitivement un facteur de risque. Je pense que le plus gros problème pour moi, c'est la marge, parce que j'ai tendance à voler assez bas et assez vite. Je fais des manœuvres discrètes. C'est juste comme ça que j'aime voler, très axé sur le terrain. Et je pense que c'est différent des autres personnes qui aiment monter haut et planer vers des endroits. Moi, j'aime planer dans les montagnes.

[00:51:14] Et passer entre des rochers ou frôler des arbres, c'est ce qui arrive quand on vole de cette manière. Et parfois, il y a deux types de marges différentes. Il y a la marge de sécurité, comme passer au-dessus de quelque chose, il y a un aspect sécuritaire là-dedans. Et il y a la marge stratégique, en termes de « je quitte cette montée bas ». Et si ça ne marche pas, je déconne, mais il y a un beau champ pour atterrir. Et j'ai clairement déjà été du mauvais côté de ces deux types de marges, de sécurité et de risque stratégique. Donc, j'en suis conscient. Je ne sais pas si j'ai fait énormément pour atténuer ça pour l'instant. J'ai commencé après les deux incidents dont j'ai parlé, mais c'est quelque chose dont je suis conscient personnellement.

[00:51:55] **Gavin McClurg:** Où est-ce que tu vas maintenant ? Quel est le... tu es évidemment quelqu'un de motivé par les objectifs. Tu sais, c'était un projet avec un gros objectif. Qu'est-ce qui t'excite pour cette année de vol à venir ou potentiellement dans cinq ans ? Est-ce que tu penses si loin ? Je ne sais pas si...

[00:52:11] **Ariel Zlatkovski:** ce genre de chose. Alors, certains ont plaisanté en demandant si le prochain projet serait les 200 centaines, ce à quoi je réponds absolument pas. Ce n'est même pas 200 centaines. Donc, pour le moment précis, l'objectif est juste de se concentrer sur le vol de plaisir, voler pour le plaisir, peu importe ce que c'est pour la journée, ce qui pourrait certainement être de la distance, mais aussi du vol de type "full babe" ou essayer de toucher un point spécifique ou voler avec des amis. Donc, je veux travailler davantage sur tout ce qui semble amusant chaque jour pour le faire. Mais j'aime les objectifs. Une partie de la raison pour laquelle je voulais faire ce projet, c'est que j'ai eu l'impression que durant mes cinq ou six premières années de vol, je volais beaucoup d'heures, mais elles étaient quelque peu sans but. Je faisais juste du XC et je m'entraînais, mais je n'avais aucun objectif ou but spécifique.

[00:52:59] Et là, j'avais quelque chose comme : d'accord, tout mon vol et toute mon attention vont être canalisés vers une chose particulière que je suis déterminé à faire. Et c'était agréable jusqu'à un certain point. Je pense que c'est pour ça que j'ai continué, parce que j'aimais ce sentiment d'accomplir cet objectif. Et comme c'était basé sur un pourcentage de cent, il était très facile de dire que j'en étais à 25 %, à 76 % ou à 98 %. C'était vraiment sympa. Alors, à partir d'ici, je ne sais pas exactement quel est le plan sur cinq ans, mais j'adorerais travailler pour un fabricant de parapente. Je pense qu'en tant qu'Américain, il y a certaines difficultés parce que la plupart des entreprises sont européennes. Je ne sais pas quelles sont les chances réalistes que cela arrive, mais j'aime beaucoup le parapente.

[00:53:43] Et travailler dans le secteur, je pense que ce serait vraiment cool. Et faire quelque chose avec ça, j'espère m'orienter dans cette direction.

[00:53:54] **Gavin McClurg:** Quand on a fini, j'ai tendance à ne pas trop aimer terminer les choses. Vous savez, je n'ai pas aimé finir l'Alaska. Je n'ai pas aimé finir la traversée des Rocheuses avec Will, vous voyez, je veux dire, d'un côté, il y a un vrai sentiment d'accomplissement, mais d'un autre côté, j'aime être plongé dans ces projets parce qu'ils sont clairs. Vous savez, vous savez ce que vous avez à faire. Et je trouve que le reste de la vie est beaucoup plus flou que ça. Ce n'est pas aussi net, vous voyez, en Alaska, la mission, c'est de survivre. C'est une mission vraiment claire. J'aime ce genre de choses. Vous savez, je n'ai jamais aimé finir le X-Alps. C'est juste parce qu'on y a mis tellement d'énergie, qu'on s'y est tellement investi et que c'est si intense.

[00:54:44] Et cette intensité, c'est génial d'être plongé là-dedans. Et puis, c'est fini. Et c'est juste... j'en ai beaucoup parlé. J'appelle ça la "gueule de bois" du X-Alps, mais c'était quoi, celle-ci ? Est-ce que c'était un vrai sentiment d'accomplissement et "oh mon Dieu, merci mon Dieu" ? Ou est-ce que c'était plutôt un mélange de sentiments ?

[00:55:03] **Ariel Zlatkovski:** C'était surtout un sentiment de soulagement parce qu'à la fin de l'été, fin août, j'en étais à 97. Il m'en restait donc trois à faire en septembre, mais la météo s'est dégradée, assez sérieusement, sur presque toutes les Alpes. Du coup, j'ai vraiment paniqué au début du mois de septembre parce que j'étais bien en avance sur les chiffres proportionnellement. Genre, je devais en faire huit en septembre proportionnellement, mais en fait je n'en avais besoin que de trois, mais ce n'était pas bon. J'en ai eu un dans le nord de l'Italie, où j'étais dans le massif du Spiekboden. J'étais à

98 et puis tout a tourné au vinaigre pendant une bonne semaine. Il n'y avait pratiquement pas de vol possible. J'ai commencé à m'inquiéter sérieusement et puis, par chance, je me suis retrouvé à Bassano, et c'est là que j'ai eu le numéro 98. Et le 99, c'était complètement par accident que je m'y suis retrouvé. Et les deux étaient des vols assez spectaculaires en soi.

[00:55:52] Le numéro 98 était une journée qui ne voulait absolument pas être une journée de 100 K. La base des nuages était super basse. J'ai fait des traversées de vallées vraiment, vraiment basses, là où il faut les traverser d'une manière presque magique, j'ai réussi à faire fonctionner le truc, j'ai récupéré des ascendances au sol quand j'en avais vraiment besoin vers la marque des 70 K. Et puis pour les 30 K restants, j'ai en fait ralenti, alors que d'habitude je vole de manière très agressive. Mais là, je me suis dit : OK, plus que 30 K. Je viens de me poser en haut, je suis en paix. Je n'ai plus à me soucier du temps. Je dois ralentir, tout finir en haut, ce qui ne me ressemble pas du tout, mais c'était complètement à l'ombre et je devais remonter jusqu'à Bassano et au-delà du décollage pour obtenir 100 K en distance ouverte. Ça allait être un triangle d'environ 90 K. Je ne pouvais plus atteindre les sommets du triangle. Mais encore une fois, je vole selon les spécifications.

[00:56:37] Il me faut 100 km sur quatre legs. Alors je fais des calculs mentaux. Je clique sur des trucs sur mon track pour calculer différentes longueurs. Les legs, comment les zigzags fonctionneraient à partir d'une forme triangulaire. Mais, vous savez, si vous volez 50 km d'est en ouest, c'est 50 km en ligne droite, mais sur deux legs d'un zigzag, ça pourrait faire 53, et ces trois kilomètres pourraient faire la différence pour moi si tout est à l'ombre et que je me pose vers 97 ou quelque chose comme ça. Donc c'était une dernière heure et demie vraiment intéressante pour ce vol. Et à la fin, j'ai pu dépasser la zone de l'LZ et juste planer aussi loin que je pouvais. Je pense que j'ai fait environ 105. Et j'ai eu cette ligne vraiment, vraiment cool à l'ombre. C'était le numéro 98 et puis, oh, pardon, c'était le numéro 99. Et puis il y a le dernier vol dont tu devrais aussi parler.

[00:57:23] Mais à la fin, c'était vraiment juste un sentiment de soulagement. J'ai atterri, ce n'était pas un vol facile. Ça n'aurait probablement pas dû arriver non plus, mais j'ai atterri. Il y avait une capture d'écran assez cool. Je l'ai postée, on y voit à la fin que j'ai pris de la hauteur, que j'ai volé au-dessus de la zone de l'LZ et que j'ai fait du tracé sur ma trace. J'ai écrit "cent" dans les champs près de l'LZ. J'ai utilisé les rues pour aligner les choses et j'ai atterri, et c'était juste un sentiment de soulagement. Ce n'était même pas de la joie parce que c'était fini spécifiquement. C'était juste : je l'ai fait. Je n'ai plus rien à faire. Et pendant les deux semaines suivantes, essentiellement, il y a eu des journées de cent K là-bas et je n'avais plus vraiment envie de voler parce que l'objectif n'était pas d'en faire le plus possible.

[00:58:09] Ce n'était pas pour battre un record. C'était spécifiquement pour faire un centième ; si quelqu'un d'autre avait fait des journées de cent kilomètres au cours des 10 derniers jours, je ne m'en souciais pas. Je voulais juste faire ce centième pour moi, pour mes propres raisons, et je l'avais fait. Du coup, je n'ai pas vraiment... j'ai volé quelques jours de plus après ça. C'était le 17 septembre. Il restait donc 13 jours de vol. Et je me suis dit : "Bon, si les conditions se présentent, je le ferai, mais je ne vais pas courir après." Pourtant, Bassano et St. Andre ont tous les deux eu des journées de cent kilomètres durant les 10 derniers jours environ de la saison. J'aurais pu être là, mais je ne l'étais pas, je n'en avais plus besoin parce que j'avais atteint mon objectif. Donc, c'était surtout un sentiment de : "je l'ai fait, je l'ai fait". Et je vais décrire le centième vol parce que c'était vraiment cool. J'ai fini par être l'un des seuls vols que j'ai effectués avec quelqu'un pendant presque toute la durée du vol.

[00:58:56] Je suis retourné voir mes traces et je pense avoir fait quatre ou cinq vols avec quelqu'un toute la journée ou la majeure partie de la journée. En général, je volais seul parce que souvent dans les Alpes, il n'y avait personne d'autre ou ils faisaient de petits vols. Personne n'était sur cette mission stupide des 100 K. Aucun jour en particulier. Donc c'était surtout moi qui volais seul, même dans des zones populaires comme Fish ou Spike Boat. J'étais dans mon propre petit voyage. Je n'ai donc pas fait beaucoup de vols avec des gens, mais le numéro 100 s'est finalement fait avec quelqu'un. Et cette personne, c'était Califf, que vous avez eu dans l'émission, je crois trois fois maintenant. Il se trouvait juste dans le coin. Je suis tombé sur lui dans l'un des restaurants locaux la veille, je lui ai parlé de mon projet et du fait que le lendemain j'allais essayer de faire les 100 K. Et on s'est dit : ah, peut-être qu'on essaie de voler ensemble le lendemain matin.

[00:59:43] On a monté ensemble en van et il a finalement décidé d'aller voler avec ses amis parce que c'était leur dernier jour là-bas. Il m'a dit : « Désolé, je suis sûr que tu vas gérer tes 100 km. Je vais aller voler avec mes potes, amuse-toi bien. » Donc, d'accord, je vais voler seul. C'est ce que je fais. J'ai décollé et après environ 15 ou 20 minutes, je suis tombé sur Califf dans une thermique. Il était seul. Je ne sais pas ce qui est arrivé à ses amis, mais il m'a vu et il s'est juste accroché à moi et on a commencé à voler. Et est-ce que tu connais Bassano ? Tu y as déjà volé ? Ouais. Alors on a fait la traversée vers l'est, la vallée de la Piave, super bas, les gens vont généralement de 1500 mètres et ensuite tu traverses et tu arrives sur cette petite colline balayée par le vent, assez bas. On a fini par aller jusqu'au bout de la ligne de la crête de Bassano avant cette traversée, en poursuivant un nuage qui s'est dissipé juste au moment où on est arrivés.

[01:00:30] On a fini par aller si loin le long de la crête que c'était devenu tellement peu profond qu'on ne pouvait plus faire demi-tour pour revenir, sinon on aurait fait un "bombé". La seule option était de descendre à mille mètres, ce qui n'est pas haut, et de faire la traversée de la Piave quand même. Alors on l'a fait, on a juste crié « woohoo » et on a commencé la traversée ; on est arrivés vraiment, vraiment bas de l'autre côté, on a remonté et heureusement, il y avait du vent. On a pu planer depuis une altitude très basse et s'établir un peu de l'autre côté. Ensuite, on est allés jusqu'au bout de la crête, ce qui correspond pratiquement au point des 50 km par rapport à la distance de décollage. Du coup, tout ce qu'il restait à faire, c'était de revenir, et le trajet vers l'est jusqu'au bout était vraiment, vraiment facile. Ça fonctionnait bien à ce stade, on était en haute montagne. Tout tournait bien, de magnifiques nuages. Et on a volé ensemble tout ce temps. Puis on a fait demi-tour et tout s'est effondré sur nous.

[01:01:17] Il y a soudainement eu un vent de face venant de l'ouest. Les nuages ont commencé à disparaître. Il y avait une sorte de vent qui s'échappait du nord et qui se combinait avec le sud. C'était une sorte de convergence, mais c'était turbulent et désagréable. Avec tous les nuages qui disparaissaient et le vent de face, ce n'était vraiment pas amusant et c'était difficile. On est revenus au passage de la Piave du côté est. À ce stade, on avait volé environ 70 000, 75 000 mètres. La chose intelligente à faire pour atteindre les 100 000, ce serait d'avoir fait demi-tour pour retourner vers l'est et juste en faire une distance ouverte, 50 000, 25 000 retour et encore 25 000 retour en zigzag. Mais ce n'était pas vraiment agréable à l'est de toute façon. Alors on a juste décidé de tenter le coup, mais on ne pouvait pas faire le passage standard de la Piave en retour parce qu'on arrive sur cette ligne de crête vraiment peu profonde et qu'on était partis vers le nord sur une certaine distance.

[01:02:05] Ça aurait été plus difficile face au vent, sur cette traversée, en partant d'une position basse vers une pente peu prononcée, sans nuages et avec un vent de face. Ça n'avait aucun sens. Alors, on a fait une manœuvre vraiment précaire où on est passés sur une ligne profonde au-dessus de la Piave vers un terrain plus élevé derrière. On y est arrivés extrêmement bas, Califf. J'ai cru qu'il allait se planter. Il a eu cette montée miraculeuse qui a ensuite dépassé la mienne, et je me suis retrouvé derrière lui ; on a pu se repositionner sur le terrain du côté ouest de la traversée de la Piave. Donc, ça a marché. Mais le problème, c'est qu'on était maintenant derrière la ligne principale de Bassano Ridge, et il allait falloir aller face au vent pour revenir du côté avant. Là où ça ne devient plus peu profond et où ça devient les montagnes rocheuses habituelles. On a tenté cette planée. C'était super désespéré. J'ai pris quelques photos et on a dû percer le Lee de la crête avant, et on se rapprochait de plus en plus.

[01:02:54] C'est genre, est-ce qu'on va y arriver ? Est-ce qu'on ne va pas y arriver ? Il y a un petit morceau sur lequel on peut dériver vers la gauche, mais c'est tout ou rien : si on se retrouve coincé dedans, on pourrait avoir une composante verticale dans laquelle on pourrait s'engouffrer, mais on prendrait aussi du rotor descendant en essayant d'y entrer. Et on a tout juste dépassé des arbres pour arriver sur le versant avant. À ce moment-là, il y avait une belle montée et il était pratiquement garanti qu'on atteigne les cent K ; il nous fallait juste une montée de plus et on était rentrés, mais c'était une sensation géniale et c'était vraiment sympa de voler avec Caleb. C'était aussi assez drôle parce qu'à un moment, quand on a commencé le trajet retour et que c'est devenu venteux et turbulent, on était dans l'une des dernières montées qui avait un nuage au-dessus. Et j'ai dit quelque chose à la radio dans le genre : « Vous savez, je vole généralement de manière assez agressive, mais j'ai l'impression qu'en ce moment, je dois passer en mode défense totale. Genre, ça pourrait être le dernier vol. Je dois atteindre le sommet. »

[01:03:39] Chaque montée, on fait tout ce qu'il faut pour atteindre les 100 K et Caleb est passé en mode guide XC total. Il commence par : « Ouais, on va passer ce sommet. On va prendre notre temps, c'est du bon boulot. » Et plusieurs fois pendant le reste du vol, il disait ces trucs comme s'il guidait son élève. Je pense qu'il le faisait complètement

inconsciemment, mais c'était hilarant parce qu'il me disait « bon boulot » alors qu'on passait ce sommet vraiment difficile et qu'on traversait directement le Lee de quelque chose. Il m'a un peu guidé pour rentrer, ce qui était vraiment drôle d'avoir ce genre d'expérience sur le dernier vol. Et, euh, donc on a pu rentrer jusqu'au bout. C'était, c'était vraiment cool que le vol ne soit pas une formalité. C'était un vol assez difficile avec les mouvements typiques d'Ariel, genre aller quelque part en bas et espérer que ça marche. Et le coup désespéré a fonctionné deux fois, dans les deux sens de la traversée de la Piave.

[01:04:26] Là-bas, on a vécu une petite aventure, mais on a réussi à s'en sortir. Donc c'était plutôt cool que le dernier vol ait été une aventure en soi aussi.

[01:04:36] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc tu parles de ces vols sympas, ces vols techniques et délicats, 98, 99 et 100. Quel est le vol le plus mémorable de cette mission ?

[01:04:46] **Ariel Zlatkovski:** Alors, j'avais une liste de vols mémorables que je gardais. Je vais en partager un. Je ne sais pas si c'était le plus mémorable, mais c'était vraiment très unique. Je pense que les gens seront intéressés d'entendre ça : pendant quelques années, en volant ici autour de Beer, j'ai eu cette idée qu'on pouvait faire un 100 K sans jamais tourner, donc sans faire de thermiques, pas de 360 et pas de huit en plané, juste en suivant des lignes de crête continues et en prenant des thermiques, mais sans les cerner. Juste prendre 50 mètres d'altitude et continuer, en surfant pratiquement. Et j'avais essayé ça quelques fois depuis le décollage de Billing, parce qu'avant, je passais bas en venant de l'ouest vers l'est, je passais sous le décollage et je continuais parce que le terrain descend. Alors que les autres prenaient de la hauteur, ils devaient ensuite brûler toute cette altitude sans raison.

[01:05:31] Et je passais juste en dessous pour rejoindre la crête où se trouve Three 60 et je continuais. Et là, tout le monde ne tourne pas après Three 60. C'est une crête continue. Ouais. Tu peux planer pour atteindre l'est et revenir. Donc jusqu'à Manti, tout le long. Ouais. J'ai commencé à me dire qu'on pouvait peut-être faire un 100K sans tourner, qu'on pouvait aller de Beer à Mandy, puis revenir en passant par le décollage de Big Face en utilisant le terrain plus élevé pour atteindre Big Face et ensuite planer pratiquement tout le chemin du retour. J'avais essayé ça quelques fois au fil des années depuis le décollage de Billing et ça n'avait pas vraiment marché. Mais l'année dernière, juste au début de la saison, genre en novembre, je me suis retrouvé à voler à Three 60 avec quelques personnes, Matthew en était une et quelques autres gars. Et le lendemain, j'ai réalisé que je pouvais essayer le même circuit juste depuis Three 60 parce que Three 60 est pile à l'endroit où la crête est super plane et qu'elle monte vers l'ouest à partir de là.

[01:06:26] Alors, je me suis dit que j'allais aller vers l'ouest depuis Three 60, prendre le terrain plus élevé jusqu'à Big Face, puis revenir en passant par Billing Launch. Si je suis juste à une centaine ou deux cents mètres plus haut que Billing, ça rend toute la transition vers l'est tellement plus facile. On évite beaucoup de relief bas, de lignes électriques, de canyons et tout ça. Et si on peut avoir un peu d'altitude supplémentaire par rapport à un décollage de Billing, la transition vers Three 60 devrait être bien plus simple. Ensuite, il reste le reste de Mandy Ridge et le retour, ce qui est tout à fait classique. C'est exactement ce que j'ai fait. J'ai décollé de Three 60 et j'ai fait une sorte de test jusqu'à un endroit appelé Train Station, à quelques kilomètres de là, pour vérifier que ça marchait, je suis revenu, j'ai atterri en haut, puis j'ai décollé pour ce qui est devenu un vol de 100 km sans virage. Et c'était vraiment, vraiment

[01:07:12] **Gavin McClurg:** Génial. Ouais.

[01:07:13] **Ariel Zlatkovski:** Donc, pour que ce soit clair, il y a eu deux virages. Il y a eu un virage à 180 degrés à l'ouest et un virage à 180 degrés à l'est pour revenir. Mais il n'y a eu aucune thermique à 360 degrés. Il n'y a eu aucun huit en plané. J'ai fait beaucoup de courbes autour de chaque relief qui dépassait. Et parfois, cela impliquait de faire un peu demi-tour sur moi-même. Genre, si j'allais généralement vers l'ouest, mais qu'une crête dépassait et que je devais faire face à l'est, c'était considéré comme acceptable. Parce que je suivais la courbure d'une crête. Mais si j'étais dans une sorte de thermique et que je tournais à 90 degrés vers l'extérieur pour maximiser la portance, je ne pouvais pas tourner plus de 90 degrés. Je me suis fixé une règle : je ne pouvais pas, genre, revenir sur ma direction de vol. Je devais continuer. Et il y a eu quelques moments vraiment, vraiment serrés au début, en termes de passage à travers ou autour des obstacles, pour ne pas les rater tout au début, durant les premières minutes en allant vers le point de la gare.

[01:08:06] Je suis arrivé un peu trop bas. Et si vous êtes au-dessus de Train Station, vous arrivez sur un terrain qui monte rapidement et tout devient facile et continu, mais je suis arrivé en dessous de Train Station. Du coup, j'ai dû plonger profondément dans cette vallée. J'ai décidé de m'y engager quand même. Alors je suis allé au fond et j'ai dû faire des virages autour de chaque relief pendant les 10 kilomètres suivants. Alors que si j'avais eu peut-être 50 mètres de plus à Train Station, j'aurais pu faire ces 10 kilomètres en une ligne continue, pratiquement droite, au lieu de tourner autour de chaque arête. C'était donc assez difficile. Et ensuite, en revenant de Big Face, mon point de virage à l'ouest, je suis allé vers la zone du Golf Course, qui est assez proche du Billing Launch. Et je ne voulais pas faire tout le tour du Golf Course, qui était une ligne de crête assez longue.

[01:08:52] Alors, je suis allé loin derrière et j'ai juste à peine traversé ce col, la sellette est pratiquement au sol. Ça m'a permis de garder mon altitude et de passer le décollage de Billing avec juste les 100 ou 200 mètres dont j'avais besoin et qui, je pensais, allaient faciliter les choses. Et bien sûr, à ce moment-là, c'était une navigation fluide jusqu'au bout. Jusqu'au secteur de Train Station où ça devient continu jusqu'à 360, Mandy et le retour. Et, euh, quand je revenais, mon objectif principal était de me poser exactement là où j'avais décollé à 360 et de le faire parfaitement du premier coup pour ne pas avoir à annuler le décollage et faire une sorte de vol plané bizarre, parce que ça, ça détruirait toute la sacralité du 100 K sans virage. Et je suis arrivé à 360 avec exactement la quantité d'altitude dont j'avais besoin. C'était peut-être genre 10 mètres.

[01:09:37] Plus haut que le décollage. Alors j'ai juste fait une courbe derrière la crête et j'ai calculé où je devais être pour descendre les 10 mètres face au vent sans être soulevé et sans tomber en court. Et j'ai atterri exactement là où j'avais décollé à 360, et c'était un triangle de 100 points quelque chose. C'était très, très satisfaisant.

[01:09:56] **Gavin McClurg:** Mec, c'est super classe. Je vais t'envoyer un...

[01:10:01] **Ariel Zlatkovski:** Je vais t'envoyer le journal de bord et tu pourras le regarder, tu verras chaque petite courbe. J'ai dû faire ça. Ouais.

[01:10:06] **Gavin McClurg:** J'aimerais beaucoup voir ça. Quelle mission géniale. Pendant que tu faisais ça, tu as parlé de certains moments sombres, des périodes difficiles. Y avait-il quelque chose en dehors des chiffres qui te poussait à continuer ? Tu avais cet objectif des cent, mais est-ce qu'il y a eu un moment où tu as dû te raccrocher à autre chose ?

[01:10:26] **Ariel Zlatkovski:** Alors, la motivation principale pour continuer était clairement l'aspect des chiffres, comme vous l'avez dit, juste les poursuivre et OK, un de plus, un de plus qui me rapproche progressivement des cent. C'était vraiment sympa. J'avais quelques amis très, très encourageants qui m'ont toujours soutenu, m'écoutant râler, me plaindre et désespérer de l'état de la météo, des chiffres et tout le reste. En particulier, il y a un pilote autrichien merveilleux nommé Sepal, Sepal est en fait le numéro deux du club pour les stats des cent K de la saison du concours X. Il en a fait 66. Et bien sûr, les siens sont sans atterrissage au décollage. Donc on peut dire qu'il est le vainqueur légitime du club cent K en ce qui concerne les vols continus. Et il était mon premier supporter. C'était vraiment, vraiment cool.

[01:11:11] J'ai volé avec lui quelques fois, parce qu'il était aussi en Inde. On a fait un vol vraiment cool un jour où il travaillait sur un projet de 50 vols de 100 km pour l'année 2024, parce que c'était sa 50e année de pilotage. J'ai pu voler avec lui et un autre ami ce jour-là, ce qui était vraiment spécial pour lui. Et puis on s'est vus en Colombie. Quand j'étais dans les Alpes, il m'a invité à lui rendre visite en Autriche. Il vit dans un endroit vraiment sympa, à l'ouest d'Innsbruck. Et il y vole beaucoup. Il a fait une tonne de 100 km en mars et avril. L'idée était que je passerais le mois de juillet chez lui pour faire autant de 100 km avec lui que possible. Il y avait même l'idée qu'on en ferait un en tandem ensemble, ce qui aurait été super sympa. Mais juste au moment où je suis arrivé chez lui, on a eu une bonne journée ensemble. On a fait un 100 km et ensuite la météo s'est complètement dégradée et il a dû rester là-bas.

[01:11:59] Et il m'a dit : « Allez, tu devrais aller en chercher, va là où la météo est bonne. Tu vas y arriver. » Il a été extrêmement encourageant en discutant de la météo et des idées avec moi, en étant vraiment mon premier supporter, ce qui était super génial. Supple est un mec incroyable et un pilote formidable, un personnage vraiment cool. J'ai eu beaucoup de chance de l'avoir à mes côtés. Et j'ai eu quelques autres amis qui étaient tout aussi encourageants en regardant la météo pour moi, parce que je ne suis pas vraiment douée pour ça. J'espère juste que ça va et que je pourrai voler les jours où c'est possible. Mais j'ai eu des gens qui me disaient : « Oh, tu sais, tu devrais peut-être conduire deux

heures jusqu'à cet endroit, ça a l'air bien pour deux jours », ou qui me soutenaient juste en disant : « Tu vas y arriver. C'est bon. » Et qui m'encourageaient à continuer. C'était vraiment, vraiment sympa de les avoir.

[01:12:45] **Gavin McClurg**: Je veux bien que tu me parles de ton matériel. J'ai vu que tu as piloté le Climber, l'Arctic et le Peak Six, c'est bien ça ?

[01:12:53] **Ariel Zlatkovski**: Ouais. Alors j'ai commencé l'année avec une Peak Six, pratiquement neuve. Je l'ai prise au début du mois de septembre de l'année dernière. Je n'avais fait que quelques vols avec dans les Alpes. Et je suis allé au Bhoutan, et mon aile toute neuve a été exposée à la saleté, à la poussière et aux rochers du Bhoutan, et au vol en Inde, aux atterrissages au décollage, au camping et tout ça. Donc, cette Peak a été mon aile principale pendant la majeure partie de l'année, environ neuf mois. J'ai fait 5 600 km de vols avec. Je l'ai dans mon tableur, bien sûr. Donc 56 sur la Peak Six. J'avais aussi une Climber 2P qui est mon aile de secours parce qu'elle est tellement légère que je peux me permettre de l'avoir comme deuxième aile pour voyager. Je l'ai prise en ayant vraiment l'intention de ne pas beaucoup voler avec, mais juste pour l'avoir comme aile de secours en bon état, deux lignes, performance, tout ça.

[01:13:42] Mais pas seulement pour le cas où il se passerait quelque chose, genre, je ne sais pas, se prendre dans un arbre et devoir faire réparer son aile principale pendant quelques jours, ce genre de truc. Donc, l'aile de secours a été mise en jeu quelques fois, en fait 15 fois au total sur l'année. Et puis, vers la fin de l'année, l'Arctic R2 est sorti et j'avais déjà volé l'Arctic original avant le Peak. J'étais donc assez intéressé par cette aile. Je l'ai donc prise en juin, fin juin. Je l'ai donc pilotée pendant les trois derniers mois de la saison sur le projet. Cette aile a donc fait 29 vols. Elle a maintenant environ trois mois, un peu plus, et elle a presque 300 heures au compteur. Donc, ce n'est plus une aile neuve, même si c'est ma nouvelle aile.

[01:14:30] Et puis, ma sellette, ma sellette est aussi une Woody Valley GTO Light. C'est la troisième que j'ai de ce modèle parce que la première avait environ 1200 heures et j'en ai eu une deuxième qui en avait aussi environ 1200. Et puis, plus tôt cet été, j'en ai eu une troisième GTO Light. Et peu après, mon petit escapade avec la ligne électrique a fini par déchirer cette sellette et elle était déjà assez vieille avec ses 1200 heures. Elle n'avait pas l'air terrible, pas terrible du tout. Il y avait beaucoup de choses, donc c'était bien d'avoir une nouvelle sellette de toute façon. Du coup, je vole maintenant avec ma nouvelle sellette, qui a maintenant quelques centaines d'heures, comme équipement.

[01:15:15] **Gavin McClurg**: Tu devrais carrément devenir pilote d'essai. On a besoin de toi dans l'équipe juste pour cet aspect-là. Ariel, c'était incroyable. Quel projet, chapeau à toi, mec. C'est vraiment incroyable. Je suis d'accord avec toi. J'ai un peu l'impression que le truc en Alaska ne se reproduira probablement pas. Je doute que le tien le fera non plus. Mais quelle sacrée mission, mec, passer de 52 à 100, c'est impressionnant. Je ne pense pas que Matthew soit très enthousiaste à l'idée de poursuivre ça non plus. Donc, tu as un dossier sans accroc pendant un moment, mais merci d'avoir partagé tout ça avec nous. Je te souhaite bonne chance pour cette année en bière. J'espère que tu feras de superbes vols et que tu trouveras tes prochaines étapes. Je pense que ça va être intéressant.

[01:16:00] **Ariel Zlatkovski**: Merci. Oh oui. C'était une année vraiment intéressante, je dois dire. Et je voulais partager ça avec les gens parce que je pense que si vous dites à la plupart des gens : « Oh oui, je vole à plein temps, 900 heures de XC en un an », la plupart diraient : « C'est trop cool, j'aimerais pouvoir faire ça ». Et je pense que la réponse à ça, c'est la nuance : ce n'est pas si génial. Il y a des inconvénients et je voulais partager les triomphes, mais aussi les épreuves et les difficultés de ce que c'est que de voler intensément pendant un an et tout ce qui va avec.

[01:16:30] **Gavin McClurg**: Ouais. Je veux dire, je pense que c'est un peu comme la chasse aux records. Ça devient un boulot, tu sais, il y a beaucoup de... enfin, de longues distances, mais la chasse aux records passe très vite de « c'est fun » à « c'est un boulot ». Ouais. C'est vrai, et on aurait dit que ça ressemblait beaucoup à un boulot. Carrément. Mais un boulot impressionnant, quand même. Merci, mec. Merci d'être venu sur l'émission, c'est cool de voir ta tête et j'ai hâte de te croiser quelque part à la base des nuages. Tu es

[01:17:01] **Ariel Zlatkovski**: Bienvenue. Merci de m'accueillir. Si

[01:17:09] **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 que vous utilisez pour écouter le podcast ; ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le

partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le chemin du travail avec vos collègues. 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, beaucoup de stockage, de la musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 dollars par an.

[01:17:55] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question. Mais pour un mois entier, pour plein de raisons différentes que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus.

[01:18:42] Un petit podcast vidéo qu'on fait et des petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale. Mais qu'on a l'impression que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi. Vous devriez tous être configurés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

In der vergangenen XContest-Saison (2025) entschied sich Ariel Zlatkovski für eine fantastisch kühne und völlig überwältigende Mission: Fliege 100 Flüge über 100 km in einer einzigen Saison. Um dies zu schaffen, müsste er volle 10 % seiner Stunden auf der Erde mit Fliegen verbringen (fast 20 % der Tageslichtstunden), er würde 12.000 Kilometer offene Distanz zurücklegen und 893 Stunden in der Luft sammeln. Er würde das gesamte Jahr über fernab von zu Hause in Indien, Kolumbien und den Alpen verbringen, und während man sich vorstellt, dies sei das Traumjahr für die meisten Piloten, war es oft einsam und oft sehr intensiv. Vieles davon war eine echte Plackerei und setzte Ariel zu viel Risiko aus. Ariel teilt seine eher obsessive Reise in den Gleitschirmflug, wie Project 100 Gestalt annahm und die Herausforderungen sowie die emotionalen Höhen und Tiefen, denen er auf dem Weg gegenüberstand.

Der Beitrag #258- Ariel Zlatkovski and Project 100: the Ultimate XC Challenge erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:10] Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich habe heute eine besondere für euch. Ihr habt wahrscheinlich vor Kurzem in den Nachrichten von Project 100 von Ariel Zlatkovsky gehört. Er ist ursprünglich ein in Alaska ansässiger Pilot und hat dieses Ziel wahrscheinlich härter verfolgt als jeder andere in der Geschichte des Sports. In den letzten fünf Jahren hat er – nun ja, in seinen ersten fünf Flugjahren – 2.500 Stunden gesammelt, das ist dokumentiert und alles auf X-Contest hochgeladen worden. Und dann hat er sich letztes Jahr dazu entschieden, die 100.000 Flüge anzupeilen. Teil des 100K-Clubs, der auf X-Contest früher „Chocolate Bar“ genannt wurde. Er hat es in der Saison 23-24 ziemlich hart verfolgt und wurde kurz am Ende von Matthew Fittis überholt, den wir vor etwa einem Jahr in der Show hatten.

[00:00:59] Und Matt hat in diesem Jahr 52 Flüge geschafft, die er sich quasi untergeschlichen hat. Also hat Ariel beschlossen, dieses Jahr auf 100 zu gehen. Es geht um 100.000 Flüge. Dabei, was er gerade Ende September abgeschlossen hat, kam er auf 11.400.000 Flugkilometer, fast 400 Flüge insgesamt, mit drei verschiedenen Schirmen – dem Peak Six, dem Climber Two und dem Arctic R – und erreichte fast 900 Stunden in der Luft. Das bedeutet, etwa 10 % seines Jahres wurden insgesamt abseits des Bodens verbracht. Sicherlich ein Rekord, unglaublich bemerkenswert. Auf den ersten Blick klingt das ziemlich erstaunlich und episch, und was für ein fabelhaftes Jahr, aber offensichtlich hat das Jagen solcher Zahlen auch Schattenseiten, da ist Einsamkeit und das ständige Wegsein dabei.

[00:01:52] Und er hat sich da reingehängt, was ich wirklich geschätzt habe. Er war sehr ehrlich über einige der schwierigeren Aspekte dieser Mission. Ein paar Unfälle, die ziemlich beängstigend klangen. Beide betrafen Stromleitungen. In gewisser Weise billige Fehler, die mögen wir ja immer. Aber ja. Hier ist eine Menge wirklich cooles Zeug, und was für eine Mission. Einfach unglaublich. Ich glaube nicht, dass jemals jemand in einer Saison so viele Stunden geflogen ist. Ich habe es also geliebt, mit Ariel über all das zu sprechen. Ziemlich phänomenal. Ich denke, ihr werdet es auch genießen. Bevor wir hier in der Show weitermachen, nur eine kurze Erinnerung an die Inhalte für Abonnenten. Viele Leute haben Probleme beim Zugriff darauf, und das liegt an einem Fehler.

[00:02:40] Auf unserer Seite muss ich das manuell beheben. Wenn ihr also Probleme beim Zugriff auf die Subscriber-Inhalte habt, schickt mir einfach eine E-Mail und ich fixe das für euch. Das dauert nur ein paar Sekunden. Ihr seid ein Subscriber, wenn ihr für die Show gespendet habt, sie auf irgendeine Weise unterstützt, Merch, das Buch oder irgendetwas gekauft habt. Oder wenn ihr mir einfach nur Bescheid gegeben habt, dass ihr sie finanziell nicht unterstützen könnt. Wir werden niemals etwas hinter eine Paywall setzen, und ich werde euch eine lebenslange Mitgliedschaft geben. Diese Inhalte waren schon immer kostenlos. Und wir werden euch auf dem Laufenden halten. Ohne jegliche Werbung wird es immer kostenlos bleiben. Aber wenn ihr die Show unterstützen könnt, würde ich mich

wirklich freuen. Es fallen hier viele Kosten an, es kostet viel Zeit. Ich liebe es, euch das zu präsentieren. Und ich habe diese Geschichte geliebt zu hören, und ich liebe es, euch auch diese hier zu präsentieren.

[00:03:28] Also, viel Spaß damit. Prost.

[00:03:36] Ariel, willkommen im Chaos. Danke. Es hat lange gedauert, aber ich denke, wir haben den richtigen Zeitpunkt erwischt, weil XC Mag gerade erst etwas veröffentlicht hat, also werde ich... ich werde nicht die erste Nachricht dazu sein, aber herzlichen Glückwunsch zu deinem Projekt, auf das wir hier näher eingehen werden. Und willkommen in der Show. Wir befinden uns buchstäblich auf verschiedenen Seiten der Welt. Du bist in beer.

[00:03:59] **Ariel Zlatkovski:** Ja, danke für die Einladung. Ich bin gerade in Beer. Und ich habe das Gefühl, dass ich in der Vergangenheit immer gehört habe, dass das Monate in der Vorbereitung lag, und wir haben uns wirklich, wirklich schnell zusammengefunden. Also, ich freue mich, hier zu sein. Ja, nein,

[00:04:09] **Gavin McClurg:** danke, dass du das möglich gemacht hast. Als ich gehört habe, dass du bei beer bist, dachte ich: Oh Mann, das wird nicht passieren. Aber bisher läuft alles gut. Das Internet ist gut. Es ist schön, dein lächelndes Gesicht zu sehen. Es ist irgendwie phänomenal für mich zu wissen, dass du mir gerade all diese Statistiken mit XC Mag geschickt und einen Teil davon veröffentlicht hast. Wir kommen gleich darauf zurück, aber ich kann kaum glauben, dass du das gerade gemacht hast und bei beer bist, um noch mehr zu erreichen.

[00:04:33] Du bist echt was, Mann. Wahnsinn.

[00:04:36] **Ariel Zlatkovski:** Ja, also ich habe letztes Jahr sehr intensiv geflogen, und der beste Ort im Oktober und November ist Bier. Also habe ich mich entschieden, hierherzukommen, aber wahrscheinlich weniger intensiv zu fliegen. Ich werde diesen Monat auch etwas Zeit damit verbringen, einen Artikel für die XC Mag zu schreiben, und ich werde einfach das fliegen, was sich an den jeweiligen Tagen lustig anfühlt, anstatt jeden einzelnen Tag gezielt nach Distanz zu jagen. Man könnte diesen Monat also als eine Art Rückzugsort für Künstler bezeichnen.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** Bevor wir zum Projekt kommen, lass uns zurück in die ersten fünf Jahre gehen – das ist alles, worüber wir gerade gesprochen haben, als wir offline waren, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben. Das ist alles geloggt. Das ist in X Contest eingetragen. Das sind geloggte Stunden. 2.500 Stunden in den ersten fünf Jahren deines Fliegens, was wirklich schnell ist. Phänomenal. Das sind so XC-Stunden wie bei T.O. de Blick. Die einzige Person, die ich kenne, die in Bezug auf XC-Stunden vielleicht in die Nähe dessen gekommen ist, was du letztes Jahr gemacht hast – das waren fast 1.000, richtig? – ist Antoine Girard. Er behauptete, er hätte in den ersten paar Jahren über 800 gemacht, was einfach Wahnsinn ist. Ich meine, das sind 10 % deiner Zeit auf Erden, in denen du herumfliegst. Ziemlich bemerkenswert. Aber lass uns die Uhr zurückdrehen.

[00:05:45] Wie bist du dazu gekommen? Wo hast du angefangen? Wo hast du es gelernt? Und warum bist du so verrückt danach geworden? Und mit verrückt meine ich total begeistert.

[00:05:56] **Ariel Zlatkovski:** Ja. Also, ich habe im Frühjahr 2019 angefangen zu fliegen. Ich hatte schon als Kind in Alaska Gleitschirme gesehen. Und später, als ich Mitte 20 war, habe ich in der Gegend von Seattle, Washington, gelebt. Da habe ich bei einer Wanderung an einem Tag am Pupu Point, Tiger, wo ich glaube, dass du angefangen hast, wieder Gleitschirme gesehen. Da habe ich auch angefangen zu fliegen. Ich hab's gesehen, war irgendwie interessiert, hab aber nicht wirklich was dagegen unternommen, wollte es aber definitiv irgendwann mal ausprobieren. Und im nächsten Jahr, 2015, kam alles zusammen: Zeit, Geld, Interesse. Im Grunde hatte mich mein Bruder eingeladen, mit ihm auf eine Packrafting-Tour nach Costa Rica zu gehen. Das war sein großes Hobby, und ich habe ab und zu mitgemacht. Also sind wir Packrafting gegangen. Ich habe eine absurde Menge Geld für diese einwöchige Tour bezahlt und direkt nachdem ich das bezahlt hatte, gemerkt, dass das nicht das ist, was ich eigentlich machen wollte.

[00:06:43] Also bin ich mit ihm auf die Reise gegangen, aber ich habe ihm danach gesagt: Okay, wenn wir zurückkommen, will ich Gleitschirmfliegen ausprobieren und mein Geld dafür ausgeben. Und er meinte: Ich weiß nicht, warum du sauer auf mich bist. Du bist diejenige, die sich entschieden hat, auf die Packrafting-Tour zu gehen, aber das klingt nach Spaß. Ich probiere es mit dir aus. Also haben wir bei einer Schule namens Ariel Paragliding angefangen, was ein bisschen ironisch ist, weil mein Name Ariel ausgesprochen wird. Das ist im zentralen Washington in der Nähe von

Leavenworth. Es ist auch als The Ranch bekannt. Wir sind dort im Mai 2019 für eine zweitägige Einführungsstunde hingegangen. Natürlich haben wir es sofort geliebt. Und wir haben uns für den... den kompletten P2-Kurs angemeldet, den wir dann separat über den Rest des Sommers absolviert haben. Ich habe meinen restlichen P2 sehr schnell im Juni erledigt. Ich bin quasi nur zu The Ranch gegangen und habe dort gelebt, bis ich fertig war. Und mein Bruder hat es etwas langsamer gemacht, weil er einen normalen Job und ein normales Leben hatte.

[00:07:31] Und dann habe ich fast sofort damit angefangen zu fliegen. Ich habe mein Leben komplett um das Gleitschirmfliegen herum aufgebaut. Ich habe meinen Arbeitgeber gefragt, ob ich remote arbeiten kann, und ich dachte, sie würden nein sagen. Dann wollte ich einfach kündigen, reisen und eine Weile Gleitschirmfliegen. Aber zu meiner großen Überraschung haben sie ja gesagt. Und so wurde ich quasi zum digitalen Nomaden und habe ständig auf der ganzen Welt geflogen. In meinem ersten Jahr als neuer Pilot hat man oft schlechte Tage und kurze Flüge. Es war nichts Verrücktes. Aber im zweiten und dritten Jahr habe ich ein paar hundert Stunden pro Jahr geflogen. Und ja, ich hatte ein Kalenderjahr, das knapp über 800 Stunden hatte. Und dann in dieser letzten X-Contest-Saison, als ich an meinem Project 100 gearbeitet habe, worüber wir gleich sprechen werden, habe ich knapp unter 900 Stunden erreicht. Es waren 893 geloggte Stunden.

[00:08:19] die meisten davon waren XC-Flüge. War das letztes Jahr? War das 2024? Ich war also richtig hineingezogen... Das war die XC-Contest-Saison 2025. Also vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2025, also vor nur ein paar Tagen, in diesem XC-Contest-Jahr, hatten diese 12 Monate 893 Stunden. Ich habe also viele... ich tracke all meine Stunden sehr, sehr spezifisch in einer großen Tabelle. Ich mag so etwas. Und ich habe also... ich habe meine Stunden für das Kalenderjahr. Aber für dieses Projekt, da es um die XC-Contest-Saison herum ging, hatte ich auch eine Art XC-Contest-Saison-Stundenanzahl. Das war also ab dem allerersten Tag. Ich habe Gleitschirmfliegen wirklich gerne und habe mein Leben darum herum aufgebaut. So habe ich sehr schnell viele Stunden und viel Erfahrung gesammelt. Wie alt bist du? Ich bin 32 und habe mit 25 angefangen zu fliegen,

[00:09:06] fast 26.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** Und was war dein sportlicher Hintergrund davor? Nichts Spezifisches. Du hast jetzt also keine Zeit mehr für etwas anderes. Offensichtlich machst du nur noch Gleitschirmfliegen. Was hast du also davor gemacht? Für

[00:09:17] **Ariel Zlatkovski:** Klar. Ich bin in Alaska aufgewachsen. Also allgemein viel Wandern, das habe ich viel gemacht. Und ich habe cross country Laufen und Skifahren gemacht, als ich noch in der High School war. Ich würde sagen, ich war immer eher allgemein fit und gerne draußen, aber ich habe keinen speziellen Sport auf hohem Niveau betrieben. Mein großes Hobby vor dem Gleitschirmfliegen war das Klettern, meistens in der Halle. Ich habe wahrscheinlich vier oder fünf Jahre lang ziemlich viel in der Halle geklettert, ein paar Mal die Woche. Es hat mir richtig Spaß gemacht. Und ich habe mich gerade erst eingearbeitet. Und ich habe mich gerade erst eingearbeitet. Also habe ich mit einem Freund mit dem Klettern im Freien angefangen. Ich bin nach Squamish gefahren und habe den Chief geklettert. Das war echt cool. Ich war bereit, mir ein Trad-Rack zu kaufen und Outdoor-Kletterer zu werden. Und dann habe ich meine erste Gleitschirmflieger-Stunde genommen und sofort war das weg.

[00:10:00] **Gavin McClurg:** Will Gadd hat immer gesagt, dass es für ihn Sinn ergibt, wenn Leute aus Sportarten wie dem Klettern zu dieser Sportart kommen – also aus Nicht-Flow-Sportarten, Nicht-Gravitations-Sportarten. Wenn man also aus dem Kajakfahren, Skaten oder Skifahren kommt, ergibt das für ihn absolut Sinn. Aber wenn man aus dem Klettern kommt, weißt du, Cedar, viele Leute sind aus dem Klettern zu dieser Sportart gekommen, aber es ist nicht wirklich ein Flow-Sport. Es ist ein mentaler Flow-Sport, aber kein Gravitations-Flow-Sport. War es für dich schwer, es zu lernen, oder war es ziemlich offensichtlich und einfach?

[00:10:33] **Ariel Zlatkovski:** Flow ist eine interessante Sache, weil ich nicht weiß, ob ich beim Gleitschirmfliegen jemals in den Flow-Zustand gekommen bin, worüber ich später gerne sprechen werde. Aber ich habe mich nicht als Kletterer gesehen. Es war einfach ein Hobby, das ich nach der Arbeit ein paar Mal die Woche hatte. So etwas eben. Gleitschirmfliegen war für mich nicht besonders schwer zu erlernen, vor allem weil ich dann so viel Zeit dafür investiert habe, dass es für mich einfach natürlich wurde. Aber ich kann nicht sagen, dass es besonders schwierig oder einfach war. Ich habe es einfach gemacht. Ich wurde besser darin. Ich bin jetzt auf einem gewissen Niveau angekommen. Es

fühlt sich sehr natürlich an, aber ich muss sagen, wenn man so viele Stunden fliegt, wird es einfach zu völlig normalem Leben. Während ich fliege, habe ich Arbeits-E-Mails verschickt. Ich habe Leute angerufen. Ich habe Nachrichten und Facebook und so weiter angeschaut, weil man in der Luft einfach so viel Zeit hat, ich weiß nicht.

[00:11:22] Beim Fliegen schalte ich geistig ab, besonders wenn es entspanntes Fliegen ist. Vielleicht ist das eine andere Art von Flow, weil man so abgelenkt ist – man ist fast wieder im Flow. Aber ich denke nicht wirklich darüber nach. Ich gehe einfach fliegen und mache, was auch immer während des Fliegens passiert.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Also, was ist dein Job? Wir haben vorhin kurz darüber gesprochen, aber du bist ständig unterwegs. Du bist ständig in der Luft. Wie finanzierst du das alles?

[00:11:50] **Ariel Zlatkovski:** Ja. Ich habe also schon einige Jahre gearbeitet, bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe. Ich habe für eine wirklich kleine Marketing-Beratungsfirma gearbeitet und Sachen für ein Marketing-Team bei einer großen Tech-Firma erledigt. Ich habe Finanzanalysen zu verschiedenen Marketing-Anreizprogrammen und anderen administrativen Dingen für dieses Marketing-Team gemacht. Und das hat etwa sechs Jahre nach meinem Start im Gleitschirmfliegen weitergegangen, bis dieser Job tatsächlich Anfang dieses Jahres endete. Im Moment arbeite ich also nicht, aber ich habe die ganze Zeit investiert und gespart. Es ist also gerade kein unmittelbares finanzielles Problem. Aber in den letzten 10 Jahren habe ich die ganze Zeit gearbeitet, und während meiner gesamten Gleitschirmflieger-Karriere habe ich gearbeitet und mich so selbst unterstützt. Und ich habe quasi all meine Wurzeln im Raum Seattle aufgegeben.

[00:12:35] Ich habe meinen Mietvertrag aufgegeben, sobald ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe. Und meine Lebenshaltungskosten waren dann wirklich nur die Reisekosten, die Hotels oder Airbnbs in verschiedenen Gleitschirmflieger-Hotspots, Restaurants und was auch immer – so habe ich gelebt und so lebe ich weiterhin. Jetzt ist es ein kompletter Gleitschirmflieger-Lifestyle.

[00:12:54] **Gavin McClurg:** Du bist quasi Kopf an Kopf mit Matt angetreten, der in der Show war. Ich habe vor einem Jahr mit ihm bei den Red Rocks im weiten Gelände aufgenommen, wo er mitgekommen ist und mitgewettet hat. Und ihr habt, wenn ich mich recht erinnere, ein bisschen um die meisten 100er-Flüge in einer Saison gekämpft. Ich glaube nicht, dass das Konzept von hundert Flügen im Jahr schon existierte, als es entstanden ist. Äh, korrigier mich, wenn ich da falsch liege, aber äh und dann hat er dich am Ende überholt, richtig? Das ist...

[00:13:21] **Ariel Zlatkovski:** Genau, in der 2023 X-Contest-Saison hatte er sein Ziel, nämlich 52 pro Woche – nicht wirklich jede Woche, aber über das Jahr verteilt im Schnitt eine pro Woche. Und das war genau der Zeitpunkt, als ich von Club 100k erfahren habe, und ich fand das ziemlich cool und dachte, vielleicht könnte ich nächstes Jahr gewinnen. Also fing ich an, so viele 100ks wie möglich zu fliegen, und es lief wirklich gut, das war in der 2024 X-Contest-Saison, bis zum Sommer 2024. Ich war weit vorne wegen Indien und Kolumbien, aber dann war das Ende des Sommers in den Alpen, wo ich war, einfach nicht gut. Währenddessen kam Matthew in die USA und flog große Tasks in Utah und ich glaube auch etwas in Kalifornien, und genau am Ende, ich denke zwischendem, als du deinen Podcast mit ihm über seine 52 aufgenommen hast,

[00:14:09] Zwischen dieser Aufnahme und dem Veröffentlichen der Folge hat er mich genau am Ende der Saison überholt. Ich bin tatsächlich Ende September 2024 nach Birré geflogen, in der Hoffnung, in der Vorbereitung auf die Birré-Saison noch ein paar 100k-Flüge einzuschieben, aber leider hat sich das nicht früh genug ausgezahlt. Er hat mich also ganz am Ende besiegt, und das war bis zu einem gewissen Grad einer der Gründe für mein Projekt 100 – das ist jetzt ein bisschen kleinlich, aber er hatte im einen Jahr 52 und im nächsten 48, zusammen sind das hundert. Das war einer der Gründe, warum mein Ziel auf hundert festgelegt wurde, weil ich dachte, das wäre eine etwas freche Zahl zu erreichen. Ich hatte noch andere Gründe auch, darauf kommen wir noch, aber ja, diese lustige kleine Konkurrenz mit Matthew, mit dem ich übrigens befreundet bin – wir waren letztes Jahr alle dabei – er hat einige tolle Fotos von mir von einem richtig coolen Flug, den wir gemacht haben. Das war irgendwie lustig und ist ein kleiner Teil der Vorgeschichte zur Entstehung des Projekts und

[00:15:08] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, ob du das weißt, das ist schon ziemlich vor deiner Zeit, aber mein X-Support für die ersten beiden meiner Kampagnen war ein Typ namens Bruce Marks. Er ist leider nicht mehr unter

uns, aber er hat die – wir nannten das damals die Schokolade-Leiste, richtig? War das, als du angefangen hast? Ich meine, wenn man beim X-Wettbewerb die meisten 100k-Flüge hatte, schickten sie einem eine Schachtel Schweizer Schokolade. Eine große Sache, ein Schweizer Kind wurde von einer Schweizer Schokoladenmarke gesponsert, und er hat das zwei Jahre in Folge geschafft. Ich glaube, seine Zahlen lagen irgendwo im Bereich von

[00:15:43] Ihr habt das beide, du und Matt, voll abgekräuscht. Aber weißt du, heute kriegt man nicht mal mehr Schokolade. Warum also das? Was ist der Grund dafür? Das ist eine enorme Zeitinvestition. Also lass uns das mal in deine Route einbauen, in die Entscheidung, wie du dich dafür entschieden hast. Okay, du bist offensichtlich ein Mathe-Typ, du hattest das irgendwie durchgeplant. Du hast nicht einfach nur irgendwas gewürfelt, sondern du hast gesagt: Das muss geplant werden. Es gibt nur eine begrenzte Anzahl an Tagen, an denen man das machen kann.

[00:16:13] **Ariel Zlatkovski:** Also, lass uns das mal definieren. Mein Projekt nannte ich Project Hundred. Die Idee war, in der XC-Contest-Saison hundert einzigartige Tage zu haben, an denen ich eine Route von hundert Kilometern oder mehr geflogen bin. Ich hatte diese XC-Weltreise bereits gemacht – du fliegst nach Peru, in die Kolumbianischen Alpen im Sommer oder nach Nordamerika, irgendwas auf der Nordhalbkugel. Ich hatte also schon Erfahrung mit einer Weltreise auf der Jagd nach XC, weil das ja, wie gesagt, der Lebensstil ist. Als ich dann auf Club 100k aufmerksam wurde, eine XC-Contest-Seite, die Leute nach der Anzahl ihrer 100k- oder höheren Flüge mit ein paar Berechnungs-Sternchen rankt, fand ich das irgendwie interessant, weil ich Zahlen mag und es einfach lustig schien, das zu verfolgen. Und ich hatte die Idee, dass ich vielleicht hundert davon machen könnte, aus ein paar verschiedenen Gründen. Erstens das, was ich über Matthews 52 erwähnt habe, das war die Vorschau.

[00:17:13] **Gavin McClurg:** Ja, also...

[00:17:13] **Ariel Zlatkovski:** 52 war der bisherige Höchstwert, zumindest laut X. Die Anzahl von 100k Flügen pro Jahr war also einer der Gründe. Ein anderer Grund ist, dass es einfach eine schöne runde Zahl ist. Hundert mal Hundert sind 10.000 Kilometer, das ist ein Viertel des Erdumfangs, der etwa 40.000 Kilometer beträgt. Ich fand das ziemlich cool. Es ist auch mit Prozenten sehr einfach: Wenn das Ziel 100 ist und man bei 72 steht, kann man sagen, dass man 72 % geschafft hat. Wenn das Ziel 52 für 80 oder eine andere Zahl ist, ist es fast genauso sauber, aber nicht ganz so. Es war also eine wirklich schöne Zahl, die man jagen kann. Breiter gefasst war der Grund, warum ich mich darauf konzentrieren wollte, so viele wie möglich zu fliegen, dass mein Flugstil sehr impulsiv ist. Ich mache viele niedrige Talldurchflüge, verlasse Steigflüge zu früh und ich dachte, dass es mir etwas Disziplin geben würde. Wenn ich zwei Stunden in einem Flug bin und kurz davor stehe, einen völlig dummen Fehler zu machen – was ich oft tue –, dann vielleicht, wenn ich dieses übergeordnete Ziel in meinem

[00:18:13] dass ich mir vor Augen halten muss, dass ich nach vier Stunden noch in der Luft sein muss und nicht in fünf Minuten abstürze, damit ich meine 100 km für den Tag schaffe, was ein Hundertstel von dem ist, was ich für das Jahr brauche. Ich dachte, dass mir diese Art von Ziel mehr Disziplin beim Fliegen geben würde. Spoileralarm: Das hat es überhaupt nicht getan. Und wir werden über einige interessante Fluggeschichten sprechen. Ja, ich dachte, es würde für mich einen kompletten Paradigmenwechsel bedeuten und dass dieses Ziel meine Flugweise in Bezug auf die Sicherheitsmarge und das längere Verbleiben in der Luft zum Besseren verändern würde. Ich habe tonnenweise dumme Entscheidungen getroffen, bin am Ende abgestürzt und habe all die wildesten Geschichten über Rettungen oder Wiederstarts. In dieser Hinsicht ist es also irgendwie gescheitert. Es ist aber auch auf eine andere Weise gescheitert, nämlich in der Hoffnung, 100 Tage wirklich schönes Fliegen zu haben, denn wenn man nach Indien geht, fliegt man fast jeden Tag während der Saison, so im Oktober oder November, fast garantiert. Wenn man nach Kolumbien geht, fliegt man dort generell die meisten Tage, obwohl Kolumbien dieses Jahr nicht so gut war. Und dann natürlich

[00:19:14] eher normales Bergwetter und nicht so ein Ort wie Indien oder Kolumbien, äh, aber das Ziel, die Idee war, hundert Tage mit schönem Fliegen zu haben, und es war alles andere als das, weil hundert ist viel, und wenn man in den Alpen ist und das Wetter eine Woche lang schlecht ist und dann einen Tag mit gutem Wetter hast und dann einen Tag mit grenzwertigem Wetter, aber es ist vielleicht 100k, dann gehst du fliegen, und so hatte ich am Ende so viele Flüge, die entweder nicht angenehm oder einfach nur beängstigend waren, äh, und die habe ich nur gemacht, weil es dem Projekt geholfen hätte, aber ansonsten wäre ich wahrscheinlich nicht geflogen, also würde ich sagen, dass es bei den hundert Flügen wahrscheinlich etwa zehn gab, die fantastisch, spektakulär, wirklich, wirklich toll waren, wahrscheinlich

so zehn, die irgendwo in diesem negativen Bereich zwischen unvernünftig und beängstigend oder einfach nicht sehr schön lagen, und dann waren es etwa 80, die wir als „Filler“ bezeichnen würden, was ein seltsames Wort ist für einen Gleitschirmflug, bei dem man weiß, dass man vier oder fünf Stunden in der Luft ist, was für die meisten Leute etwas Unglaubliches wäre, und man denkt sich: Oh ja, ich hatte 80, die einfach nur so mittelmäßig waren, äh, also habe ich in den letzten Tagen zur Vorbereitung darauf jeden einzelnen X-Contest-Flug angesehen, den ich hochgeladen habe, das sind 367, glaube ich, oder nein, Entschuldigung, 391, äh, beim X-Contest für das Jahr, von denen 100 die 100k-Kriterien erfüllen und fast äh 300 nicht, ich habe jeden einzelnen angesehen und ich erinnere mich an all diese Flüge, wenn ich sie mir ansehe, kann ich sagen: Okay, ja, ich erinnere mich an diese Bewegung und dann diesen Flug und dann bin ich dort gelandet und hatte so und so eine Rettungserfahrung.

[00:20:44] aber ich könnte nicht alle 100 Flüge spontan aus dem Kopf nennen, ohne das nachzuschauen, weil es einfach so viele sind, dass sie im Grunde zu Füllmaterial werden. Ich würde also sagen, es war das Verhältnis: 10 wirklich gute, 10 wirklich schlechte oder in der Nähe davon und 80, die eher Füllmaterial waren. Das Ziel des Projekts war es, 100 fantastische Flugtage zu haben, aber das ist am Ende nicht wirklich so ausgefallen. Es wurde viel mehr zu einem Ausdauerprojekt als zu einem Projekt aus purer Leidenschaft und Genuss. Es ging eher darum, sich durch das Fliegen und die jeweiligen Bedingungen zu quälen, egal welche Kombination aus 100k-Dreieck, Zickzack oder was auch immer der Tag mitzubieten hatte. Es ging also wirklich darum, ein ganzes Jahr lang durchzuhalten, anstatt ein ganzes Jahr lang zu genießen – was ich zu Beginn absolut nicht erwartet hätte. Hätte ich das gewusst, hätte ich es wahrscheinlich nicht angenommen, aber das ist die Realität: Das ganze Jahr über Vollzeit und sehr intensiv zu fliegen, war wirklich hart. Ich bin froh, dass ich das Ziel erreicht habe, aber es geschah nicht ohne seine Portion an beängstigenden Momenten, Entbehrungen, Opfern und vielen negativen Dingen. Also ja, ein wildes Jahr, als...

[00:21:55] **Gavin McClurg:** Als ich davon gelesen habe und du mich darauf angesprochen hast, ich meine, ich wusste sofort, nachdem du das erledigt hattest – also auf dem Papier, das ich hier direkt vor mir habe – es klingt einfach so unglaublich. Aber als ich anfang darüber nachzudenken, dachte ich mir: Mann, ich wette, das ist zeitweise einsam und beängstigend. Es muss, wie du sagtest, viele Momente gegeben haben, in denen man einfach nur von den Zahlen getrieben wird. Und wir reden ständig darüber, wie riskant das ist, weißt du, dass es da eine Schattenseite von Wettbewerben gibt, die uns alle definitiv zu Zahlenjägern gemacht hat. Das ist zwar echt lustig, aber man muss darauf achten, dass man die Balance hält, oder? Man läuft da auf dem Drahtseil.

[00:22:40] **Ariel Zlatkovski:** Es gibt definitiv eine Schattenseite beim Jagen nach den Zahlen, und ich denke, es gab definitiv Tage, an denen ich geflogen bin, nur weil ich eine zusätzliche 100k für meine Gesamtzahl brauchte. Ich hatte eine Tabelle mit der Anzahl der verbleibenden Tage und der verbleibenden 100ks, und wenn es nicht aktiv regnete oder stürmte, war ich draußen und habe versucht, an jedem möglichen flugfähigen Tag 100k zu erreichen. Es gab Tage, an denen ich müde war oder einfach nicht die Lust dazu hatte oder die Bedingungen unangenehm waren, aber ich bin weitergefliegen oder habe angefangen zu fliegen und bin dann weitergefliegen, weil ich das Gefühl hatte, es sei eine Pflicht gegenüber mir selbst und gegenüber den Zahlen, es so weit wie möglich zu versuchen – besonders später im Sommer, als die Zahlen im Verhältnis ziemlich kritisch aussahen. Da musste ich jede Gelegenheit nutzen, die ich hatte, um zu fliegen.

[00:23:28] **Gavin McClurg:** Habe ich mir das nur eingebildet? Weißt du, das klingt manchmal ein bisschen gruselig, aber es ist auch wirklich gutes Training. Eine Sache, über die ich immer sage, was die X-Ops so besonders macht, ist, dass man Flüge macht, die man normalerweise nie machen würde, weil man einfach da draußen ist und versucht, voranzukommen – auch wenn das nicht bei allen so ist. Aber ich stelle mir vor, dass es fantastisches Training ist, an diesen wirklich grenzwertigen Tagen zu fliegen und zu versuchen, die 100k irgendwie rauszuholen.

[00:23:54] **Ariel Zlatkovski:** Das waren definitiv Tage, die ich als das bezeichnen würde, was du als nicht-Freizeit-Tage bezeichnest, wenn du über die X-Ops sprichst. Es gab Tage, an denen die Leute nicht geflogen sind oder vielleicht nur einen kurzen lokalen Flug in der Gegend gemacht haben, während ich herausfand, wie ich aus einem Gebiet herauskomme, um die größere Distanz zu erreichen, und das war trainingstechnisch nicht zur Freizeit. Ich meine, ich weiß nicht, ob ich brauchte, dass ich von vielen wirklich starken Tagen oder seltsamen Windsituationen oder was auch immer ordentlich umgehauen werde, aber weißt du, in 893 Flugstunden im Laufe des Jahres hatte ich definitiv meinen fairen Anteil an verschiedenen herausfordernden Erfahrungen unter schwierigen Bedingungen, die mich

wahrscheinlich bis zu einem gewissen Grad zu einem besseren Piloten gemacht haben oder mir Erfahrungen gegeben haben, die ich noch nicht hatte.

[00:24:38] **Gavin McClurg:** Gab es große Rückschläge, Unfälle oder Verletzungen? Also...

[00:24:43] **Ariel Zlatkovski:** Es gab viele riskante oder beängstigende Momente, unter anderem wegen Wind oder dem Gelände in Kolumbien. Ich war etwa 60.000 Fuß hoch und wurde niedrig; ich segelte um diesen Grat herum und vor mir konnte ich eine Stromleitung sehen, die über einem Grat verlief, der vor mir herausragte. Es war quasi wie ein Finger am Grat, auf dem ich mich befand, und ich musste entweder über die Stromleitung und den Grat hinweg oder ganz drumherum fliegen. Aus der Ferne, sagen wir mal aus etwa 100 Metern Entfernung, konnte ich nicht erkennen, ob ich die Höhe hatte, um den Grat und die Stromleitung zu überqueren oder nicht. Also flog ich weiter, um näher heranzukommen, und dachte mir, dass ich später bei Bedarf einfach abbiegen könnte. Ich kam näher, konnte es immer noch nicht sehen, kam noch näher, konnte es immer noch nicht sehen. Selbst aus etwa 10 Metern Entfernung konnte ich immer noch nicht erkennen, ob ich diese Stromleitung überqueren würde oder nicht. Wenn die Stromleitung nicht da gewesen wäre – sie ist etwa 10 Meter oder 10 Fuß über dem Boden – wäre ich einfach über den Boden geflogen und es wäre keine große Sache gewesen, aber ich musste auch die Stromleitung überqueren, und im letzten Moment konnte ich immer noch nicht erkennen, ob ich die Stromleitung überqueren würde oder nicht, konnte nicht wissen, ob ich es schaffen würde oder nicht.

[00:25:47] Also bin ich zur Seite ausgeweicht und habe ein bisschen Lee-Seite bekommen. Ich glaube, dass das Gleiche, was mich nicht erkennen ließ, ob ich den Grat überqueren würde, auch dafür sorgte, dass die Kurve sehr träge und sinkend war. Und ich bin direkt in einen Baum gekracht, ganz oben in einen Baum, der seitlich von diesem Grat stand, den ich umkurven musste. Es gibt ein Video davon, wie die Nachbarn diese wunderschöne, weiche Kurve machen und ich direkt in die Baumkrone verschwinde. Wäre ich nur einen Meter höher gewesen, hätte ich ihn überquert und weitergefliegen. Aber so wie es war, bin ich direkt in den Baum geflogen. Der Gleitschirm ist über die Baumkrone hinweggeflossen. Mir ist absolut nichts passiert. Innerhalb von etwa einer Minute kamen die Leute, die dort wohnten, heraus, weil sie gehört haben, wie ihr Baum explodiert ist.

[00:26:34] Und ich habe mich mit einem Gurt, den ich dabei hatte, in den Baum eingehängt. Dann hat mich dieser Typ an einem Seil abgelassen und etwa eine Stunde damit verbracht, meinen Gleitschirm aus dem Baum zu sägen. Es gab ein bisschen Schaden am Gleitschirm. Ich habe einen Tag Pause vom Fliegen gemacht, aber alles in allem war es so gut, wie es nur gehen konnte. Und dann, ironischerweise, ja, genau. Dieser Tag wäre ein 100K gewesen. Die Bedingungen waren gut. Es gab nichts an dem Tag, was grundsätzlich gegen die 100K gesprochen hätte. Deshalb war ich auch enttäuscht, dass ich an dem Tag kein Plus eins bekommen habe. Wir werden später mehr über die Zahlen reden, aber ich habe meine fast 100K-Tage oder Tage, die 100K gewesen wären, wenn ich keinen Fehler gemacht hätte, mitgezählt. Wir werden davon ausgehen, dass das ein Fehler war.

[00:27:12] **Gavin McClurg:** Ja, ja. In gewisser Weise war es ein billiger Fehler, sozusagen. Ähm, was, erzähl mir mal etwas über den Stil davon. Ich frage mich, hast du überhaupt irgendwelche 100-K-Flüge geschafft? Hattest du jemals zwei an einem Tag? Ich meine, bei 100 K zu abbrechen, einen Flug bei 100 K zu beenden, muss ja in gewisser Weise schrecklich sein. Du weißt schon, man hat einen richtig guten Tag. Also, hast du das gemacht, oder hast du ständig versucht, deine Energielevel zu überwachen? Und wenn du die 100 K hast und es richtig gut ist – landest du dann einfach oder versuchst du immer, das Maximum für den Tag rauszuholen? Egal, du musst mir etwas über den Stil davon erzählen.

[00:27:48] **Ariel Zlatkovski:** Ja. Also ich habe viel Zeit damit verbracht, mir über den Stil und die Regeln für mich selbst Gedanken zu machen. Ich erkläre das also gerne im Detail, weil ich viel Zeit in die Vorbereitung und das Nachdenken investiert habe, bevor das Projekt überhaupt anging. Erst einmal basierte das Ganze auf der Club-100K-Seite, und Club-100K zählt Flüge, die über die Open Distance erreicht wurden – also fünf Punkte, vier Teilstrecken dazwischen. Es ist also egal, wie du es fliegst; es berechnet die vier Teilstrecken der Open Distance dieses Dreiecks. Du könntest also ein 105K-Dreieck haben, aber es zählt eigentlich als 100K Open Distance, weil es vier Teilstrecken sind und ein bisschen Zickzack dazukommt. Was mich am Ende jedes Tages interessiert hat, war: Ist meine vier Teilstrecken-Distanz definitiv 100K? Ich habe versucht, Dreiecke zu fliegen, und idealerweise wäre es ein

100K-Dreieck gewesen, aber manchmal musste ich viermal Zickzack auf einem Grat fliegen, weißt du, so 25K hin und zurück, hin und zurück.

[00:28:40] Das würde zählen. Oder vielleicht war das Dreieck 90 K, weil man in einer Distanz nicht weiter fliegen kann, aber man kann eine extra kleine Zickzack-Schleife einbauen oder zu Beginn über den Startpunkt hinausfliegen und beim Dreieck wieder zurückkehren. Mich hat nur die vierbeinige Open Distance interessiert. Das war also die erste Sache, die ich verfolgt habe. Ich wollte nach den Parametern fliegen und habe mir für mich aufgeschlüsselt, wie viele FAI-Dreiecke im Vergleich zu Flügen auf flachem Gelände oder Open Distance dabei waren. Aber in Wirklichkeit ist es für Club 100K egal, weil es eine vierbeinige Open Distance ist. Mir ging es um die vierbeinige Open Distance, weil sie alle Flüge in ihre Open-Distance-Zahl umrechnet. Ich wollte also hundert Flüge, die eine Open-Distance-Zahl von 100K hatten. Das war die erste Sache; zwei am Tag zu machen, war für mich persönlich aufgrund meiner Regeln aus zwei verschiedenen Gründen keine Option.

[00:29:31] Und übrigens, das kann man so machen, dass Club 100K es nicht ausmacht. Wenn deine IGC-Datei auf 100K Club rauskommt, zählt Club 100K das. Und Matthew und einige andere haben das schon gemacht, wo man oben landet und die Spur stoppt. Ich kann eine neue starten und eine zweite 100K fliegen, was nach meinen Regeln legitim ist. Es zählte aus zwei Gründen nicht. Der eine ist, dass ich, wie gesagt, hundert einzigartige Flugtage wollte. Ich wollte nicht 70 Tage, von denen 30 gut genug waren, um eine Hundert zu fliegen, dann zu stoppen und eine weitere zu machen. Ich wollte hundert Tage, die gut genug für eine Hundert waren, was im Rückblick auch bedeutete, dass ich, weil das Wetter an vielen Tagen nicht gut war, am Ende alle hundert Tage fliegen musste, ob ich wollte oder nicht. Der andere Grund ist ein viel größeres Thema.

[00:30:16] Ich lande oben bei P – darüber werden wir sprechen –, aber weil ich das tue, hatte ich bereits diese großen ethischen Bedenken bezüglich meiner Flüge. Denn wenn ich 40 Kilometer fliege und oben lande und dann den Rest eines 100-Kilometer-Dreiecks fliege, sagen wir mal, ich fliege 40 Kilometer, lande, fliege weitere 10 Kilometer weiter nach Osten und drehe dann um und komme 50 Kilometer zurück zum Startpunkt. Das ist ein 100-Kilometer-Dreieck, aber es ist effektiv eher ein 40-Kilometer-Flug und ein 60-Kilometer-Flug. Also war ich darauf fokussiert, dass es Routen und nicht nur Flüge waren. Ich verwende die Begriffe also austauschbar. Weißt du, ich habe 100 Kilometer geflogen, ich habe mit dem Gleitschirm eine Strecke von 100 Kilometern zurückgelegt, aber es war nicht unbedingt ein Flug über eine Distanz von 100 Kilometern. Es war eine Route, wie ein einzelnes, kontinuierliches Tracklog von 100 Kilometern.

[00:31:01] Und ich war sehr, sehr gewissenhaft darauf bedacht, dass mir keine Toplanding-Stopps irgendeinen Vorteil verschafften. Tatsächlich sind sie meistens ein Nachteil, weil ich im Allgemeinen spiralförmig nach unten geflogen bin, was Zeit kostet. Dann musste ich wieder nach oben steigen, was ebenfalls Zeit kostet. Ich habe eine Toplanding gemacht, was natürlich ein physisches Risiko birgt, da man bei Mittagsthermik in einem Berg irgendwo in Kolumbien landen kann – auf einer Bananenfarm oder was auch immer das ist. Es gibt also meistens Nachteile und die Zeit, die Zeit. Ja. Und es gab definitiv Momente, in denen ich direkt nach dem Wiederstart sofort abgestürzt bin, weil ich von einer hohen Position in eine niedrige Position geflogen war, wo ich eine Toplanding machen konnte, und dann wieder gestartet bin und sofort abgestürzt bin oder ziemlich viel Zeit aufwenden musste, um wieder nach oben zu kommen. Da ich Toplandings normalerweise als Teil meines Fliegens mache, wollte ich nicht, dass es diese Verwirrung gibt, wie zum Beispiel: flog 40 km, Toplanding bei P, flog weitere 60 km, Toplanding, setzte den Track zurück und flog dann wieder 100 km mit vielleicht ein oder zwei anderen Toplandings.

[00:31:58] Ich habe mich einfach dazu entschieden, dass es eines pro Tag ist. Es spielt keine Rolle, ob es 100 K, 110 K oder 200 K sind, was auch zwei 100-K-Flüge hätten sein können. Es wird einfach ein XC-Flug pro Tag sein. Und ich gehe auf hundert Tage, an denen 100 K geflogen wurden, in einem

[00:32:13] **Gavin McClurg:** einzelner Tag. Also habe ich mich einfach dazu entschieden, dass es eins pro Tag ist. Und ich gehe auf ein...

[00:32:13] **Ariel Zlatkovski:** eine einzige durchgehende Route, selbst wenn es eine Toplanding gab. Und ich sage eine einzige durchgehende Route, weil es Tage gab, an denen ich mehr als hundert Kilometer geflogen bin, aber über zwei sehr unterschiedliche Flüge. Nehmen wir an, ich fliege 30 K und dann stürze ich am Boden eines Tals ab. Wenn ich Zeit

hätte, wie in den Alpen, wenn die Tage lang sind, würde ich mich beeilen, um zu einem Startplatz zu gelangen, egal ob ich irgendwo mitfahren würde, eine Gondel nehme, etwas hochwandere, und ich würde wieder fliegen. Und vielleicht ist der zweite Flug mehr als hundert. In diesem Fall, super. Das zählt. Und ich hatte mehrere Tage, an denen der zweite Flug des Tages den Tag gerettet hat. Ich hatte hundert beim zweiten, aber nehmen wir an, ich hatte die 30 K und dann flog ich wieder und hatte 60 K beim zweiten Flug. Oder, Entschuldigung, ich hatte 80 K beim zweiten Flug.

[00:33:00] Das sind keine hundert, aber 30 und 80 ergeben 110. Das würde ich nicht zählen, weil es keine einzige durchgehende Strecke von hundert Kilometern war. Aber natürlich, an diesen Tagen, wenn man die gesamte Zeit betrachtet, die man damit verbracht hat,

[00:33:13] **Gavin McClurg:** Flug, das war einhundert Kilometer. Und ich würde sagen, okay, ich habe hundert

[00:33:13] **Ariel Zlatkovski:** Fliegen war genauso viel, oft sogar mehr als eine wirklich schnelle hunderttausend Kilometer. Ich habe sie trotzdem nicht gezählt. Ich war sehr darauf fokussiert, hundert einzigartige Tage mit hundert kontinuierlichen geflogenen Kilometern zu haben, nicht zwei separate Flüge, die an sehr unterschiedlichen Startpunkten begannen, sondern Toplanding.

[00:33:28] **Gavin McClurg:** Aber um kontinuierlich zu bleiben, könnte man ja die Toplanding machen. Also okay. Ich wäre es mir nicht zumutbar, das nicht zu fragen: Warum macht man nicht einfach in der Luft Pipi?

[00:33:35] **Ariel Zlatkovski:** Ja, das ist eine super Frage, die ich mir die ganzen sechs Jahre lang gestellt habe, die ich jetzt schon fliege. Ich habe viel zu oft mit Freunden darüber gesprochen, ich weiß nicht... Die meiste Zeit, als ich angefangen habe zu fliegen, also nachdem ich meinen P2 hatte, bin ich zurück nach Alaska geflogen, wo ich aufgewachsen bin, und der Flugstil dort ist, dass wir in diesen Bergen segeln und nicht viel Strecke zurücklegen können im normalen Teil des Fliegens deines Projekts dort oben. Ungeachtet der üblichen Orte, an denen wir fliegen, legen wir nicht viel Strecke zurück. Es gibt einfach keine Infrastruktur für große XC-Flüge. Also fliegen wir meistens eine oder zwei Stunden, landen oben irgendwo und hängen rum. Und dann ist es völlig normal, kurz Pipi zu machen und dann wieder für die Abendsession oder die nächste Runde am Nachmittag irgendwo zu fliegen.

[00:34:22] Und ich habe mich einfach daran gewöhnt, in den Bergen zu Toplanden, und das wurde für mich zur Normalität. Und ich habe das seit meinem P2 nie korrigiert – das ist eine super persönliche Sache, das hier im Podcast zu besprechen, aber ich habe letztes Jahr in Kolumbien versucht, das P2-System in der Dusche zu verstehen, und es lief überhaupt nicht gut. Und ich habe dann einfach die Hände in die Luft geworfen und gesagt: Weißt du was? Vielleicht ist das ein Projekt für nächstes Jahr. Also, ähm,

[00:34:43] **Gavin McClurg:** und ich hab dann einfach die Hände in die Luft geworfen und gesagt: Weißt du was?

[00:34:43] **Ariel Zlatkovski:** Ich habe einfach die, die Orte, an denen ich gerne fliege. Es

[00:34:47] **Gavin McClurg:** Das ist echt beschissen. Ich verstehe das. Ja. Es ist beschissen. Die

[00:34:49] **Ariel Zlatkovski:** Die Orte, an denen ich gerne fliege, sind im Allgemeinen bergige Gegenden mit irgendwohin grasbewachsenen Hängen. Nicht immer. Weil es Gletscher und Felsen gibt und die Dinge natürlich schwierig werden, aber es gibt meistens schöne grasbewachsene Hänge, auf denen man Toplanding machen kann, besonders wenn man bereits an einem Grat kreist – es ist nicht so schwer, abzusetzen und dann weiterzumachen. Und ich hatte eine Menge Regeln für mich selbst. Ich war mir sehr, sehr klar darüber, dass ich keinen, wissen Sie, keinerlei Vorteil haben wollte. Und die zwei Vorteile, die man durch Toplanding haben könnte, sind die Erhöhung der Höhe und irgendetwas Zeitbezogenes. Wissen Sie, das Wetter ist schlecht. Man macht eine Toplanding und dann wird das Wetter besser. Also hatte ich Regeln für beides, um sicherzustellen, dass ich keinen Vorteil hatte. Was den Höhengewinn angeht: Ich werde nicht landen und hundert Meter hochwandern, um eine höhere Position zu erreichen. Wenn überhaupt, bin ich ja generell immer nach unten gespirlt.

[00:35:37] Ich habe also immer versucht, vom exakt selben Punkt wieder abzustreifen, an dem ich meinen Gleitschirm abgesetzt habe. Also landen, der Gleitschirm kommt hinter mich, ich mache Pipi und starte sofort wieder. Das war zeitlich auch einfach am einfachsten. Wenn ich den Gleitschirm neu positionieren musste, auch nur ein winziges Stück höher, nur wegen des Geländes oder wie der Wind aufstieg – sagen wir, ich gewinne einen Meter. Wenn ich nach unten

gespirlt bin, habe ich diese Höhe bereits als meine angesehen, weil ich auf diese Höhe herabgekommen bin. Wenn ich also einen Meter nach oben muss, gehört der mir. Es ist ein bisschen wie bei einem Bouldern, wo man feststellen muss, dass man die Kontrolle über einen Griff hat. Wenn ich zum Startpunkt heruntergekommen bin, dann gehört mir jede Höhe, die ich einen Meter oder zwei gewinne. Aber wenn ich an etwas hochsegelt bin, gelandet habe und dann einen Meter höher neu positionieren musste, dann bin ich diesen einen Meter mit dem Schirm nach unten geflogen, damit ich keinen Höhengewinn hatte, der nicht aus dem Fliegen, dem Segeln oder der Thermik oder was auch immer resultierte.

[00:36:29] Ich war also sehr gewissenhaft darauf bedacht, sicherzustellen, dass jede potenzielle kleine Abweichung in meiner Flugtechnik korrigiert wurde, damit ich mich selbst damit wohlfühlen konnte. Nicht mal darum, dass mich jemand darauf ansprechen würde,

[00:36:41] **Gavin McClurg:** aber ich hatte ein gutes Gefühl dabei. Und deshalb war ich sehr gewissenhaft darauf bedacht, dass jede potenzielle kleine Abweichung in meiner Flugtechnik korrigiert wurde, damit ich mit mir selbst im Reinen war.

[00:36:41] **Ariel Zlatkovski:** das. Aber nur für mich selbst wollte ich sicherstellen, dass ich nie an Höhe gewonnen habe, die nicht aus dem Fliegen kam. Und was das Wetter angeht, ist das im Allgemeinen kein Problem, wenn man XC fliegt und die Bedingungen stimmen. Wenn das Wetter schlecht war, wenn alles abgeschattet war und ich landen musste, war das nie so ein „Oh, ich hoffe, ich bleibe hier eine halbe Stunde und hoffe, dass es besser wird“. Nein, ich wäre sofort wieder gestartet. Ich habe es also im Grunde so behandelt, dass jeder andere einfach weiterfliegt und sich entspannt. Ich bin sachlich, aber es ist nur geschäftlich. Ich bin schlecht

[00:37:11] **Gavin McClurg:** Ich bin schlecht darin. Ich bin schlecht darin. Ich war wieder

[00:37:11] **Ariel Zlatkovski:** me in der Luft, meistens innerhalb von zwei Minuten, manchmal fünf, wenn ich neu ansetzen oder auf Wind oder so warten musste. Aber ich war, ich würde sagen, meistens war ich in den meisten Fällen innerhalb von zwei bis drei Minuten wieder in der Luft. Also war das, du hast mich

[00:37:25] **Gavin McClurg:** darüber.

[00:37:26] **Ariel Zlatkovski:** Oh, schieß los.

[00:37:26] **Gavin McClurg:** Du hast das ja schon kurz angesprochen, aber was war das Schwierigste daran? Gab es viele Momente oder einen bestimmten Moment, in dem du dir dachtest: Das ist bescheuert. Ich werfe das Handtuch in die Ringe. Das ist lächerlich?

[00:37:42] **Ariel Zlatkovski:** Ich würde sagen, das habe ich fast ununterbrochen gedacht. Also, ich komme auf deine Frage zurück, wie ich das geplant habe, weil das damit zusammenhängt. Die Idee war: zuerst Birr zu Beginn der Saison, Oktober, November, dann Columbia, was so im Zeitraum Dezember bis Februar liegt. Und dann die Alpen für den Rest. Ich wollte in den USA nicht wirklich für Langstreckenflüge fliegen, weil es dort nicht so beständig ist. Es ist ja zugegebenn nicht so einfach, in den USA gute Landeplätze zu finden wie in den Alpen, wo es überall Startplätze und schöne Grasflächen gibt. Ich wusste also, dass es Birr, Columbia und die Alpen in einer Kombination aus Alpenländern werden würde. Und die Birr-Saison lief wirklich, wirklich gut. Als ich nach anderthalb Monaten hier wegging, hatte ich 37.

[00:38:27] Ich bin also wirklich gut vorangekommen. Ich hatte in anderthalb Monaten hier mehr als ein Drittel geschafft. Es war fast jeden Tag so. Ich hatte gehofft, dass ich in Columbia noch weitere 30 oder so erreichen würde, um mit 70 oder vielleicht sogar mehr geflogenen Kilometern in Europa anzukommen. Ganz genau. Weil ich wusste, dass das der schwierige Teil werden würde, aber Columbia hatte dieses Jahr keine wirklich gute Saison. Es gab ein paar Wochen, die waren ganz normal jeden Tag für große Distanzen fliegbar, aber es gab viele regnerische Tage, an denen man zwar fliegen konnte, aber nur für ein paar Stunden; die Leute fliegen da 50 oder 60 K. Vielleicht kann man sich eine Hundert herausholen, wenn man schnell genug den Grat hin und her fährt, aber es war nicht normal. Jeden einzelnen Tag boomend, einfache Flugbedingungen. Und bei Columbia war ich drei Monate da, im Grunde die ganze Grenze des Visums und wie lange man dort bleiben darf.

[00:39:15] Und ich habe in dieser Zeit 22 geschafft. Das war also fast doppelt so viel Zeit wie in Beer, aber nur zwei Drittel der Anzahl an 100-Kilometer-Flügen. Das hat dazu geführt, dass ich mit 59 nach Europa kam, statt der 70 oder 80, die ich erhofft hatte. Und die Saison in Europa war dieses Jahr nicht so gut. Es gab einige Tage, die wirklich, wirklich gut waren, an denen jeder rausgegangen ist und seine 200- oder 300-Kilometer-Flüge gemacht hat. Und natürlich während

[00:39:43] **Gavin McClurg:** den X raus. Ja.

[00:39:44] **Ariel Zlatkovski:** Es war also wirklich einfach, die hunderttausend zu erreichen, aber den Großteil der Saison habe ich an Tagen verbracht, die keine hunderttausend geben wollten. Und ich habe sie quasi dazu gezwungen, mir die hunderttausend zu geben. An diesen Tagen gab es viel Verzweiflung. Wenn man eine Woche mit schlechtem Flugwetter hat, gab es viel Verzweiflung. Oh mein Gott, die Zahlen werden gerade richtig schlecht. Jetzt muss ich in der restlichen Zeit noch mehr davon schaffen. Und es gab viele Momente, in denen ich dachte: Oh, ich muss noch mehr machen, ich will einfach aufhören, es hinschmeißen. Ich dachte mir, das ist ein völlig willkürliches Ziel. Es gibt keinen Grund, das zu tun. Ich könnte zurück nach Alaska und im Sommer fliegen, wo es Spaß macht und mein Lieblingsort zum Fliegen ist. Und stattdessen bin ich hier und schlage mir die hunderttausend unter schlechten Bedingungen ab. Und, äh, am Ende habe ich nicht aufgehört.

[00:40:30] Ich wollte es wirklich schaffen. Das war die Sache – ich wollte es wirklich, wirklich sehr für irgendwie vage Gründe, die ich selbst ehrlich gesagt noch zu begreifen versuche, aber ich wollte es wirklich, wirklich sehr. Ich hatte diesen extrem hohen Antrieb, das zu schaffen. Und deshalb, trotz all der Rückschläge und wie schwierig es energetisch und emotional war, das zu bewältigen. Und du hast vorhin erwähnt, ja, ich war die meiste Zeit allein. Ich bin zwar gelegentlich mit Freunden geflogen, aber die meiste Zeit war ich einfach nur allein an dieser Sache dran. Es gab viele sehr negative Gefühle, die in meinem Kopf herumschwirrten. Es war auf keinen Fall ein Spaziergang oder ein entspannter Flug. Aber ich wollte es wirklich, wirklich sehr. Also bin ich die ganze Zeit weitergegangen. Und weil die Zahlen generell seltsam waren...

[00:41:18] weil die Zahlen im Allgemeinen okay waren. Den ganzen Sommer in Europa war ich immer proportional unterwegs. Ich habe in den fünf Monate, die ich dort war, acht pro Monat geschafft. Das war gerade genug, um weiterzumachen. Wenn die Zahlen richtig schlecht gewesen wären, wenn ich so weit zurückgeblieben wäre, dass es realistisch nicht mehr möglich gewesen wäre, dann hätte ich wahrscheinlich irgendwann das Handtuch geworfen und mir gesagt: „Weißt du was, ich gehe jetzt lieber ein bisschen entspannt fliegen, anstatt dieses spezifische distanzbasierte Ziel zu verfolgen.“ Aber die Zahlen waren immer verlockend nah oder gerade eben über der proportionalen Menge, die in meiner kleinen Tabelle stehen musste. Und deshalb hatte ich das Gefühl, gegenüber mir selbst in der Pflicht zu stehen, weiterzumachen, was bis zu einem gewissen Grad auch so eine Art Sunk-Cost-Fallacy ist. Weißt du, wenn ich bei 60 bin, dann bei 70 und dann bei 80, hatte ich immer das Gefühl, dass ich nie wieder an dem Punkt sein würde, an dem ich 80 habe.

[00:42:09] Ich werde das nicht in einem weiteren Jahr machen. Wenn ich bei 80 bin, werde ich nie wieder an dem Punkt sein, 80 zu haben. Wenn ich also bei 80 bin, muss ich versuchen, auf 100 zu kommen, weil ich so nah dran bin. Ich werde nie wieder hier sein. Und dann bin ich bei 85 und dann bei 90. Es war also immer dieses Gefühl von: Okay, ich bin nah genug dran. Ich muss weitermachen. Ich will sehen, ob es möglich ist. Ich muss weiterprobieren.

[00:42:29] **Gavin McClurg:** Würdest du, würdest du in Erwägung ziehen, das nochmal zu machen? Wenn du mal kurz innehältst, weißt du, weil du das vor ein paar Wochen beendet hast. Du bist, du bist in Beer, du bist, du bist schon wieder auf der Jagd nach Flying. Wieder, weißt du, du hast eigentlich nicht pausiert. Hat es Spaß gemacht? War es – ich weiß, du versuchst es noch herauszufinden. Ja. Viele dieser Dinge sind ein bisschen faszinierend, ein bisschen, ein bisschen, sie sind eine Weile ein bisschen geheimnisvoll, nicht wahr? Ich meine, was machen wir da eigentlich?

[00:43:01] **Ariel Zlatkovski:** Also war es Spaßig? Und würde ich es wieder tun? Das ist die Frage. Ja, es war Spaßig. Ich denke, insgesamt war es konzeptionell eine positive Erfahrung in dem Sinne, dass es nicht negativ genug war, um aufzuhören – ich hätte aufgehört, aber das habe ich nicht getan. Also komme ich logisch zu dem Schluss, dass es besser war als schlecht. Es musste also mindestens zu 50,1 % positiv gewesen sein, aber es gab auch viel Negatives, wie ich schon sagte. Und ich würde sagen, das vorherrschende emotionale Gefühl während des Großteils des Jahres war eines

der Negativität, des Stresses, der Sorge. Es gab nicht viele positive Momente. Selbst wenn ich mit einem Plus eins auf meinem Zähler gelandet wäre, war es immer so wie: Okay,

[00:43:48] jetzt muss ich das nächste machen. Genau. Also, es war lustig, nur knapp über dem Punkt, ich schätze, auf der positiven Seite der Dinge. Und das basiert nur auf kalten, harten Fakten und nicht auf den Emotionen. Würde ich es wieder tun? Wahrscheinlich nicht. Weil ich nicht wirklich das Gefühl habe, dass ich muss. Und ich habe darüber mit einigen Freunden gesprochen, die sagen so: Nein, das wird nie wieder jemand machen. Und ich sagte: Ja, ich denke, das stimmt, denn man muss nicht nur die Zeit und die Ressourcen haben, die ich zum Glück hatte, sondern man muss auch die Motivation haben. Und ich denke, jeder, der es versuchen würde, würde auf dieselbe Motivationswand stoßen, die Matthew bei seinem Projekt beschrieben hat, und auf dieselbe Motivationswand, auf die ich gestoßen bin. Und viele der Leute, die die Fähigkeiten und die Zeit hätten, um es zu tun, jagen großen, großen Flügen hinterher, so um die 300 K.

[00:44:40] Und deshalb werden sie wahrscheinlich nicht auf einen kleineren Tag fliegen wollen, weil sie das nicht schaffen würden. Und ich glaube, das stimmt. Ich glaube, das stimmt, weil sie nach den großen Dingen streben. Und ich weiß einfach nicht, ob es viele Leute gibt, die sich auf etwas so sehr, sehr Spezifisches wie das hier festlegen würden. Das erfordert so viel Motivation. Es gibt einfach nicht viele Gründe, das zu tun.

[00:45:00] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal, Ariel, vom Burnout. Weißt du, warum nach einem Jahr – was waren das für, wie viele Stunden hast du geschafft? 893.

[00:45:13] 893 Stunden. Ja. Und du bist im Burnout. Du bist gerade im Burnout. Ja. Das haut mich echt um, Alter. Ich meine, wie machst du das – wie hältst du diese Leidenschaft, diesen Enthusiasmus aufrecht?

[00:45:25] **Ariel Zlatkovski:** Ja. Ich kann dir sogar eine detailliertere Aufschlüsselung geben. Warte mal kurz eine Sekunde. Ich habe mir das aufgeschrieben. Dein Gehirn funktioniert anders.

[00:45:38] Also 893 Stunden insgesamt für die Flüge, die hundert K oder mehr waren. Diese hundert Flüge waren 507 Stunden. Weitere hundert vier Stunden waren auf Flügen, die fast hundert K waren, wissen Sie, wo ich sechs Stunden geflogen bin und 90 K oder so bekommen habe, oder an Tagen mit zwei oder mehr Flügen, die zusammen mehr als hundert K ergaben, aber nicht in einem Rutsch, wie eine 30 und eine 80. Diese Art von fast-Flügen, bei denen ich mich wirklich angestrengt habe, waren hundert. Also etwa 600 Stunden bei den wirklich echten hundert-K-Versuchen. Und das lässt dann etwas weniger als 300 Stunden an kleinen Flügen, Hike-and-Fly, Sledgers, was auch immer. Das ist nur so eine lustige kleine Statistik.

[00:46:24] Also, und warum ich in Beer bin. Moment mal, halt.

[00:46:28] **Gavin McClurg:** Bevor du weitermachst, diese 300 Stunden für andere Sachen – da wolltest du offensichtlich nicht die 100.000 erreichen, aber du wolltest trotzdem fliegen, oder waren das die, bei denen du auf die 100.000 hingearbeitet hast?

[00:46:41] **Ariel Zlatkovski:** Eine Kombination aus beidem. Es könnte ein Tag sein, an dem ich gestartet bin und es zwei Stunden später angefangen hat zu regnen. Also hatte ich 40 K. Es könnte ein Tag sein, an dem ich nach drei Stunden komplett versagt habe. Also würde ich es nicht wirklich als nah an den hundert K bezeichnen, weil es immer noch weit genug entfernt war, dass es nicht... und dann gibt es Tage, die offensichtlich keine XC-Tage waren, aber man weiß, man geht für eine Stunde oder zwei fliegen, weil ich – wie sich herausstellt – das Fliegen genieße. Ich würde also sagen, dass es definitiv einen Burnout vom so viel Fliegen gibt. Es ist so viel von etwas Gutem. Der Grund, warum ich in Beer bin, ist einerseits, dass es der beste Ort für Oktober und November ist. Also dachte ich mir, ich kann hierherkommen und einfach nicht so viel fliegen, aber wenn ich fliegen will, dann ist es hier.

[00:47:26] Während es an anderen Orten nicht möglich ist. Eine ganze Reihe von Freunden werden hier sein oder sind schon hier. Es gibt ein paar Ideen für Full-Bibs und so etwas wie Abenteuer-Freizeitfliegen. Und auch ehrlich gesagt, das ist einfach der Ort, an den man geht, und ich weiß nicht, was man sonst noch machen soll. Und das ist ein zweiseitiges Schwert. Klar, ich habe den Lebensstil, in dem ich so viel Gleitschirmfliegen kann, wie ich will, aber ich habe momentan auch keinen anderen Lebensstil, und das hat mir dieses Projekt irgendwie vor Augen geführt: Ich habe nicht das Nicht-Gleitschirmfliegen, dieses „Ground Game“, von dem andere Leute reden, das einen dazu bringt,

immer wieder zurückzukommen. Und daran möchte ich arbeiten. Aber im exakten Moment – wo geht man sonst hin als nach Beer? Wenn man nichts anderes zu tun hat als Gleitschirmfliegen, also wenn ich nicht an etwas anderem arbeite, nicht für einen Job an einem Ort sein muss oder ein anderes Hobby habe, das an einem bestimmten Ort stattfindet.

[00:48:13] Also, der offensichtliche Ort ist Beer. Aber ich würde sagen, dass Fliegen nur deshalb, weil man nichts anderes zu tun hat oder nirgendwo anders sein muss, auch nicht gerade eine angenehme Sache ist. Das ist definitiv etwas, dessen mir dieses Projekt bewusst geworden ist. Und ich möchte etwas dagegen unternehmen. Ich bin mir nicht sicher, welche Form das genau annehmen wird, aber das ist bis zu einem gewissen Grad der Grund, warum ich gerade in Beer bin, nachdem ich schon so viel geflogen bin. Aber ich freue mich auf diese Flugsaison in Beer. Ich habe einige Ideen für Dinge, die ich machen möchte. Also, ich freue mich darauf. Ich bin gespannt auf einige davon.

[00:48:47] **Gavin McClurg:** Wenn man die Dinge aufzählt, die für dich persönlich ganz oben auf der Liste der Risiken stehen, ist es, weißt du, ich denke immer wieder an die Selbstgefälligkeit. Wenn man so viel fliegt, wird man sehr selbstbewusst, was eigentlich eine sehr gute Sache ist. Aber wie du schon sagtest, gibt es diese Tage, an denen es einfach total easy ist oder an denen man nicht wirklich viel Aufmerksamkeit schenken muss, oder man kann Musik hören oder Nachrichten schreiben und so weiter. Wenn du jeden Tag den Berg hochgehst, was sind die Dinge, die dich wieder fokussieren? Was macht dich speziell nervös? Ist es das Jagen der Distanz, weißt du, an den Grenztagen, oder ist es etwas Harmloseres, das trotzdem Leute erwischt?

[00:49:33] **Ariel Zlatkovski:** Ich denke, da gibt es ein paar verschiedene Dinge. Eines ist das Intermediate-Syndrom, über das wir gesprochen haben. Jemand hat 300 Stunden, denkt, er hätte alles gemacht und gerät in Schwierigkeiten, weil er nicht alles über das Gleitschirmfliegen weiß. Wenn man dann in den Bereich von mehreren tausend Stunden kommt, denke ich, dass man eher damit umgeht, dass man nicht alles über das Gleitschirmfliegen weiß, aber man hat seinen Gleitschirm in so vielen verschiedenen Umständen und unter so vielen verschiedenen Bedingungen gesteuert, dass es vielleicht eher ein fortgeschrittenes Piloten-Syndrom gibt. Selbstüberschätzung könnte damit etwas zu tun haben, da man zwar wirklich vieles kann, aber das führt zu einer ganz neuen Ebene von Situationen, in die man sich selbst hineinmanövrieren kann, weil man tatsächlich die Fähigkeiten hat, daraus herauszukommen. Aber manchmal hat man Pech. Für mich persönlich ist die Toplanding eine davon, also die Toplanding und P, und manchmal mache ich eine Toplanding nur zum Spaß, aber im Allgemeinen ist es das P, das Risikofaktoren wie die Toplanding und thermische Bedingungen an zufälligen Orten in den Bergen mit sich bringt.

[00:50:28] Im Allgemeinen bist du dann eher bei der Idee, es zu erzwingen, weil du denkst: Ich muss mal Pipi und ich will weitermachen. Und natürlich ist das Erzwingen einer Toplanding ziemlich der gefährlichste Teil. Ich würde sagen, da ich schätzungsweise irgendwo im Bereich von 3.000 bis 4.000 Toplandings hinter mir habe, mache ich mir nicht mehr wirklich Sorgen um die Techniken der Toplanding. Es besteht definitiv ein Risiko, nur im Hinblick auf die Tageszeit und die Bedingungen. Aber ich denke, im Allgemeinen ist es an den Orten, an denen ich Toplandings mache, okay, aber es ist definitiv ein Risikofaktor. Ich denke, das Wichtigste für mich ist der Spielraum, weil ich dazu neige, ziemlich tief und ziemlich schnell zu fliegen. Ich mache ein paar hinterlistige Manöver. Das ist einfach die Art, wie ich das Fliegen sehr geländebasiert genieße. Und ich denke, das ist anders als bei anderen Leuten, die gerne hoch fliegen und an Orte gleiten. Ich mag das Segeln in den Bergen.

[00:51:14] Und durch Kohlen zu schneiden oder Bäume gerade so zu passieren oder was auch immer – das passiert, wenn man so fliegt. Und manchmal, sicher, es gibt zwei verschiedene Arten von Sicherheitsabstand. Da ist der Sicherheitsabstand, wie das Überqueren von etwas, und da gibt es einen Sicherheitsaspekt. Und dann gibt es den strategischen Sicherheitsabstand in Bezug auf: Ich verlasse diesen Steigendruck niedrig. Und wenn es nicht funktioniert, bin ich frustriert, aber es gibt ein schönes Feld zum Landen. Und ich war definitiv schon auf der falschen Seite von beiden Arten von Sicherheitsabstand, sowohl beim Sicherheitsaspekt als auch beim strategischen Risiko. Und, äh, also bin ich mir dessen bewusst. Ich weiß nicht, ob ich bisher schon viel unternommen habe, um das zu mindern. Ich habe danach angefangen, nachdem die beiden Vorfälle passiert sind, über die ich gesprochen habe, äh, aber es ist etwas, dessen mir persönlich bewusst ist.

[00:51:55] **Gavin McClurg:** Wo geht es von hier aus weiter? Was ist das – du bist ja offensichtlich zielorientiert. Das hier war ein großes Projekt. Was, was, was begeistert dich am kommenden Jahr des Fliegens oder potenziell in fünf

Jahren? Denkst du so weit voraus? Ich weiß nicht, ob...

[00:52:11] **Ariel Zlatkovski:** So, äh, manche haben Witze gemacht, wissen Sie, ist das nächste Projekt 200 Hunderter, woraufhin meine Antwort lautet: Absolut nicht. Es sind nicht mal 200 Hunderter. Äh, also im exakten Moment ist das Ziel einfach, sich auf das Genussfliegen und das Fliegen zum Spaß zu konzentrieren, egal was für Spaß am jeweiligen Tag ist, was sicherlich auch Distanz sein kann, äh, aber auch ein Full-Babe oder das Versuch, einen bestimmten Punkt zu erreichen oder mit Freunden zu fliegen. Äh, also ich möchte mehr daran arbeiten, einfach das zu tun, was an jedem beliebigen Tag Spaß macht. Aber ich mag Ziele. Äh, ein Teil des Grundes, warum ich dieses Projekt machen wollte, ist, dass ich das Gefühl hatte, in meinen ersten fünf oder sechs Flugjahren habe ich zwar viele Stunden geflogen, aber sie waren irgendwie ziellos. Ich habe einfach XC geflogen und Trainings gemacht, aber ich hatte kein spezifisches Ziel oder einen Zweck dafür.

[00:52:59] Und hier hatte ich etwas, das besagt: Okay, mein ganzes Fliegen und mein gesamter Fokus werden in eine ganz bestimmte Sache geleitet, zu der ich motiviert bin. Und das war bis zu einem gewissen Grad schön. Ich denke, das ist auch der Grund, warum ich weitergemacht habe – ich mochte dieses Gefühl, dass ich dieses Ziel erreiche. Und da es eine prozentuale Sache mit hundert ist, war es wirklich einfach zu sagen: Ich bin zu 25 % fertig, ich bin zu 76 % fertig oder zu 98 % fertig. Das war wirklich schön. Was die nächsten fünf Jahre angeht, bin ich mir nicht genau sicher, aber ich würde gerne für einen Gleitschirmhersteller arbeiten. Ich denke, als Amerikaner gibt es da einige Schwierigkeiten, weil die meisten Firmen europäisch sind. Also weiß ich nicht, wie realistisch die Chancen dafür sind, aber ich liebe das Gleitschirmfliegen sehr.

[00:53:43] Und in der Branche zu arbeiten, fände ich auch echt cool. Und etwas damit zu machen – ich hoffe, in diese Richtung etwas zu machen.

[00:53:54] **Gavin McClurg:** Wenn man fertig ist, mag ich das Beenden von Dingen eigentlich nicht besonders gerne. Wisst ihr, ich fand es nicht gut, Alaska zu beenden. Ich fand es nicht gut, die Rockies-Traversal mit Will zu beenden, wisst ihr, ich meine, einerseits gibt es dieses echte Gefühl der Leistung, aber andererseits mag ich es, in diesen Projekten aufzugehen, weil sie klar definiert sind. Ihr wisst schon, man weiß genau, was man tun muss. Und ich finde den Rest des Lebens viel verschwommener als das. Wisst ihr, es ist nicht so klar, Alaska ist die, die, die Mission ist das Überleben. Das ist eine wirklich klare Mission. Ich mag solche Dinge. Wisst ihr, ich habe das Beenden der X-Alps noch nie gemocht. Nur weil man so viel hineingesteckt hat, so viel investiert hat und es so intensiv ist.

[00:54:44] Und diese Intensität, es ist schön, in dieser Intensität aufzugehen. Und dann bist du fertig. Und es ist einfach, ich habe schon oft darüber gesprochen, ich nenne es den X-Alps Kater, aber wie war das diesmal? War das ein echtes Gefühl von Erfolg und oh mein Gott, Gott sei Dank? Oder war es eher ein gemischtes Gefühl?

[00:55:03] **Ariel Zlatkovski:** Es war vor allem ein Gefühl der Erleichterung, weil ich Ende August bei 97 stand. Ich hatte also noch drei für September vor mir, aber dann wurde das Wetter ziemlich schlecht, fast überall in den Alpen. Und ich habe echt Panik bekommen, als der September begann, weil ich im Verhältnis zu den Zahlen eigentlich weit vorne war. Proportional hätte ich acht im September gebraucht, aber eigentlich brauchte ich nur drei, aber es sah nicht gut aus. Ich hatte eine in Norditalien, wo ich in Spike Bodum war. Also stand ich bei 98 und dann wurde für eine ganze Woche alles schlecht. Es gab fast kein Fliegen. Ich habe mir also echt Sorgen gemacht und dann hatte ich Glück und landete in Bassano, wo ich die Nummer 98 bekam. Und die 99, die war komplett Zufall, dass ich dort gelandet bin. Aber beide waren für sich genommen ziemlich spektakuläre Flüge.

[00:55:52] Die Nummer 98 war ein Tag, der absolut nicht nach einem 100-K-Tag aussah. Die Wolkenbasis war super niedrig. Ich habe einige extrem niedrige Talüberquerungen gemacht, die man dort irgendwie überqueren muss – irgendwie hat es funktioniert, ich habe Steigerungen vom Boden aus abgegriffen, als ich sie bei etwa 70 K wirklich brauchte. Und die letzten 30 K bin ich tatsächlich langsamer geflogen, obwohl ich normalerweise sehr aggressiv fliege. Aber hier dachte ich mir: Okay, noch 30 K zu gehen. Ich lande oben auf dem Gipfel. Ich muss mir keine Sorgen mehr um die Zeit machen. Ich muss langsamer werden, alles bis zum Gipfel fliegen, was überhaupt nicht mein Stil ist, aber es war komplett im Schatten und ich musste ganz zurück nach Bassano und über den Startplatz hinaus, um die 100 K Open Distance zu erreichen. Es sollte ein Dreieck von etwa 90 K werden. Ich konnte die Eckpunkte des Dreiecks einfach nicht mehr erreichen. Aber wieder einmal: Ich fliege nach den Spezifikationen.

[00:56:37] Ich brauche 100 Kilometer über vier Etappen. Also rechne ich im Kopf nach. Ich klicke auf verschiedene Punkte auf meiner Route, um unterschiedliche Längen zu berechnen. Etappen, wie die Zickzack-Linien von einer Dreiecksform aus funktionieren würden. Aber, ihr wisst schon, wenn man 50 Kilometer von Ost nach West fliegt, sind das 50 Kilometer in einer geraden Linie, aber über zwei Etappen eines Zickzacks könnten es 53 sein – und diese drei Kilometer könnten für mich den Unterschied machen, wenn alles im Schatten liegt und ich bei etwa 97 Kilometern lande oder so. Es war also eine wirklich interessante letzte anderthalb Stunden dieses Fluges. Und am Ende konnte ich das LZ-Gebiet passieren und einfach so weit wie möglich gleiten. Ich glaube, ich habe so 105 erreicht. Und ich hatte diese wirklich, wirklich coole Linie im Schatten. Das war Nummer 98 und dann, oh, Entschuldigung, das war Nummer 99. Und dann solltest du auch noch über den letzten Flug sprechen.

[00:57:23] Am Ende war es einfach nur ein Gefühl der Erleichterung. Ich bin gelandet, es war kein einfacher Flug. Er hätte wahrscheinlich gar nicht passieren dürfen, aber ich bin gelandet. Es gab einen ziemlich coolen Screenshot. Ich habe gepostet, wie ich am Ende hochgegangen bin, über das LZ-Gebiet hinausgeflogen bin und ein bisschen Track-Writing gemacht habe. Ich habe die Hundert in den Feldern in der Nähe des LZ geschrieben. Ich habe die Straßen benutzt, um die Linien auszurichten, und dann bin ich gelandet, und es war einfach nur ein Gefühl der Erleichterung. Es war nicht einmal so eine Freude darüber, dass ich fertig war, sondern einfach nur: Ich hab's geschafft. Ich muss nichts mehr machen. Und das waren die nächsten zwei Wochen. Im Grunde gab es da draußen noch einige Hundert-K-Tage, aber ich hatte einfach nicht das Gefühl, dass ich noch fliegen musste, weil das Ziel nicht „so viele wie möglich“ war.

[00:58:09] Es ging nicht darum, einen Rekord aufzustellen. Es ging spezifisch darum, die hundert zu schaffen. Wenn jemand anderes in den letzten zehn Tagen hundert K-Tage hatte, habe ich das nicht gejagt. Ich wollte die hundert einfach für mich selbst, aus meinen Gründen, schaffen – und das hatte ich geschafft. Also habe ich danach nicht wirklich weitergejagt; ich bin danach noch ein paar Tage geflogen. Das war der 17. September. Es blieben also noch 13 Flugtage. Und ich dachte mir, wenn die Bedingungen passen, mache ich es, aber ich werde nicht danach jagen. Aber Bassano und St. Andre hatten beide hundert K-Tage in den letzten zehn Tagen der Saison etwa. Ich hätte dort sein können, aber ich bin nicht hingegangen, ich hatte das Bedürfnis nicht mehr, weil ich das Ziel erreicht hatte. Es war also meistens einfach das Gefühl von: Ich hab's geschafft, ich hab's geschafft. Und den hundertsten Flug werde ich beschreiben, weil er echt cool war. Ich war am Ende tatsächlich einer der wenigen Flüge, die ich fast die ganze Zeit mit jemandem zusammen geflogen bin.

[00:58:56] Ich bin zurückgegangen und habe meine Tracks angesehen, und ich glaube, ich hatte vier oder fünf Flüge, bei denen ich den ganzen Tag oder den Großteil des Tages mit jemandem geflogen bin. Im Allgemeinen bin ich alleine geflogen, weil es in den Alpen oft einfach niemanden anderen gab oder die Leute nur kleine Flüge gemacht haben. Niemand war auf dieser verrückten 100-K-Mission. An irgendeinem beliebigen Tag. Es war also meistens nur ich, der alleine geflogen ist, sogar in so beliebten Gebieten wie Fish oder Spike Boat. Und da war ich auf meiner kleinen eigenen Reise. Ich hatte also nicht viele Flüge mit Leuten, aber Flug Nummer 100 war tatsächlich mit jemandem. Und dieser Jemand war Califf, den du jetzt schon dreimal in der Show hattest; er war zufällig in der Gegend. Ich bin in einem der lokalen Restaurants am Abend davor auf ihn gestoßen, habe ihm von meinem Vorhaben erzählt und wie ich am nächsten Tag versuchen würde, die 100 K zu fliegen. Und wir sagten: Ah, vielleicht versuchen wir, am nächsten Morgen zusammen zu fliegen.

[00:59:43] Wir sind zusammen mit dem Van hochgefahren und er hat sich tatsächlich dazu entschieden, mit seinen Freunden zu fliegen, weil es ihr letzter Tag dort war. Er meinte so: „Tut mir leid, ich bin sicher, du schaffst die 100 K. Ich gehe mit meinen Freunden fliegen, viel Spaß.“ Also, okay, ich fliege alleine. Das ist das, was ich mache. Ich bin gestartet und nach etwa 15, 20 Minuten bin ich in einer Thermik auf Califf gestoßen. Er war alleine. Ich weiß nicht, was mit seinen Freunden passiert ist, aber er hat mich gesehen und sich einfach an mich angehängt und wir haben angefangen zu fliegen. Und bist du mit Bassano vertraut? Bist du schon mal dort geflogen? Ja. Also haben wir die Überquerung nach Osten gemacht, das Piave-Tal, verdammt niedrig – normalerweise fliegen die Leute von 1500 Metern aus und überqueren dann und kommen auf diesem windgepeitschten kleinen Hügel an, ziemlich tief. Wir sind bis zum Ende der Bassano-Gratlinie vor dieser Überquerung geflogen und haben einer Wolke nachgejagt, die sich genau in dem Moment aufgelöst hat, als wir dort ankamen.

[01:00:30] Und wir waren so weit entlang des Grates, wo es wirklich flach wird, dass wir nicht mehr umkehren konnten, weil wir sonst abgeknallt wären. Die einzige Option war, von tausend Metern aus zu fliegen, was nicht hoch ist, und die Piave-Überquerung trotzdem zu machen. Also haben wir es getan, einfach „Woohoo“ gerufen und angefangen zu überqueren. Wir kamen auf der anderen Seite richtig, richtig tief an, sind hochgestiegen und zum Glück war es windig. Wir konnten von sehr tief aufsteigen und uns auf der anderen Seite irgendwie etablieren. Und dann sind wir bis zum Ende des Grates geflogen, was im Grunde die 50-Kilometer-Marke direkt ab der Startdistanz ist. Dann musst du nur noch zurückkommen, und nach Osten bis zum Ende zu fliegen, war wirklich, wirklich einfach. Zu diesem Zeitpunkt hat es gut funktioniert, man ist im Hochgebirge. Alles lief gut, wunderschöne Wolken. Und wir sind die ganze Zeit zusammen geflogen. Und dann haben wir umgekehrt und alles ist vor uns zusammengebrochen.

[01:01:17] Plötzlich gab es einen Gegenwind aus Westen. Die Wolken begannen vor unseren Augen zu verschwinden. Es gab eine Art Windabfluss aus dem Norden, der sich mit dem aus dem Süden verband. Es war eine Art Konvergenz, aber es war turbulent und unangenehm. Und mit den verschwindenden Wolken und dem Gegenwind war es einfach nicht lustig und schwierig. Wir schafften es zurück zur Piave-Überquerung auf der Ostseite. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir etwa 70 bis 75 K geflogen. Die kluge Entscheidung im Hinblick auf die 100 K wäre gewesen, umzukehren und zurück nach Osten zu fliegen und es einfach in eine offene Distanzübung umzuwandeln, also 50 zurück und wieder 25 zurück als Zickzack. Aber im Osten war es sowieso nicht wirklich angenehm. Also haben wir uns einfach entschieden, es zu wagen, aber wir konnten die Standard-Piave-Überquerung zurück nicht machen, weil man an diese wirklich flache Gratlinie kommt und wir waren schon ein Stück nach Norden geflogen.

[01:02:05] Das wäre bei dieser Überquerung aus einer niedrigen Position in einen flachen Hang ohne Wolken und mit Gegenwind eher gegen den Wind gewesen. Das ergab einfach keinen Sinn. Also haben wir diesen richtig improvisierten Move gemacht, bei dem wir über die Piave auf eine tiefe Linie in das höhere Gelände dahinter geflogen sind. Wir kamen extrem tief an, Califf. Ich dachte, er würde abstürzen. Er hatte diesen Wunderanstieg, der dann an mir vorbeizog, und am Ende landete ich hinter ihm, und wir fanden wieder Gelände auf der Westseite der Piave-Überquerung. Das war also erfolgreich. Aber das Problem war, dass wir nun hinter der Haupt-Bassano-Gratlinie waren, und es wäre gegen den Wind gewesen, um wieder auf die Vorderseite zu kommen. Dort, wo es aufhört flach zu sein und zu den normalen felsigen Bergen wird. Und wir haben diesen Gleitflug gemacht. Es war super verzweifelt. Ich habe ein paar Fotos gemacht, und wir mussten durch den Lee des vorderen Grates durchbrechen, und wir kamen immer näher und näher.

[01:02:54] Es ist so: Schaffen wir das? Schaffen wir es nicht? Es gibt da ein kleines Stück, das man nach links abwerfen kann, aber es ist alles extrem gefährlich, wenn man darin gefangen wird; man könnte in eine vertikale Komponente hineinfliegen, aber man bekommt auch einfach nur Rotorabwind ab, während man versucht, hineinzukommen. Und wir haben gerade so die Bäume überquert und es auf die Vorderseite geschafft. Zu diesem Zeitpunkt gab es einen schönen Aufstieg und es war quasi garantiert, dass wir die hundert K kriegen – wir brauchten nur noch einen Aufstieg und wir waren zurück. Aber es war so ein cooles Gefühl und es war wirklich schön, mit Caleb zu fliegen. Es war auch ziemlich lustig, weil wir irgendwann auf dem Rückweg waren und es windig und turbulent wurde, und wir befanden uns in einem der letzten Aufstiege, über denen eine Wolke war. Und ich sagte über Funk so etwas wie: Wisst ihr, normalerweise fliege ich ziemlich aggressiv, aber ich habe das Gefühl, ich muss jetzt voll in den Verteidigungsmodus schalten. Das könnte der letzte Flug sein. Ich muss den Gipfel erreichen.

[01:03:39] Jeden Aufstieg und einfach tun, was nötig ist, um die 100 K zu schaffen, und Caleb ging voll in den XC-Guide-Modus. Und er fing an: Ja, wir werden diesen Gipfel erreichen. Wir machen das ganz langsam, gute Arbeit. Und noch ein paar Mal während des restlichen Fluges sagte er solche Dinge, als würde er seinen Schüler anleiten. Ich glaube, er hat das völlig unbewusst gemacht, aber es war urkomisch, weil er mir „gute Arbeit“ sagte, während wir diesen wirklich schwierigen Aufstieg gemeistert haben und direkt durch die Lee-Seite von etwas durchgeflogen sind. Er hat mich irgendwie nach Hause geführt, was auf dem letzten Flug eine echt lustige Erfahrung war. Und, äh, und so haben wir es bis zum Ende geschafft. Es war, es war echt cool, dass der Flug kein Selbstläufer war. Es war ein ziemlich schwieriger Flug mit typischen Ariel-Moves, also einfach irgendwo tief hinuntergehen und hoffen, dass es funktioniert. Und dieser verzweifelte Schachzug hat zweimal in beide Richtungen der Piave-Überquerung funktioniert.

[01:04:26] Da hatten wir ein kleines Abenteuer, aber wir haben es geschafft. Und es war also irgendwie echt schön, dass der letzte Flug auch ein Abenteuer für sich war.

[01:04:36] **Gavin McClurg:** Okay. Du redest also von diesen coolen Flügen, diesen technischen, kniffligen Flügen, 98, 99 und 100. Was war der denkwürdigste Flug dieser Mission?

[01:04:46] **Ariel Zlatkovski:** Ich hatte eine Liste mit den denkwürdigsten Flügen geführt. Ich teile mal einen mit euch. Ich weiß nicht, ob es der denkwürdigste war, aber er war definitiv sehr einzigartig. Ich denke, die Leute werden interessiert sein, davon zu hören: Ich hatte über ein paar Jahre hinweg beim Fliegen hier die Idee, dass man eine 100er fliegen kann, ohne jemals zu wenden – also ohne Thermik, ohne 360er und ohne Soaring-Achter, sondern einfach entlang kontinuierlicher Ridge-Linien und die Thermik treffen, aber nicht in den Kern gehen. Einfach nur 50 Meter an Höhe abgreifen und weiterfliegen und im Grunde einfach nur surfen. Ich hatte es ein paar Mal vom Billing-Launch versucht, weil ich normalerweise auf dem Weg von West nach Ost tief rüberkam, unter den Startpunkt sank und einfach weiterflog, weil das Gelände abfällt. Während andere Leute also hoch kamen, mussten sie dann die ganze Höhe aus irgendeinem Grund verpulvern.

[01:05:31] Und ich wäre einfach tief geflogen und hätte mich an den Grat angeschlossen, wo Three Sixty ist, und wäre weitergeflogen. Und dann dreht niemand nach Three Sixty. Es ist einfach ein kontinuierlicher... ja, Grat. Man kann ihn bis nach Osten und zurück segeln. Also den ganzen Weg runter bis Manti zu Mandy. Ja. Also hatte ich die Idee, dass man vielleicht eine 100K ohne Kurven fliegen könnte, dass man von Beer nach Mandy und dann zurück am Big Face vorbeifliegen könnte, indem man das höhere Gelände nutzt, um zum Big Face zu kommen, und dann quasi den ganzen Weg zurück gleitet. Ich hatte es über die Jahre ein paar Mal vom Billing-Start aus versucht, und es hat nicht ganz geklappt. Aber letztes Jahr, genau zu Saisonbeginn, so im November, hatte ich eine Nacht, in der ich bei Three Sixty mit ein paar Leuten geflogen bin, Matthew war einer davon und noch ein paar andere Typen. Und am nächsten Tag wurde mir klar, dass ich die gleiche Route einfach direkt von Three Sixty aus versuchen könnte, weil Three Sixty genau an der Stelle ist, wo der Grat super segelbar ist und sich von dort aus nach Westen aufsteigt.

[01:06:26] Also dachte ich mir, ich fliege von Three 60 aus nach Westen, nutze das höhere Gelände bis zum Big Face und komme dann am Billing Launch vorbei zurück. Wenn ich nur einhundert oder zweihundert Meter höher bin als beim Billing, macht das den gesamten Übergang nach Osten so viel einfacher. Man umgeht viel niedriges Gelände, Stromleitungen, Schluchten und so weiter. Und wenn man nur ein bisschen mehr Höhe hat als beim Start am Billing, sollte der Übergang zu Three 60 viel einfacher sein. Dann hast du den Rest des Mandy Ridge und zurück, was völlig Standard ist. Genau das habe ich dann gemacht. Ich bin am Three 60 gestartet und habe so eine Testrunde zu einem Ort namens Train Station gemacht, der ein paar Kilometer entfernt ist, um sicherzugehen, dass es funktioniert, bin zurückgekommen, bin oben gelandet und dann für das, was zum 100K wurde, gestartet. Ein Flug ohne Kurve. Und es war wirklich, wirklich

[01:07:12] **Gavin McClurg:** Genial. Ja.

[01:07:13] **Ariel Zlatkovski:** Nur zur Klarstellung: Es gab zwei Kehren. Eine 180-Grad-Kehre im Westen und eine 180-Grad-Kehre im Osten, um zurückzukommen. Aber es gab keine Thermik in den 360-Grad-Kurven. Es gab keine Segelfiguren in Form von Achten. Ich habe mich viel um jedes einzelne hervorstehende Gelände herumgcurvt. Und manchmal bedeutete das, dass ich mich quasi rückwärts um mich selbst drehen musste. Wenn ich zum Beispiel generell nach Westen flog, aber ein Grat hervorsteht und ich nach Osten schauen muss, war das okay, weil ich der Krümmung des Grates gefolgt bin. Aber wenn ich in einer Art Thermik war und mich um 90 Grad herausgedreht habe, um den Auftrieb zu maximieren, durfte ich nicht mehr als 90 Grad drehen. Ich habe mir die Regel gesetzt, dass ich nicht gegen meine Flugrichtung fliegen darf. Ich musste weiter vorankommen. Und es gab zu Beginn ein paar wirklich, wirklich knappe Momente, was das Durchkommen oder Umfliegen von Dingen angeht – also, dass ich sie in den ersten paar Minuten auf dem Weg zum Bahnhofpunkt nicht rechtzeitig umgangen habe.

[01:08:06] Ich kam ein kleines bisschen zu tief rein. Und wenn man über der Train Station ist, kommt man auf dieses steil ansteigende Gelände und die Dinge sind wirklich einfach und kontinuierlich, aber ich kam unter der Train Station rein. Also musste ich tief in dieses Tal eintauchen. Ich habe mich trotzdem dazu entschlossen. Und so bin ich tief hineingegangen und dann musste ich um jedes einzelne Stück Gelände herumschwingen, das dort für die nächsten 10 Kilometer war. Während ich, wenn ich vielleicht 50 Meter mehr bei der Train Station gehabt hätte, diese 10 Kilometer in einer kontinuierlichen, basically geraden Linie hätte machen können, anstatt um jeden Grat herumzuschwingen. Das

war ziemlich schwierig. Und dann auf dem Rückweg von Big Face, meinem westlichen Wendepunkt, bin ich zum Golfplatz gekommen, der ziemlich nah am Billing Launch ist. Und ich wollte nicht ganz um den Golfplatz herum, was eine ziemlich lange Gratlinie war.

[01:08:52] Also bin ich tief dahinter reingegangen und bin gerade so durch diese Kante geschossen, wobei das Gurtzeug praktisch auf dem Boden lag. Das hat mir ermöglicht, meine Höhe zu halten und den Billing Launch mit gerade den hundert oder zweihundert Metern zu passieren, die ich brauchte und die ich dachte, würden das einfacher machen. Und wie erwartet war es ab diesem Punkt bis zum Ende eine entspannte Sache. Den ganzen Weg zurück zum Train Station Bereich, wo es kontinuierlich bis zum 360 zu Mandy und zurück geht. Und, äh, als ich zurückkam, wurde der Fokus auf das große Ziel gerichtet: Ich wollte genau an der Stelle landen, an der ich beim 360 gestartet bin, und ich wollte es beim ersten Mal perfekt machen, damit ich den Start nicht abbrechen und irgendein seltsames Gleiten machen muss, weil das die ganze Heiligkeit des No-Turn-No-Turn-100K zerstören würde. Und ich kam mit genau der Höhe an, die ich brauchte. Ich hatte vielleicht so 10 Meter.

[01:09:37] Höher als der Startpunkt. Also bin ich hinter den Grat gebogen und habe mir überlegt, wo ich sein muss, um die 10 Meter in den Wind abzusinken, ohne hochgehoben zu werden oder zu kurz zu kommen. Und ich bin genau dort gelandet, wo ich bei 360 gestartet bin, und es war ein 100-Punkt-irgendwas-Dreieck. Es war sehr, sehr befriedigend.

[01:09:56] **Gavin McClurg:** Mann, das ist echt sexy. Ich schick dir einen,

[01:10:01] **Ariel Zlatkovski:** Ich schicke dir das Tracklog, dann kannst du es dir ansehen und jede kleine Kurve sehen. Ich musste das machen. Ja.

[01:10:06] **Gavin McClurg:** Ich würde mir das gerne ansehen. Was für eine coole Mission. Während du das gemacht hast, hast du über einige der dunklen, harten und schwierigen Zeiten gesprochen. Gab es etwas außerhalb der Zahlen, das dich weitergetrieben hat? Du hattest dieses Ziel von hundert, aber gab es etwas anderes, an das du dich halten musstest?

[01:10:26] **Ariel Zlatkovski:** Die Hauptmotivation, weiterzumachen, war definitiv der Aspekt der Zahlen, wie du schon sagtest – einfach dieses Ziel zu verfolgen und okay, plus eins plus eins, was mich schrittweise näher an die hundert bringt. Es war wirklich schön. Ich hatte ein paar sehr, sehr unterstützende Freunde, die mich immer ermutigt haben, mir meine Tiraden und Beschwerden über den Zustand des Wetters, die Zahlen und so weiter angehört haben. Insbesondere gibt es einen sehr wunderbaren österreichischen Piloten namens Sepal – Sepal ist eigentlich auf Platz zwei in der Club-Statistik für die 100K-Flüge in der X-Contest-Saison. Er hat 66 davon absolviert. Und natürlich sind seine ohne Toplanding. Also können wir sagen, dass er der rechtmäßige Sieger des Club-100K ist, was die kontinuierlichen Flüge angeht. Und er war mein größter Unterstützer. Das war wirklich, wirklich cool.

[01:11:11] Ich bin ein paar Mal mit ihm geflogen, weil er auch in Indien war. Wir hatten eines Tages einen richtig coolen Flug, bei dem er an einem Projekt von 500.000 Flügen im Jahr 2024 arbeitete, weil es sein 50. Jahr des Fliegens war. Und ich durfte an dem Tag mit ihm und einem anderen Freund von uns fliegen, was für ihn wirklich etwas Besonderes war. Dann haben wir uns in Kolumbien gesehen. Als ich in den Alpen war, hat er mich eingeladen, ihn in Österreich zu besuchen. Er lebt an einem richtig coolen Ort westlich von Innsbruck und fliegt dort viel. Er hatte im März und April eine Menge 100-Kilometer-Flüge. Die Idee war, dass ich den Juli bei ihm zu Hause verbringen würde, um so oft wie möglich mit ihm 100-Kilometer-Flüge zu machen. Es gab sogar die Idee, dass wir einen zusammen im Tandem machen würden, was super lustig gewesen wäre. Aber direkt als ich bei ihm ankam, hatten wir einen guten Tag zusammen. Wir haben einen 100-Kilometer-Flug geschafft und dann ist das Wetter komplett im Eimer gegangen und er musste dort bleiben.

[01:11:59] Und er meinte so: „Komm schon, du solltest weiterziehen, geh da hin, wo das Wetter gut ist. Du schaffst das.“ Er war also extrem unterstützend, wenn es um das Wetter und Ideen ging, und war allgemein so ein richtiger Cheerleader, was echt klasse war. Supple ist ein toller Typ und ein fantastischer Pilot, ein sehr cooler Charakter. Ich hatte echt Glück, ihn an meiner Seite zu haben. Und ich hatte noch ein paar andere Freunde, die mich ähnlich sehr ermutigt haben, indem sie das Wetter für mich angeschaut haben, weil ich mich mit Wetter nicht so auskenne. Ich hoffe einfach nur aufs Beste und dass ich an den Tagen fliege, an denen es fliegbar ist. Aber ich hatte Leute, die so meinten:

„Oh, weißt du, du solltest vielleicht ein paar Stunden zu diesem Ort fahren. Der sieht für zwei Tage gut aus“, oder die haben mich einfach nur unterstützt und gesagt: „Du schaffst das. Alles gut.“ Und mich ermutigt, weiterzumachen. Das war wirklich, wirklich schön zu haben.

[01:12:45] **Gavin McClurg:** Ich möchte gerne etwas über deine Ausrüstung hören. Ich habe gesehen, dass du den Climber, den Arctic und den Peak Six geflogen bist. Stimmt das?

[01:12:53] **Ariel Zlatkovski:** Ja. Ich habe das Jahr mit einem Peak Six begonnen, der praktisch fabrikneu war. Ich habe ihn Anfang September letzten Jahres bekommen. Ich hatte erst ein paar Flüge damit in den Alpen gemacht. Und dann bin ich nach Bir und mein brandneuer Gleitschirm war dem Dreck, Staub und den Steinen von Bir sowie dem Fliegen in Indien, der Toplanding, dem Campen und so weiter ausgesetzt. Also war dieser Peak den Großteil des Jahres, etwa neun Monate lang, mein Hauptgleitschirm. Ich habe damit 5.600 km geflogen. Das habe ich natürlich in meiner Tabelle stehen. Also 56 auf dem Peak Six. Ich hatte auch einen Climber 2P, das ist mein Backup-Gleitschirm, weil er so leicht ist, dass ich ihn mir als zweiten Gleitschirm leisten kann, um damit zu reisen. Ich habe ihn eigentlich mit der Absicht gekauft, nicht viel damit zu fliegen, sondern ihn nur als Backup-Gleitschirm in gutem Zustand zu haben, Zwei-Liner-Performance, all das.

[01:13:42] Uh, aber nicht nur für den Fall, dass etwas passiert, wie zum Beispiel, ich weiß nicht, man landet in einem Baum und muss den Haupt-Gleitschirm für ein paar Tage reparieren, so etwas eben. Und deshalb wurde der Backup-Gleitschirm, der Backup-Gleitschirm, äh, ein paar Mal, tatsächlich insgesamt 15 Mal im Laufe des Jahres, äh, zum Einsatz gebracht. Und dann, äh, gegen Ende des Jahres kam der Arctic Air 2 raus und ich hatte ursprünglich den Arctic Air vor dem Peak geflogen. Also war ich ziemlich begeistert von diesem Gleitschirm. Den habe ich also im Juni, Ende Juni, bekommen. Ich habe ihn also für die letzten drei Monate der Saison auf dem Projekt geflogen. Und dieser Gleitschirm hatte 29 Flüge drauf. Er ist jetzt etwa drei Monate alt, ein bisschen mehr, und hat fast 300 Stunden drauf. Also, äh, er ist, er ist, er ist kein neuer Gleitschirm mehr, obwohl er mein neuer Gleitschirm ist.

[01:14:30] Und dann, ähm, dann ist mein, mein Gurtzeug, mein Gurtzeug ist auch das Woody Valley GTO Light. Das ist mein drittes Gurtzeug von diesem Modell, weil mein erstes hatte etwa 1200 Stunden und dann habe ich ein zweites bekommen, das auch etwa 1200 Stunden hatte. Und dann habe ich Anfang des Sommers ein drittes GTO Light bekommen. Und, äh, kurz nach meiner kleinen Stromleitungs-Abenteuer wurde dieses Gurtzeug zerrissen und es war schon ziemlich alt mit 1200 Stunden auf dem Buckel. Es sah nicht gut aus. Es sah nicht so gut aus. Es gab viele Dinge, deshalb war es sowieso schön, in ein neues Gurtzeug zu kommen. Jetzt fliege ich also mit meinem neuen, das jetzt auch schon ein paar hundert Stunden auf dem Buckel hat, als mein Equipment.

[01:15:15] **Gavin McClurg:** Du solltest definitiv Testpilot werden. Wir brauchen dich im Team nur für diesen Aspekt. Ariel, das war einfach unglaublich. Was für ein Projekt, Hut ab vor dir, Mann. Das ist wirklich unglaublich. Ich bin ganz bei dir. Ich habe das Gefühl, die Alaska-Sache wird sich wahrscheinlich nicht wiederholen. Ich bezweifle, dass deine sich auch wiederholen wird. Aber das war eine verdammt starke Mission, Mann, das von 52 auf hundert zu bringen, ist beeindruckend. Ich glaube nicht, dass Matthew auch besonders Lust hat, das weiterzuverfolgen. Du hast also eine Zeit lang eine sichere Bilanz, aber danke, dass du uns das alles erzählt hast. Ich wünsche dir für dieses Jahr in Beer alles Gute. Hoffentlich hast du ein paar tolle Flüge und findest heraus, was deine nächsten Schritte sind. Ich denke, das wird interessant.

[01:16:00] **Ariel Zlatkovski:** Danke. Oh ja. Es war, ich muss sagen, ein wirklich interessantes Jahr. Und ich wollte das mit den Leuten teilen, weil ich denke, wenn man den meisten Leuten sagt: „Oh ja, ich fliege Vollzeit, 900 Stunden XC in einem Jahr“, dann würden die meisten sagen: „Das ist so cool. Ich wünschte, ich könnte das auch.“ Und ich denke, die Antwort darauf ist die Nuance, dass es nicht so toll ist. Es gibt Schattenseiten, und ich wollte nicht nur die Triumphe teilen, sondern auch die Prüfungen und Schwierigkeiten, die es bedeutet, ein Jahr lang intensiv zu fliegen und alles, was damit einhergeht.

[01:16:30] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ich denke, das ist sehr ähnlich wie das Jagen von Rekorden. Es wird zu einem Job, weißt du, es gibt viel, du weißt schon, das Jagen großer Distanzen, aber das Jagen von Rekorden schlägt sehr schnell von „das macht Spaß“ zu „das ist ein Job“ um. Ja. Es ist drin, und es klang so, als wäre viel davon ein Job gewesen. Definitiv. Aber trotzdem ein beeindruckender. Danke dir, Mann. Danke, dass du in der Show bist, und es ist

gut, dein Gesicht zu sehen, ich kann es kaum erwarten, dich irgendwo auf Cloud Base zu treffen. Du bist

[01:17:01] **Ariel Zlatkovski:** willkommen. Danke, dass du mich dabei hast. Wenn

[01:17:09] **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, was sehr viel bewirkt und hilft, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden bist. Ich weiß, dass auf diese Weise viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gefragt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen zahlst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:17:55] Das ist also viel billiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt. Aber ich – aus vielen verschiedenen Gründen, die ich schon oft in der Show erwähnt habe – möchte das nicht. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Und das gibt euch Zugriff auf all das Bonusmaterial.

[01:18:42] Ein kleiner Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch unsere Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das lebenslang sein, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben: Ihr solltet alle eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.