

Into the Deepness

Cloudbase Mayhem Podcast 262 — Keith Forsyth

Published	2025-12-20
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/262-into-the-deepness-with-keith-forsyth/
Duration	00:49:17
Speakers	Gavin McClurg, Keith Forsyth
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0262-into-the-deepness-with-keith-forsyth.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	5 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	26
Show notes	26
Transcript	26

English

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

Show notes

Keith Forsyth began his flying journey with skydiving, then speed flying and wing suit base jumping but the lack of margin in speed flying and base lead him to XC Paragliding, where he's been drawing lines across the Pacific Northwest with what can only be described as a magical and inspired paintbrush. If you haven't been to the Pacific Northwest think alpine rain forest and big, jagged glaciated mountains. Rain, lots and lots of rain. DENSE impenetrable forest, deep gorges, few roads, lots of bugs, and very few places to land. Keith has been laying down bivvy lines across the Cascade and Olympic ranges of Washington and Oregon and Coast Ranges of British Colombia the last few years that are ambitious, bold, and absolutely breathtaking. Keith waits for a good forecast, packs up to 7 days of food, sometimes adds a packraft and takes to the skies. Sometimes the mission involves some pretty memorable bushwacking, other times a glorious paddle out and some fishing along the way, other times he'll find himself top landing an alpine meadow and sharing some space with a black bear.

The post #262 Into the Deepness with Keith Forsyth first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Welcome to the cloud-based mayhem and happy holidays. It is upon us. My, how time flies, right? Finally getting some snow here in the Rockies. It's been an incredibly dry, strange, warm fall. As I understand it's been in a lot of places. We're finally getting a little bit of snow and my mind is on skiing, but this one is all about really cool adventures with a wing and a packraft and a lot of vision. My guest today is Keith Forsyth. He makes his home up in the Pacific Northwest and over the last bunch of years has been putting down some really incredible lines in very, very deep terrain. These are big treed areas with very few places to land out.

[00:01:04] Those of you that saw the Rockies Traverse with Will Gadd and I kind of like that, but even denser. So a lot of high mountain lakes, some of the prettiest places on earth, in my opinion. But he, I didn't know this, he's also put together some really amazing lines up in the coast range up in BC and using the packrafts to get out or sometimes just connect to the next place to fly. And also across the Olympics, which I didn't even think it was possible to fly in the Olympics. So some very inspiring stuff. Keith got his start, as you'll hear, in skydiving and then speed flying and base and wingsuiting and has given most of that up to just fly. He's got some really cool lines with a paraglider and bivvy and a whole bunch of whatever he can carry on his back and putting together some really cool adventures.

[00:01:53] He's also an instructor and has been helping Henzie out with SIVs the last few summers, also up there in the Northwest. And I think you'll find this pretty inspiring. It certainly was for me. I want to get out there and do more of this. He used to do tons of this baby stuff and life has gotten in the way. But I'm pretty inspired after talking to Keith to doing this. I want to do more. And if you're still looking for something for Christmas, head on over to cloudbaseman.com and go to our shop. Pick up any of the number of things there. We've got some cool Patagonia t-shirts, some new trucker hats, and of course my book, Advanced Paragliding. Or if you support the show in 2026, you can find the link there to go to Patreon, our Patreon page and support.

[00:02:41] If you support at \$3 or more a show, which is an

[00:02:46] option there, and just pack it away. So about a cup of coffee a month. That's all we're asking for. Then we'll send you a t-shirt or a trucker hat, among me. In support of the holidays and support hopefully your favorite show. It really does go a long ways and it helps keep us on the air ad free. Hang on tight. This is a fun ride. Enjoy. And Merry Christmas.

[00:03:17] Welcome to the show, man. I appreciate your time. I thought I'd be talking to you up in the Pacific Northwest, but you're down in Salt Lake. What are you doing down there?

[00:03:26] **Keith Forsyth:** I'm down here working for a friend for a little while. Just taking a break from the Northwest and enjoy some skiing down here during the winter. Yeah, thanks for having me on the show.

[00:03:37] **Gavin McClurg:** Yeah, you bet. I've been jealously and enviously following your pursuits up in the Northwest the last few years. Maybe before we get to some of these very cool lines you've been throwing down up in that terrain. Tell everybody, what's your background here? I was just reading up on you this morning. You've been flying about 10 years. How'd you get into all this and how did you get into this kind of niche of flying?

[00:04:07] **Keith Forsyth:** Yeah, so I got going in air sports back in 2011, initially with skydiving. And it's kind of a slow start there, but a few years into that, got pretty excited about it. Started working in skydiving for about five years. And while I was doing that, started doing some speed flying and base jumping as well. And there wasn't until later down the road where I kind of discovered paragliding and just realized it was a unique tool to use in the mountains, more so than speed flying in some circumstances. And once I kind of got my first taste of thermaling, I was all in and been pursuing that for the last seven or eight years. Do you still do a ton of speed flying? No, I actually stopped speed flying about five or six years ago. Why?

[00:04:54] Yeah, that's a good question. A lot of that had to do with the amount of margin and just saw a lot of accidents and had a lot of friends close to me have accidents and had a lot of close calls myself. And I just found that to keep it stimulating, the amount of margin that I was consistently like, it just wasn't enough there. So slowly backed off of that and eventually I found it was just a better idea to stop doing it entirely.

[00:05:26] **Gavin McClurg:** Interesting. I heard that. You know, speed flying has been an interesting, I don't know, journey for me. I guess, you know, I really have enjoyed it on skis, but I'm not great at it, I guess is what it comes down to. It's kind of like mountain biking for me. I think I'm better than I am. And I've had some really bad accidents mountain biking. And I finally decided a couple years ago to just quit, just not do it. And I miss it. I really miss the uphill. I miss the exercise part of it. But I was tired of it putting me in the hospital. I've been lucky with flying hasn't put me in the hospital. But with speed flying, it's interesting to hear the margin thing. It's kind of the same reason I enjoyed doing some base, but I could kind of see the writing on the wall.

[00:06:13] Is that what it was for you? Is it just, okay, this is going to end poorly?

[00:06:19] **Keith Forsyth:** Yeah. I just saw the trajectory of progression was really reducing the margin like continuously over time. And yeah, just didn't really see it sustainable long term. And you still jump it? I still skydive every now and then, but I stopped base jumping around the same time. Still something I'm thinking about maybe doing again someday. But at the time, it's just there's so many interesting things to do that it's hard to stay consistent in all of it.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Was part of it, I mean, I don't know if that was a transition or it's cold stop. But was part of it just in disguise? Discovering thermal flying and the possibilities? Was part of it just discovering in a sense that, oh, there's more potential here?

[00:07:08] **Keith Forsyth:** Yeah, I'd say that's one aspect of it. Because before speed flying, base jumping, I used to do a lot of skiing and backcountry skiing. And I think just with the air sports, you're able to start exploring a bigger portion of the mountain in a way. And then with thermal flying, you're taking that to the next extent of able to cross an entire range.

[00:07:28] Yeah. Yeah. Just the growth of potential, as you mentioned, is quite interesting.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** And so take me through a little bit, you know, and feel free to deep dive on this if it's worthy of that. But it's how you really, I think, pretty quickly locked in on these kind of pretty expeditionary-based bivvies. Or did that take a while? Take me through your XC kind of progression in that adventure.

[00:07:57] **Keith Forsyth:** Yeah. So it happened pretty quickly. It happened pretty early on. And I think that's just partially the nature of flying in the northwest where I live.

[00:08:10] Most of the things are pretty hard to get to. And with speed flying and hike and fly, I was starting to explore, like, some of the bigger peaks there that sometimes take a couple days to hike. So already through the hike and fly stuff and speed flying, I was already doing the multi-day camping on the way in. And with paragliding, it just felt like a

natural transition of continuing that backpacking. So I was getting more into the cross country, just being comfortable in that terrain over time. I think it really helped open it up of being comfortable landing in these backcountry areas where maybe hiking the next day out wasn't that big of a deal. And it kind of, over time, like, helped prevent what I kind of call ground suck or car suck. Well, not what I call it. It's pretty common. But just being comfortable in that terrain, having the supplies with you, I think just kind of alleviates that pressure.

[00:09:01] To really end up back at the car at the end of the day.

[00:09:06] **Gavin McClurg:** Are you planning these with kind of anything more than a start?

[00:09:14] **Keith Forsyth:** Yes. Yeah, that's a good question. I definitely piece together a lot. So in the Cascades specifically, there's just not a whole lot for landings. Once you get closer to the crest of the mountains, just with the amount of trees we have, very deep valleys and kind of small towns. Tight creeks coming down from these glaciated volcanoes.

[00:09:39] So a lot of that initial puzzle and planning is really trying to open up and find where can you go while still maintaining some margin. And I think a saying that I heard early on that I really liked, actually Jeff Shapiro told me this, was with track climbing, it's like if you can place really good gear, you can try really hard. And then I think that actually, like, transfers into paragliding in a way. Is if you can find your outs, like have ways to fly out of a valley system, have a high alpine meadow, all of a sudden you can start flying and trying these more technical lines that may have a smaller chance of actually making it work. But you have your out, you have that protection in a way.

[00:10:25] So that's where I kind of start my planning is just understanding where there's margin and where there's these outs along the way. And then waiting for those days that, like, the weather patterns change. Correlate to make that happen.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** These outs that are along the way, are you talking about you're finding these on Google Earth and kind of laying it all down in advance? Or are you talking about reading it on the fly? You know, like Will and I did on the Canadian Traverse. We just started and started going. And there were often times where it just, whoa, we must climb now. And

[00:11:01] **Keith Forsyth:** we must climb now. Right. Yeah, I'd say there's a bit of both. And I think one that you didn't mention is I spent a lot of time hiking out there and actually going and getting feet on the ground in some of these areas to make sure, like, what might look like an out on Google Earth is there's times where I was like, oh, that's certainly going to work. And then just to be safe, I'm going to go look at it. And sure enough, it's like these

[00:11:26] **Gavin McClurg:** timber cuts,

[00:11:27] **Keith Forsyth:** three foot boulders or timber cuts on a on a sandbar or just something is like, oh, wait, there is no way I could land here safely.

[00:11:36] **Gavin McClurg:** The timber cuts. We should describe that. You know, I mean, you're in a part of the world that there's a lot of timber operations. And I hadn't seen that kind of thing, you know, up front. I remember the first day going up to launch with Will. He was he said, you know, hey, everywhere you see that looks like a good landing, I promise you it isn't. It's going to suck if it's a if it's a clear cut. You just cannot go in there. A if you do pull it off and land, you can't get out. So so those listening, it's you can imagine clear. I mean, these are huge dug for stands. I mean, they're massive trees. And then then they go in and clear cut them. And it's just it's nasty. Right. I mean, these are they're terrible. But from the sky, they look pretty good.

[00:12:22] You know, you're just surrounded by a sea of trees everywhere. And then there's this whole area that's a nice little square. Looks pretty decent. Then you get down close and it's just awful.

[00:12:32] **Keith Forsyth:** Yeah, it can be quite deceiving. And the other one that's really deceiving. It gets you off guard is like wildland burn areas where it looks like everything's cleared off from a burn. But all of a sudden, like when you do get closer, there's just like very skinny dead trees that like you can't see from certain angles. And all of a sudden there's like, oh, yeah, there's no way I could take a glider in there. Like

[00:12:53] **Gavin McClurg:** power poles with a bunch of sharp edges on them.

[00:12:56] **Keith Forsyth:** Yeah, exactly.

[00:12:58] **Gavin McClurg:** So you would actually go in. You've gone in in advance on foot and just backpacking and checking things out.

[00:13:05] **Keith Forsyth:** Yeah. And a lot of that is from when I was doing more just hike and fly. Yeah. Just spending a lot of time actually like walking all the LZs prior. And then there's times like there's a smaller range in southwest Washington called the Olympics where, yeah, it was interesting trying to fly across that and spent time hiking in from both directions to get a better understanding of what that area actually looked like before kind of going in blind.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** Dude, I didn't know you did that. You've flown the Olympics? Mm-hmm. Has anybody else flown the Olympics?

[00:13:38] **Keith Forsyth:** No. I was

[00:13:40] **Gavin McClurg:** going to say I didn't think that was possible. I think

[00:13:40] **Keith Forsyth:** there's still a lot of potential to be had out there. But yeah, it's cool. It's not a big range by any standards, but it is a really stunning area.

[00:13:50] **Gavin McClurg:** And how did it work? Gosh, I would think that that would be so overpowered by the sea breeze and that's – how did you – did you just go in there and give it a shot or did you have a pretty good idea from looking at weather? Yeah,

[00:14:08] **Keith Forsyth:** so it's funny. So from Seattle, you can actually look west over to the Olympics and you often see these days with like stunning like great cumulus clouds, high bays. Totally. And then when I first started looking into it closer, I had flown – had done some speed flying on the southern end. So I started there and kind of did some days where I would just work a few moves in, see how the day would work, kind of come back out. And then I did the same thing from the north side. Where I would just start piecing together the first few pieces and then go back out. And then eventually started – yeah, I was able to make the whole transition. But yeah, it was interesting because through those previous trips, little by little, you start to build that kind of mental picture or that model of what those weather patterns are.

[00:14:58] And it was really interesting because it is such a small range and surrounded almost by like three sides by water. You get a lot of draw. So like as you go from the south to the north side, those – the lower weather patterns shift dramatically. And just having those previous trips was quite telling and made the whole experience a lot more comfortable and almost fulfilling as a whole instead of just going into it blind and just like sending it. I try to avoid that mentality as much as possible.

[00:15:35] **Gavin McClurg:** And is there a style rule to how you operate? Is there – what am I trying to say? Is there a way you go into these that's – like the Olympics. OK, I'm going to connect this in a certain way. I'm going to start here and end there in a certain way. Are there any kind of – is there any kind of structure?

[00:16:03] **Keith Forsyth:** Yeah. It's interesting to think about. So it's kind of a side note. But what I find interesting about participating in like a few different types of sports, I think each community has a really unique like mindset or approach. And I think they transfer and like you can pull things from sport to sport. So like when you first mentioned like a style in which you go about it, I think climbing is one where there's just – there's this decades-long debate of just like alpine style or climbing style. Yeah. Or like

[00:16:38] **Gavin McClurg:** the life-saving type of thing. But there's

[00:16:38] **Keith Forsyth:** just so much discussion around that. And maybe there's more discussion happening now in paragliding of like how should you go about it? And in base jumping, I think it was something that is kind of lacking initially where it does kind of have a bad reputation and potentially seen as reckless. Yeah. So I think all this to say is like going back to paragliding, just trying to do it in a way that feels like there's – you're maintaining some level of

margin and understanding the very thing. at hand um which there's always stuff that like you don't know you don't know and that takes time to learn but trying to gather that as much as possible ahead of time yeah

[00:17:23] i don't know if that fully answer answers your question or not yeah

[00:17:26] **Gavin McClurg:** no it does i i was just kind of thinking you know when you take on an objective like the like the olympics uh i gotta ask you about launches and stuff i mean are you are you flying with a machete or a chainsaw or how are you finding places i mean i've spent quite a bit of time i used to do a lot of paddling out there it is okay thick really thick yeah yeah

[00:17:49] **Keith Forsyth:** so a lot of those um high alpine meadows actually have like there will be these high the high alpine lakes and a lot of them have kind of small grassy meadows next to them so it's an interesting style of flying because you're never that high above the terrain but if you get low like the first thought should be like oh i need to land soon um and it's kind of a funny mentality because like all of a sudden like you mentioned you probably spent a lot of time down in the bottom of those creeks like yeah it's it's dense like there's there's nowhere to land so um as long as you kind of keep that mentality of like land high land early there is options along the way yeah

[00:18:30] **Gavin McClurg:** i was kind of thinking more you know so when when you have an objective i mean and you've put together some big lines in the cascades you know up to the canadian border and stuff is there uh okay i'm gonna fly a certain percentage of this or is it just i'm gonna start see how far i can get on this trip i've got two weeks kind of thing i mean is there a uh i haven't i haven't i don't feel like i've fulfilled my mission unless i've flown a certain part of it or all of it you know are you trying to connect the whole thing in the air or does it just not matter

[00:19:04] **Keith Forsyth:** um it's somewhere in the middle but i would say it almost leans to like i'm pretty open to where it ends up i think what appeals to me most cascades is flying and finding little pockets that i haven't quite seen um yet instead of like i've never been one for chasing distances um although i think it is it is fun and it's like a great way to develop skill over time but like i'd rather fly 10 kilometers over like a really cool looking range then turn the other direction just to get 50 or whatever right you're more into the aesthetic yeah yeah so like i'll definitely like if i see a good like cloud street forming one way or a peak that just looks stunning and i just want to go look at it i'll deviate for that and um so yeah i kind of let the the trip unfold um let's say in the cascades i do have an understanding of where i want to go and that's generally going back to that other point of just there's

[00:20:05] ways there's kind of ways you have to work around it to maintain some of those landing options along the way um and i think just over the years of doing more and more flying in that area i start to get a better understanding of like how you can connect some of those um those features how

[00:20:24] **Gavin McClurg:** are you are you a solo kind of guy are you doing this with other people a

[00:20:29] **Keith Forsyth:** bit of both yeah um i i definitely enjoy doing it with other people and if i had to choose i i more often than not would um but yeah it's one of those things like if it's if people are busy i usually don't let that stop me or try not to are

[00:20:48] **Gavin McClurg:** you are you pretty are you taking these on just by weather windows or are you kind of are you are you more locked into certain times because of work or is the kind of thing where okay i've got a three-day window because i mean the cascades are not known for great deals of long windows of good flying you know do things change up there real quick as they do here in the rockies so how do you how do you approach that side of things

[00:21:16] **Keith Forsyth:** yeah i've been pretty fortunate the last few years where i've really shaped my work to allow a lot of flexibility during the summer to to chase those good weather windows so

[00:21:27] **Gavin McClurg:** it pops and you go and just see what comes together so yeah exactly are you you know how many how many days can you go and and remind everybody who hasn't been up in the in the northwest you know can you resupply or are you packing and that's that's it you you've got that amount to to start with and then you can go and you can go and you can go and you can go and you survive on yeah

[00:21:48] **Keith Forsyth:** that's a good question um there are kind of places you could resupply once you get away from the crest but generally in the cascades and the coast mountains you take what you need

[00:22:01] so honestly even if i'm just going for a day flight more often than not i'll pack at least an extra day's worth of food just because it's pretty easy to accidentally land somewhere and have a full day hike out when i'm doing some of the longer trips i'll usually pack about seven days worth of food what

[00:22:18] **Gavin McClurg:** does that look like um

[00:22:18] **Keith Forsyth:** yeah so um once you start getting seven days worth of food the pack gets pretty heavy i mean you know this uh yeah probably better than any anyone so it's really a lot of it's just freeze dried food um a lot of bars not not the doesn't necessarily taste the best but it gets you by yeah um and yeah um say as far as most of the kit goes i try to keep it pretty light with like a really minimalist bivy kit um sometimes bring the stove um but yeah you don't really need much when you're just out hiking and backpacking so so

[00:23:00] **Gavin McClurg:** tent or a bivy sack or what do you how do you i mean you you get a lot of rain up there or are you really isolating these to when you know you're you're pretty good shape in terms of staying dry and you just sleep in your wing yeah

[00:23:17] **Keith Forsyth:** um usually do bring a tent that's a good question um just yeah ideally stay in your tent and then when you're out hiking and backpacking you can do the better weather windows but with the unpredictability of weather and a lot of the best days that you have in the cascades and coast mountains and i guess mountains in most places are kind of those days that are right on the verge of overdevelopment so um yeah rain is always a potential so bring the tent and then what i've been doing for most of the summer trips is um i just kind of have a modified concertina bag that i use to kind of consolidate the wing and then that's the sleeping bag um so that helps a

[00:23:51] **Gavin McClurg:** lot of people with the

[00:23:52] **Keith Forsyth:** cut down on weight quite a bit oh

[00:23:54] **Gavin McClurg:** so you're you are just sleeping in your wing yeah

[00:23:56] **Keith Forsyth:** but using the tent as well for the rain protection and i got you um yeah

[00:24:01] **Gavin McClurg:** okay so sometimes a stove sometimes not i imagine there's plenty of stuff you can make a fire with although i guess it's sometimes pretty wet yeah

[00:24:09] **Keith Forsyth:** um usually you can do fires um or the i mean a lot of those a lot of the flying season here starts to overlap with fire season where we get a lot of wildland fire so you that's later in the season sure um but with the freeze-dried food uh if if you're really trying to cut weight and don't bring the stove you just end up cold soaking it where it's it's kind of mushy but um gross yeah you're still getting the calories at least and yeah there it's not my favorite but there's times when you're like packing extra gear like climbing or pack rafting gear and then you're just you start cutting out every bit of weight that you can are

[00:24:49] **Gavin McClurg:** you more focused on fat or protein or you know i mean a lot of the freeze-dried stuff is you know it's pretty tasty but there's not a lot of calories you know um what do you what do you bring it are you a nick nanans kind of guy you just put five pounds of cheese in your bag and call it good

[00:25:05] **Keith Forsyth:** yeah uh usually start with a block cheese and salami that's always a good go-to yeah and throw that in the freeze-dried meals usually like spruces it up a little bit and um a lot of bars when it starts to get trying to get more like the calorie dense um kind of low pack volume it ends up just being a little bit more a lot of bars what

[00:25:24] **Gavin McClurg:** what wing and harness are you flying yeah

[00:25:27] **Keith Forsyth:** so i'm flying the the zeolite two and the bivy one okay

[00:25:31] **Gavin McClurg:** any do you i'm not familiar with that harness are you pulling the is there is that a foam protector do you pull that out and use that for space or how do you have plenty of space so

[00:25:42] **Keith Forsyth:** it has the under seat storage compartment and then an inflatable bag that goes around that area um so i generally try to pack all the soft goods um like tent if i have a pack raft i'll put that underneath there um any extra layers and usually the food anything that can take an impact in kind of the event of a crash uh ideally like yeah you're not having the circumstances but you're always planning around the worst case scenario um and yeah just trying to keep the uh all the heavyweight items as low as possible and close to those connection points to to minimize any impact to the handling of the wing and

[00:26:24] **Gavin McClurg:** what pack raft are you using i

[00:26:27] **Keith Forsyth:** have the uh cocapelli nirvana and

[00:26:31] **Gavin McClurg:** what's that about five kg something like that that

[00:26:34] **Keith Forsyth:** sounds about right once you start getting all the bits and pieces and the paddle together and

[00:26:40] **Gavin McClurg:** okay so you're always flying with that or is that something that okay this is a this is a very particular objective i'm going to try to get to this headwater type thing

[00:26:50] **Keith Forsyth:** yeah that one's definitely more specific and in the cascades i haven't done much of that most of that is up in the coast mountains um just with much bigger valley systems um and much more friendly friendly rivers because yeah it sounds like you've done some paddling in the northwest and most of the stuff in washington is not not very friendly when it comes to pack rafting steep

[00:27:12] **Gavin McClurg:** and choked and so coast mountain you mean up in bc yeah

[00:27:17] **Keith Forsyth:** exactly yeah yeah

[00:27:18] **Gavin McClurg:** so you're doing much of that up there oh wow cool yeah that's incredible

[00:27:26] uh it's kind of embarrassing and the only time i've ever flown pemberton was when i was about 10 hour pilot i did a little sledder there one time and did a really bad ground spiral into the ground you know trying to be fancy no i mean i didn't crash or anything it was just i was a 10 hour pilot what do you expect i was a moron uh but wow what a beautiful area so where where are you uh again we probably have to orient the listener to this zone where are you going are you using the kind of the standard launch there in pemberton and then heading which which way and how are you coming out yeah

[00:28:03] **Keith Forsyth:** so um pemberton to give those an idea is southwest bc a few hours north of vancouver so just north of the u.s border um so there's a lot of incredible flying and a great flying community in pemberton itself and a few launches right in that valley and then a lot of the flying we're starting to do there is heading west or northwest um up along the um the coast to yeah up through some of those inlets and it's really interesting because like once you get maybe 50 60 kilometers north maybe a little bit farther there's still a lot of unflown and really unique flying to be had and as far as like vol biv potential it's significantly more friendly than the cascades some of the the ranges in in the united states why

[00:29:00] is that um just for some of the bigger terrain there's a lot more alpine tundra um so a lot a lot more a lot friendlier uh higher landings okay yeah above tree line exactly um some of the river systems are much larger so there's more significant uh sandbars to land on um the only downside when i say more friendly it's more friendly from a flying perspective but it does it is actually significantly more remote than a lot of the stuff in the u.s um you have some old logging roads um and some of the inlets are still active logging areas so there is there are communities here and there but there you come across them a lot less frequently

[00:29:40] **Gavin McClurg:** and how are you figuring out the river side of things is this again just scouting it all out on on google earth and putting it together are these these established kayaking runs and you know there's there's guidebooks on them and stuff and you know you just got to get to it

[00:29:55] **Keith Forsyth:** yeah a bit of both um so kind of going back to that question you asked earlier of like how much of it's planned ahead of time of like i need to end up at point b or how much of it is kind of figuring out on the go

where a lot of the trips in the coast mountains introducing the packraft is really interesting because it uh it actually in some ways like increases the margin or in where you can fly because all of a sudden you have this secondary tool to actually cover a ground and get out of the mountains um where otherwise if you try to travel some of that area by foot you just be spending days bushwhacking um so the yeah the the packraft has kind of a multi-purpose tool not only is it quite enjoyable but yeah allows for transportation so when looking and kind of planning what rivers to use a lot of it is trying to figure out which ones are

[00:30:50] reasonable to packraft so generally we're looking for stuff like class three and under um and like portaging anything more than that and um so if there's like multiple rivers in a row we try to gather as much research as we can on each of those um so then yeah if we have to use any of them we kind of have an understanding of what we're getting into and

[00:31:15] **Gavin McClurg:** are you are you flying in are you putting caches in or anything or uh is this still just what you can carry on your back yeah

[00:31:25] **Keith Forsyth:** just what we can carry if

[00:31:27] **Gavin McClurg:** you how many how many if you had many multi-day outs

[00:31:31] **Keith Forsyth:** um yeah so a lot of the trips in the coast mountains are about a week long okay about usually about six or seven days so

[00:31:38] **Gavin McClurg:** what like three days of flying and three days river kind of stuff or

[00:31:41] **Keith Forsyth:** yeah it's and some of them the really fun ones are you're going back and forth where you're able to get like a couple days in the air and then like spending a couple days on the river and then you're you spot and then you're flying back in and pack that back out and just like going back and forth between the two as the weather allows maze

[00:31:56] **Gavin McClurg:** balls are you you've got a background in rivers right you're uh

[00:32:02] **Keith Forsyth:** i'm quite new to it still i've only been pack rafting about three four years but

[00:32:07] **Gavin McClurg:** you don't have white water experience you don't have like hard show experience though no

[00:32:11] **Keith Forsyth:** it's funny i started pack rafting before i started white water kayaking and i've been trying to as i have free time i've been trying to spend more time in a hard boat just to gain more experience from that side of things sure

[00:32:22] **Gavin McClurg:** i i'm amazed with pack rafts uh i haven't done any you know flying with one and using one in that way which i'm i'm dying to do i'm going to have to do that i'm going to have to do that i'm we've got some really cool potential around idaho of course for that so it's on it's on the radar for sure but my my background really for a long time was was rivers and done a ton of kayaking and uh when i started doing some of these pack raft trips they're just insane uh boats they're they're just insane they're incredible i've got a buddy that's that i do a lot of this with who's an ifmga guy and his background he's a mountain guy you know it has no river background and we've run really tough stuff uh with you know he's had he's got very little experience you know so it's kind of fun because he can guide me in the mountains and i can guide him on the rivers and you know they're just incredible they're they're they're incredibly tough and durable and light and you can put so much stuff in them and they're they're easy to portage i mean what a what a cool tool this is a really neat thing i think that's it's gonna really open up while we're seeing it already and what you're doing and uh what ty's doing up in the mountains and what you're doing in the mountains alaska and uh it's god what it just kind of blows up the possibilities hasn't it

[00:33:37] **Keith Forsyth:** yeah no it's just pretty cool what you can do with them yeah

[00:33:40] **Gavin McClurg:** and you just don't have to be really that great of a paddler to get down you know pretty technical stuff i mean they're very forgiving and they're very easy to get out and get back in and you know you can wet enter and they're they're they're pretty amazing craft yeah uh so what's on your radar after doing you know what's what

what do you get excited about

[00:34:02] **Keith Forsyth:** yeah i think what i'm kind of looking forward to and excited to explore more of is just keep diving back in into the coast mountains um i'd like to do some trips up in alaska i've yet to actually be up there and yeah i know you spent some time up there and it just from everyone who's been up there it just sounds incredible big

[00:34:21] **Gavin McClurg:** in a good way really big yeah that's mind-blowingly big uh and you're working with henzie you're doing some SIV you're you're are you running the boat or running the uh the winch yep

[00:34:36] **Keith Forsyth:** exactly um yeah so i've been helping henzie with clinics the last five or so years on and off uh mostly driving the boat yeah winch operator um yeah and it's been a really really interesting experience and been learning a lot from them um it's really been enjoying that are

[00:34:54] **Gavin McClurg:** you getting a lot of time to do a bunch of SIV on your own as i mean for you as well yeah

[00:34:59] **Keith Forsyth:** especially the first few years uh i was still quite keen and getting up as much as i could so yeah during most clinics i would i would be able to get a handful of toes in um what

[00:35:11] **Gavin McClurg:** do you learn in there what's that what's been kind of the some of the i don't know give me three big takeaways from just being on the water seeing it over and over and over again what do you what are the what what are the most important things that come out of that kind of training uh and being around that kind of training so

[00:35:32] **Keith Forsyth:** yeah when when i think about the training and like developing hand like the wing handling skills out there i think one of the biggest takeaways would be just trying to get your wing into like these unpredictable configurations and just sorting it out from there um and a lot of that is just spending time on the wing that you'd like fly in the mountains so and if initially like especially the first few years i was just flying taking my old alpina once i had like a newer one so i would just rag out my old one doing a bunch of toes on it i'm trying to heli it unsuccessfully but like i think that's just as good a practice of trying to sort it out and get flying again yeah i'd

[00:36:19] say like yeah spending time of just in these uncontrolled configurations makes it so you have i yeah so actually that's a good question so i guess the way i would think about that is it just allows more bandwidth to when you where you are cross country flying um and starting to to allow you to fly in the mountains and um and i think that's a really good thing allow more time to to think about other decisions and route planning and getting like coring the thermal thermal better rather than just handling the wing and i think i didn't really notice this at the time or through that progression but i spend less and less of my time like looking at the wing or specifically trying to overhandle it while flying and it just yeah spending that time during those sovs really really benefited that hmm

[00:37:06] **Gavin McClurg:** i'm thinking back to these bivvy's again i'm jumping around here a little bit but uh you've done a bunch of these missions do you have one that really stands out and if so why and that that could even be just a flight but it could also just be an experience you had on the ground just something that really pops or maybe something that keeps drawing you back you know i want more of that experience yeah

[00:37:32] **Keith Forsyth:** i think the the core thing that i really enjoy about a lot of them and i'd say to take a specific one would be it would be two summers ago now one of the trips that my friend cory and i did in the coast mountains um where we started just north of pemberton and went up to bellacula um and it's just the unpredictability of it all like just experience after experience unfolded of just like not knowing what was going to happen next like at one point after portaging we were putting into a river and a tree like a hundred foot tree fell across the river and like right as we were about to pull out of an eddy and it's just like one of the craziest things i've seen and then we were in another river and it was during the salmon run so it's just like thousands of thousands of salmon like swimming up this thing so every time you stuck your paddle in it would change colors and it was just oh

[00:38:28] **Gavin McClurg:** and you must have eaten well on that trip too

[00:38:32] **Keith Forsyth:** yeah every once in a while you'd like try to dangle um a hook behind the packraft and try to get lucky but um and i think the other part of it is that it's just like it's just like it's just part that really stood out to me a lot of those other trips is when you did start popping into these communities just the people you'd meet along the way

[00:38:47] **Gavin McClurg:** and i

[00:38:48] **Keith Forsyth:** think that is starting to become more and more important to me and a lot of these outdoor sports is not only the internal community but the external community and what i'm starting to find is i i really appreciate how a lot of these outdoor mountain sports are almost act as like an icebreaker into the community that you're spending that time in um yeah

[00:39:14] i feel like it just it breaks down that initial barrier it gives you a starting point and then and then you can get to know these people more um rather than just like showing up in a place and and trying to force that react interaction i guess

[00:39:27] **Gavin McClurg:** yeah um

[00:39:29] **Keith Forsyth:** yeah i guess yeah sticking with that trip up to bella coola um there's a pretty funny point where we were paddling out this river called that narco that links into the bella coola and we were paddling out this river called that narco that links into the bella coola and we're like decked out like helmets on um pfds on like packs with our extra gear on and then we hadn't seen anyone in in a couple days um and then we turned this corner and all of a sudden there's like these two kids on pool toys and we're just like whoa like we felt like we we felt like we were doing something pretty cool and it's like oh we are out of place and then all of a sudden like the next person we see is like a dad and his daughter on the stand-up paddleboard and we're not really that remote we're

[00:40:14] **Gavin McClurg:** not really that remote and we're not really that

[00:40:14] **Keith Forsyth:** yeah and he kind of this guy just like looks at us and he's like where are you guys coming from so he kind of just like what's with

[00:40:22] **Gavin McClurg:** the helmets geez yeah

[00:40:23] **Keith Forsyth:** exactly and uh so we just like shoot off like a couple things but we were doing he's like wait wait wait pull over like we got to hear more about this so then we start just chatting with this guy on the side of the river and then he mentions he's like oh yeah like we have a property down this valley on like you can camp on our beach so we like they show us on a map where it is and sure enough like paddle another 30 kilometers or so um and then the next day we camp there and like we're like all right we're gonna go find this guy and walk up to his like find his house and they like make us coffee the next morning and it's just like those interactions of just like meeting these people um we're yeah are quite special and um i just really enjoy that aspect of it

[00:41:06] **Gavin McClurg:** yeah that part's special have you ever had any of these go completely sideways um

[00:41:16] **Keith Forsyth:** i don't know if i would say sideways because it's

[00:41:23] yeah they do they've there's definitely been some that have been really unexpected in the way that they've turned out but never in like a negative yeah way because i think that's part of it is just being open sure to how they unfold yeah

[00:41:38] **Gavin McClurg:** it's all part of the adventure it's i mean yeah any close calls yeah

[00:41:45] **Keith Forsyth:** um not so much with paragliding i feel like most

[00:41:52] flying i had one in base jumping um now

[00:41:58] i guess there's like one a couple in paragliding that that feel like kind of uncomfortably close like i think one that really stands out to me that is kind of a good reminder of um planning and not not getting ahead of yourself is is actually just chatting with this event um to a friend the other day is i was coming out of the satan wilderness which is kind of the northeastern section of the cascades and i just spent a few days back there climbing and i was like flying back out and uh i could see the town of mazama and i was like looking at my watch i was like okay like it's still early like the bar is going to be open like i had it all planned out for the bakery on glide yeah and then i just started like fumbling with my flight deck and like doing all these random things and uh all of a sudden like i see the ridge that i need to clear i'm like oh wait i don't know if i have this and i had fully deviated my flight path to a way where like all of a sudden that

ridge became mandatory and uh i just got complacent in the moment and all of a sudden as i get closer and closer i realized like i don't have it by like 50 feet and like at one point i was thousands of feet above this ridge so it's like a 20 minute glide that this happened over and like if i wasn't doing all this fumbling i had so many points where i could have fixed that decision um but it waited too long and then all of a sudden i started running

[00:43:27] and got lucky that there was a forest road that ran this ridge in parallel um with that was lined with trees but just had a few areas where you could just sneak it in between trees and put it on the forest road and it was one of those experiences it's like wow like i didn't plan to have that out there like this was pure dumb luck um so yeah i'd say that's like definitely a close call that i had in paragliding a few years ago um that's

[00:43:55] **Gavin McClurg:** a good cheap mistake isn't it

[00:43:58] **Keith Forsyth:** i i felt incredibly lucky after that yeah it was just there's so many like in it's always hindsight right if there's just like there's so many red flags there's so many chances to fix that error but just let it draw out too long started

[00:44:14] **Gavin McClurg:** thinking about beer man that's always dangerous that's the problem but i i get it that was uh at the end of alaska that's all i could think about oh my god i can't wait to have a beer and i landed in what it was close to this little town and it ended up being dry village yes you couldn't get any beer oh my god 37 days i can't get a beer but uh yeah wow that's yeah that's a good cheap mistake uh last question i don't believe you don't do much racing uh you said early on that you uh and i might have that wrong but i i don't think so um and then you said early on that you know numbers aren't really that motivating for you uh i think many people listening are applauding that including me and just you know that flying for the ascetic is really the best reason but often hard it's hard to stay away from that game you know we do have egos what what has allowed you to i

[00:45:19] don't know keep it more pure yeah

[00:45:23] **Keith Forsyth:** it's a great question um yeah i think the numbers in the stats side are an interesting part of all and i i think there's a lot of growth and to be had like growth and progression to be had through all that so i don't think it's bad on its own um but yeah i think once you start tying a lot of the motivation directly to that i think that's where a lot of that potential negative negativity can come from and i i used to have more of that i'd say with some of the other sports like i used to i used to ski race i did a lot of or some competing when i was wingsuiting with like wingsuit um and then so i used to be a bit more tied to the statistics but i think just over time i i found that there's other aspects of these sports i find more interesting and more intriguing than than tying it directly to those motivators of of hitting certain numbers yeah i

[00:46:21] **Gavin McClurg:** like that and i think that's a it's a good one we all need to kind of sit on a little bit and ponder more uh keith special lines man it's really been awesome and very inspiring uh watching what you've been doing i didn't i didn't even know about the olympics one i got to go back and look at those track logs that's amazing and uh well done and appreciate your time and i can't wait to go out and chase some of the stuff you've been doing it's been it's been too long for me that was that was my bread and butter for a long time and it's just been life's gotten more in the way lately so i'm excited to uh pursue some of these flying objectives in a different way thanks for sharing your story man yeah

[00:47:06] **Keith Forsyth:** thanks i appreciate it yeah hopefully we can uh link up for some lines one of these days that'd be

[00:47:11] **Gavin McClurg:** sweet i'd love it that'd be great cool man talk to you soon

[00:47:14] **Keith Forsyth:** cool talk soon if

[00:47:21] **Gavin McClurg:** you find them cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways all of them incredibly important to keep this show going you can give us a rating on whatever platform you listen to you can blog about it on your website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your friends i know a lot of good conversations have happened that way and of course you can share it with your friends and you can support the show financially the show does take a lot of time a lot of editing storage music behind the scenes

cost and all we've ever asked for is a buck a show we put out a show every two weeks so if you gave us a buck a show that's 25 bucks a year quite a bit less than a magazine subscription and way less than a latte a month you'll notice we don't have 10 minutes of advertising at the top of the show which we get asked to do all the time believe me i believe advertising is a pretty toxic business model and i want you the listener to know that these conversations are just authentic people giving their opinions and we aren't being swayed by brands but that means we rely on you our listener if and only if you can support the show and it doesn't hurt your pocketbook we really appreciate it go to the website to find various ways to support the show through patreon or other platforms where we've gone through great lengths to minimize fees so your money gets directly to us becoming a subscriber gives you access to all kinds of bonus information little nuggets that don't make it into the podcast extra content our ads are available on our website and we'll see you next time on the show ask me anything shows and a lot more we don't put anything behind a paywall and never will if you can't afford to support the show just send me an email and i'll set you up with an account no questions asked hopefully someday you'll be in a position where you can thank you so much for listening thank you for your support we'll see you at cloudbase

Français

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

Show notes

Keith Forsyth a commencé son parcours aérien par le parachutisme, puis le speed flying et le base jumping en wingsuit, mais le manque de marge dans le speed flying et le base jumping l'a mené au XC Paragliding, où il trace des lignes à travers le Pacific Northwest avec ce que l'on ne peut décrire que comme un pinceau magique et inspiré. Si vous n'êtes jamais allé dans le Pacific Northwest, imaginez une forêt alpine pluvieuse et de grandes montagnes glaciaires escarpées. De la pluie, énormément de pluie. Une forêt dense et impénétrable, des gorges profondes, peu de routes, beaucoup d'insectes et très peu d'endroits pour atterrir. Keith a tracé ces dernières années des lignes de bivouac à travers les chaînes des Cascades et des Olympics dans le Washington et l'Oregon, ainsi que les Coast Ranges de la Colombie-Britannique, qui sont ambitieuses, audacieuses et absolument époustouflantes. Keith attend une bonne prévision météo, prépare jusqu'à 7 jours de nourriture, ajoute parfois un packraft et prend les cieux. Parfois, la mission implique un bushwacking assez mémorable, d'autres fois une magnifique sortie en pagaie avec de la pêche en chemin, et d'autres fois, il se retrouve en haut d'une prairie alpine à partager l'espace avec un ours noir.

Le post #262 Into the Deepness with Keith Forsyth est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Bienvenue dans le chaos des nuages et joyeuses fêtes. Elles sont arrivées. Waouh, comme le temps passe, non ? On a enfin un peu de neige ici dans les Rockies. L'automne a été incroyablement sec, étrange et chaud. D'après ce que je comprends, ça a neigé dans beaucoup d'endroits. On commence enfin à avoir un peu de neige et je pense au ski, mais celui-ci va surtout parler d'aventures incroyables avec une aile, un packraft et beaucoup de vision. Mon invité aujourd'hui est Keith Forsyth. Il habite dans le Nord-Ouest Pacifique et, au cours des dernières années, il a tracé des lignes vraiment incroyables dans des terrains très, très escarpés. Ce sont de grandes zones boisées avec très peu d'endroits pour atterrir.

[00:01:04] Ceux d'entre vous qui ont vu la traversée des Rockies avec Will Gadd, j'aime bien ça, mais en encore plus dense. Il y a beaucoup de lacs de haute montagne, certains des plus beaux endroits de la terre, à mon avis. Mais je ne savais pas, il a aussi concocté des lignes vraiment incroyables dans la chaîne côtière en Colombie-Britannique, en utilisant des packrafts pour s'en sortir ou parfois juste pour rejoindre l'endroit suivant pour voler. Et aussi à travers les Olympics, alors que je ne pensais même pas qu'il était possible de voler dans les Olympics. C'est donc du contenu très inspirant. Keith a commencé, comme vous allez l'entendre, par le parachutisme, puis le speed flying, le base jumping et le wingsuiting, et il a abandonné la plupart de ces disciplines pour simplement voler. Il a des lignes vraiment cool avec un parapente, un bivouac et tout ce qu'il peut porter sur son dos, et il met en place des aventures vraiment géniales.

[00:01:53] C'est aussi un instructeur et il a aidé Henzie avec des SIV ces dernières années, là-haut dans le Nord-Ouest. Et je pense que vous trouverez ça assez inspirant. Ça l'était certainement pour moi. Je veux m'y mettre et en faire plus. Avant, il faisait énormément de ce genre de trucs, mais la vie a pris le dessus. Pourtant, je suis assez inspiré après avoir parlé à Keith pour faire ça. Je veux en faire plus. Et si vous cherchez encore quelque chose pour Noël, rendez-vous sur cloudbaseman.com et allez dans notre boutique. Prenez n'importe quel objet parmi ceux disponibles. On a des t-shirts Patagonia sympas, de nouveaux chapeaux trucker et bien sûr mon livre, Advanced Paragliding. Ou si vous soutenez l'émission en 2026, vous trouverez le lien pour aller sur notre page Patreon et nous soutenir.

[00:02:41] Si vous soutenez l'émission à 3 \$ ou plus par épisode, ce qui est une

[00:02:46] une option là, et on range tout. Donc environ le prix d'un café par mois. C'est tout ce qu'on demande. Ensuite, on vous enverra un t-shirt ou une casquette trucker, à ma convenance. Pour soutenir les fêtes et, on l'espère, votre émission préférée. Ça aide vraiment beaucoup et ça nous permet de rester à l'antenne sans publicité. Accrochez-vous bien. Ça va être sympa. Profitez bien. Et joyeux Noël.

[00:03:17] Bienvenue sur l'émission, mec. Merci de prendre du temps pour nous. Je pensais te parler dans le Nord-Ouest Pacifique, mais tu es là, à Salt Lake. Qu'est-ce que tu fais là-bas ?

[00:03:26] **Keith Forsyth:** Je suis ici pour bosser pour un ami pendant un petit moment. Je fais juste une pause du Nord-Ouest pour profiter du ski ici pendant l'hiver. Ouais, merci de m'accueillir sur l'émission.

[00:03:37] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. J'ai suivi tes exploits dans le Nord-Ouest ces dernières années avec une bonne dose de jalousie. Avant qu'on parle de certaines des lignes super stylées que tu as tracées dans ce terrain, dis-nous tout : c'est quoi ton parcours ? Je viens de te lire ce matin. Ça fait environ 10 ans que tu voles. Comment tu t'es lancé et comment tu as fini par te spécialiser dans ce créneau ?

[00:04:07] **Keith Forsyth:** Ouais, j'ai commencé les sports aériens en 2011, d'abord avec le parachutisme. C'était un début assez lent, mais après quelques années, ça m'a vraiment passionné. J'ai travaillé dans le parachutisme pendant environ cinq ans. Et pendant cette période, j'ai aussi commencé à faire du speed flying et du base jumping. Ce n'est que plus tard que j'ai découvert le parapente et j'ai réalisé que c'était un outil unique pour la montagne, plus que le speed flying dans certaines circonstances. Et une fois que j'ai goûté à la thermique pour la première fois, j'étais à fond et je me suis lancé là-dedans depuis les sept ou huit dernières années. Tu fais encore beaucoup de speed flying ? Non, en fait j'ai arrêté le speed flying il y a environ cinq ou six ans. Pourquoi ?

[00:04:54] Ouais, c'est une bonne question. Ça avait beaucoup à voir avec la marge de sécurité ; j'ai vu énormément d'accidents, j'ai eu beaucoup d'amis proches qui en ont eu, et j'ai moi-même eu pas mal de frayeurs. Et je me suis rendu compte que pour que ça reste stimulant, la marge de sécurité que j'avais constamment, c'était juste pas suffisant. Du coup, j'ai progressivement pris mes distances et finalement, j'ai trouvé que c'était juste une meilleure idée d'arrêter complètement.

[00:05:26] **Gavin McClurg:** Intéressant. J'ai entendu ça. Tu sais, le speed flying a été un parcours... je ne sais pas, particulier pour moi. Je suppose que j'ai vraiment aimé ça en skis, mais au fond, je ne suis pas très doué, c'est là que ça se résume. C'est un peu comme le VTT pour moi. Je pense être meilleur que je ne le suis en réalité. Et j'ai eu de très graves accidents en VTT. J'ai fini par décider il y a quelques années d'arrêter, de ne plus le faire tout court. Et ça me manque. Le fait de monter me manque vraiment. Le côté exercice physique aussi. Mais j'en avais marre que ça m'envoie à l'hôpital. J'ai eu de la chance avec le vol, ça ne m'a pas mis à l'hôpital. Mais pour le speed flying, c'est intéressant ce que tu dis sur la marge de sécurité. C'est un peu la même raison pour laquelle j'ai aimé faire du base, mais je voyais bien où ça menait.

[00:06:13] C'est ce que c'était pour toi ? C'est juste, d'accord, ça va mal finir ?

[00:06:19] **Keith Forsyth:** Ouais. J'ai juste vu que la trajectoire de progression réduisait vraiment la marge de manœuvre, continuellement avec le temps. Et ouais, je ne voyais pas vraiment que ce soit tenable sur le long terme. Et tu continues à sauter ? Je fais encore du parachutisme de temps en temps, mais j'ai arrêté le base jumping à peu près au même moment. C'est toujours quelque chose que j'envisage de refaire un jour. Mais à l'époque, il y avait tellement de choses intéressantes à faire qu'il était difficile de rester constant dans tout ça.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Ça en faisait partie, je ne sais pas si c'était une transition ou un arrêt net. Mais est-ce que c'était juste une forme de camouflage ? Découvrir le vol thermique et ses possibilités ? Est-ce que c'était juste une façon de découvrir qu'il y a plus de potentiel ici ?

[00:07:08] **Keith Forsyth:** Ouais, je dirais que c'est un aspect de la chose. Parce qu'avant le speed flying et le base jumping, je faisais beaucoup de ski et de ski de randonnée. Et je pense qu'avec les sports aériens, on peut commencer à explorer une plus grande partie de la montagne d'une certaine manière. Et puis avec le vol thermique, on va encore plus loin en étant capable de traverser une chaîne de montagnes entière.

[00:07:28] Ouais. Ouais. Juste l'évolution du potentiel, comme tu l'as mentionné, c'est assez intéressant.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Alors, explique-moi un peu, et n'hésite pas à entrer dans les détails si ça le mérite. Mais comment as-tu réussi à te fixer, je pense assez rapidement, sur ce genre de bivouacs de type expédition ? Ou est-ce que ça a pris du temps ? Raconte-moi ton évolution en XC durant cette aventure.

[00:07:57] **Keith Forsyth:** Ouais. Ça s'est fait assez vite. C'est arrivé assez tôt. Et je pense que c'est en partie dû à la nature du vol dans le nord-ouest, là où je vis.

[00:08:10] La plupart des endroits sont assez difficiles d'accès. Et avec le speed flying et la marche et vol, je commençais à explorer certains des plus grands sommets là-bas qui demandent parfois quelques jours de marche. Donc, avec la marche et vol et le speed flying, je faisais déjà du camping sur plusieurs jours pour l'approche. Et avec le parapente, ça m'a semblé être une transition naturelle pour continuer ce backpacking. Je me suis donc mis davantage au cross country, pour être à l'aise dans ce terrain avec le temps. Je pense que ça a vraiment aidé à me mettre à l'aise pour atterrir dans ces zones reculées où la marche de retour le lendemain n'était pas un si gros problème. Et avec le temps, ça a un peu aidé à prévenir ce que j'appelle le "ground suck" ou le "car suck". Enfin, pas ce que j'appelle ça, c'est assez courant. Mais être à l'aise dans ce terrain, avoir son matériel avec soi, je pense que ça enlève simplement cette pression.

[00:09:01] Pour finir par revenir à la voiture à la fin de la journée.

[00:09:06] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu planifies ça avec plus qu'un simple point de départ ?

[00:09:14] **Keith Forsyth:** Oui. Ouais, c'est une bonne question. Je fais effectivement beaucoup de montage. Alors, spécifiquement dans les Cascades, il n'y a pas beaucoup d'endroits pour atterrir. Une fois que vous approchez de la crête des montagnes, avec la quantité d'arbres qu'on a, les vallées très profondes et les petits villages. Des ruisseaux étroits qui descendent de ces volcans glaciaires.

[00:09:39] Donc, une grande partie de ce puzzle et de la planification initiale consiste vraiment à essayer de s'ouvrir et de trouver où l'on peut aller tout en gardant une certaine marge de sécurité. Et je pense avoir entendu une expression au début que j'ai beaucoup aimée, en fait Jeff Shapiro me l'a dite : en escalade de voie, si tu peux placer du très bon matériel, tu peux essayer des choses vraiment difficiles. Et je pense que ça se transpose d'une certaine manière au parapente. Si tu peux trouver tes issues, comme avoir des moyens de sortir d'un système de vallées, avoir une prairie de haute montagne, soudainement, tu peux commencer à voler et à tenter ces lignes plus techniques qui ont peut-être moins de chances de fonctionner. Mais tu as ton issue, tu as cette protection en quelque sorte.

[00:10:25] Alors, c'est là que je commence ma planification : je cherche simplement à comprendre où il y a de la marge et où se trouvent ces issues en cours de route. Et ensuite, j'attends ces jours où les modèles météo changent et se corrént pour que ça se produise.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** Ces échappatoires le long du parcours, est-ce que tu veux dire que tu les trouves sur Google Earth et que tu prépares tout à l'avance ? Ou est-ce que tu parles de les lire au fur et à mesure ? Tu sais, comme Will et moi sur la Canadian Traverse. On a juste commencé et on est partis. Et il y avait souvent des moments où on se disait : « Waouh, on doit grimper maintenant. » Et

[00:11:01] **Keith Forsyth:** on. C'est ça. Ouais, je dirais que c'est un peu les deux. Et je pense qu'il y a un point que tu n'as pas mentionné : j'ai passé beaucoup de temps à faire de la rando là-bas, à aller concrètement sur le terrain dans certaines de ces zones pour vérifier que, par exemple, ce qui ressemble à une sortie sur Google Earth est bien là. Il y a eu des moments où je me suis dit : « Oh, ça va certainement marcher. » Et puis, juste pour être sûr, je vais aller voir. Et bien sûr, c'est comme ces

[00:11:26] **Gavin McClurg:** des coupes de bois,

[00:11:27] **Keith Forsyth:** des rochers de un mètre ou des coupes de bois sur un banc de sable, ou n'importe quoi qui me fait dire : « Oh, attends, il n'y a aucun moyen que je puisse atterrir ici en sécurité. »

[00:11:36] **Gavin McClurg:** Les coupes de bois. On devrait décrire ça. Enfin, je veux dire, vous êtes dans une partie du monde où il y a beaucoup d'exploitations forestières. Et je n'avais pas vu ce genre de chose, vous savez, au premier abord. Je me souviens du premier jour, quand je suis monté pour le lancement avec Will. Il m'a dit : « Écoute, partout où tu vois un endroit qui a l'air d'être un bon point d'atterrissage, je te promets que ça ne l'est pas. Ça va être nul si c'est une coupe rase. Tu ne peux juste pas y aller. Et si tu réussis à atterrir, tu ne pourras pas en sortir. » Donc, pour ceux qui nous écoutent, vous pouvez imaginer. Je veux dire, ce sont d'immenses peuplements de bois. Ce sont des arbres massifs. Et puis ils arrivent et font une coupe rase. C'est juste... c'est affreux. C'est vrai. Je veux dire, ils sont terribles. Mais vu du

ciel, ils ont l'air plutôt bien.

[00:12:22] Vous savez, on est juste entouré par une mer d'arbres partout. Et puis il y a cette zone qui ressemble à un joli petit carré. Ça a l'air plutôt correct. Mais quand on s'en approche, c'est juste affreux.

[00:12:32] **Keith Forsyth:** Ouais, ça peut être assez trompeur. Et l'autre truc qui est vraiment trompeur, qui vous prend au dépourvu, ce sont les zones de feux de forêt où on dirait que tout a été nettoyé par le feu. Mais d'un coup, quand on s'approche, il y a juste des arbres morts très fins qu'on ne voit pas sous certains angles. Et d'un coup, on se dit : « Oh, ouais, il n'y a aucun moyen que je puisse y prendre une aile. » Genre...

[00:12:53] **Gavin McClurg:** des poteaux électriques avec plein d'arêtes vives.

[00:12:56] **Keith Forsyth:** Ouais, exactement.

[00:12:58] **Gavin McClurg:** Donc tu y allais vraiment. Tu y étais déjà allé à l'avance à pied, en faisant du backpacking pour voir ce qu'il y avait.

[00:13:05] **Keith Forsyth:** Ouais. Et une bonne partie de ça, c'est quand je faisais plus de la marche et vol. Ouais. Je passais beaucoup de temps à parcourir tous les LZs à pied avant. Et puis il y a des moments, comme pour une zone plus petite dans le sud-ouest de Washington appelée les Olympics où, ouais, c'était intéressant d'essayer de la traverser en volant et j'ai passé du temps à faire de la marche et vol des deux côtés pour mieux comprendre à quoi ressemblait vraiment cette zone avant d'y aller à l'aveugle.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** Mec, je ne savais pas que tu faisais ça. Tu as déjà volé dans les Olympics ? Mm-hmm. Est-ce que quelqu'un d'autre a déjà volé dans les Olympics ?

[00:13:38] **Keith Forsyth:** Non. J'étais

[00:13:40] **Gavin McClurg:** je vais dire que je ne pensais pas que c'était possible. Je pense

[00:13:40] **Keith Forsyth:** il y a encore beaucoup de potentiel là-bas. Mais ouais, c'est cool. Ce n'est pas une grande zone selon tous les critères, mais c'est un endroit vraiment magnifique.

[00:13:50] **Gavin McClurg:** Et ça a marché comment ? Mon Dieu, je me disais que ça serait complètement dominé par la brise de mer et que... comment as-tu fait ? Tu y es allé au talent ou tu avais une idée assez précise en regardant la météo ? Ouais,

[00:14:08] **Keith Forsyth:** C'est marrant. Depuis Seattle, on peut regarder vers l'ouest, vers les Olympics, et on voit souvent des journées avec de superbes cumulus, des hautes baies. Carrément. Et quand j'ai commencé à regarder ça de plus près, j'avais déjà fait du speed flying dans le sud. Alors j'ai commencé par là et j'ai fait quelques journées où je me contentais de tester quelques manœuvres, de voir comment la journée se passait, et je ressortais. Ensuite, j'ai fait la même chose depuis le nord. Je commençais juste à assembler les premières pièces, puis je ressortais. Et puis, finalement, j'ai pu faire toute la transition. Mais oui, c'était intéressant parce qu'à travers ces voyages précédents, petit à petit, on commence à se construire une sorte d'image mentale ou de modèle de ce que sont ces modèles météo.

[00:14:58] Et c'était vraiment intéressant parce que c'est une zone tellement petite et entourée sur presque trois côtés par l'eau. On a beaucoup de courants d'air. Donc, quand on passe du sud vers le nord, les schémas météo inférieurs changent radicalement. Le simple fait d'avoir fait ces voyages précédents était très révélateur et a rendu l'expérience globale beaucoup plus confortable et presque gratifiante, au lieu de foncer tête baissée sans rien savoir. J'essaie d'éviter cette mentalité autant que possible.

[00:15:35] **Gavin McClurg:** Et est-ce qu'il y a une règle de style sur ta façon de procéder ? Est-ce qu'il y a — comment je veux dire ? Est-ce qu'il y a une manière d'aborder ces ascensions qui est — comme pour les JO. OK, je vais relier ça d'une certaine façon. Je vais commencer ici et finir là d'une manière précise. Est-ce qu'il y a une sorte de — est-ce qu'il y a une sorte de structure ?

[00:16:03] **Keith Forsyth:** Ouais. C'est intéressant d'y réfléchir. C'est plutôt une note à part. Mais ce que je trouve intéressant en participant à différents types de sports, c'est que je pense que chaque communauté a un état d'esprit ou une

approche vraiment unique. Et je pense que ça se transfère, on peut tirer des choses d'un sport à l'autre. Donc, quand tu as mentionné au début un style pour aborder les choses, je pense que l'escalade est un domaine où il y a — il y a ce débat de plusieurs décennies sur le style alpin ou le style d'escalade. Ouais. Ou genre

[00:16:38] **Gavin McClurg:** le genre de chose qui sauve la vie. Mais il y a

[00:16:38] **Keith Forsyth:** il y a tellement de discussions à ce sujet. Et peut-être qu'il y a plus de débats maintenant dans le parapente sur la manière de s'y prendre. Et dans le base jumping, je pense que c'était quelque chose qui manquait au début, car ça a une mauvaise réputation et c'est potentiellement perçu comme téméraire. Ouais. Donc tout ça pour dire que, pour en revenir au parapente, on essaie de le faire d'une manière où on a l'impression de — on garde une certaine marge de sécurité et on comprend la chose même en question, alors qu'il y a toujours des trucs qu'on ne sait pas qu'on ne sait pas et que ça prend du temps à apprendre, mais on essaie de récolter autant d'informations que possible à l'avance, ouais.

[00:17:23] Je ne sais pas si ça répond vraiment à ta question ou pas, ouais.

[00:17:26] **Gavin McClurg:** Non, si, je pensais juste que, tu sais, quand on se lance un objectif comme les JO... je dois te poser des questions sur les décollages et tout ça. Je veux dire, est-ce que tu voles avec une machette ou une tronçonneuse ? Comment est-ce que tu trouves des endroits ? J'ai passé pas mal de temps là-bas, je faisais beaucoup de kayak, c'est dense, vraiment très dense. Ouais, ouais.

[00:17:49] **Keith Forsyth:** Alors, beaucoup de ces prairies d'altitude ont en fait ces hauts lacs alpins, et beaucoup d'entre eux ont de petites prairies herbeuses juste à côté. C'est un style de vol intéressant parce que tu n'es jamais très haut au-dessus du terrain, mais si tu descends bas, la première pensée devrait être : « Oh, je dois atterrir bientôt ». C'est une mentalité assez curieuse parce que, d'un coup, comme tu l'as mentionné, tu as probablement passé beaucoup de temps au fond de ces ruisseaux... ouais, c'est dense, il n'y a nulle part où atterrir. Donc, tant que tu gardes cette mentalité de « atterris haut, atterris tôt », il y a des options en chemin.

[00:18:30] **Gavin McClurg:** Je pensais plutôt à... enfin, quand on a un objectif, quand on a prévu de grosses lignes dans les Cascades, tu sais, jusqu'à la frontière canadienne et tout ça, est-ce qu'on se dit : « OK, je vais voler un certain pourcentage de cet itinéraire » ou est-ce que c'est plutôt : « Je vais commencer et voir jusqu'où je peux aller pendant ces deux semaines » ? Je veux dire, est-ce que j'ai l'impression de ne pas avoir rempli ma mission si je n'ai pas volé une certaine partie ou la totalité, tu vois ? Est-ce que tu essaies de relier tout le trajet en l'air ou est-ce que ça n'a pas vraiment d'importance ?

[00:19:04] **Keith Forsyth:** C'est un peu entre les deux, mais je dirais que ça penche presque vers le fait que je suis assez ouvert sur le résultat final. Je pense que ce qui m'attire le plus dans les cascades, c'est de voler et de trouver des petits coins que je n'ai pas encore tout à fait vus. Je n'ai jamais été du genre à courir après les distances, même si je pense que c'est amusant et que c'est un excellent moyen de développer ses compétences avec le temps. Mais je préférerais voler 10 kilomètres au-dessus d'une chaîne de montagnes vraiment impressionnante, puis faire demi-tour juste pour en faire 50 ou peu importe, non ? Tu es plus branché sur l'esthétique, ouais, ouais. Donc, si je vois une belle traînée de nuages se former d'un côté ou un sommet qui a l'air magnifique et que je veux juste aller le voir, je vais dévier pour ça. Et donc, ouais, je laisse un peu le voyage se dérouler. Disons que dans les cascades, j'ai une idée de là où je veux aller, et c'est généralement en revenant sur ce point : il y a...

[00:20:05] il y a des façons de faire pour contourner certains obstacles et garder des options d'atterrissage en chemin. Et je pense qu'avec les années, en volant de plus en plus dans cette zone, je commence à mieux comprendre comment on peut relier certaines de ces... ces caractéristiques, comment...

[00:20:24] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu es plutôt du genre à voler seul ou est-ce que tu fais ça avec d'autres personnes ?

[00:20:29] **Keith Forsyth:** Un peu des deux, ouais. Je profite carrément d'être avec d'autres personnes et si je devais choisir, la plupart du temps je préférerais... mais bon, c'est le genre de truc où si les gens sont occupés, je ne me laisse généralement pas arrêter par ça, ou j'essaie pas de le faire.

[00:20:48] **Gavin McClurg:** tu tu tu les prends juste en fonction des fenêtres météo ou est-ce que tu es plutôt coincé par des horaires précis à cause du boulot ? Ou c'est plutôt du genre « d'accord, j'ai une fenêtre de trois jours » parce que je veux dire, les Cascades ne sont pas connues pour avoir de longues périodes de vol idéales, tu sais, les choses changent très vite là-bas comme ici dans les Rockies, alors comment est-ce que tu abordes ce côté des choses ?

[00:21:16] **Keith Forsyth:** Ouais, j'ai eu pas mal de chance ces dernières années, j'ai vraiment organisé mon travail pour avoir beaucoup de flexibilité pendant l'été, pour pouvoir aller chercher ces bonnes fenêtres météo, donc...

[00:21:27] **Gavin McClurg:** ça se fait et tu vas voir ce qui se présente, donc ouais, exactement. Tu sais combien de jours tu peux tenir ? Et rappelle à ceux qui ne sont pas allés dans le Nord-Ouest, est-ce que tu peux te réapprovisionner ou est-ce que tu embarques tout et c'est tout ? Tu as cette quantité pour commencer et ensuite tu peux avancer et avancer et avancer et tu survives avec, ouais.

[00:21:48] **Keith Forsyth:** C'est une bonne question. Il y a des endroits où on peut se réapprovisionner une fois qu'on s'éloigne de la crête, mais généralement dans les Cascades et les Coastal Mountains, on prend ce dont on a besoin.

[00:22:01] Alors honnêtement, même si je ne fais qu'un vol d'une journée, la plupart du temps, je prévois au moins une journée de nourriture supplémentaire, juste parce qu'il est assez facile de se poser par accident et de devoir marcher une journée entière pour sortir. Quand je fais des trajets plus longs, je prévois généralement environ sept jours de nourriture, quoi.

[00:22:18] **Gavin McClurg:** est-ce que ça ressemble à...

[00:22:18] **Keith Forsyth:** Ouais, alors une fois que tu commences à prendre sept jours de nourriture, le sac devient vraiment lourd. Je veux dire, tu sais, c'est probablement mieux que n'importe qui, mais c'est vraiment surtout de la nourriture lyophilisée, beaucoup de barres... ça n'a pas forcément le meilleur goût, mais ça permet de tenir. Et pour ce qui est de la majeure partie de l'équipement, j'essaie de rester assez léger avec un kit de bivouac vraiment minimaliste. Parfois j'apporte le réchaud, mais ouais, on n'a pas vraiment besoin de grand-chose quand on fait juste de la randonnée et du backpacking. Donc, voilà.

[00:23:00] **Gavin McClurg:** une tente ou un sac de bivouac ou quoi ? Comment est-ce que tu fais ? Je veux dire, il pleut beaucoup là-haut ou est-ce que tu isolas vraiment ces sorties aux moments où tu es en bonne forme pour rester au sec et que tu dors juste dans ton aile ?

[00:23:17] **Keith Forsyth:** généralement, j'apporte une tente, c'est une bonne question. Idéalement, on reste dans sa tente et quand on fait de la randonnée ou du backpacking, on peut profiter des fenêtres météo plus clémentes, mais avec l'imprévisibilité de la météo et le fait que beaucoup des meilleures journées que vous avez dans les Cascades, les Coastal Mountains et je suppose les montagnes en général sont ces journées qui sont juste à la limite du mauvais temps, donc oui, la pluie est toujours une possibilité, apportez la tente. Et ce que j'ai fait pour la plupart des sorties cet été, c'est que j'ai une sorte de sac concertina modifié que j'utilise pour regrouper l'aile et ensuite il y a le sac de couchage, donc ça aide un peu.

[00:23:51] **Gavin McClurg:** beaucoup de gens avec le

[00:23:52] **Keith Forsyth:** réduit pas mal le poids, hein

[00:23:54] **Gavin McClurg:** donc tu dors juste dans ton aile, oui

[00:23:56] **Keith Forsyth:** mais en utilisant aussi la tente pour se protéger de la pluie et je t'ai eu, ouais

[00:24:01] **Gavin McClurg:** Ok, donc parfois avec un réchaud, parfois non. J'imagine qu'il y a plein de trucs qu'on peut faire avec un feu, même si je suppose que c'est parfois assez humide, ouais.

[00:24:09] **Keith Forsyth:** euh, d'habitude, on peut faire des feux... enfin, je veux dire, beaucoup de la saison de chasse ici commence à chevaucher la saison des incendies, où on a beaucoup d'incendies de forêt, donc ça, c'est plus tard dans la saison, bien sûr. Mais avec la nourriture lyophilisée, si tu essaies vraiment de perdre du poids et que tu n'amènes pas le réchaud, tu finis par faire un trempage à froid, donc c'est un peu mou, mais genre, dégoûtant, ouais. Mais au moins, tu

prends tes calories. Et ouais, ce n'est pas mon préféré, mais il y a des moments où tu emportes du matériel supplémentaire, comme pour l'escalade ou le packrafting, et là, tu commences à supprimer chaque gramme possible.

[00:24:49] **Gavin McClurg:** Tu te concentres plus sur les lipides ou les protéines ? Je veux dire, beaucoup de produits lyophilisés sont plutôt bons, mais il n'y a pas beaucoup de calories. Alors, qu'est-ce que tu prends ? Tu es du genre à mettre cinq livres de fromage dans ton sac et à te dire que c'est bon ?

[00:25:05] **Keith Forsyth:** Ouais, euh, d'habitude je commence par un bloc de fromage et du salami, c'est toujours une valeur sûre, ouais. Et je mets ça avec les repas lyophilisés, ça rehausse généralement un peu le goût. Et puis beaucoup de barres quand ça commence à être difficile, pour avoir un truc plus dense en calories et avec un petit volume d'emballage, ça finit par être surtout beaucoup de barres. Quoi ?

[00:25:24] **Gavin McClurg:** Quelle aile et quelle sellette est-ce que tu pilotes ?

[00:25:27] **Keith Forsyth:** donc je vole avec la Zeolite 2 et la Bivy 1, d'accord.

[00:25:31] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez... je ne connais pas cette sellette. Est-ce que vous tirez sur... est-ce que c'est un protecteur en mousse ? Est-ce que vous le sortez pour gagner de la place ou comment faites-vous ? Vous avez beaucoup d'espace, donc...

[00:25:42] **Keith Forsyth:** il y a le compartiment de rangement sous le siège et puis un sac gonflable qui fait le tour de cette zone. Donc, en général, j'essaie de mettre tout le matériel souple, genre la tente si j'ai un pack raft, je le mets dessous, les couches supplémentaires et d'habitude la nourriture, tout ce qui peut résister à un choc en cas de crash. Idéalement, on n'a pas les circonstances pour ça, mais on prévoit toujours le pire scénario. Et oui, j'essaie juste de garder tous les objets lourds le plus bas possible et près des points de connexion pour minimiser l'impact sur la manipulation de l'aile et

[00:26:24] **Gavin McClurg:** quel pack raft utilises-tu ?

[00:26:27] **Keith Forsyth:** j'ai le Cocapelli Nirvana et

[00:26:31] **Gavin McClurg:** c'est quoi cette histoire de cinq kilos ou quelque chose comme ça ?

[00:26:34] **Keith Forsyth:** ça semble correct une fois que tu commences à assembler tous les morceaux et la pagaie et

[00:26:40] **Gavin McClurg:** Ok, donc tu voyages toujours avec ça ou c'est pour quelque chose de... Bon, c'est un objectif très particulier, je vais essayer d'atteindre ce genre de source.

[00:26:50] **Keith Forsyth:** Ouais, celui-là est nettement plus spécifique. Dans les Cascades, je n'en ai pas fait beaucoup, la plupart sont dans les Coast Mountains, avec des systèmes de vallées bien plus vastes et des rivières beaucoup plus... plus accueillantes. Parce que oui, on dirait que tu as fait un peu de pagaie dans le Nord-Ouest, et la plupart des trucs dans le Washington ne sont pas très accueillants quand il s'agit de pack rafting en terrain escarpé.

[00:27:12] **Gavin McClurg:** et encombré, donc les Coast Mountains, tu veux dire dans la Colombie-Britannique, oui ?

[00:27:17] **Keith Forsyth:** Exactement, ouais, ouais.

[00:27:18] **Gavin McClurg:** donc vous faites beaucoup de ça là-haut ? Oh wow, cool, ouais c'est incroyable.

[00:27:26] C'est un peu embarrassant, mais la seule fois où j'ai volé à Pemberton, c'était quand j'avais environ 10 heures de vol. J'ai fait un petit vol en traîneuse une fois et j'ai fait une spirale au sol vraiment moche en essayant de faire le malin. Non, je veux dire, je ne me suis pas écrasé ou quoi que ce soit, c'est juste que j'avais 10 heures de vol, qu'est-ce que vous attendiez ? J'étais un idiot. Mais wow, quelle magnifique région. Alors, où êtes-vous... encore une fois, on doit sans doute situer la zone pour l'auditeur. Où allez-vous ? Vous utilisez le décollage standard là-bas à Pemberton, puis vous allez dans quelle direction et comment vous sortez ?

[00:28:03] **Keith Forsyth:** Alors, pour vous donner une idée, Pemberton se trouve dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, à quelques heures au nord de Vancouver, juste au nord de la frontière américaine. Il y a énormément de vols incroyables et une super communauté de pilotes à Pemberton même, avec quelques décollages juste

dans cette vallée. Ensuite, beaucoup des vols que nous commençons à faire là se dirigent vers l'ouest ou le nord-ouest, le long de la côte, en passant par certains de ces inlets. C'est vraiment intéressant parce qu'une fois que vous avez parcouru peut-être 50 ou 60 kilomètres vers le nord, voire un peu plus loin, il reste encore beaucoup de zones non explorées et des vols vraiment uniques à faire. Et en ce qui concerne le potentiel de vol-bivouac, c'est nettement plus accessible que dans les Cascades ou certaines chaînes de montagnes aux États-Unis. Pourquoi ?

[00:29:00] c'est juste que pour certains des terrains plus vastes, il y a beaucoup plus de toundra alpine, donc beaucoup plus de zones beaucoup plus accueillantes, des atterrissages en altitude, d'accord ? Ouais, au-dessus de la limite des arbres, exactement. Certains des réseaux fluviaux sont beaucoup plus grands, donc il y a des bancs de sable plus importants pour atterrir. Le seul bémol quand je dis plus accueillant, c'est que c'est plus accueillant du point de vue du vol, mais c'est en fait significativement plus isolé que beaucoup de trucs aux États-Unis. Vous avez de vieilles routes forestières et certains des inlets sont encore des zones d'exploitation forestière actives, donc il y a des communautés ici et là, mais vous en croisez beaucoup moins fréquemment.

[00:29:40] **Gavin McClurg:** Et comment est-ce que vous gérez le côté rivière ? Est-ce que vous faites tout repérer sur Google Earth et vous assemblez le tout, ou est-ce que ce sont des parcours de kayak établis avec des guides et tout ça, et il suffit d'y aller ?

[00:29:55] **Keith Forsyth:** Oui, un peu des deux. Pour revenir à ta question de tout à l'heure sur la part de planification — genre, je dois arriver au point B — et la part d'improvisation sur le moment, beaucoup de trajets dans les Coast Mountains avec le packraft sont vraiment intéressants parce que, d'une certaine manière, ça augmente la marge de manœuvre ou les options possibles. Tout d'un coup, on a cet outil secondaire pour couvrir du terrain et sortir des montagnes, alors qu'autrement, si on essaie de parcourir certaines zones à pied, on passerait des jours à se frayer un chemin dans la brousse. Donc oui, le packraft est un outil polyvalent : non seulement c'est assez agréable, mais ça permet aussi de se déplacer. Du coup, quand on regarde et qu'on planifie quels rivières utiliser, on essaie surtout de déterminer lesquelles sont

[00:30:50] accessibles en packraft. En général, on cherche des rivières de classe 3 ou moins, et on porte le matériel pour tout ce qui est au-dessus. Et s'il y a plusieurs rivières à la suite, on essaie de faire le maximum de recherches sur chacune d'elles. Comme ça, si on doit en utiliser une, on sait à quoi on s'expose.

[00:31:15] **Gavin McClurg:** vous arrivez en avion ? Vous prévoyez des dépôts de vivres ou quelque chose comme ça ? Ou est-ce que c'est toujours juste ce que vous pouvez porter sur votre dos ?

[00:31:25] **Keith Forsyth:** juste ce qu'on peut porter si

[00:31:27] **Gavin McClurg:** vous, combien de sorties de plusieurs jours avez-vous faites ?

[00:31:31] **Keith Forsyth:** Ouais, donc beaucoup de voyages dans les Coast Mountains durent environ une semaine, d'accord ? Généralement environ six ou sept jours, donc...

[00:31:38] **Gavin McClurg:** genre trois jours de vol et trois jours de rivière, ou quoi ?

[00:31:41] **Keith Forsyth:** Ouais, et certains des plus cools, c'est quand tu fais des allers-retours, genre tu passes quelques jours en l'air, puis quelques jours sur la rivière, et après tu repères un spot, tu y retournes en avion, tu déballes tout, et tu continues à alterner entre les deux selon la météo.

[00:31:56] **Gavin McClurg:** Alors, tu as une expérience des rivières, non ? Tu es...

[00:32:02] **Keith Forsyth:** Je suis encore assez novice, je ne fais du pack rafting que depuis trois ou quatre ans environ, mais

[00:32:07] **Gavin McClurg:** Tu n'as pas d'expérience en eaux vives, tu n'as pas d'expérience en kayak de mer, par contre, non.

[00:32:11] **Keith Forsyth:** C'est drôle, j'ai commencé le pack rafting avant de faire du kayak en eau vive, et dès que j'ai un peu de temps libre, j'essaie de passer plus de temps en bateau rigide juste pour gagner plus d'expérience de ce côté-là,

bien sûr.

[00:32:22] **Gavin McClurg:** Je suis impressionné par les pack rafts. Je n'en ai jamais utilisé pour faire du vol, et j'aimerais tellement le faire, je vais devoir le faire. On a un super potentiel autour d'Idaho pour ça, donc c'est clairement sur ma liste. Mais mon parcours, pendant longtemps, c'était vraiment les rivières, j'ai fait énormément de kayak. Et quand j'ai commencé à faire des expéditions en pack raft, ces bateaux sont juste dingues. Ils sont incroyables. J'ai un pote avec qui je fais beaucoup de trucs, c'est un gars de l'IFMGA, il vient de la montagne, il n'a aucun passé en rivière, et on a fait des parcours vraiment difficiles avec lui alors qu'il a très peu d'expérience. C'est assez sympa parce qu'il peut me guider en montagne et je peux le guider sur les rivières. Et puis, ils sont incroyables, ils sont super robustes, durables et légers, on peut mettre énormément de choses dedans et ils sont faciles à porter. Je veux dire, quel outil génial, c'est vraiment une super chose. Je pense que ça va vraiment ouvrir de nouvelles perspectives, on le voit déjà avec ce que tu fais et ce que Ty fait en montagne, et ce que tu fais en Alaska. C'est dingue, ça multiplie carrément les possibilités, non ?

[00:33:37] **Keith Forsyth:** Ouais, non, c'est juste super cool ce qu'on peut faire avec. Ouais.

[00:33:40] **Gavin McClurg:** et il ne faut pas être un paddleur exceptionnel pour descendre des passages assez techniques, tu vois. Je veux dire, elles sont très permissives, c'est facile de sortir et de remonter dedans, et tu peux faire des entrées à l'eau. Ce sont des embarcations vraiment incroyables, ouais. Alors, qu'est-ce qui est sur ton radar après avoir fait ça ? Qu'est-ce qui te passionne ?

[00:34:02] **Keith Forsyth:** Ouais, je pense que ce que j'ai hâte de découvrir et d'explorer davantage, c'est de continuer à explorer les Coast Mountains. J'aimerais faire quelques expéditions en Alaska, je n'y suis jamais allé pour de vrai et je sais que tu y as passé du temps, et d'après tout le monde qui y est allé, ça a l'air incroyable, immense.

[00:34:21] **Gavin McClurg:** C'est énorme dans le bon sens du terme, vraiment énorme. C'est hallucinant. Et tu travailles avec Henzie, tu fais des SIV, tu... tu diriges le bateau ou le treuil ? Ouais.

[00:34:36] **Keith Forsyth:** Exactement. Ouais, alors j'ai aidé Henzie pour les cliniques ces cinq dernières années, par intermittence. J'ai surtout conduit le bateau, j'étais opérateur de treuil. Ouais, et ça a été une expérience vraiment, vraiment intéressante. J'ai beaucoup appris d'eux, j'ai vraiment aimé ça.

[00:34:54] **Gavin McClurg:** est-ce que tu as eu beaucoup de temps pour faire pas mal de SIV par toi-même, je veux dire pour toi aussi ?

[00:34:59] **Keith Forsyth:** surtout les premières années, j'étais encore très motivé et je voulais monter autant que possible, donc oui, pendant la plupart des cliniques, je pouvais mettre un pied dans l'eau, enfin quoi

[00:35:11] **Gavin McClurg:** est-ce que tu apprends des choses là-dedans ? c'est quoi... quelles sont, je ne sais pas, donne-moi trois grandes leçons juste en étant sur l'eau, en le voyant encore et encore ? qu'est-ce qui, quelles sont les choses les plus importantes qui ressortent de ce genre d'entraînement, et d'être exposé à ce genre d'entraînement ?

[00:35:32] **Keith Forsyth:** Ouais, quand je pense à l'entraînement et au développement des compétences de pilotage de l'aile sur le terrain, je pense que l'un des enseignements principaux serait de simplement essayer de mettre ton aile dans des configurations imprévisibles et de gérer ça à partir de là. Et une grande partie de ça, c'est juste passer du temps sur l'aile que tu aimerais piloter en montagne. Et si au début, surtout les premières années, je pilotais juste mon ancienne Alpina — une fois que j'en avais eu une plus récente — je faisais juste des vols de loisir avec mon ancienne en faisant plein de tours, j'essayais de la faire en hélicoptère sans succès, mais je pense que c'est une pratique tout aussi bonne pour essayer de gérer la situation et de repartir en vol. Ouais, je...

[00:36:19] dire que, oui, passer du temps dans ces configurations incontrôlées permet d'avoir... oui, c'est en fait une bonne question. Je pense que je l'aborderais comme ceci : ça libère de la bande passante quand tu es en vol cross country, ça te permet de commencer à voler en montagne et, je pense que c'est une excellente chose, ça te permet de consacrer plus de temps à d'autres décisions, à la planification de la route et à mieux cerner la thermique au lieu de simplement gérer l'aile. Je ne l'ai pas vraiment remarqué sur le moment ou à travers cette progression, mais je passe de moins en moins de temps à regarder l'aile ou spécifiquement à essayer de trop la manipuler pendant le vol, et ça, oui, passer ce temps pendant ces SOV a vraiment, vraiment porté ses fruits. Hmm.

[00:37:06] **Gavin McClurg:** Je repense encore à ces bivouacs, je saute un peu d'une idée à l'autre là, mais euh, vous avez fait pas mal de ces missions, est-ce qu'il y en a une qui sort vraiment du lot et si oui, pourquoi ? Ça pourrait même être juste un vol, mais ça pourrait aussi être une expérience que vous avez vécue au sol, juste quelque chose qui marque vraiment ou peut-être quelque chose qui vous donne envie d'y retourner, vous voyez, je veux encore vivre ça.

[00:37:32] **Keith Forsyth:** Je pense que le cœur de ce que j'apprécie vraiment dans beaucoup d'entre elles, et je choisirais une mission spécifique, ce serait un voyage qu'on a fait avec mon ami Cory il y a deux étés dans les Coast Mountains, là où on a commencé juste au nord de Pemberton pour monter jusqu'à Bellacoola. C'est juste l'imprévisibilité de tout ça, comme une expérience après l'autre où on ne savait pas ce qui allait se passer ensuite. À un moment donné, après avoir porté le canoë, on s'engageait dans une rivière et un arbre, un arbre de genre trente mètres, est tombé en travers de la rivière juste au moment où on allait sortir d'un contre-courant. C'est l'une des choses les plus dingues que j'aie vues. Et puis on était dans une autre rivière pendant la remontée des saumons, donc il y avait des milliers et des milliers de saumons qui remontaient le courant ; à chaque fois que tu plongeais ta pagaie, la couleur changeait. C'était juste... oh.

[00:38:28] **Gavin McClurg:** et tu as dû bien manger pendant ce voyage aussi

[00:38:32] **Keith Forsyth:** Ouais, de temps en temps, on aimerait bien essayer de lancer un hameçon derrière le packraft pour tenter sa chance, mais je pense que l'autre chose qui m'a vraiment marqué sur beaucoup de ces voyages, c'est quand on commençait à entrer dans ces communautés, juste les gens que tu rencontrais en chemin.

[00:38:47] **Gavin McClurg:** et je

[00:38:48] **Keith Forsyth:** Je pense que ça devient de plus en plus important pour moi, et pour beaucoup de ces sports de plein air, il ne s'agit pas seulement de la communauté interne mais aussi de la communauté externe. Et ce que je commence à remarquer, c'est que j'apprécie vraiment la façon dont beaucoup de ces sports de montagne agissent presque comme un brise-glace pour la communauté dans laquelle vous passez du temps. Ouais.

[00:39:14] J'ai l'impression que ça brise cette barrière initiale, ça te donne un point de départ et ensuite, tu peux apprendre à connaître ces gens plus facilement, plutôt que de juste débarquer quelque part et d'essayer de forcer l'interaction, je suppose.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Ouais, enfin...

[00:39:29] **Keith Forsyth:** Ouais, je suppose que oui, pour ce voyage à Bella Coola... il y a un moment assez drôle où on descendait cette rivière appelée la Narco qui rejoint Bella Coola. On était tout équipés, avec nos casques, nos gilets de sauvetage, nos sacs avec tout notre matériel, et on n'avait vu personne depuis deux jours. Et puis, on tourne au coin et d'un coup, il y a deux gamins sur des bouées gonflables. On s'est dit : « Waouh ». On avait l'impression de faire un truc super stylé et là, on s'est rendu compte qu'on n'était pas du tout à notre place. Et puis, la personne suivante qu'on a vue, c'était un père et sa fille sur un paddle. On n'était pas vraiment dans un endroit isolé, on était...

[00:40:14] **Gavin McClurg:** pas vraiment si isolés et on n'est pas vraiment si

[00:40:14] **Keith Forsyth:** Ouais, et ce gars, il nous regarde et il est genre : « Vous venez d'où ? » Du coup, il est un peu dans le genre « c'est quoi votre délire ? »

[00:40:22] **Gavin McClurg:** les casques, purée, ouais.

[00:40:23] **Keith Forsyth:** Exactement, et donc on vient juste de filmer quelques trucs mais il est là genre « attends, attends, attends, arrête-toi, on doit en savoir plus sur ça ». Du coup, on commence juste à discuter avec ce gars sur le bord de la rivière et là, il mentionne genre « oh oui, on a une propriété plus bas dans la vallée, vous pouvez camper sur notre plage ». Ils nous montrent sur une carte où ça se trouve et, bien sûr, on pagaie encore genre 30 kilomètres ou quelque chose comme ça, et le lendemain on campe là-bas. On se dit « OK, on va aller trouver ce gars, monter jusqu'à sa maison » et ils nous font du café le lendemain matin. C'est juste ces interactions, le fait de rencontrer ces gens, qui sont vraiment spéciales, et j'apprécie vraiment cet aspect-là.

[00:41:06] **Gavin McClurg:** Ouais, cette partie est spéciale. Est-ce qu'il t'est déjà arrivé que ça parte complètement en vrille ?

[00:41:16] **Keith Forsyth:** je ne sais pas si je dirais « à côté » parce que c'est

[00:41:23] Ouais, ils le font. Il y en a eu certains qui se sont vraiment soldés de façon inattendue, mais jamais dans le sens négatif, parce que je pense que ça fait partie du truc : être ouvert à la manière dont les choses se déroulent.

[00:41:38] **Gavin McClurg:** ça fait partie de l'aventure, je veux dire, ouais, les moments de tension, ouais.

[00:41:45] **Keith Forsyth:** pas vraiment avec le parapente, j'ai l'impression que la plupart

[00:41:52] en base jump, j'en ai eu un aussi, maintenant

[00:41:58] Je suppose qu'il y en a une ou deux en parapente qui m'ont semblé assez dangereusement proches. Je pense qu'il y en a une qui me marque vraiment et qui est un bon rappel sur l'importance de la planification et du fait de ne pas se précipiter, c'est en fait juste en discutant de cet événement avec un ami l'autre jour. Je sortais de la zone sauvagerie de Satan, qui est la section nord-est des Cascades, et j'avais passé quelques jours là-bas à faire de l'escalade. Je rentrais en volant et je pouvais voir la ville de Mazama. Je regardais ma montre et je me disais : « OK, il est encore tôt, le bar sera ouvert ». J'avais tout prévu pour la boulangerie en plané. Et là, j'ai commencé à bidouiller mon cockpit et à faire plein de trucs au hasard, et tout à coup, j'ai vu la crête que je devais franchir. Je me suis dit : « Oh attends, je ne sais pas si je vais y arriver ». J'avais complètement dévié ma trajectoire de vol au point que, soudainement, cette crête est devenue obligatoire. J'ai juste été complaisant sur le moment et, soudainement, en m'en approchant de plus en plus, j'ai réalisé que je n'allais pas y arriver à moins de 15 mètres. Et à un moment donné, j'étais à des milliers de pieds au-dessus de cette crête, donc c'est sur un plané de 20 minutes que ça s'est produit. Si je n'avais pas fait toutes ces manigances, j'aurais eu tellement d'occasions de corriger cette décision, mais j'ai attendu trop longtemps et, soudainement, j'ai commencé à courir.

[00:43:27] et j'ai eu de la chance qu'il y ait une route forestière qui longeait cette crête en parallèle, bordée d'arbres, mais avec quelques zones où on pouvait se faufiler entre les arbres pour se mettre sur la route. C'était l'un de ces moments où je me suis dit : « Waouh, je n'avais pas prévu ça, c'était de la pure chance ». Donc ouais, je dirais que c'était carrément une échappée belle que j'ai eue en parapente il y a quelques années. C'est...

[00:43:55] **Gavin McClurg:** une bonne erreur bon marché, n'est-ce pas ?

[00:43:58] **Keith Forsyth:** Je me suis senti incroyablement chanceux après ça, ouais. C'est juste qu'il y en a tellement... c'est toujours avec le recul, non ? Il y a tellement de signaux d'alerte, tellement d'occasions de corriger cette erreur, mais on a juste laissé ça durer trop longtemps avant que ça commence.

[00:44:14] **Gavin McClurg:** En pensant à la bière, c'est toujours dangereux, c'est ça le problème. Mais je comprends, c'était à la fin de l'Alaska, c'est tout ce à quoi je pouvais penser : « Oh mon Dieu, j'ai trop hâte de boire une bière ». Et je me suis posé dans ce qui était près de ce petit village, et il s'est avéré que c'était un village sec. Oui, on ne pouvait pas avoir de bière. Oh mon Dieu, 37 jours sans pouvoir boire une bière. Mais ouais, wow, c'est une bonne erreur bon marché. Dernière question, je ne vous crois pas quand vous dites que vous ne faites pas beaucoup de course. Vous avez dit au début que vous... et je me trompe peut-être, mais je ne pense pas... et puis vous avez dit au début que, vous savez, les chiffres ne sont pas vraiment motivants pour vous. Je pense que beaucoup d'auditeurs applaudissent ça, moi y compris, et juste que, vous savez, voler pour l'ascèse est vraiment la meilleure raison, mais c'est souvent difficile. C'est difficile de rester à l'écart de ce jeu, vous savez, on a des egos. Qu'est-ce qui vous a permis de...

[00:45:19] je ne sais pas, je préfère que ça reste plus pur, ouais.

[00:45:23] **Keith Forsyth:** C'est une excellente question. Ouais, je pense que les chiffres dans les statistiques sont une partie intéressante de tout ça, et je pense qu'il y a beaucoup de croissance et de progression à tirer de tout cela. Donc je ne pense pas que ce soit mauvais en soi. Mais ouais, je pense qu'une fois que tu commences à lier directement une grande partie de ta motivation à ça, c'est là que beaucoup de cette négativité potentielle peut venir. J'en avais plus, je dirais, avec certains autres sports ; je faisais de la compétition de ski, j'ai fait pas mal de compétitions quand je faisais du

wingsuit avec du wingsuit. Donc j'étais un peu plus attaché aux statistiques, mais je pense qu'avec le temps, j'ai trouvé qu'il y a d'autres aspects de ces sports que je trouve plus intéressants et plus intrigants que de les lier directement à ces facteurs de motivation comme atteindre certains chiffres. Ouais.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** C'est exactement ça, et je pense que c'est un bon point sur lequel on doit tous réfléchir un peu plus. Keith, tes lignes spéciales, mec, c'était vraiment génial et très inspirant de voir ce que tu as fait. Je ne savais même pas pour celle des JO, je vais devoir retourner regarder ces journaux de vol, c'est incroyable. Bien joué, merci pour ton temps, et j'ai hâte d'aller essayer de reproduire certaines de tes lignes. Ça fait trop longtemps pour moi, c'était mon quotidien pendant une longue période, mais la vie a pris le dessus ces derniers temps. Du coup, je suis impatient de poursuivre certains de ces objectifs de vol d'une manière différente. Merci d'avoir partagé ton histoire, mec.

[00:47:06] **Keith Forsyth:** merci, j'apprécie. Ouais, j'espère qu'on pourra se capter pour quelques lignes un de ces jours, ce serait...

[00:47:11] **Gavin McClurg:** Super, j'adorerais, ce serait génial. Cool mec, on se parle bientôt.

[00:47:14] **Keith Forsyth:** Cool, on se reparle bientôt si...

[00:47:21] **Gavin McClurg:** si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons, toutes cruciales pour maintenir l'émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme où vous l'écoutez, en parler sur votre blog ou la partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis sur le chemin du travail, je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi, et bien sûr, vous pouvez la partager avec vos proches et soutenir l'émission financièrement. L'émission prend énormément de temps, entre le montage, le stockage, la musique et les coûts logistiques, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Nous sortons un épisode toutes les deux semaines, donc si vous nous donnez un dollar par émission, cela fait 25 dollars par an, bien moins qu'un abonnement à un magazine et bien moins qu'un latte par mois. Vous remarquerez que nous n'avons pas 10 minutes de publicité au début de l'émission, alors qu'on nous le demande tout le temps, croyez-moi. Je pense que la publicité est un modèle économique assez toxique et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur avis et que nous ne sommes pas influencés par des marques. Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs, si et seulement si vous pouvez soutenir l'émission sans que cela ne vous coûte trop cher. Nous apprécions vraiment. Allez sur le site web pour trouver diverses façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait de gros efforts pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus, de petites pépites qui n'entrent pas dans le podcast, du contenu supplémentaire, nos publicités sont disponibles sur notre site web, et on se verra la prochaine fois sur l'émission Ask Me Anything et bien plus encore. Nous ne mettons rien derrière un paywall, et nous ne le ferons jamais. Si vous ne pouvez pas vous permettre de soutenir l'émission, envoyez-moi simplement un e-mail et je vous créerai un compte sans poser de questions. J'espère qu'un jour, vous serez en position de pouvoir le faire. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, merci pour votre soutien, on se voit sur Cloud-based.

Deutsch

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

Show notes

Keith Forsyth begann seine Flugreise mit Fallschirmspringen, dann Speed Flying und Wingsuit Base Jumping, aber die geringe Fehlertoleranz beim Speed Flying und Base Jumping führte ihn zum XC Paragliding, wo er mit dem, was man nur als einen magischen und inspirierten Pinsel beschreiben kann, Linien über den Pacific Northwest gezogen hat. Wenn Sie noch nie im Pacific Northwest waren, denken Sie an alpine Regenwälder und große, gezackte Gletscherberge. Regen, viel und viel Regen. DICHTER und undurchdringlicher Wald, tiefe Schluchten, wenige Straßen, viele Insekten und sehr wenige Landeplätze. Keith hat in den letzten Jahren ehrgeizige, mutige und absolut atemberaubende Bivvy-Linien über die Cascade- und Olympic-Bergketten von Washington und Oregon sowie die Coast Ranges von British Columbia gelegt. Keith wartet auf eine gute Vorhersage, packt bis zu 7 Tage Verpflegung ein, fügt manchmal ein Packraft hinzu und hebt ab. Manchmal beinhaltet die Mission ein ziemlich denkwürdiges Bushwacking, ein anderes Mal ein glorreiches Paddeln und etwas Angeln auf dem Weg, ein anderes Mal landet er oben auf einer alpinen Wiese und teilt sich den Platz mit einem Schwarzbären.

Der Beitrag #262 Into the Deepness with Keith Forsyth erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Willkommen zum cloud-basierten Chaos und frohe Feiertage. Sie sind da. Meine Güte, wie die Zeit verfliegt, oder? Endlich bekommen wir hier in den Rockies etwas Schnee. Es war ein unglaublich trockener, seltsamer, warmer Herbst. Soweit ich weiß, war das an vielen Orten so. Wir bekommen endlich ein wenig Schnee und ich denke an Skifahren, aber diesmal geht es ganz um richtig coole Abenteuer mit einem Schirm, einem Packraft und viel Vision. Mein heutiger Gast ist Keith Forsyth. Er lebt im pazifischen Nordwesten und hat in den letzten Jahren einige wirklich unglaubliche Routen in sehr, sehr tiefem Gelände geflogen. Das sind große Waldgebiete mit nur sehr wenigen Landeplätzen.

[00:01:04] Diejenigen von euch, die die Rockies-Traversal mit Will Gadd gesehen haben, werden das mögen, aber das hier ist noch dichter. Es gibt dort viele Hochgebirgsseen, meiner Meinung nach einige der schönsten Orte der Erde. Aber er – das wusste ich nicht – hat auch einige wirklich erstaunliche Routen in der Coast Range in BC zusammengestellt und nutzt die Packrafts, um herauszukommen oder manchmal einfach zum nächsten Flugort zu gelangen. Und auch quer durch die Olympics, von denen ich gar nicht dachte, dass man darin fliegen könnte. Also sehr inspirierendes Zeug. Keith fing, wie ihr hören werdet, mit Fallschirmspringen an und dann Speedflying, Base und Wingsuiting, und hat das meiste davon aufgegeben, um einfach nur zu fliegen. Er hat einige wirklich coole Routen mit einem Gleitschirm, einem Biwak und einer ganzen Menge von allem, was er auf dem Rücken tragen kann, und stellt damit einige richtig coole Abenteuer zusammen.

[00:01:53] Er ist auch Instruktor und hat Henzie in den letzten Sommern bei SIV-Kursen unterstützt, ebenfalls dort im Nordwesten. Und ich denke, ihr werdet das ziemlich inspirierend finden. Für mich war das definitiv so. Ich will da raus und mehr davon machen. Früher hat er tonnenweise diesen Anfängerkram gemacht, aber das Leben kam dazwischen. Aber nach dem Gespräch mit Keith bin ich ziemlich inspiriert, das zu tun. Ich will mehr machen. Und wenn ihr noch nach etwas für Weihnachten sucht, geht auf cloudbaseman.com zu unserem Shop. Schnappt euch eine der vielen Sachen dort. Wir haben coole Patagonia-T-Shirts, ein paar neue Trucker-Hüte und natürlich mein Buch, *Advanced Paragliding*. Oder wenn ihr die Show im Jahr 2026 unterstützt, findet ihr dort den Link zu unserer Patreon-Seite, um uns zu unterstützen.

[00:02:41] Wenn Sie uns mit 3 \$ oder mehr pro Folge unterstützen, was ein

[00:02:46] Option da, und das ist alles. Also etwa eine Tasse Kaffee im Monat. Das ist alles, was wir bitten. Dann schicken wir dir ein T-Shirt oder eine Trucker-Cap, je nachdem. Zur Unterstützung der Feiertage und hoffentlich deiner Liebesshow. Das hilft wirklich sehr und sorgt dafür, dass wir werbefrei auf Sendung bleiben. Halt dich fest. Das wird

eine spannende Fahrt. Viel Spaß und Frohe Weihnachten.

[00:03:17] Willkommen in der Show, Mann. Danke für deine Zeit. Ich dachte eigentlich, ich würde mit dir im pazifischen Nordwesten sprechen, aber du bist unten in Salt Lake. Was machst du da unten?

[00:03:26] **Keith Forsyth:** Ich arbeite hier gerade für eine Weile für einen Freund. Ich mache mir einfach eine Auszeit vom Nordwesten und genieße im Winter hier das Skifahren. Ja, danke für die Einladung in die Show.

[00:03:37] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Ich habe deine Abenteuer im Nordwesten in den letzten Jahren mit einer Mischung aus Neid und Bewunderung verfolgt. Vielleicht erzählen wir ja vorab von einigen dieser richtig coolen Linien, die du in diesem Gelände geflogen bist. Erzähl mal allen, wie sieht dein Hintergrund aus? Ich habe heute Morgen gerade etwas über dich gelesen. Du fliegst seit etwa 10 Jahren. Wie bist du dazu gekommen und wie bist du in diese spezielle Nische des Fliegens geraten?

[00:04:07] **Keith Forsyth:** Ja, also ich habe 2011 mit Luftsport angefangen, anfangs mit Fallschirmspringen. Das war ein eher langsamer Start, aber nach ein paar Jahren war ich ziemlich begeistert davon. Ich habe dann etwa fünf Jahre im Bereich Fallschirmspringen gearbeitet. Während dieser Zeit habe ich auch mit Speed Flying und Base Jumping angefangen. Erst später habe ich dann das Gleitschirmfliegen entdeckt und gemerkt, dass es in den Bergen ein einzigartiges Werkzeug ist, unter Umständen sogar mehr als Speed Flying. Und als ich dann zum ersten Mal Thermik gespürt habe, war ich voll dabei und verfolge das seit sieben oder acht Jahren. Machst du eigentlich noch viel Speed Flying? Nein, eigentlich habe ich vor etwa fünf oder sechs Jahren mit Speed Flying aufgehört. Warum?

[00:04:54] Ja, das ist eine gute Frage. Vieles davon hatte mit der Sicherheitsmarge zu tun; ich habe viele Unfälle gesehen, viele Freunde in meiner Nähe hatten Unfälle und ich selbst hatte viele knappe Situationen. Und ich habe festgestellt, dass die Sicherheitsmarge, die ich konstant hatte, um es spannend zu halten, einfach nicht ausreichte. Also habe ich mich langsam davon zurückgezogen und schließlich festgestellt, dass es einfach die bessere Idee war, ganz damit aufzuhören.

[00:05:26] **Gavin McClurg:** Interessant. Das habe ich gehört. Weißt du, Speedflying war für mich eine interessante, ich weiß nicht, Reise. Ich denke, ich habe es auf Skiern wirklich genossen, aber ich bin wohl nicht besonders gut darin, wenn man es auf den Punkt bringt. Es ist für mich so wie Mountainbiken. Ich glaube, ich bin besser, als ich bin. Und ich hatte einige wirklich schwere Unfälle beim Mountainbiken. Vor ein paar Jahren habe ich dann endlich beschlossen, einfach aufzuhören, es einfach nicht mehr zu machen. Und ich vermisse es. Ich vermisse das Bergaufwärtsfahren wirklich sehr. Ich vermisse den sportlichen Aspekt daran. Aber ich war es leid, dass es mich immer wieder ins Krankenhaus brachte. Ich hatte Glück, dass das Fliegen mich nicht ins Krankenhaus gebracht hat. Aber beim Speedflying ist es interessant, das mit dem Sicherheitsabstand zu hören. Es ist irgendwie derselbe Grund, warum ich es genossen habe, etwas Base zu machen, aber ich konnte die Zeichen an der Wand eigentlich schon sehen.

[00:06:13] War das bei dir auch so? War es einfach so: Okay, das wird schlecht ausgehen?

[00:06:19] **Keith Forsyth:** Ja. Ich habe einfach gesehen, dass die Entwicklung die Spielräume über die Zeit kontinuierlich verringert hat. Und ja, ich habe es einfach nicht als langfristig tragbar angesehen. Und springst du immer noch? Ich gehe immer noch ab und zu Fallschirmspringen, aber ich habe mit dem Basejumping ungefähr zur gleichen Zeit aufgehört. Es ist immer noch etwas, über das ich nachdenke, ob ich es irgendwann wieder machen sollte. Aber zu der Zeit gab es einfach so viele interessante Dinge zu tun, dass es schwer war, bei allem konstant zu bleiben.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Das war ein Teil davon, ich weiß nicht, ob das ein Übergang war oder ein harter Cut. Aber war es vielleicht nur getarnt? Das Entdecken von Thermik-Flug und den Möglichkeiten? War es im Grunde einfach die Erkenntnis, dass es hier noch mehr Potenzial gibt?

[00:07:08] **Keith Forsyth:** Ja, ich würde sagen, das ist ein Aspekt davon. Denn vor dem Speedflying und Basejumping bin ich viel Ski gefahren und im Backcountry unterwegs gewesen. Und ich denke, mit Luftsportarten kann man auf eine Weise einen größeren Teil des Berges erkunden. Und mit Thermik-Fliegen geht man noch einen Schritt weiter und ist in der Lage, eine ganze Bergkette zu überqueren.

[00:07:28] Ja. Ja. Die Erweiterung der Möglichkeiten, wie du schon sagtest, ist ziemlich interessant.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Erzähl mir doch mal ein bisschen darüber – und geh ruhig tief ins Detail, wenn es das wert ist. Aber wie hast du eigentlich so schnell auf diese eher expeditionstauglichen Bivouacs festgelegt? Oder hat das eine Weile gedauert? Erzähl mir mal von deinem XC-Fortschritt in diesem Abenteuer.

[00:07:57] **Keith Forsyth:** Ja. Das ist ziemlich schnell passiert, schon recht früh. Und ich denke, das liegt teilweise einfach an der Art des Fliegens im Nordwesten, wo ich lebe.

[00:08:10] Die meisten Orte sind ziemlich schwer zu erreichen. Und beim Speedflying und Hike-and-Fly habe ich angefangen, einige der größeren Gipfel dort zu erkunden, für die man manchmal ein paar Tage zum Wandern braucht. Also schon durch das Hike-and-Fly-Zeug und Speedflying habe ich auf dem Hinweg bereits mehrtägige Campingtouren gemacht. Und beim Gleitschirmfliegen fühlte es sich einfach wie ein natürlicher Übergang an, dieses Backpacking fortzusetzen. Ich habe mich also mehr in das cross country eingearbeitet und mich mit der Zeit in diesem Gelände wohlfühlt. Ich denke, das hat wirklich dazu beigetragen, dass ich mich traute, in diesen abgelegenen Gebieten zu landen, wo das Wandern am nächsten Tag zurück vielleicht kein so großes Problem war. Und mit der Zeit hat es irgendwie geholfen, das zu verhindern, was ich so etwas wie „Ground Suck“ oder „Car Suck“ nenne. Na ja, nicht das, wie ich es nenne. Es ist ziemlich verbreitet. Aber einfach in diesem Gelände sicher zu sein und die Ausrüstung dabei zu haben, ich denke, das nimmt diesen Druck einfach weg.

[00:09:01] Um am Ende des Tages wirklich wieder beim Auto zu landen.

[00:09:06] **Gavin McClurg:** Planst du die mit mehr als nur einem Startpunkt?

[00:09:14] **Keith Forsyth:** Ja. Ja, das ist eine gute Frage. Ich setze definitiv viel zusammen. Speziell in den Cascades gibt es einfach nicht viele Landeplätze. Sobald man sich dem Gebirgskamm nähert, gibt es mit der Menge an Bäumen, den sehr tiefen Tälern und den kleinen Ortschaften nur wenig Platz. Enge Bäche fließen von diesen vergletscherten Vulkanen hinab.

[00:09:39] Bei diesem ersten Puzzle und der Planung geht es vor allem darum, sich zu öffnen und herauszufinden, wo man hingehen kann, während man trotzdem einen gewissen Spielraum behält. Und ich glaube, da gibt es einen Spruch, den ich früh gehört habe und der mir sehr gut gefallen hat – Jeff Shapiro hat mir das eigentlich gesagt –, dass es beim Track-Climbing so ist: Wenn du wirklich gutes Material platzieren kannst, kannst du es richtig hart versuchen. Und ich denke, das lässt sich irgendwie auf das Gleitschirmfliegen übertragen. Wenn du deine Auswege kennst, also Wege hast, aus einem Tal-System herauszufliegen, oder eine hochalpine Wiese hast, kannst du plötzlich anfangen, diese technischeren Linien zu fliegen, die vielleicht eine geringere Chance haben, tatsächlich zu funktionieren. Aber du hast deinen Ausweg, du hast diese Art von Absicherung.

[00:10:25] Also da fange ich meine Planung an: Ich versuche zu verstehen, wo es Spielraum gibt und wo es diese Auswege entlang des Weges gibt. Und dann warte ich auf die Tage, an denen sich die Wetterlagen so verändern und korrelieren, dass das möglich wird.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** Diese Ausweichmöglichkeiten auf dem Weg – meinst du damit, dass du die auf Google Earth findest und alles im Voraus planst? Oder meinst du, dass du das spontan vor Ort liest? Weißt du, so wie Will und ich bei der Canadian Traverse. Wir sind einfach losgegangen und sind weitergegangen. Und es gab oft Momente, in denen es einfach hieß: Wow, jetzt müssen wir klettern. Und

[00:11:01] **Keith Forsyth:** wir müssen jetzt klettern. Genau. Ja, ich würde sagen, das ist ein bisschen von beidem. Und ich denke, einen Punkt hast du nicht erwähnt: Ich habe viel Zeit damit verbracht, dort draußen zu wandern und tatsächlich in einigen dieser Gebiete den Boden unter den Füßen zu spüren, um sicherzugehen, dass das, was auf Google Earth wie ein Ausstieg aussieht, auch wirklich da ist. Es gab Momente, da dachte ich mir: Oh, das wird bestimmt funktionieren. Und dann bin ich, um auf Nummer sicher zu gehen, hinübergegangen, um es mir anzusehen. Und tatsächlich war es so, dass da diese

[00:11:26] **Gavin McClurg:** Holzschnittstellen,

[00:11:27] **Keith Forsyth:** dreifuß große Felsen oder Holzstümpfe auf einer Sandbank oder irgendwas, wo man denkt: Oh, warte mal, da kann ich auf keinen Fall sicher landen.

[00:11:36] **Gavin McClurg:** Die Holzfällungen. Das sollten wir beschreiben. Ich meine, man befindet sich in einer Region mit vielen Holzeinschlägen. Und so etwas hatte ich vorne noch nicht gesehen. Ich erinnere mich an den ersten Tag, als ich mit Will zum Startplatz ging. Er sagte: „Hey, überall dort, wo es nach einer guten Landeplatz aussieht, verspreche ich dir, das ist er nicht. Wenn es eine Kahlschlagfläche ist, wird es schrecklich. Da darfst du einfach nicht hineinfliegen. Und selbst wenn du es schaffst zu landen, kommst du nicht wieder raus.“ Also, für die Zuhörer, ihr könnt euch das bildlich vorstellen. Ich meine, das sind riesige Waldbestände. Das sind massive Bäume. Und dann gehen sie hin und schlagen sie komplett ab. Das ist einfach nur schrecklich. Richtig. Ich meine, die sind furchtbar. Aber aus der Luft sehen sie ziemlich gut aus.

[00:12:22] Man ist einfach überall von einem Waldmeer umgeben. Und dann gibt es da diese ganze Fläche, die wie ein schönes kleines Quadrat aussieht. Sieht ziemlich ordentlich aus. Aber wenn man näher runterkommt, ist es einfach schrecklich.

[00:12:32] **Keith Forsyth:** Ja, das kann ziemlich täuschen. Und das andere, was wirklich täuscht und einen unvorbereitet trifft, sind Brandflächen im Wald, wo es so aussieht, als wäre nach einem Brand alles geräumt. Aber plötzlich, wenn man näher kommt, gibt es da ganz dünne tote Bäume, die man aus bestimmten Winkeln nicht sieht. Und plötzlich denkt man sich: Oh ja, da kann ich auf keinen Fall mit dem Gleitschirm rein. So wie

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Strommasten mit vielen scharfen Kanten.

[00:12:56] **Keith Forsyth:** Ja, genau.

[00:12:58] **Gavin McClurg:** Du bist also wirklich hingegangen. Du warst vorher zu Fuß da, hast ge-Backpacking und dir die Gegend angeschaut.

[00:13:05] **Keith Forsyth:** Ja. Und ein Großteil davon ist aus der Zeit, als ich mehr Hike-and-Fly gemacht habe. Ja. Ich habe einfach viel Zeit damit verbracht, vorher alle LZs zu Fuß abzuklappern. Und dann gibt es Zeiten, wie zum Beispiel in einem kleineren Gebiet im Südwesten von Washington namens Olympics, wo es interessant war, zu versuchen, das zu überfliegen, und ich habe mir Zeit genommen, von beiden Seiten hineinzuwandern, um ein besseres Verständnis dafür zu bekommen, wie diese Gegend eigentlich aussieht, bevor ich da quasi blind hineinfliege.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** Alter, ich wusste gar nicht, dass du das gemacht hast. Du bist über die Olympics geflogen? Mm-hmm. Hat noch jemand die Olympics geflogen?

[00:13:38] **Keith Forsyth:** Nein. Ich war

[00:13:40] **Gavin McClurg:** würde sagen, dass ich nicht dachte, dass das möglich wäre. Ich glaube

[00:13:40] **Keith Forsyth:** da ist draußen noch viel Potenzial zu erschließen. Aber ja, es ist cool. Es ist nach jedem Maßstab keine große Strecke, aber es ist eine wirklich atemberaubende Gegend.

[00:13:50] **Gavin McClurg:** Und wie lief das? Wahnsinn, ich dachte, das wäre total von der Meeresbrise dominiert, und wie hast du das – bist du da einfach rein und hast es probiert oder hattest du durch die Wetterdaten schon eine ziemlich gute Vorstellung? Ja,

[00:14:08] **Keith Forsyth:** Es ist schon lustig. Von Seattle aus kann man tatsächlich nach Westen über die Olympics schauen und oft Tage mit atemberaubenden, großen Cumuluswolken und hohen Gebirgszügen sehen. Absolut. Als ich mich dann genauer damit befasste, war ich – hatte ich Speedflying am südlichen Ende gemacht. Also fing ich dort an und habe einige Tage gemacht, an denen ich einfach ein paar Manöver abgearbeitet, geschaut, wie der Tag so läuft, und dann wieder rausgefahren bin. Und dann habe ich das Gleiche von der Nordseite gemacht, wo ich einfach die ersten paar Teile zusammengesetzt habe und dann wieder rausgefahren bin. Und schließlich habe ich dann – ja, ich konnte die ganze Überquerung schaffen. Aber ja, es war interessant, weil man durch diese vorherigen Trips Stück für Stück dieses mentale Bild oder dieses Modell davon aufbaut, wie diese Wettermuster funktionieren.

[00:14:58] Und es war wirklich interessant, weil es so ein kleiner Bereich ist und fast auf drei Seiten von Wasser umgeben ist. Man bekommt dort viel Zug. Wenn man also von der Süd- zur Nordseite geht, verschieben sich die unteren Wettermuster dramatisch. Allein diese vorherigen Touren waren sehr aufschlussreich und haben die ganze Erfahrung

viel komfortabler und fast schon erfüllender gemacht, anstatt einfach blindlings hineinzugehen und sich nur drauf einzulassen. Ich versuche, diese Mentalität so weit wie möglich zu vermeiden.

[00:15:35] **Gavin McClurg:** Und gibt es eine bestimmte Art und Weise, wie du vorgehst? Gibt es – wie soll ich sagen? Gibt es eine Art, wie du diese Touren angehst, so wie bei den Olympischen Spielen? Okay, ich werde das auf eine bestimmte Weise verbinden. Ich fange hier an und beende es dort auf eine bestimmte Weise. Gibt es irgendeine Art von – gibt es irgendeine Struktur?

[00:16:03] **Keith Forsyth:** Ja. Das ist interessant zu überlegen. Das ist eher eine Randnotiz, aber was ich an der Teilnahme an verschiedenen Sportarten interessant finde, ist, dass jede Community eine wirklich einzigartige Denkweise oder Herangehensweise hat. Und ich denke, die übertragen sich, man kann Dinge von einer Sportart auf die andere übertragen. Also, als du zuerst diesen Stil erwähnt hast, wie man das angeht, denke ich, Klettern ist eine Disziplin, bei der es einfach – es gibt diese jahrzehntelange Debatte über den alpinen Stil oder den Kletterstil. Ja. Oder so wie

[00:16:38] **Gavin McClurg:** die lebensrettende Art von Sache. Aber es gibt

[00:16:38] **Keith Forsyth:** Es gibt einfach so viel Diskussion darüber. Und vielleicht wird im Gleitschirmfliegen gerade mehr darüber diskutiert, wie man das angehen sollte. Und beim Basejumping war es meiner Meinung nach anfangs etwas, das eher fehlte, weil es einen eher schlechten Ruf hat und potenziell als leichtsinnig angesehen wird. Ja. Also, um das alles zusammenzufassen: Wenn man auf das Gleitschirmfliegen zurückkommt, versucht man es einfach so zu machen, dass man das Gefühl hat – man bewahrt ein gewisses Maß an Sicherheitsabstand und versteht genau das, was gerade vor einem liegt. Und es gibt immer Dinge, die man nicht weiß, dass man sie nicht weiß, und das braucht Zeit zum Lernen, aber man versucht, so viel wie möglich im Vorfeld zu sammeln, ja.

[00:17:23] Ich weiß nicht, ob das deine Frage vollständig beantwortet oder nicht, ja.

[00:17:26] **Gavin McClurg:** Nein, doch. Ich habe nur gerade darüber nachgedacht, wenn man sich ein Ziel vornimmt, wie zum Beispiel die Olympischen Spiele. Da muss ich dich mal nach den Starts und so fragen. Ich meine, fliegst du mit einem Machete oder einer Kettensäge? Wie findest du die Plätze? Ich habe dort ziemlich viel Zeit verbracht, ich bin früher viel gepaddelt. Es ist okay, ziemlich dicht, wirklich dicht. Ja, ja.

[00:17:49] **Keith Forsyth:** Viele dieser hochalpinen Wiesen haben diese hochalpinen Seen, und viele davon haben so kleine Graswiesen daneben. Das ist eine interessante Art zu fliegen, weil man nie so hoch über dem Gelände ist, aber wenn man tief kommt, sollte der erste Gedanke sein: „Oh, ich muss bald landen.“ Es ist irgendwie eine lustige Mentalität, weil man plötzlich – wie du erwähnt hast, hast du wahrscheinlich viel Zeit unten in diesen Bächen verbracht – ja, es ist dicht, da gibt es nirgends eine Landefläche. Solange man also diese Einstellung behält, wie „hoch landen, früh landen“, gibt es unterwegs Optionen.

[00:18:30] **Gavin McClurg:** Ich habe eher darüber nachgedacht, ob man ein Ziel hat – also, wenn man sich große Strecken in den Cascades zusammengestellt hat, bis zur kanadischen Grenze und so weiter – ob man sich sagt: Okay, ich werde einen bestimmten Prozentsatz davon fliegen, oder ob es eher so ist: Ich fange an und schaue, wie weit ich auf dieser Reise komme, ich habe zwei Wochen Zeit. Ich meine, habe ich das Gefühl, dass ich meine Mission nicht erfüllt habe, solange ich nicht einen bestimmten Teil oder den ganzen Teil davon geflogen bin? Versuchst du, das Ganze in der Luft zu verbinden, oder spielt das einfach keine Rolle?

[00:19:04] **Keith Forsyth:** Es liegt irgendwo dazwischen, aber ich würde sagen, es neigt eher dazu, dass ich ziemlich offen bin, wo es am Ende landet. Ich denke, was mich an den Cascades am meisten reizt, ist das Fliegen und das Finden kleiner Ecken, die ich noch nicht ganz gesehen habe. Ich war nie jemand, der Distanzen jagt, obwohl ich finde, dass es Spaß macht und eine tolle Möglichkeit ist, über die Zeit Fähigkeiten zu entwickeln. Aber ich würde lieber 10 Kilometer über ein richtig cool aussehendes Gebirge fliegen und dann in die andere Richtung abbiegen, nur um 50 oder was auch immer zu erreichen, oder? Dir geht es mehr um die Ästhetik. Ja, genau. Also, wenn ich zum Beispiel sehe, wie sich eine schöne Wolkenstraße bildet oder einen Gipfel sehe, der einfach umwerfend aussieht und ich ihn mir einfach ansehen will, dann weiche ich dafür ab. Und ja, ich lasse die Reise irgendwie auf sich ausgehen. Nehmen wir an, in den Cascades habe ich ein Verständnis davon, wo ich hinwill, und das führt im Allgemeinen wieder zu dem Punkt, dass es einfach...

[00:20:05] Es gibt Wege, wie man das umgehen muss, um unterwegs einige dieser Landeoptionen beizubehalten. Und ich denke, da ich über die Jahre immer mehr in dieser Gegend geflogen bin, fange ich an, ein besseres Verständnis dafür zu bekommen, wie man einige dieser Merkmale miteinander verbindet, wie

[00:20:24] **Gavin McClurg:** Bist du eher ein Solo-Typ oder machst du das mit anderen Leuten?

[00:20:29] **Keith Forsyth:** Ein bisschen von beidem, ja. Ich genieße es definitiv, mit anderen Leuten unterwegs zu sein, und wenn ich mich entscheiden müsste, würde ich das öfter als nicht tun. Aber ja, es ist so eine Sache – wenn die Leute beschäftigt sind, lasse ich mich normalerweise davon nicht aufhalten oder versuche es zumindest nicht.

[00:20:48] **Gavin McClurg:** Nimmst du die Aufträge nur nach den Wetterfenstern an oder bist du wegen der Arbeit eher an bestimmte Zeiten gebunden? Oder ist es eher so: Okay, ich habe ein dreitägiges Fenster, weil die Cascades ja nicht gerade für lange Zeiträume mit gutem Flugwetter bekannt sind, weißt du? Dort ändern sich die Bedingungen schnell, genau wie hier in den Rockies. Wie gehst du da an die Sache ran?

[00:21:16] **Keith Forsyth:** Ja, ich hatte in den letzten Jahren ziemlich viel Glück und habe meine Arbeit so gestaltet, dass ich im Sommer viel Flexibilität habe, um diese guten Wetterfenster zu nutzen.

[00:21:27] **Gavin McClurg:** Es passiert einfach und du schaust mal, was sich ergibt. Also ja, genau. Wie viele Tage kannst du eigentlich unterwegs sein? Und erinnert mal alle, die noch nie im Nordwesten waren: Kann man dort Nachschub holen oder packt man alles ein und das war's? Du hast diese Menge zum Start und dann gehst du und gehst und gehst und gehst und überlebst damit.

[00:21:48] **Keith Forsyth:** Das ist eine gute Frage. Es gibt zwar Orte, an denen man nachgarde aufstocken kann, sobald man weg vom Kamm ist, aber im Allgemeinen nimmt man in den Cascades und den Coast Mountains einfach mit, was man braucht.

[00:22:01] Also ehrlich, selbst wenn ich nur für einen Tag fliege, packe ich öfter als nicht meistens mindestens einen zusätzlichen Tag Verpflegung ein, einfach weil es ziemlich leicht ist, versehentlich irgendwo zu landen und dann einen ganzen Tag wandern zu müssen. Bei den längeren Touren packe ich normalerweise etwa sieben Tage Verpflegung ein, was

[00:22:18] **Gavin McClurg:** sieht das aus wie...

[00:22:18] **Keith Forsyth:** Ja, also wenn man anfängt, Vorräte für sieben Tage mitzunehmen, wird der Rucksack ziemlich schwer. Ich meine, du weißt ja, das ist wahrscheinlich besser als bei jedem anderen, aber es ist wirklich viel – hauptsächlich gefriergetrocknete Lebensmittel und viele Riegel. Es schmeckt nicht unbedingt am besten, aber es bringt einen durch. Und was das meiste Equipment angeht, versuche ich es ziemlich leicht zu halten, mit so einem richtig minimalistischen Bivy-Set. Manchmal nehme ich den Kocher mit, aber ja, man braucht nicht viel, wenn man einfach nur wandert und backpacking macht. Also ja.

[00:23:00] **Gavin McClurg:** Zelt oder Biwaksack oder was machst du? Ich meine, ihr habt da oben viel Regen oder isolierst ihr das wirklich auf die Zeiten, in denen ihr ziemlich gut darin seid, trocken zu bleiben, und schläft dann einfach in eurem Schirm?

[00:23:17] **Keith Forsyth:** normalerweise nehme ich ein Zelt mit, das ist eine gute Frage. Also ja, idealerweise bleibt man in seinem Zelt und wenn man wandert oder backpacking macht, kann man die besseren Wetterfenster nutzen. Aber bei der Unberechenbarkeit des Wetters und vielen der besten Tage in den Cascades und Coast Mountains – und ich schätze, Berge an den meisten Orten sind diese Tage, die kurz vor der Überentwicklung stehen – ist Regen immer eine Möglichkeit. Also bring das Zelt mit. Und was ich bei den meisten Sommerausflügen gemacht habe, ist, dass ich eine modifizierte Konzertina-Tasche habe, die ich benutze, um den Schirm zusammenzufalten, und dann ist da der Schlafsack. Das hilft ein bisschen.

[00:23:51] **Gavin McClurg:** viele Leute mit dem

[00:23:52] **Keith Forsyth:** das Gewicht ziemlich stark reduziert, oh

[00:23:54] **Gavin McClurg:** Du schläfst also einfach in deinem Schirm, ja?

[00:23:56] **Keith Forsyth:** aber das Zelt auch als Regenschutz nutzen und ich hab dich, ähm ja

[00:24:01] **Gavin McClurg:** Okay, also manchmal mit einem Kocher, manchmal nicht. Ich nehme an, es gibt genug Zeug, mit dem man ein Feuer machen kann, obwohl es manchmal ziemlich nass ist.

[00:24:09] **Keith Forsyth:** Normalerweise kann man Feuer machen, oder ich meine, ein Großteil der Flugsaison hier überschneidet sich mit der Feuersaison, in der wir viel Waldbrand haben, also das ist später in der Saison, klar. Aber bei dem Gefriertrockneten, wenn du wirklich versuchst, Gewicht zu verlieren und den Kocher nicht mitnimmst, endest du damit, es einfach in Wasser einzuweichen, wo es dann irgendwie matschig ist, aber ja, ekelhaft. Aber wenigstens nimmst du die Kalorien zu dir, und ja, das ist nicht mein Favorit, aber es gibt Zeiten, in denen du extra Ausrüstung einpackst, wie Kletter- oder Packrafting-Equipment, und dann fängst du an, jedes Gramm Gewicht abzuwerfen, das du kannst.

[00:24:49] **Gavin McClurg:** Konzentrierst du dich mehr auf Fett oder Protein? Ich meine, vieles von dem Gefriergetrockneten ist zwar ziemlich lecker, hat aber nicht viele Kalorien. Was nimmst du denn mit? Bist du so ein Nick-Nanan-Typ, der einfach fünf Pfund Käse in die Tasche wirft und das als ausreichend ansieht?

[00:25:05] **Keith Forsyth:** Ja, ich fange normalerweise mit einem Stück Käse und Salami an, das ist immer eine gute Basis. Und das werfe ich dann zu den Gefriertrocknungsmahlzeiten dazu, das wertet sie meistens ein bisschen auf. Und dann viele Riegel, wenn es anfängt, kalorienreicher zu werden, also mit geringem Packvolumen. Am Ende sind es dann einfach ein paar mehr Riegel. Was?

[00:25:24] **Gavin McClurg:** Welchen Schirm und welches Gurtzeug fliegst du?

[00:25:27] **Keith Forsyth:** Also fliege ich das Zeolite Two und das Bivy One, okay.

[00:25:31] **Gavin McClurg:** Hast du das Gurtzeug? Ich bin mit dem nicht vertraut. Ziehst du den... ist das ein Schaumstoffschutz? Ziehst du den heraus und nutzt ihn für Platz oder wie hast du so viel Platz?

[00:25:42] **Keith Forsyth:** Es hat das Stauraumfach unter dem Sitz und dann eine aufblasbare Tasche, die um diesen Bereich herumgeht. Also versuche ich im Allgemeinen, alle weichen Sachen zu packen, wie das Zelt, wenn ich ein Packraft habe, lege ich das darunter, zusätzliche Schichten und normalerweise das Essen – alles, was einen Aufprall aushalten kann, falls es zum Absturz kommt. Idealerweise hat man diese Umstände natürlich nicht, aber man plant immer auf das Worst-Case-Szenario. Und ja, ich versuche einfach, alle schweren Gegenstände so tief wie möglich und nah an diesen Verbindungspunkten zu halten, um die Auswirkungen auf die Handhabung des Schirms zu minimieren und

[00:26:24] **Gavin McClurg:** Welches Packraft benutzt du?

[00:26:27] **Keith Forsyth:** ich habe das Cocapelli Nirvana und

[00:26:31] **Gavin McClurg:** was das mit den fünf Kilogramm oder so, das...

[00:26:34] **Keith Forsyth:** klingt ganz richtig, sobald man erst mal alle Einzelteile und das Paddel zusammenbekommt und

[00:26:40] **Gavin McClurg:** Okay, also fliegst du damit immer so herum oder ist das etwas, das... okay, das ist ein sehr spezielles Ziel, ich werde versuchen, zu diesem Quellgebiet zu gelangen.

[00:26:50] **Keith Forsyth:** Ja, das ist definitiv spezifischer, und in den Cascades habe ich das kaum gemacht. Das meiste davon ist in den Coast Mountains, nur mit viel größeren Talsystemen und viel freundlicheren Flüssen, weil ja, es klingt so, als hättest du schon etwas im Nordwesten gepaddelt, und das meiste in Washington ist nicht gerade freundlich, wenn es um Packrafting in steilen Gewässern geht.

[00:27:12] **Gavin McClurg:** und verstopft, also Coast Mountains meinst du oben in BC, ja?

[00:27:17] **Keith Forsyth:** Genau, ja, ja.

[00:27:18] **Gavin McClurg:** Also machst du viel davon dort oben? Oh wow, cool, ja, das ist unglaublich.

[00:27:26] Das ist irgendwie peinlich, aber das einzige Mal, dass ich in Pemberton geflogen bin, war, als ich etwa 10 Stunden Flugerfahrung hatte. Ich habe da einmal ein bisschen gesleddet und einen richtig schlechten Ground Spiral in den Boden gemacht, weil ich versucht habe, schick zu sein. Nein, ich meine, ich bin nicht abgestürzt oder so, es war nur so, dass ich ein Pilot mit 10 Stunden Erfahrung war. Was erwartet man da? Ich war ein Idiot. Aber wow, was für eine wunderschöne Gegend. Also, wo seid ihr gerade? Wir müssen den Zuhörern diese Zone wahrscheinlich noch mal erklären. Wo geht ihr hin? Nutzt ihr den Standard-Startplatz in Pemberton und fliegt dann in welche Richtung und wie kommt ihr wieder raus?

[00:28:03] **Keith Forsyth:** Um einen Eindruck zu vermitteln: Pemberton liegt im Südwesten von BC, ein paar Stunden nördlich von Vancouver, also direkt nördlich der US-Grenze. Dort gibt es fantastische Flugbedingungen und eine tolle Fluggemeinschaft direkt in Pemberton selbst, sowie einige Startplätze direkt in diesem Tal. Vieles von dem Fliegen, das wir dort beginnen, geht nach Westen oder Nordwesten, also entlang der Küste durch einige dieser Fjorde. Und es ist wirklich interessant, weil man, sobald man vielleicht 50, 60 Kilometer nach Norden oder ein bisschen weiter kommt, immer noch viele unberührte und wirklich einzigartige Flugmöglichkeiten hat. Was das Vol-biv-Potenzial angeht, ist es deutlich freundlicher als die Cascades oder einige der Gebirgszüge in den Vereinigten Staaten. Warum?

[00:29:00] das ist ähm bei einigen der größeren Gebiete viel mehr alpine Tundra, also viel, viel mehr, viel freundlicher, äh höhere Landeplätze, okay, ja über der Baumgrenze, genau. Einige der Flusssysteme sind viel größer, da gibt es bedeutendere Sandbänke zum Landen. Der einzige Nachteil, wenn ich sage „freundlicher“, ist, dass es aus Flugperspektive freundlicher ist, aber es ist tatsächlich deutlich abgelegener als vieles in den USA. Man hat da alte Forststraßen und einige der Inlets sind noch aktive Holzeinschlaggebiete, es gibt hier und da Gemeinschaften, aber dort kommt man viel seltener auf sie.

[00:29:40] **Gavin McClurg:** Und wie planst du die Flussabschnitte? Scoutest du das alles wieder auf Google Earth und setzt es zusammen, oder sind das etablierte Kajakstrecken, zu denen es Reiseführer gibt und so, dass du einfach nur dorthin musst?

[00:29:55] **Keith Forsyth:** Ja, ein bisschen von beidem. Wenn ich auf deine frühere Frage zurückkomme, wie viel davon im Voraus geplant wird – also, dass ich an Punkt B ankommen muss – und wie viel davon spontan vor Ort entschieden wird: Viele der Touren in den Coast Mountains mit dem Packraft sind wirklich interessant, weil das Packraft in gewisser Weise den Spielraum vergrößert oder die Möglichkeiten erweitert. Plötzlich hast du dieses zweite Werkzeug, um Gelände zu überbrücken und aus den Bergen herauszukommen, wo du sonst bei einer Wanderung durch diese Gebiete Tage damit verbringen würdest, dich durch das Unterholz zu kämpfen. Das Packraft ist also ein vielseitiges Werkzeug; es macht nicht nur Spaß, sondern ermöglicht auch den Transport. Wenn wir also schauen und planen, welche Flüsse wir nutzen, geht es vor allem darum herauszufinden, welche davon...

[00:30:50] machbar mit dem Packraft. Im Allgemeinen suchen wir also nach Gewässern der Klasse drei oder darunter und umtragen alles, was darüber hinausgeht. Wenn es zum Beispiel mehrere Flüsse hintereinander gibt, versuchen wir, so viele Informationen wie möglich über jeden davon zu sammeln. Dann haben wir ein Verständnis dafür, worauf wir uns einlassen, wenn wir einen davon nutzen müssen.

[00:31:15] **Gavin McClurg:** Fliegt ihr hin? Legt ihr Depots ab oder so? Oder ist das immer noch nur das, was ihr auf dem Rücken tragen könnt?

[00:31:25] **Keith Forsyth:** nur das, was wir tragen können, wenn

[00:31:27] **Gavin McClurg:** Wie viele... wie viele, wenn du viele mehrtägige Touren gemacht hast?

[00:31:31] **Keith Forsyth:** Ja, also viele der Touren in den Coast Mountains dauern etwa eine Woche, okay, meistens so sechs oder sieben Tage.

[00:31:38] **Gavin McClurg:** so so was das etwa drei Tage Fliegen und drei Tage Fluss-Sachen oder so?

[00:31:41] **Keith Forsyth:** Ja, und einige der wirklich coolen Touren sind so ein Hin und Her, wo man ein paar Tage in der Luft ist und dann ein paar Tage auf dem Fluss verbringt, und dann sieht man den nächsten Spot, fliegt wieder rein, packt alles aus und geht dann einfach so lange hin und her, wie das Wetter es zulässt.

[00:31:56] **Gavin McClurg:** Alter, du hast doch Erfahrung mit Flüssen, oder? Du bist äh...

[00:32:02] **Keith Forsyth:** Ich bin da noch ziemlich neu dabei, ich mache erst seit etwa drei oder vier Jahren Packrafting, aber

[00:32:07] **Gavin McClurg:** Du hast keine Wildwassererfahrung, du hast keine Erfahrung mit Wildwasser-Booten, oder?

[00:32:11] **Keith Forsyth:** Es ist lustig, ich habe mit dem Packrafting angefangen, bevor ich mit dem Wildwasser-Kayaking begonnen habe, und ich versuche, wann immer ich Zeit habe, mehr Zeit in einem Hardboot zu verbringen, um einfach mehr Erfahrung auf dieser Seite zu sammeln.

[00:32:22] **Gavin McClurg:** Ich bin begeistert von Packrafts. Ich habe noch nie mit einem geflogen oder sie auf diese Weise benutzt, was ich unbedingt machen möchte. Das werde ich tun müssen. Wir haben in Idaho natürlich ein paar echt coole Möglichkeiten dafür, also steht das definitiv auf dem Schirm. Aber mein Hintergrund war lange Zeit eher Flüsse, ich habe eine Menge Kajakfahren gemacht. Und als ich angefangen habe, einige dieser Packraft-Touren zu machen, waren diese Boote einfach der Wahnsinn. Sie sind einfach unglaublich. Ich habe einen Kumpel, mit dem ich viel davon mache, der ein IFMGA-Typ ist und dessen Hintergrund im Gebirge liegt, er hat also gar keinen Flusshintergrund. Wir sind schon sehr harte Touren gefahren, und er hat da sehr wenig Erfahrung. Es ist irgendwie lustig, weil er mich in den Bergen führen kann und ich ihn auf den Flüssen führen kann. Und die Boote sind einfach unglaublich, sie sind extrem robust, langlebig und leicht, und man kann so viel Zeug hineinpacken, und sie lassen sich so einfach umtragen. Ich meine, was für ein cooles Tool das ist, das ist eine wirklich tolle Sache. Ich denke, das wird die Möglichkeiten enorm erweitern, während wir das bereits sehen, was du und Ty in den Bergen machen und was du in den Bergen in Alaska machst. Gott, das sprengt einfach die Möglichkeiten, nicht wahr?

[00:33:37] **Keith Forsyth:** Ja, nein, es ist einfach ziemlich cool, was man damit machen kann. Ja.

[00:33:40] **Gavin McClurg:** und man muss kein extrem guter Paddler sein, um durch ziemlich technisches Gelände zu kommen, wisst ihr? Ich meine, sie sind sehr verzeihend und man kommt sehr leicht aus und wieder rein, und ihr könnt auch nass einsteigen – sie sind echt erstaunliche Boote. Also, was steht auf deinem Schirm, nachdem du das gemacht hast? Was begeistert dich?

[00:34:02] **Keith Forsyth:** Ja, ich glaube, worauf ich mich freue und was ich gerne mehr erkunden möchte, ist einfach, immer wieder in die Coast Mountains zurückzukehren. Ich würde gerne ein paar Touren in Alaska machen, ich war dort noch nie. Und ja, ich weiß, du hast dort Zeit verbracht, und von jedem, der dort war, hört es einfach unglaublich groß aus.

[00:34:21] **Gavin McClurg:** auf eine gute Weise, wirklich riesig, ja, das ist atemberaubend groß. Und du arbeitest mit Henzie zusammen, du machst SIV, steuerst du das Boot oder die Winde? Ja.

[00:34:36] **Keith Forsyth:** Genau, ja, also ich habe Henzie in den letzten fünf Jahren mal ab und zu bei den Kliniken unterstützt, hauptsächlich als Bootsführer, also als Windenbediener. Ja, und es war eine wirklich, wirklich interessante Erfahrung und ich habe viel von ihnen gelernt. Es hat mir wirklich Spaß gemacht.

[00:34:54] **Gavin McClurg:** Hast du viel Zeit gehabt, um alleine eine Menge SIV zu machen, also auch für dich?

[00:34:59] **Keith Forsyth:** besonders in den ersten paar Jahren war ich immer noch ziemlich motiviert und bin so oft wie möglich aufs Wasser gegangen, also ja, während der meisten Kliniken konnte ich immer ein paar Mal mitmachen, was...

[00:35:11] **Gavin McClurg:** Lernst du da etwas? Was waren da so... ich weiß nicht, nenn mir drei große Erkenntnisse daraus, einfach nur auf dem Wasser zu sein und es immer und immer wieder zu sehen. Was sind da die... was sind die wichtigsten Dinge, die aus dieser Art von Training und dem Umfeld dieser Art von Training hervorgehen?

[00:35:32] **Keith Forsyth:** Ja, wenn ich an das Training denke und an die Entwicklung der Fähigkeiten im Umgang mit dem Schirm da draußen, wäre eine der wichtigsten Erkenntnisse wohl, den Schirm einfach in diese unvorhersehbaren Konfigurationen zu bringen und es von dort aus zu lösen. Und ein Großteil davon besteht einfach darin, Zeit auf dem Schirm zu verbringen, mit dem man später in den Bergen fliegen möchte. Und wenn ich anfangs, besonders in den ersten paar Jahren, nur mit meiner alten Alpina geflogen bin, nachdem ich eine neuere hatte, dann habe ich meine alte einfach nur herumgejagt und einiges an Übungen damit gemacht. Ich habe erfolglos versucht, sie zu hebeln, aber ich denke, das ist genauso eine gute Übung, um die Situation zu klären und wieder in die Luft zu kommen. Ja, ich würde...

[00:36:19] Sag mal, ja, Zeit in diesen unkontrollierten Konfigurationen zu verbringen, sorgt dafür, dass man mehr Kapazität hat, wenn man cross country fliegt und anfängt, in den Bergen zu fliegen. Und ich denke, das ist eine wirklich gute Sache – es ermöglicht mehr Zeit, um über andere Entscheidungen, die Routenplanung und das bessere Greifen der Thermik nachzudenken, anstatt sich nur auf das Handling des Schirms zu konzentrieren. Ich glaube, mir ist das damals oder durch diesen Fortschritt gar nicht aufgefallen, aber ich habe immer weniger Zeit damit verbracht, auf den Schirm zu schauen oder speziell zu versuchen, ihn beim Fliegen zu übersteuern. Und ja, die Zeit, die ich während dieser SOVs verbracht habe, hat mir dabei wirklich sehr geholfen. Hmm.

[00:37:06] **Gavin McClurg:** Ich denke wieder an diese Biwaks zurück, ich springe hier gerade ein bisschen hin und her, aber du hast ja eine Menge dieser Missionen gemacht. Gibt es eine, die dir besonders in Erinnerung geblieben ist, und wenn ja, warum? Das könnte sogar nur ein Flug sein, aber es könnte auch einfach eine Erfahrung sein, die du am Boden gemacht hast – irgendetwas, das richtig hängen bleibt oder vielleicht etwas, das dich immer wieder zurückholt, weißt du, du willst mehr von dieser Erfahrung.

[00:37:32] **Keith Forsyth:** Ich denke, das Wichtigste, was mir an vielen davon wirklich gefällt – und ich würde ein ganz bestimmtes nennen – wäre eine Reise vor zwei Sommern, die mein Freund Cory und ich in den Coast Mountains gemacht haben. Wir sind nördlich von Pemberton gestartet und sind bis Bellacoola hochgefahren. Es war einfach die Unvorhersehbarkeit des Ganzen, wie sich immer wieder neue Erlebnisse entfaltet haben, weil man einfach nicht wusste, was als Nächstes passieren würde. An einem Punkt, nachdem wir umgetragen hatten, sind wir in einen Fluss gefahren und da ist ein Baum, so ein hundert Fuß hoher Baum, quer über den Fluss gefallen, und das genau in dem Moment, als wir gerade aus einer Kehrwelle herausfahren wollten. Das war eine der verrücktesten Sachen, die ich je gesehen habe. Und dann waren wir in einem anderen Fluss während des Lachswanderungszeitraums, da sind einfach tausende und tausende Lachse den Fluss hochgeschwommen, sodass sich das Wasser jedes Mal, wenn man das Paddel hineinsteckte, verfärbt hat. Es war einfach wow.

[00:38:28] **Gavin McClurg:** und du musst auf dieser Tour auch gut gegessen haben.

[00:38:32] **Keith Forsyth:** ja, ab und zu wollte man mal versuchen, hinter das Packraft einen Köder auszulegen und Glück zu haben, aber ich denke, der andere Teil ist, dass mir bei vielen dieser anderen Touren vor allem aufgefallen ist, wie man plötzlich in diese Gemeinschaften hineingeschnuppert ist, also die Leute, die man unterwegs getroffen hat.

[00:38:47] **Gavin McClurg:** und ich

[00:38:48] **Keith Forsyth:** ich denke, das wird für mich immer wichtiger, und bei vielen dieser Outdoor-Sportarten geht es nicht nur um die interne Gemeinschaft, sondern auch um die externe. Und was ich immer mehr merke, ist, dass ich es wirklich schätze, wie viele dieser Bergsportarten fast wie ein Eisbrecher in die Gemeinschaft dienen, in der man diese Zeit verbringt. Ja.

[00:39:14] Ich habe das Gefühl, es baut diese erste Barriere ab. Es gibt dir einen Ausgangspunkt und dann kannst du diese Leute besser kennenlernen, anstatt einfach nur an einem Ort aufzutauchen und zu versuchen, diese Interaktion zu erzwingen, schätze ich.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Ja, ähm

[00:39:29] **Keith Forsyth:** Ja, ich schätze schon. Bleiben wir bei dem Trip nach Bella Coola. Da gibt es einen ziemlich lustigen Moment, als wir auf diesem Fluss namens Narco paddelten, der in den Bella Coola mündet. Wir paddelten auf diesem Fluss namens Narco, der in den Bella Coola mündet, und wir waren voll ausgestattet, mit Helmen,

Schwimmwesten und Rucksäcken mit unserem Zusatzgepäck. Wir hatten seit ein paar Tagen niemanden gesehen, und dann bogen wir um die Ecke und plötzlich waren da diese zwei Kinder auf Poolspielzeug. Wir dachten uns nur: Wow. Wir hatten das Gefühl, wir würden etwas ziemlich Cooles machen, und dann war da dieses: Oh, wir sind völlig fehl am Platz. Und dann war die nächste Person, die wir sahen, ein Vater mit seiner Tochter auf einem Stand-Up-Paddleboard. Wir sind also nicht wirklich so abgelegen, wir sind...

[00:40:14] **Gavin McClurg:** nicht wirklich so abgelegen und wir sind nicht wirklich so

[00:40:14] **Keith Forsyth:** ja, und dieser Typ schaut uns einfach so an und fragt, woher wir kommen, also er ist so, was ist das mit...

[00:40:22] **Gavin McClurg:** Die Helme, Wahnsinn.

[00:40:23] **Keith Forsyth:** Genau, und wir haben also nur ein paar Sachen abgeschossen, aber er meinte so: „Warte, warte, warte, fahr an, wir müssen mehr darüber hören.“ Dann haben wir angefangen, einfach mit diesem Typen am Flussufer zu quatschen, und dann erwähnt er so: „Oh ja, wir haben ein Grundstück hier unten im Tal, ihr könnt auf unserem Strand campen.“ Die haben uns auf einer Karte gezeigt, wo das ist, und tatsächlich haben wir noch etwa 30 Kilometer gepaddelt und dann am nächsten Tag dort gecamp. Wir haben uns dann gedacht: „Alles klar, wir gehen diesen Typen suchen und zu seinem Haus hochlaufen“, und die haben uns am nächsten Morgen Kaffee gemacht. Es sind einfach diese Begegnungen, diese Leute zu treffen, die ziemlich besonders sind, und ich genieße diesen Aspekt wirklich sehr.

[00:41:06] **Gavin McClurg:** Ja, dieser Teil ist etwas Besonderes. Hat dir schon mal einer davon komplett aus dem Ruder gelaufen?

[00:41:16] **Keith Forsyth:** ich weiß nicht, ob ich sagen würde, dass sie schiefgelaufen sind, weil es...

[00:41:23] Ja, die gibt es. Es gab definitiv einige, die auf eine Weise völlig unerwartet ausgegangen sind, aber nie auf eine negative Weise, ja, weil ich denke, dass ein Teil davon einfach darin besteht, offen zu sein dafür, wie sie sich entwickeln.

[00:41:38] **Gavin McClurg:** das gehört alles zum Abenteuer dazu, ich meine, ja, jede knappe Situation eben.

[00:41:45] **Keith Forsyth:** nicht so sehr beim Gleitschirmfliegen, ich habe das Gefühl, die meisten

[00:41:52] beim Fliegen hatte ich einen beim Basejumping, jetzt

[00:41:58] Ich schätze, es gab ein paar Situationen beim Gleitschirmfliegen, die sich irgendwie unangenehm knapp angefühlt haben. Eine, die mir besonders in Erinnerung bleibt und eine gute Mahnung an die Planung ist, um sich nicht zu sehr vorzueilen, ist eigentlich nur ein Gespräch, das ich neulich mit einem Freund über ein Ereignis hatte. Ich kam gerade aus der Satan Wilderness, das ist der nordöstliche Teil der Cascades, und hatte dort ein paar Tage beim Klettern verbracht. Als ich zurückflog, konnte ich die Stadt Mazama sehen, schaute auf meine Uhr und dachte mir: Okay, es ist noch früh, die Bar wird noch offen sein. Ich hatte alles geplant, um zum Bakery on Glide zu kommen. Und dann fing ich an, mit meinem Flight Deck herumzuhantieren und so einiges zu machen, und plötzlich sah ich den Grat, den ich überqueren musste. Da dachte ich: Oh, warte mal, ich weiß nicht, ob ich das schaffe. Ich hatte meine Flugroute komplett abgewichen, sodass dieser Grat plötzlich obligatorisch wurde. Ich wurde in dem Moment einfach zu selbstgefällig, und als ich immer näher kam, merkte ich plötzlich, dass ich es um etwa 15 Meter nicht schaffte. Zu einem Zeitpunkt war ich noch tausende Meter über diesem Grat, also passierte das während eines 20-minütigen Gleitflugs. Hätte ich nicht so herumgepfuscht, hätte ich an vielen Stellen die Entscheidung korrigieren können, aber ich habe zu lange gewartet und plötzlich musste ich rennen.

[00:43:27] und ich hatte Glück, dass da ein Waldweg parallel zu diesem Grat verlief, der mit Bäumen gesäumt war, aber an ein paar Stellen konnte man einfach zwischen den Bäumen durchschlüpfen und auf den Waldweg kommen. Es war eine dieser Erfahrungen, so nach dem Motto: Wow, das habe ich da draußen nicht geplant, das war pures Glück. Also ja, ich würde sagen, das war definitiv ein knapper Moment beim Gleitschirmfliegen vor ein paar Jahren. Das war

[00:43:55] **Gavin McClurg:** ein guter, billiger Fehler, oder?

[00:43:58] **Keith Forsyth:** Ich habe mich danach unglaublich glücklich gefühlt. Ja, es ist halt so, dass man das im Nachhinein immer sieht, oder? Es gab so viele Warnsignale, so viele Chancen, diesen Fehler zu korrigieren, aber ich habe es einfach zu lange ausziehen lassen. Es hat angefangen...

[00:44:14] **Gavin McClurg:** Wenn ich an das Bier denke, ist das immer gefährlich, das ist das Problem. Aber ich verstehe das, das war am Ende von Alaska, das war alles, woran ich denken konnte. Oh mein Gott, ich kann es kaum erwarten, ein Bier zu trinken, und ich landete in was, es war in der Nähe dieser kleinen Stadt, und es stellte sich heraus, dass es ein trockenes Dorf war. Ja, man konnte kein Bier bekommen. Oh mein Gott, 37 Tage und ich kann kein Bier trinken. Aber ja, wow, das ist ja ein guter, billiger Fehler. Letzte Frage, ich glaube nicht, dass du viel Rennsport machst. Du hast am Anfang gesagt, dass du – und ich könnte mich da irren – aber ich glaube nicht, dass ... und dann hast du am Anfang gesagt, dass Zahlen für dich nicht wirklich motivierend sind. Ich denke, viele der Zuhörer applaudieren dem, mich eingeschlossen, und einfach, du weißt schon, dass das Fliegen für den Asketen wirklich der beste Grund ist, aber oft schwer, es ist schwer, sich von diesem Spiel fernzuhalten, du weißt schon, wir haben Egos. Was hat dich dazu befähigt, ich ...

[00:45:19] weiß nicht, ich möchte es lieber reiner halten.

[00:45:23] **Keith Forsyth:** Das ist eine gute Frage. Ja, ich denke, die Zahlen in der Statistikseite sind ein interessanter Teil des Ganzen, und ich glaube, da gibt es noch viel Raum für Wachstum – also Wachstum und Fortschritt durch all das. Ich denke nicht, dass das an sich schlecht ist. Aber ja, ich glaube, sobald man viel der Motivation direkt damit verknüpft, dann kommt da viel von dieser negativen Energie her. Ich hatte das früher bei einigen anderen Sportarten öfter, würde ich sagen. Ich habe früher Skirennen gemacht, ich habe viel oder zumindest etwas Wettbewerb betrieben, als ich Wingsuiting mit Wingsuits gemacht habe. Damals war ich also etwas mehr an die Statistiken gebunden, aber ich habe mit der Zeit festgestellt, dass es andere Aspekte an diesen Sportarten gibt, die ich interessanter und faszinierender finde, als sie direkt mit diesen Motivatoren zu verknüpfen, bestimmte Zahlen zu erreichen. Ja,

[00:46:21] **Gavin McClurg:** genau, und ich finde, das ist ein guter Punkt, über den wir alle mal kurz nachdenken sollten. Keith, deine Special Lines, Mann, das war wirklich der Wahnsinn und sehr inspirierend zu sehen, was du da gemacht hast. Ich wusste nicht mal von dem Olympia-Lauf, ich muss da nochmal zurückschauen und mir die Tracklogs ansehen, das ist der Hammer. Gut gemacht, danke für deine Zeit und ich kann es kaum erwarten, da draußen ein paar deiner Sachen nachzujagen. Es ist schon viel zu lange her für mich, das war lange Zeit mein tägliches Brot, aber im Leben hat sich in letzter Zeit einfach mehr dazwischengeschoben. Deshalb freue ich mich darauf, einige dieser Flugziele auf eine andere Weise zu verfolgen. Danke fürs Teilen deiner Geschichte, Mann.

[00:47:06] **Keith Forsyth:** Danke, ich weiß das zu schätzen. Ja, hoffentlich können wir uns eines Tages mal für ein paar Lines treffen, das wäre

[00:47:11] **Gavin McClurg:** Alles klar, das würde ich gerne, das wäre super. Cool, Mann, wir sprechen uns bald.

[00:47:14] **Keith Forsyth:** Cool, wir sprechen uns bald. Wenn

[00:47:21] **Gavin McClurg:** Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen – alle sind unglaublich wichtig, um diese Show am Laufen zu halten. Ihr könnt uns auf der Plattform, auf der ihr zuhört, bewerten, darüber auf eurer Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt mit euren Freunden darüber reden, während ihr zum Launch aufbrecht – ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr es mit euren Freunden teilen und die Show finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen, und alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge, also wenn ihr uns einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr – deutlich weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte im Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird – glaubt mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, und ich möchte, dass ihr, die Hörer, wisst, dass dies einfach authentische Menschen sind, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Hörer, angewiesen sind, falls und nur wenn ihr die Show unterstützen könnt und es euren Geldbeutel nicht belastet. Wir schätzen das sehr. Geht auf die Website, um

verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir uns große Mühe gegeben haben, die Gebühren zu minimieren, damit euer Geld direkt bei uns ankommt. Ein Abonnement gibt euch Zugang zu allen möglichen Bonusinformationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, Extra-Inhalten, unseren Anzeigen auf der Website und wir sehen uns beim nächsten Mal in der Show Ask Me Anything und viel mehr. Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden es auch nie tun. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show nicht leisten könnt, schickt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein, ohne Fragen zu stellen. Hoffentlich seid ihr eines Tages in einer Position, in der ihr es könnt. Vielen Dank fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung, wir sehen uns bei Cloud-based.