

Training, Wing testing, Hike and Fly Racing, Competitions, Acro, 2 Liners, Flow, Family and more

Cloudbase Mayhem Podcast 263 — Michael Maurer

Published	2026-01-03
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/263-training-wing-testing-hike-and-fly-racing-competitions-acro-2-liners-flow-family-and-more-with-michael-maurer/
Duration	01:11:57
Speakers	Gavin McClurg, Michael Maurer
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0263-training-wing-testing-hike-and-fly-racing-competitions-acro-2-liners-flow-family-and-more-with-michael-maurer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	9 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

In this wide-ranging conversation with Advance test pilot and former Swiss Champion Michael Maurer we discuss various aspects of paragliding, including the challenges and dangers of being a test pilot, the influence of family on flying careers, the importance of competition, and the pursuit of flow in flying. We also touch on advancements in paragliding technology, the future of the sport in Switzerland and across the world, and the significance of training and preparation for competitions. Michael shares personal anecdotes about his experiences and reflections on his career, emphasizing the balance between risk and learning in the sport.

The post #263 Training, Wing testing, Hike and Fly Racing, Competitions, Acro, 2 Liners, Flow, Family and more with Michael Maurer first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Happy New Year, 2026. Here we go. My guest today is Michael Maurer, Chrigel's younger brother by eight years. Long time test pilot for Advance. Lives there in Fruitig, and he and I ran into each other, spent a bunch of time together and had an awesome chat during the Red Bull X-Alps this year at the Neeson, at the bottom of Neeson. Flew down, I think the second day I was there, and took a swim in the river. And then saw him and went over and said hello. I hadn't seen him since the Grindelwald PWC, and he and I just had an awesome conversation about his brother and risk, and I can fly racing, and we went all over the place.

[00:01:06] And so I've been dying to get him on the show and kind of recreate a bunch of the things we talked about and get his thoughts on family. He's got three young boys, and his thoughts on getting them into flying. And approaching risk, and training, and mindset, and all kinds of wonderful things. So it's a great one to kick off the new year. Enjoy this conversation with Michael Maurer. Cheers.

[00:01:43] Michael, happy holidays. We're a couple days before Christmas, and you've got a house full of folks, and so do I. You've got three boys, so I appreciate you carving out some time in probably a busy time of year for you and having a chat. How are you?

[00:01:59] **Michael Maurer:** Hi, Gavin. Nice to meet you here. I'm good. As you said, it's a full house, and almost every evening, a good dinner. Yeah.

[00:02:13] It's my heavy time of the year.

[00:02:18] You put on some weight. Yeah, exactly. So I enjoy it, even though it's like this Christmas stress kind of. Sure. But it's also a nice time of the year. But this year, it's not much snow outside, so it's not the same feeling, but still, it's time for holidays and enjoying the snow, what we have, and go skiing and flying, whatever I like in the winter.

[00:02:51] **Gavin McClurg:** Yeah, I know Europe is having a similar, we don't have any snow over here. We've just this week gotten our first series. We've got a lot of storms, and this isn't Fahrenheit, but it's 40 degrees outside right now. I mean, this is a very cold, typically cold part of the country, and it's just been so warm. This storm, half of it was rain. It's been very bizarre. It's been a weird one so far. Hopefully, it'll chill up and get white.

[00:03:20] **Michael Maurer:** Yeah, it's kind of similar here. It's warm, and it's like this south wind, fern, which is... It was actually quite good flying conditions the last few days or weeks, but it's actually not what we're looking for in winter, but we take it. Yeah, but it's way too warm, so it's one layer less in general than normally we need it.

[00:03:50] **Gavin McClurg:** The weather's getting scary, isn't it? It's getting more and more bizarre. Yeah, it is.

[00:03:55] What does the winter typically look like for you? Is it more testing than in the summer? You're a test pilot for Advance. How long have you been doing that?

[00:04:06] **Michael Maurer:** No.

[00:04:08] I started testing at Advance in 2013.

[00:04:15] **Gavin McClurg:** Oh, wow.

[00:04:16] **Michael Maurer:** So, it's 13 years this next summer, actually, 12 and a half years.

[00:04:23] Normally, I was flying the whole year, and in winter, it was... It was kind of the busiest time to finish wings, to be ready for next spring, sails in next spring.

[00:04:38] And now, the last two years, I changed a little bit also to the office. And, yeah, with the family, I don't like to travel for weeks to test in, like, Teneriffa to finish wings in the good thermals. So, I changed a bit to the office, do more harnessing. And, yeah, fly as much as possible in winter here, which can be also very nice, more soaring conditions or, like, weak thermals and quite short thermal windows. So, it's interesting to make the best out of the day.

[00:05:21] **Gavin McClurg:** Does the Nissan stay open all winter? Do they run that?

[00:05:25] **Michael Maurer:** No, they close. They are open till... Mid of November. And they will open again approximately end of April.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Ah, okay.

[00:05:37] **Michael Maurer:** Something like that, yeah.

[00:05:39] **Gavin McClurg:** Michael, if someone that doesn't know you at all runs into you in Fruitigan, you're at the grocery store or something, and you start up a conversation, kind of like you and I had at the bottom of the Nissan during the race, during the X-OPS this summer, but assuming that person doesn't know you like I did, and we're not necessarily going to talk about paragliding, and they ask you... What you do. How would you answer that?

[00:06:05] **Michael Maurer:** It almost never happens. I don't talk much, actually, with people I don't know, unless they talk to me, so I answer back.

[00:06:17] Yeah, but I would say I'm a test pilot for paragliders, and normally that gives a good base for a conversation that they ask about. Mostly... The first question is, oh, isn't it dangerous? Yeah. And I can explain, or I will explain how it works, and yeah, basically, that's the way it goes, yeah.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** How would you answer that? Is it dangerous?

[00:06:52] **Michael Maurer:** Yes, it is. Paragliding in general is dangerous.

[00:06:58] Testing itself is for sure more dangerous than just flying around. With the wing, you know, you fly every day, and it's mostly dangerous because you're out, even if it's rainy or windy, and conditions can challenge yourself quite a lot. And for sure, you want to test the wing on its limit, and this is something you have to learn to find your... You have to know where your limit is and where... You start to feel the limit of the wing to not... Or there are also different limits of the wing, so it's more dangerous limits and less dangerous limits, let's say.

[00:07:46] And over the years, you can learn this, and for sure, as always, you do some mistakes, and you don't do them again, hopefully. So you learn like that.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** I'm just imagining, I've never been a test pilot, but does overconfidence... Does overconfidence play kind of a role in what you do, or maybe early... I mean, is there... I would... If it was me, you and I talked about this during the X-Alps, you get this kind of boost in confidence, which is good. You want that. But it can also be a little bit risky that you're in this kind of nothing-can-get-me mode. Does that play a role in being a test pilot? I'm not going to screw this up. I'm a test pilot. I do this all the time.

[00:08:38] **Michael Maurer:** Yeah, it can be. But mostly, it happens in competitions where you have, let's say, one chance. You have to follow the leaders. You have to push somewhere where it is not confident to fly. And in testing, you can go step by step, or that's what I learned from Hegel. He taught me to go step by step. And the good thing is... To test

the wing, we have time. We can actually take us time to go step by step. And that means if we are not comfy, we don't have to do it that day, let's say.

[00:09:21] In the competition, if you don't do it that day, you may be out of the comp, final wrestle. And this is a good point about testing.

[00:09:32] **Gavin McClurg:** How did you get into flying? Was it because of your brother?

[00:09:36] **Michael Maurer:** Yeah, basically. Yeah. I was, I don't know exactly, I was 12, 13 years old when I was, let's say, I was bored. I didn't know what to do and watching TV a lot. And he first bought me an RC sailplane. So, he enabled me to fly with the RC gliders. And I did it for a few years. And then... When I was 15, he was talking to my mom that I should do this school or I could do this school. And he was also paying me the equipment, everything. He basically, how do you call this, paved my path to flying.

[00:10:27] He was your sponsor. Yes, exactly. Yeah. I paid back everything. I hope so. It was like 6,000 Swiss francs. Yeah. Yeah. He was paying for me. And it was before I was, or I was in school still. I had no money. I had no chance to do that. And he was working for Advan. And so, he had some like a harness, a used harness to use to rescue and everything. But yeah, like that, I got into flying. And before, he took me for tandem flights. A couple of times. And for sure, he knew it will be something I like.

[00:11:14] And so, it was. And it's still something I really like or I like the most about what I do.

[00:11:22] For sure, without Riegel, I would not be here or where I am now in paragliding and also as a human.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** How much has he... You know, your brother is...

[00:11:38] What shall we say? I mean, he's... He's won everything. I mean, he's the most famous pilot in our sport. You know, he's... I always say when people, most people, especially over here, don't know anything about paragliding. And so, when I describe the X-Alps or something and that I start talking about your brother, I'll say, you know, he's the Kelly Slater of our sport. He's won everything. How much has his... You're nine years different. Is that right?

[00:12:07] **Michael Maurer:** Eight years. Eight years.

[00:12:09] **Gavin McClurg:** Okay. How much has his own flying trajectory impacted yours? And what I mean by that is what you've done with your career. Has it been competitions, XC flying? You guys had this amazing video. I don't remember. It was a few years ago where you flew all day together. You know, what... How has that impacted what you have pursued in flying?

[00:12:38] **Michael Maurer:** It's hard to say. I think... I think the fact that I fly paraglider because of him. Yeah, I don't know if I would have done it by myself with like 18 years old when I would have had the money.

[00:12:53] Probably not. But after the flying school and... Yeah, we flew or I could join him at his work as a test pilot as well. So, I could always...

[00:13:11] Collect some... Some information about how they fly, what they do and about conditions and whatever. And so, it was not really like some...

[00:13:23] It was not like I was learning from him.

[00:13:32] He did not teach me like some one-to-one lesson. It was more like... We flew together. I was always flying with the best Swiss pilots. Made most... Quite often. Not always. But I grew up in an environment which is... Which was like the top of the sport. So, this shaped me as a pilot, I think, quite a lot. So, the style I fly, I think, while flying. I think that's because he took me with him to work or to...

[00:14:17] I was joining him also on some competitions later. And then, for sure, also like the steps to go higher in the categories until competition wing. And he always... He found a good way to push me. But not to push too much. So, that's... I cannot explain exactly why or how, but it has an impact, yeah.

[00:14:56] **Gavin McClurg:** Is there a sense of big... I mean, with nine years... Or, sorry, eight years, that's quite a difference. Is there kind of a big brother, you know, want to keep you safe, keep you under my wing kind of thing? Is there a, you know, hey, push, but not too much? Or maybe, don't be like me in a sense, I don't know. Is there kind of a be careful, or...?

[00:15:25] **Michael Maurer:** I think in the beginning, he was not telling me to, like, be careful here, but don't do that. He was more like, yeah, try. You will see. And if I did or would have done something really dangerous, let's say flying in strong winds, anyway, he would have told me, yeah, try. He would have told me, but I think he was not telling me too much to not think by myself anymore, I would say. And I am, my personal, like, I am not the person which is pushing too much by my natural.

[00:16:10] I think I am more like, I need some time to... To get to a certain level, let's say, or it took me some time, I would say, and I think he knows that, and he was never afraid I will push over my limits, or too far over my limits. Yeah. We never spoke about that. Maybe it's different. Yeah. I just remember once we packed my rescue, my Rogallo. Yeah. And then I had to throw the reserve while flying Acro, training the Infinite, and one

[00:16:55] week later I was calling him again.

[00:16:59] We should pack it, if he can show me again. After that I did it myself, but I never use it anymore since then. And, yeah, I don't know if I, maybe he was thinking his things, but we don't talk too much about, like, direct stuff. We are, I think, when we are flying, we are both more like communicating without words, kind of.

[00:17:32] **Gavin McClurg:** Is there any kind of brotherly competition between the two of you? Is there enough gap, or there's just enough difference, or, you know, Chrigel is Chrigel? Yeah. Not everybody can be Chrigel. I mean, okay, I don't need to touch that, but is there any of that between the two of you?

[00:17:52] **Michael Maurer:** Not like this. It's more like, I was very happy when I met him, but it was more like, yeah, he had a bad day, or somehow I was very lucky. But he was always, or he is still, for me, he's still a pilot, which is way ahead of my skills, let's say, or of my... I mean, he can... Maybe technically we can do the same, but he can put it on point. And that's what I miss. I can't be as constant as he is.

[00:18:36] And for me, I'm a competition. Like, how do you say that? I like competitions. Yeah. But I can also say, like, it's good it's done. Yeah. I don't push more.

[00:18:56] And even before I go to my limits, let's say. So I'm not as...

[00:19:07] I don't know the English word. Like strict. Yeah. Probably. Yeah. So I'm really looking up to his constant motivation to really push. At the high level. Mm-hmm. Because even though we are kind of the same skill level, it's... Still, he is way more experienced and still my hero. Yeah.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** Yeah. He's many people's hero. Yeah. He's my hero, too. Yeah. Yeah. I don't want to make this all about your brother, but I do... That's

[00:19:53] **Michael Maurer:** fine. We

[00:19:53] **Gavin McClurg:** had a really cool conversation. Yeah. When you and I talked during the race, at the bottom of the Nissan there, I think the question I phrased was, does it make you nervous?

[00:20:07] Does what he does... All these X-Alps, it's just... In some ways, it's kind of a numbers game, right? You had a nice answer for that. Does knowing the risks that he's taking, does it make you nervous? Yeah.

[00:20:25] **Michael Maurer:** I don't know the answer anymore, but I think it was kind of... It doesn't... In a way, it makes me nervous, but it's not that I am afraid. He goes over his limits. I know he knows his limits very well, and his abilities to push in certain conditions, so it's not that I am nervous about that. Mm-hmm. But more often, I'm nervous because, like this year, at the last day, it was nail-biting for myself. I was always thinking like, yeah, Aron will struggle somewhere, and they will overpass him.

[00:21:12] And I was like, no, it doesn't look like that. And I was nervous he will lose, yeah, but I'm not nervous that he will hurt himself. Yeah. For sure, it can happen, but it can also happen while training, and it's like even a higher risk, actually, and no one talks about this, but he is out every day, and he knows his limits exactly, and yeah, that's something maybe I also... Since I remember, like, what about flying, he... Or... Since I remember about flying, he was always on a high level and pushing hard, and it's kind of normal how we fly, let's say.

[00:22:08] **Gavin McClurg:** It would be remiss of me to not ask you, when he didn't win this time, I think all of us were a little nervous. I'm on the media side of things to, what do we say? Of course, such a gentleman, I mean, he's such a sports person, he was a true gentleman about it, but you've kind of got the inside track, so I have to ask, how is he approaching now? What did that do to his psyche? Does it just motivate him more, or what are we going to see the next time?

[00:22:54] **Michael Maurer:** I think he knows why, so that's one big point, and maybe he didn't know it exactly during the race, but I think so, and I was... By that, you mean the gear? Yeah, gear and, like, conditions were not, like, difficult enough to show his skills, let's say. Yeah, true. Yeah. Yeah. And also, like, I was listening to his speech a few weeks ago, and he told, like, he was trying some different moves, and everyone was waiting for his magic move, and he never got into this flow, like, where he could do whatever he wants, and it works.

[00:23:46] And I think I can exactly... I know it for myself. I know him for myself. And I think that's a good thing to be able to do, sometimes, if you're not in the flow. Sometimes, even though you have good material or you have your best conditions you can wish for, it's somehow hard, or it's that point you have to learn how you get into this flow. And for sure, this year, the material was quite the big point, and somehow,

[00:24:21] he said it was one of his best moves. race and I think he can handle it very good because he knows exactly he had a very good preparation, he was ready and it was just not the material, the conditions were not fitting the puzzle was not all together so he is very motivated for the next edition and we are motivated to improve our material

[00:25:00] **Gavin McClurg:** Yeah, sure, I mean there's other lessons there, isn't there? I was blown away that he was the oldest this year usually I'm that guy Was

[00:25:11] **Michael Maurer:** he? Yeah Yeah, he

[00:25:15] **Gavin McClurg:** was the oldest this year which is, you know that's a little, that's crazy because he's not old No Yeah

[00:25:25] How about you in competition? You were the 2019 Swiss champion you live in a country with many many good pilots so that's a huge achievement but I remember you and I talking about that it's not something you're pursuing as much, is that right? Do I have that right? You're not pursuing that as much You

[00:25:46] **Michael Maurer:** mean the Swiss champion title? Well,

[00:25:49] **Gavin McClurg:** just maybe international competitions

[00:25:54] **Michael Maurer:** Yeah, it's it's something I I I really like to do but it was never like

[00:26:02] I'm not like that's not my my everything I do everything for it so it's it's something I as I just mentioned here it's something I when I am in the flow I really like it and some quite often I I just enjoy not being in the flow but but flying with with friends and and good friends so we we are some pilots from like let's say the older generation we we have this kind of same flying style and this this is the best fun and if it matches everything it's the result is for sure something which is valuable but it's not the the main point Tell

[00:26:54] **Gavin McClurg:** me more about flow how do you find your flow? How do you do you have kind of secrets? Do you have any secrets to get there? to get into it? stay in it?

[00:27:07] **Michael Maurer:** Yeah it has to be in the mailbox in the morning otherwise I don't find it no

[00:27:16] it's hard to say for me it was interesting I was flying for a long time with the gin competition wings boomerang 9, 10, 11 and the style of the 11 didn't fit my my how do you say likes I didn't like the wing that much it was

good performing but quite a bit difficult to fly and then for 2019 I changed to to the Nivux

[00:27:52] Icepeak Evox Evox yeah

[00:27:55] **Gavin McClurg:** that was a little and

[00:27:57] **Michael Maurer:** yeah I I really liked this wing and it was easier to fly a lot easier to fly than all the other wings but it was also a bit slower and a little performance wise it was maybe the same but it was a little bit more difficult to follow and funny was that it was kind of the easiest year for me so it was I really enjoyed the material flying with these wings with the harness the setup was all right and then flying was was just going so I was I was in the flow and it was the same for like the last few years with the with the

[00:28:42] I can fly material if if I if I if the material the mindset everything works together the flow is there and if if not it's I find it in not like other ways I I search for like small goals during a competition um where I set yeah let's let's say I I want to have a good start I want to be at the start line on point and I want to be the first at the first turn point so that's a bit easier to achieve than to be the first in goal so this small steps I try to take the focus out of of like the main comp or the main

[00:29:29] ranking is like yeah enjoy little things during the race that's that's how I I or also like during the year I mean it can be that I have a year where I am not in in the flow uh in at work or wherever and um yeah try to break down to to small steps and and like some sometimes it's even working from Monday to Friday to enjoy Saturday Sunday

[00:30:05] can be can be even if I work as a paragliding pilot which I really enjoy it can be it can be weeks where I don't like flying so it's uh it's not for me now it's kind of a normal job and it's hard to stay in the flow all the time and I have to search the flow as well in in the work so it's a little bit the same in every uh aspect yeah when

[00:30:39] **Gavin McClurg:** you're struggling with it it work it sounds like if you make little goals that's what helps kind of setting little achievements you know like you said okay i'm gonna i'm gonna have a good start okay i'm gonna have a good uh i'll be with the gaggle to the first turn point that kind of thing just having you know step by step does that work that works at work as well yeah

[00:31:03] **Michael Maurer:** it's uh it's something it's something it works for me personally works in kind of every situation um it's it's just hard to find the right goals

[00:31:19] this is this is sometimes almost similar hard to to let's say win a competition um because if you if you think you want to you want to achieve a certain goal but this goal is maybe not what you

[00:31:42] maybe it's it's a goal for someone else and you want to achieve the same maybe this is this does not fit the the situation and then it's um you have to you have to find out what what motivates you so that's can help um also for testing let's say if i if i have a goal that i'm not not happy with but i'm not satisfied i'm doing some practice a bad day if i wake up in the morning and i'm like oh today i don't want to do maneuvers i don't like to do sometimes easy wing can be quite nasty so

[00:32:18] then i i sometimes say let's let's focus on like one specific maneuver to get used to it or to to get away from another bad maneuver and um focus a bit more on that what what is working and um yeah that can can be a way to to find motivation and the flow and sometimes it it's even like a few flights you you automatically going to the hard maneuvers again and you start to enjoy them the challenge is then different there it

[00:32:56] **Gavin McClurg:** sounds like maybe by just staying focused on the process rather than the results

[00:33:05] **Michael Maurer:** yeah that yeah that's the topic i think yeah what

[00:33:12] **Gavin McClurg:** what do you mean by that that easy wings can be nasty yeah

[00:33:18] **Michael Maurer:** for like beginners wing they always should fly so they can shoot well depends on on the position over the head they can they want to fly again and um sometimes or yeah they they also have to be kind of stable kind of stable rigid to not collapse and if the balance is not right they can be board like and they can really shoot far forward and sometimes you're not ready for that because you are like yeah it's an easy wing let's do some maneuvers

then you get called by a surprise it's

[00:34:03] normally that's where I am going step by step and not full on full bar collapses I more speak about let's say B category wings because B category is huge it's

[00:34:20] almost can be everything and you expect bad behaviors of D wing let's say but you don't expect bad behaviors of the B wing and there you mostly or it's about to find out

[00:34:41] the right technique to do the right size of collapse and to have the right

[00:34:48] reaction or to find out about the reaction but somehow it's hard to find this point when a wing is board like so it's what makes the job interesting as well but some days are not mentally I'm not ready for for that the good point is working with the team there is always one with the good day and one with the bad day and you can motivate each other to do it either way or to do it different or to go a little further or push here or there as

[00:35:33] well as slowing down I mean we are working two minimum two or like three pilots together so it's it's quite fun so it's never boring and sometimes also small competitions inside the team about doing a maneuver more sporty than the other one or climbing up quicker than the other one top landing for the other one so it's always challenging yeah

[00:36:11] **Gavin McClurg:** yeah in recent years most of the manufacturers if not all I don't pay attention much to the manufacturing side of things but have come out with these two liner ENC wings or kind of modified two liner wings

[00:36:33] so better performance people seem to really love them I haven't actually flown any myself but things to be aware of there is there been a for folks that are listening that are you know they've been flying the high B or maybe they're flying a C is this is this an obvious jump is this a jump to take with some caution

[00:37:03] **Michael Maurer:** yeah it's it's hard to say it's it depends quite a lot on the on the product actually there are some products which are kind of easy to fly with good reaction when they collapse but maybe they collapse let's say a bit too early so they they really how

[00:37:27] do you say that the energy has gone easily and other products they stay a bit more solid you can fly a bit faster you can you can fly fast through stronger turbulences and the energy gets more and more and you have to pilot them when they collapse and there there are some models they are a bit less predictable when they collapse others are better and more easier to fly in extreme situations and that's always a bit hard to for me I struggle a bit to really judge a

[00:38:13] sea wing proper because it's quite new we have not much reference wings it's anyway they are quite solid so it happens not that often that you see big collapses yeah it depends a bit so it's it's hard to say in what direction or where to go so it's also like on the B categories it's spreading more and more and where is it C or let's say a difficult C wing or an ECD wing this border is not clear similar to where is it the B wing or where is it the C wing and it can be challenging and there I think we will learn more and more in the future what works what not and as always I think um we will have some products which are amazing and really

[00:39:26] prove to be good and others they will be challenging to fly and for sure we will learn faster because we have more and more pilots and it's it's it's a category where a lot of pilots feel home I would say it's D wings sometimes are a bit too too much demanding for some pilots and they really like to step back to a C wing but still it's a two-liner and still good performance good speed and the feeling of a two-liner flying is different than a three-liner with the kind of similar steering characteristic but yeah

[00:40:14] you know it exactly it's kind of unique this two-line flying I would say yeah

[00:40:23] interesting what's going on is

[00:40:27] **Gavin McClurg:** paragliding growing in Switzerland I

[00:40:31] **Michael Maurer:** don't know exactly if growing but yeah I think for sure it's it was quite popular during COVID quite a lot after COVID it's that time if it's still growing or if it's steady I don't exactly know but we have quite a lot of pilots in our area yeah.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Yeah, you have a lot of pilots in your area. Yeah. It's very visible there.

[00:41:02] Do any of your kids fly?

[00:41:06] **Michael Maurer:** Not yet.

[00:41:08] **Gavin McClurg:** How old are they? The one

[00:41:09] **Michael Maurer:** is eight, six, and four.

[00:41:12] **Gavin McClurg:** Ah, okay. A bit too young.

[00:41:14] **Michael Maurer:** They join me for flying. The oldest one really likes flying tandem. He's enjoying thermals and being high. Until he gets cold. Right. But he's saying he wants to fly once. Yeah. But for now they go on the flat to do ground handling to be ready for the school.

[00:41:44] **Gavin McClurg:** Yeah. Would you want them to be pilots?

[00:41:52] **Michael Maurer:** I don't know. It's hard to say. I I want to show them like every possibility. Yeah. Or they should they should choose whatever they like and they will I don't want to to restrict them in any point because I think if they do what they like they they can do it safe. The only thing I don't want to have them doing is everything a little bit. If they do if they want to fly they they they don't play hockey or whatever. At the same time which is or which can be time consuming as well. So I

[00:42:37] want to have them choosing kind of a hobby. It sounds a bit hard but they should know that if they want to fly it takes time and they have to do it proper. That's that's the main point. I mean yeah flying is dangerous and or can be dangerous but it's beautiful in the same time and they they have to know about the risks and in Frutigen we have the cloud seven the school which is well known for its ground handling education and yeah they they they they're practicing a lot of ground handling I think that's that's one good step to be a safe pilot already and like that they know how much time it takes to to really practice and you have to do it again and again and if

[00:43:35] they like it they can continue if they don't like it they better stop I would say but we in I don't know it's it will be in seven years and maybe it's it's looking different when he can actually start the school yeah kids

[00:43:53] **Gavin McClurg:** who know what they'll be into yeah

[00:43:55] **Michael Maurer:** exactly part

[00:43:57] **Gavin McClurg:** of the fun when you look back at your own career and flight would you

[00:44:05] would you change anything if you if you could go back to maybe even that first year would you could would you go back now with the knowledge you have and tell that Michael something different I

[00:44:19] **Michael Maurer:** would take a mustache back to that time

[00:44:26] it's quite fun to fly no

[00:44:33] actually

[00:44:35] like one very important thing was was the school for myself with with Schmatz the teacher he's he's doing it well with this ground handling lessons and

[00:44:53] yeah I'm with I had like a user manual for paragliding which which is still like growing and I can still ask questions that was extremely helpful so no I actually your

[00:45:15] **Gavin McClurg:** brother's user manual that's great

[00:45:17] **Michael Maurer:** living living user manual so it's it's no point I would do different because yeah I have like some small points maybe where I would say like let's say it was a bit stupid to do a ground spiral in high grass

[00:45:37] but when I go back I don't know it so I would do it again to know it right cheap

[00:45:45] **Gavin McClurg:** mistake exactly

[00:45:46] **Michael Maurer:** so mistake to learn let's say and for sure I was lucky a few times but I think it was also in other things I did and no I would do it again like that

[00:46:06] **Gavin McClurg:** this is always something that I struggle with how to articulate or tell mentor I feel that if you don't have these cheap mistakes it's pretty hard to learn but we've all been at this game long enough where you know for example if my daughter decides to get into paragliding as your sons might how do you how do you help them navigate that road because I mean you know a collapse on the wrong side near the terrain there's not much you can do you know that that really does come down to luck versus

[00:46:51] training ground handling I mean there's all these things we know you have to do you can't take shortcuts there's all the cliches right but how do you gain this knowledge without ground spiraling and too tall grass you know

[00:47:12] **Michael Maurer:** yeah what I can see now like a good example it never happened like that but the good example is always when a kid is in the kitchen and you tell them the kitchen where you cook is hot the plate and they still touch it until they know they feel it's hot or with the fire somewhere you can't tell them something but they still do it to you because if you tell something it's not the same learning let's say and if you tell too much I would say

[00:47:56] you stop

[00:47:59] you stop how do you say it you take them the opportunity to learn yeah if you I see it the same way as did it with me when I ask him how do you fly a helicopter he said yeah just try like for sure he explained me or I knew it already from from talking with other pilots but like you have to break and then one side it has to fly again so but yeah how exactly so yeah you have to try you have to experience yourself the feeling you have to get yourself you can't get it from spoken words it's I would say the

[00:48:45] only thing they have to know is that paragliding can really seriously hurt them if they do it wrong they should know like some fundamental things which are also valid in other in living in general let's say and if they know that and something where I still stick on it was what Chrigel told me is this step by step strategy strategy this is the only thing they have to know actually I don't know exactly maybe when when they get older and maybe more specific to some something maybe it will change or I will find out other

[00:49:42] teaching what do you say how to teach yeah

[00:49:47] **Gavin McClurg:** yeah that's a tricky one it's hard yeah you do quite a bit of hike and fly and if I can fly racing and competing when you're kind of as we turn over the new year here and go into 2026 what what keeps you excited about flying is it objectives is it what is it what are the things that you really look forward to as we skip into the new year

[00:50:17] **Michael Maurer:** yeah in winter it's almost a bit like I don't think too much for now about my goals for next season the only thing which which was changing quite a lot now is that I want to keep my training my physical training endurance training during the winter a little bit even though it's off season now I do gym and like a little bit of running and skiing which is not really training but still moving around and then

[00:51:02] let's say in January February I start to think about which competitions I want to do what I know now is that I want to do some competitions and I think it will be

[00:51:14] next year mainly or only hike and flight competitions because this is

[00:51:22] easier to do for me besides the family and it's like one two or like the four day competition so it's just a weekend you have to stay away from the family and

[00:51:43] also what I think is we have like the Swiss Cup where we know the competitions and I think I want to mix now with some competitions I already joined and some new competitions to see new terrain and maybe new style of competitions but the final planning will happen in the new year but the motivation is now the endurance training combining with flying so yeah exactly so I would say four years ago I always told like no it's that's not not something I

want to do but somehow I get got into it and I quite enjoy it and that's where I

[00:52:39] see somehow now and getting older I can if I would do it a bit more serious I could could maybe catch up somewhere at least for short races not for five days or six days but yeah I

[00:52:58] **Gavin McClurg:** hope he listens to this that'll motivate him even more

[00:53:02] **Michael Maurer:** yeah maybe he's not listening 50 minutes we lost

[00:53:07] **Gavin McClurg:** him a few minutes ago

[00:53:07] **Michael Maurer:** yeah exactly no it's it will be interesting in

[00:53:12] **Gavin McClurg:** the Swiss Cup in competitions are you now flying you're on the X1 yeah

[00:53:18] **Michael Maurer:** yes exactly yeah this is a good wing a bit challenging as well if you don't fly it too too much or good enough I don't do many hours in the comp wing in these years so it takes me always like one day to get into it properly but

[00:53:44] nice to fly in general how

[00:53:46] **Gavin McClurg:** do you approach your SIV with your X1 or just with the really high end two liners your brother and I had a pretty interesting conversation you know around this whole civil debate that's going on a couple months ago he was saying the same thing you know we just not many of us I mean very very very very few do much with these wings outside of competitions you know we leave them in the bag we pull them out go to a comp get done come back put it back in the bag we're not doing a lot of training typically I'm sure there are some but there's not many that's I'm guilty as charged I don't either you know I haven't had my X1 out since my last comp in August

[00:54:34] **Michael Maurer:** yeah

[00:54:37] last year it was like I was flying the World Cup in Grindelwald yeah and then I had it in the bag until August last this year for the Swiss Championship so it was quite tough to it was over one year I did not fly it and definitely this is not enough I mean I fly every day so it was it was okay I mean don't want to say it was safe I don't like to say that anyway

[00:55:10] but I think it was safe enough to to fly this wing or it's still safe enough to fly this wing because I fly quite often with the D wing with my Omega and I do stalls and rough conditions with this wing so for sure I have to adapt with the X1 but to be honest I never did a proper full stall with the X1 so it's all my training I do is with D wings or while testing

[00:55:43] I think it for myself like when I fly from Monday to Friday with I do stalls I do collapses everything

[00:55:54] I don't see the point to do stalls with the X1

[00:56:00] it's it's it's let's say somehow too similar to a D wing and in real conditions you you don't use like I think so you don't use like a proper full stall where you where you fly symmetrically and everything like in the lab like in the

[00:56:27] **Gavin McClurg:** test environment like

[00:56:28] **Michael Maurer:** yeah exactly and I I think for for the most people an SIV course is important to feel the stall point of the wing to feel to feel what happens when I go low with the brake when I go one side when I spin this practice I have every day with all the wings and this point yeah again I don't want to say I I am 100 % confident with that but um to to fly different wings uh each day or uh yeah to to to play around with with different behaviors of wings is something it creates a feeling of of uh or not not the feeling well yeah a feeling in the stomach how to react to a certain behavior so it's quite often it's not like oh I have to stall it other it's more like I do something to stop a reaction of the wing and then never let it get there

[00:57:38] exactly yeah it's it's not I I plan to do it or I want to do it it's more something happen in the in the feeling in the back head of uh

[00:57:50] you do it automatically

[00:57:52] **Gavin McClurg:** yeah you're never you're never having to get that far really with

[00:57:58] **Michael Maurer:** the with the X1 my main goal is to really keep it open to to for now I I go out of the of the bar too early to not have any limit situation let's say right when I don't have this this much flying on the wing and and also when I have like an unloading or any situations I I have to react before it actually happen um just want to don't want to be too lazy as well and um this is this is my SIV let's say it's my training it's it's building up the feeling to to react blind to any situation

[00:58:47] that's that's what I try to yeah but I in the same time I don't say I can't do it in every situation because it's quite complex what

[00:58:58] **Gavin McClurg:** do you say to the maybe maybe this is also a question cliché but what what do you say to the I hear this all the time that advance Nivea gin by them playing in the CCC field you know by creating making uh CCC wings competition wings then that technology filters down through the rest of the line as far as I know advance has never uh played in the competition end of the scale is that valid invalid

[00:59:34] **Michael Maurer:** no I think it's this is something

[00:59:41] let's say CCC wings they they are not worth to to do to get money for the company but the experience you gain with CCC wings you can scale down to get money yeah it's simply spoken and for us it is we did some prototypes where we could learn some some things but it was never it was back in I don't remember exactly 2016 2015 where we we had um Patrick von candle flying a competition prototype in in in a world cup in I think it was Australia

[01:00:26] um

[01:00:29] back at this time we had a few prototypes where we tried to uh really increase performance and speed uh for to to have something um for us to fly competitions but beside of of all other projects it was not worth to to really push hard like other brands doing and still we could learn a lot for for let's say the omega and um and most

[01:01:05] research we do now is with the omega and we take it from there to to the sigma or from the omega to the c and b wing and um this is something we we always speak like or we always say like we should do competition wings or maybe don't call them competition wing but higher spectrate higher spect ratio wings um also for cross country flying this would this would be more interesting um for us like for me because um it gives you more performance and and uh in the morning and evening you can you can have better better or weaker climbs you take everything with you and also as a training i mean it's not only to to have research for the company it's also if uh if i fly a competition wing uh my ox feels very easy after where i where i feel like a d-wing is already quite demanding in certain conditions when you fly dx1 the d-wing is like yeah it's

[01:02:23] less energy less or more compact so it's easier to fly even though it's it was hard one week before right and uh this aspect is something we yeah we we should work on something it helps it helps the pilots the company everywhere just not the money the budget yeah right this is this is something but i mean we always should have every company has like it's um field for research and playing around also for like single skin wings it's acro wings it's all the same category actually um

[01:03:10] **Gavin McClurg:** okay take your time with this one this is a hard one uh but last question when you think back on your entire field career of flying all this time just what comes to mind your most special flight and why i

[01:03:34] **Michael Maurer:** would say i i don't have one specific flight uh it's it's sometimes quite small flights or not not really it's a bit of standard answer i think um but

[01:03:51] i i think for for now the first thing popping out is this like 200k flight um we got this escorted by a helicopter which was filming around the one the one you spoke before yeah

[01:04:09] **Gavin McClurg:** yeah uh

[01:04:10] **Michael Maurer:** we took off in zermatt and we flew along the valleys uh

[01:04:47] the helicopter with us i i think it was first it was not planned to join us all the way to the landing but then they they decided somehow it was swiss tv was it was uh that was a swiss tv production and they somehow decided to spend a bit more money because the project was interesting and i don't know the circumstances and uh

[01:05:12] that was that was fun and um it's always kind of everything what i do together with regal for me is is um isn't is interesting and special because uh we we we have the same same flying style so it's it's uh we don't have to talk much and to prepare much to to do something nice maybe it's not like perfect like some very or one of the memory how do you say memory memory able flights uh

[01:05:56] is is the is the the acro show in in atlanta for the ski workout uh it first it's four times did

[01:06:05] **Gavin McClurg:** the synchro stuff exactly

[01:06:07] **Michael Maurer:** yeah so it's we fly once a year synchro together and that's there we and i'm always surprised how synchronized we are without practice ever let's yeah very little very little practice and he he is commenting on the on the radio to the goal of

[01:06:34] **Gavin McClurg:** the skiers

[01:06:34] **Michael Maurer:** and so they can just

[01:06:37] **Gavin McClurg:** so it's live it's live exactly all the spectators can hear him okay yeah exactly

[01:06:43] **Michael Maurer:** and and i am um um commenting the commanders when to exit the spiral or whatever and this works extremely nice together we can again we we don't have to speak much quite often we we walk to the helicopter and we speak what we want to do for what maneuvers we want to do and the good or the best thing but also extremely or the most challenging thing for mentally for myself is is the landing um in front of like uh 20,000 people uh

[01:07:27] in this stadium you swoop the fans yeah yeah stadium yeah yeah and then you we we land we we fly like two meters over the heads of the of the spectators and land into this um stadium this is when it's done it's one one of the best things ever but doing this is is quite um yeah that's nerve-wracking

[01:07:57] **Gavin McClurg:** you don't want to screw that up yeah

[01:07:59] **Michael Maurer:** yeah you have you have quite a lot of uh possibilities possibilities to to mess up and uh a lot of media guys around a lot of cameras around and uh yeah so these two things um is always something very special and also i could not do it without he is uh he is organizing everything because he he is he can do stuff like that and um um yeah this is very special because no no one i mean someone else could do an outro show with the ski workout but but it's uh quite a few points where i where i have possibilities to

[01:08:54] do special things uh because of him

[01:08:57] **Gavin McClurg:** um

[01:09:00] i'd say you you two have a from what i can tell at least you have a really nice relationship that's a lot of fun i i but i really enjoyed talking to you for all those hours at the bottom of the nissan i know your your wife really wanted you to get home but we had a nice chat during a nice time uh of the race that was that was quite special but uh michael thanks thanks for thanks for sharing all this uh you're quite articulate about all this how you fly and your thoughts on everything i appreciate it and uh yeah bud merry christmas thank

[01:09:39] **Michael Maurer:** you very much kevin it was a pleasure to talk with you again and i hope to see you soon life me too

[01:09:48] **Gavin McClurg:** yes me too live that would be good awesome

[01:10:15] i'm i'm i'm i'm i'm i'm like a

[01:10:32] wow i'm i'm i'm i'm i'm my my is 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 links 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 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 question 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

Dans cette conversation approfondie avec le pilote test Advance et ancien champion suisse Michael Maurer, nous discutons de divers aspects du parapente, notamment les défis et les dangers d'être un pilote test, l'influence de la famille sur les carrières de pilotage, l'importance de la compétition et la quête du flow en vol. Nous abordons également les avancées technologiques du parapente, l'avenir du sport en Suisse et dans le monde entier, ainsi que l'importance de l'entraînement et de la préparation pour les compétitions. Michael partage des anecdotes personnelles sur ses expériences et ses réflexions sur sa carrière, en soulignant l'équilibre entre le risque et l'apprentissage dans ce sport.

Le post #263 Training, Wing testing, Hike and Fly Racing, Competitions, Acro, 2 Liners, Flow, Family and more with Michael Maurer est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bonne année 2026. C'est parti. Mon invité aujourd'hui est Michael Maurer, le frère cadet de Chrigel de huit ans. Pilote d'essai de longue date pour Advance. Il vit à Fruitigan, et il et moi nous sommes croisés, on a passé pas mal de temps ensemble et on a eu une discussion géniale pendant le Red Bull X-Alps cette année à Neeson, au bas de Neeson. J'ai descendu en vol, je crois que c'était le deuxième jour de ma présence là-bas, et j'ai fait un tour dans la rivière. Et puis je l'ai vu, je suis allé le voir pour lui dire bonjour. Je ne l'avais pas vu depuis le PWC de Grindelwald, et on a eu une conversation incroyable sur son frère et le risque, et sur le fait que je puisse faire de la course en vol, et on a abordé plein de sujets.

[00:01:06] J'avais tellement hâte de l'inviter sur l'émission pour recréer un peu de ce dont nous avons discuté et avoir son avis sur la famille. Il a trois jeunes garçons, et je veux connaître son opinion sur le fait de les initier au pilotage, sur la gestion du risque, l'entraînement, le mental, et toutes ces choses merveilleuses. C'est donc un excellent épisode pour commencer la nouvelle année. Profitez bien de cette conversation avec Michael Maurer. Santé.

[00:01:43] Michael, joyeuses fêtes. On est à quelques jours de Noël, tu as la maison pleine, et moi aussi. Tu as trois garçons, alors j'apprécie que tu prennes le temps de discuter avec moi alors que c'est probablement une période chargée pour toi. Comment vas-tu ?

[00:01:59] **Michael Maurer:** Salut Gavin. Ravi de te rencontrer ici. Je vais bien. Comme tu l'as dit, la maison est pleine, et on dîne ensemble presque tous les soirs. Ouais.

[00:02:13] C'est ma période la plus intense de l'année.

[00:02:18] Tu prends un peu de poids. Ouais, exactement. Alors j'aime ça, même si c'est un peu le stress des fêtes de Noël. C'est sûr. Mais c'est aussi une belle période de l'année. Mais cette année, il n'y a pas beaucoup de neige dehors, donc on n'a pas la même sensation, mais quand même, c'est le moment des vacances, profiter de la neige qu'on a, aller skier et faire du ski volant, peu importe ce que j'aime en hiver.

[00:02:51] **Gavin McClurg:** Ouais, je sais qu'en Europe c'est pareil, on n'a aucune neige ici. On vient juste d'avoir nos premières chutes cette semaine. On a eu beaucoup de tempêtes, et on n'est pas en Fahrenheit, mais il fait 40 degrés dehors en ce moment. Je veux dire, c'est une partie du pays très froide, typiquement froide, et il a fait tellement chaud. Cette tempête, la moitié c'était de la pluie. C'est très bizarre. C'est une saison étrange jusqu'ici. J'espère que ça va se rafraîchir et qu'on aura du blanc.

[00:03:20] **Michael Maurer:** Ouais, c'est assez similaire ici. Il fait chaud, et on a ce vent du sud, le föhn, qui est... En fait, les conditions de vol étaient plutôt bonnes ces derniers jours ou ces dernières semaines, mais ce n'est pas vraiment ce qu'on recherche en hiver, mais on s'en accommode. Ouais, mais il fait beaucoup trop chaud, donc on porte généralement une couche de moins que ce dont on a besoin d'habitude.

[00:03:50] **Gavin McClurg:** La météo devient flippante, non ? Ça devient de plus en plus bizarre. Ouais, c'est vrai.

[00:03:55] À quoi ressemble l'hiver pour vous, en général ? Est-ce plus éprouvant qu'en été ? Vous êtes pilote d'essai pour Advance. Depuis combien de temps faites-vous ça ?

[00:04:06] **Michael Maurer:** Non.

[00:04:08] J'ai commencé à faire des tests chez Advance en 2013.

[00:04:15] **Gavin McClurg:** Oh, wow.

[00:04:16] **Michael Maurer:** Alors, ça fera 13 ans cet été prochain, en fait, 12 ans et demi.

[00:04:23] D'habitude, je volais toute l'année, et en hiver, c'était... c'était plutôt la période la plus chargée pour finir les ailes, pour être prêt pour le printemps prochain, pour les voiles au printemps prochain.

[00:04:38] Et maintenant, ces deux dernières années, j'ai aussi un peu changé pour le bureau. Et, ouais, avec la famille, je n'aime pas voyager pendant des semaines pour tester, genre à Tenerife, pour finir des ailes dans de bonnes thermiques. Alors, j'ai un peu changé pour le bureau, j'ai fait plus de sellettes. Et, ouais, je vole autant que possible en hiver ici, ce qui peut aussi être très sympa, avec plus de conditions de vol plané ou, genre, des thermiques faibles et des fenêtres thermiques assez courtes. Donc, c'est intéressant de tirer le meilleur parti de la journée.

[00:05:21] **Gavin McClurg:** Est-ce que le Nissan reste ouvert tout l'hiver ? Est-ce qu'ils font ça ?

[00:05:25] **Michael Maurer:** Non, ils ferment. Ils sont ouverts jusqu'à... la mi-novembre. Et ils rouvriront à nouveau vers la fin avril.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Ah, d'accord.

[00:05:37] **Michael Maurer:** Un truc dans le genre, ouais.

[00:05:39] **Gavin McClurg:** Michael, si quelqu'un qui ne te connaît pas du tout te croise à Fruitigan, au supermarché ou ailleurs, et que tu entames une conversation, un peu comme celle qu'on a eue au bas du Nissan pendant la course, pendant les X-OPS cet été, mais en supposant que cette personne ne te connaisse pas comme moi, et qu'on ne va pas forcément parler de parapente, et qu'elle te demande... Ce que tu fais. Comment est-ce que tu répondrais ?

[00:06:05] **Michael Maurer:** Ça n'arrive presque jamais. En fait, je ne parle pas beaucoup avec les gens que je ne connais pas, à moins qu'ils ne m'abordent, alors je leur réponds.

[00:06:17] Ouais, mais je dirais que je suis pilote test pour les parapentes, et normalement, ça donne une bonne base pour la conversation qu'ils lancent. En général... la première question, c'est : « Oh, c'est pas dangereux ? ». Ouais. Et je peux expliquer, ou je vais expliquer comment ça marche, et ouais, en gros, c'est comme ça que ça se passe, ouais.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que tu répondrais à ça ? Est-ce que c'est dangereux ?

[00:06:52] **Michael Maurer:** Oui, ça l'est. Le parapente est dangereux en général.

[00:06:58] Le test en soi est certainement plus dangereux que de simplement voler. Avec l'aile, vous savez, vous volez tous les jours, et c'est surtout dangereux parce que vous êtes dehors, même s'il pleut ou s'il y a du vent, et les conditions peuvent vous mettre à rude épreuve. Et bien sûr, vous voulez tester l'aile dans ses limites, et c'est quelque chose que vous devez apprendre pour trouver vos... Vous devez savoir où est votre limite et où... Vous commencez à ressentir la limite de l'aile pour ne pas... Ou il y a aussi différentes limites de l'aile, donc des limites plus dangereuses et moins dangereuses, disons.

[00:07:46] Et avec les années, on finit par apprendre ça, et bien sûr, comme toujours, on fait des erreurs, mais on ne les recommence pas, on espère. C'est comme ça qu'on apprend.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Je me fais juste une idée, je n'ai jamais été pilote d'essai, mais est-ce que l'excès de confiance... est-ce que l'excès de confiance joue un rôle dans ce que vous faites, ou peut-être au début... Je veux dire, est-ce qu'il y a... Si c'était moi, on en a parlé pendant le X-Alps, on a ce genre de boost de confiance, ce qui est bien. On

le veut. Mais ça peut aussi être un peu risqué d'être dans ce mode où on se dit que rien ne peut nous arriver. Est-ce que ça joue un rôle dans le métier de pilote d'essai ? Je ne vais pas tout foirer. Je suis pilote d'essai. Je fais ça tout le temps.

[00:08:38] **Michael Maurer:** Ouais, ça peut arriver. Mais surtout, ça se produit en compétition quand on n'a, disons, qu'une seule chance. Il faut suivre les leaders. Il faut pousser là où on n'a pas confiance pour voler. Et en test, on peut y aller étape par étape, c'est ce que j'ai appris avec Hegel. Il m'a appris à y aller étape par étape. Et le bon côté, c'est que... pour tester l'aile, on a le temps. On peut vraiment prendre notre temps pour y aller étape par étape. Et ça veut dire que si on n'est pas à l'aise, on n'est pas obligés de le faire ce jour-là, disons.

[00:09:21] En compétition, si tu ne le fais pas le jour J, tu peux être éliminé, c'est le dernier rempart. Et c'est un bon point concernant les tests.

[00:09:32] **Gavin McClurg:** Comment as-tu commencé l'aviation ? C'était à cause de ton frère ?

[00:09:36] **Michael Maurer:** Ouais, en gros. Ouais. J'avais, je ne sais plus exactement, j'avais 12, 13 ans, quand j'étais, disons, je m'ennuyais. Je ne savais pas quoi faire et je regardais beaucoup la télé. Et il m'a d'abord acheté un planeur télécommandé. Donc, il m'a permis de voler avec des ailes télécommandées. Et j'ai fait ça pendant quelques années. Et puis... Quand j'avais 15 ans, il disait à ma mère que je devrais faire cette école ou que je pourrais faire cette école. Et il me payait aussi l'équipement, tout. Il a pratiquement, comment on appelle ça, tracé mon chemin vers le vol.

[00:10:27] C'était ton sponsor. Oui, exactement. Ouais. J'ai tout remboursé. Enfin, je l'espère. C'était genre 6 000 francs suisses. Ouais. Ouais. Il payait pour moi. Et c'était avant que je sois, ou alors j'étais encore à l'école. Je n'avais pas d'argent. Je n'avais aucune chance de faire ça. Et il travaillait pour Advan. Du coup, il avait une sorte de sellette, une sellette d'occasion pour le sauvetage et tout ça. Mais ouais, c'est comme ça que je me suis mis au vol. Et avant, il m'a emmené faire des vols en tandem. Quelques fois. Et il savait à coup sûr que ce serait quelque chose que j'aimerais.

[00:11:14] Et donc, ça l'était. Et c'est toujours quelque chose que j'aime vraiment, ou ce que je préfère dans ce que je fais.

[00:11:22] Carrément, sans Riegel, je ne serais pas ici ou là où j'en suis aujourd'hui en parapente, ni même en tant qu'être humain.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Combien de fois a-t-il... Vous savez, votre frère est...

[00:11:38] Qu'est-ce qu'on peut dire ? Je veux dire, il a... il a tout gagné. Je veux dire, c'est le pilote le plus célèbre de notre sport. Vous savez, il est... Je dis toujours quand les gens, la plupart des gens, surtout ici, ne connaissent rien au parapente. Alors, quand je décris le X-Alps ou quelque chose comme ça et que je commence à parler de votre frère, je dis, vous savez, c'est le Kelly Slater de notre sport. Il a tout gagné. Depuis combien de temps son... Vous avez neuf ans d'écart. C'est bien ça ?

[00:12:07] **Michael Maurer:** Huit ans. Huit ans.

[00:12:09] **Gavin McClurg:** D'accord. À quel point sa propre trajectoire de vol a-t-elle influencé la tienne ? Et par là, je veux dire ce que tu as fait avec ta carrière. Est-ce que ça a été les compétitions, le vol XC ? Vous aviez cette vidéo incroyable. Je ne me souviens plus, c'était il y a quelques années, où vous avez volé toute la journée ensemble. Tu sais, comment... Comment est-ce que ça a influencé ce que tu as entrepris dans le vol ?

[00:12:38] **Michael Maurer:** C'est difficile à dire. Je pense... Je pense que si je fais du parapente, c'est grâce à lui. Ouais, je ne sais pas si je l'aurais fait tout seul à 18 ans, quand j'aurais eu l'argent.

[00:12:53] Probablement pas. Mais après l'école de pilotage et... Ouais, on a volé ou j'aurais pu le rejoindre sur son lieu de travail en tant que pilote d'essai aussi. Donc, j'aurais toujours pu...

[00:13:11] Récolter quelques... quelques informations sur leur façon de piloter, ce qu'ils font, les conditions et tout le reste. Donc, ce n'était pas vraiment comme si...

[00:13:23] Ce n'était pas comme si j'apprenais avec lui.

[00:13:32] Il ne m'a pas enseigné comme lors d'un cours particulier. C'était plutôt... On volait ensemble. Je volais toujours avec les meilleurs pilotes suisses. La plupart du temps... Pas tout le temps. Mais j'ai grandi dans un environnement qui était... qui était le sommet du sport. Je pense que cela m'a beaucoup façonné en tant que pilote. La façon dont je vole, je pense que c'est parce qu'il m'emmenait avec lui au travail ou à...

[00:14:17] Je l'ai aussi rejoint pour certaines compétitions plus tard. Et ensuite, bien sûr, pour les étapes pour monter en catégorie jusqu'à l'aile de compétition. Et il a toujours... Il a trouvé un bon moyen de me pousser. Mais sans trop en faire. Alors, c'est... Je ne peux pas expliquer exactement pourquoi ou comment, mais ça a un impact, oui.

[00:14:56] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a un sentiment de grand... je veux dire, avec neuf ans... ou pardon, huit ans, c'est une sacrée différence. Est-ce qu'il y a un genre de grand frère qui veut te protéger, te garder sous son aile ? Est-ce qu'il y a un genre de "vas-y, mais pas trop" ? Ou peut-être "ne sois pas comme moi" en quelque sorte, je ne sais pas. Est-ce qu'il y a un genre de "fais attention" ou... ?

[00:15:25] **Michael Maurer:** Je pense qu'au début, il ne me disait pas du genre « fais attention ici » ou « ne fais pas ça ». C'était plutôt du genre « oui, essaie. Tu verras. » Et si j'avais fait ou voulu faire quelque chose de vraiment dangereux, disons voler avec des vents forts, il me l'aurait dit, oui, il me l'aurait dit. Mais je pense qu'il ne me disait pas assez de choses pour que je ne réfléchisse plus par moi-même, je dirais. Et personnellement, je ne suis pas quelqu'un qui se pousse trop naturellement.

[00:16:10] Je pense que je suis plutôt du genre : j'ai besoin de temps pour... pour atteindre un certain niveau, disons, ou ça m'a pris du temps, je dirais, et je pense qu'il le sait, et il n'a jamais eu peur que je dépasse mes limites, ou que je dépasse trop mes limites. Ouais. On n'en a jamais parlé. C'est peut-être différent. Ouais. Je me souviens juste une fois, il a emballé mon parachute de secours, mon Rogallo. Ouais. Et ensuite, j'ai dû déclencher le parachute de secours pendant que je faisais de l'acro, en entraînant l'Infinite, et un

[00:16:55] une semaine plus tard, je l'ai rappelé.

[00:16:59] On devrait le ranger s'il peut me le montrer à nouveau. Après ça, je l'ai fait moi-même, mais je ne m'en sers plus depuis. Et, ouais, je ne sais pas si, peut-être qu'il pensait à ses trucs, mais on ne parle pas beaucoup de choses directes. Je pense que quand on vole, on communique plutôt sans mots, d'une certaine manière.

[00:17:32] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a une sorte de compétition fraternelle entre vous deux ? Est-ce qu'il y a assez d'écart, ou juste assez de différence, ou, vous savez, Chrigel est Chrigel ? Ouais. Tout le monde ne peut pas être Chrigel. Je veux dire, d'accord, je ne veux pas m'en mêler, mais est-ce qu'il y a un peu de ça entre vous deux ?

[00:17:52] **Michael Maurer:** Pas vraiment comme ça. C'est plutôt que j'étais très content quand je l'ai rencontré, mais c'était plus comme, ouais, il a passé une mauvaise journée, ou d'une manière ou d'une autre j'ai eu beaucoup de chance. Mais il a toujours été, ou il est toujours, pour moi, un pilote, ce qui est bien au-dessus de mes compétences, disons, ou de mes... Je veux dire, il peut... Peut-être que techniquement on peut faire la même chose, mais il peut être précis. Et c'est ce qui me manque. Je ne peux pas être aussi constant que lui.

[00:18:36] Et pour moi, je suis dans la compétition. Comment dire... j'aime la compétition. Ouais. Mais je peux aussi dire, genre, c'est bien que ce soit fini. Ouais. Je ne me pousse pas plus.

[00:18:56] Et même avant d'atteindre mes limites, disons. Je ne suis pas aussi...

[00:19:07] Je ne connais pas le mot en anglais. Genre, strict. Ouais, probablement. Ouais. Alors, je m'inspire vraiment de sa motivation constante à vraiment se dépasser. Au plus haut niveau. Mm-hmm. Parce que même si on a à peu près le même niveau technique, c'est... N'empêche, il a beaucoup plus d'expérience et c'est toujours mon héros. Ouais.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est le héros de beaucoup de gens. Ouais. C'est aussi mon héros. Ouais. Ouais. Je ne veux pas que tout tourne autour de ton frère, mais je le fais... C'est

[00:19:53] **Michael Maurer:** ça va. Nous

[00:19:53] **Gavin McClurg:** On a eu une conversation vraiment intéressante. Ouais. Quand on a discuté pendant la course, au bas du Nissan, je pense que la question que j'ai posée était : est-ce que ça vous rend nerveux ?

[00:20:07] Ce qu'il fait... Tous ces X-Alps, c'est juste... D'une certaine manière, c'est un peu une question de statistiques, non ? Tu avais une bonne réponse à ça. Est-ce que le fait de connaître les risques qu'il prend te rend nerveux ? Ouais.

[00:20:25] **Michael Maurer:** Je ne sais plus trop, mais je pense que c'était un peu... Ça ne... D'une certaine manière, ça me rend nerveux, mais ce n'est pas que j'ai peur. Il dépasse ses limites. Je sais qu'il connaît très bien ses limites et ses capacités à se surpasser dans certaines conditions, donc ce n'est pas ça qui m'inquiète. Mm-hmm. Mais plus souvent, je suis nerveux parce que, comme cette année, le dernier jour, c'était à couper le souffle pour moi. Je me disais toujours : « Ouais, Aron va avoir du mal quelque part, et ils vont le dépasser. »

[00:21:12] Et je me disais : non, ça n'a pas l'air d'être le cas. J'avais peur qu'il perde, oui, mais je ne m'inquiétais pas pour sa santé. Évidemment, ça peut arriver, mais ça peut aussi arriver pendant l'entraînement, et c'est même un risque plus élevé en fait, et personne n'en parle, mais il est sur le terrain tous les jours, il connaît exactement ses limites, et oui, c'est quelque chose que je... Depuis que je me souviens, genre, pour le vol, il... Ou... Depuis que je me souviens pour le vol, il a toujours été à un haut niveau et a poussé fort, et c'est plutôt normal la façon dont on vole, disons.

[00:22:08] **Gavin McClurg:** Ce serait impoli de ne pas vous demander, vu qu'il n'a pas gagné cette fois, je pense que nous étions tous un peu nerveux. Je suis du côté des médias aussi, comment dire ? Bien sûr, c'est un tel gentleman, je veux dire, c'est un vrai sportif, il a été très élégant à ce sujet, mais vous avez un peu plus d'informations en interne, donc je dois vous demander, comment aborde-t-il les choses maintenant ? Quel impact cela a-t-il eu sur son moral ? Est-ce que ça le motive encore plus, ou qu'est-ce qu'on va voir la prochaine fois ?

[00:22:54] **Michael Maurer:** Je pense qu'il sait pourquoi, donc c'est un point important, et peut-être qu'il ne le savait pas exactement pendant la course, mais je pense que oui, et j'étais... Tu veux dire le matériel ? Ouais, le matériel et, genre, les conditions n'étaient pas assez difficiles pour montrer ses compétences, disons. Ouais, c'est vrai. Ouais. Ouais. Et aussi, j'écoutais son discours il y a quelques semaines, et il a dit qu'il essayait des mouvements différents, et tout le monde attendait son coup de magie, mais il n'est jamais entré dans cet état de flow, là où il peut faire tout ce qu'il veut et ça marche.

[00:23:46] Et je pense que je peux exactement... Je le sais par moi-même. Je le connais personnellement. Et je pense que c'est une bonne chose d'être capable de faire ça, parfois, quand on n'est pas dans le "flow". Parfois, même si on a du bon matériel ou les meilleures conditions possibles, c'est d'une certaine manière difficile, ou c'est le moment où il faut apprendre comment on entre dans cet état de grâce. Et bien sûr, cette année, le matériel a été un point assez important, et d'une certaine manière,

[00:24:21] il a dit que c'était l'un de ses meilleurs coups. Et je pense qu'il gère très bien la chose parce qu'il sait exactement qu'il a eu une très bonne préparation, qu'il était prêt, et que ce n'était juste pas le matériel, les conditions ne correspondaient pas, le puzzle n'était pas complet. Il est donc très motivé pour la prochaine édition et nous sommes motivés pour améliorer notre matériel.

[00:25:00] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr, je veux dire qu'il y a d'autres leçons à en tirer, non ? J'ai été bluffé qu'il soit le plus vieux cette année, d'habitude c'est moi ce gars-là. J'étais...

[00:25:11] **Michael Maurer:** Lui ? Ouais, ouais, lui.

[00:25:15] **Gavin McClurg:** tu étais le plus âgé cette année, ce qui est, tu sais, c'est un peu, c'est dingue parce qu'il n'est pas vieux. Non, ouais.

[00:25:25] Et toi en compétition ? Tu as été champion suisse en 2019. Tu vis dans un pays avec énormément de bons pilotes, donc c'est un accomplissement énorme, mais je me souviens que nous avons parlé du fait que ce n'est pas ce que tu recherches le plus, c'est bien ça ? Je me rappelle bien ? Tu ne vises pas ça en priorité.

[00:25:46] **Michael Maurer:** vous voulez dire le titre de champion suisse ? Eh bien,

[00:25:49] **Gavin McClurg:** just peut-être des compétitions internationales

[00:25:54] **Michael Maurer:** Ouais, c'est quelque chose que j'aime vraiment faire, mais ça n'a jamais été comme...

[00:26:02] Ce n'est pas... ce n'est pas mon truc à moi, je fais tout pour ça, donc c'est... c'est quelque chose que, comme je viens de dire, quand je suis dans le flow, j'aime vraiment ça. Et assez souvent, j'apprécie simplement ne pas être dans le flow, mais voler avec des amis, de bons amis. On est des pilotes de, disons, l'ancienne génération, on a ce même style de pilotage et c'est le plus amusant. Et si ça correspond à tout, le résultat est forcément quelque chose de précieux, mais ce n'est pas le point principal. Dites-moi...

[00:26:54] **Gavin McClurg:** parle-moi un peu plus du flow. Comment est-ce que tu le trouves ? Est-ce que tu as des secrets pour y accéder ? Pour y entrer ? Pour y rester ?

[00:27:07] **Michael Maurer:** Ouais, il faut que ce soit dans la boîte aux lettres le matin, sinon je ne le trouve pas, non.

[00:27:16] C'est difficile à dire, c'était intéressant. J'ai volé longtemps avec les ailes de compétition Gin Boomerang 9, 10, 11, et le style de la 11 ne correspondait pas à mes... comment dire, mes goûts. Je n'ai pas beaucoup aimé l'aile. Elle était performante, mais assez difficile à piloter, et puis en 2019, je suis passé à la Nivux.

[00:27:52] Icepeak Evox Evox, ouais.

[00:27:55] **Gavin McClurg:** c'était un peu et

[00:27:57] **Michael Maurer:** Ouais, j'ai vraiment aimé cette aile et elle était plus facile à piloter, beaucoup plus facile que toutes les autres ailes, mais elle était aussi un peu plus lente et niveau performance, c'était peut-être pareil, mais elle était un peu plus difficile à suivre. Et ce qui était marrant, c'est que c'était plutôt l'année la plus facile pour moi, donc j'ai vraiment aimé piloter avec ce matériel, avec ces ailes et la sellette, la configuration était correcte et ensuite le vol se passait tout seul, j'étais dans le flow, et c'était pareil pour les dernières années avec les...

[00:28:42] Je peux voler avec le matériel si si si le matériel, l'état d'esprit, tout fonctionne ensemble, si le flow est là. Et si ce n'est pas le cas, je ne le trouve pas de n'importe quelle manière. Je cherche plutôt de petits objectifs pendant une compétition, genre, disons que je veux avoir un bon départ, être au point sur la ligne de départ et être le premier au premier point de virage. C'est un peu plus facile à atteindre que d'être le premier à l'arrivée. Donc, avec ces petites étapes, j'essaie de sortir le focus de la compétition principale ou du...

[00:29:29] le classement, c'est genre, oui, profiter des petites choses pendant la course, c'est comme ça que je fais ou aussi pendant l'année, je veux dire, il peut m'arriver d'avoir une année où je ne suis pas dans le flow, au travail ou ailleurs, et ouais, j'essaie de découper en petites étapes et parfois, ça peut même être travailler du lundi au vendredi pour profiter du samedi et du dimanche.

[00:30:05] ça peut arriver, même si je travaille comme pilote de parapente, ce que j'adore vraiment, il peut y avoir des semaines où je n'ai pas envie de voler, donc c'est... ce n'est pas pour moi en ce moment, c'est un peu un travail normal et c'est difficile de rester dans le flux tout le temps, je dois aussi chercher le flux dans le travail, donc c'est un peu la même chose dans tous les aspects, ouais, quand

[00:30:39] **Gavin McClurg:** Tu as du mal avec ça ? On dirait que si tu te fixes de petits objectifs, ça aide, genre en te fixant de petites réussites, tu vois ? Comme tu as dit : « OK, je vais bien commencer », « OK, je vais rester avec le groupe jusqu'au premier point de virage », ce genre de choses. Juste avancer étape par étape, est-ce que ça marche ? Est-ce que ça marche aussi au boulot ?

[00:31:03] **Michael Maurer:** C'est... c'est quelque chose qui marche pour moi personnellement, dans presque toutes les situations. C'est juste difficile de trouver les bons objectifs.

[00:31:19] c'est c'est parfois presque similaire, c'est dur de, disons, gagner une compétition, parce que si tu penses que tu veux atteindre un certain objectif, mais que cet objectif n'est peut-être pas ce que tu

[00:31:42] peut-être que c'est l'objectif de quelqu'un d'autre et que vous voulez atteindre le même, ou peut-être que ça ne correspond pas à la situation et alors il faut trouver ce qui vous motive. Ça peut aussi aider pour les tests, disons que si j'ai un objectif qui ne me convient pas, ou dont je ne suis pas satisfait, je fais une séance d'entraînement. Si je passe une

mauvaise journée, si je me réveille le matin et que je me dis : « Oh, aujourd'hui je n'ai pas envie de faire des manœuvres », parfois une aile facile peut être assez capricieuse, donc

[00:32:18] alors parfois je dis, concentrons-nous sur une manœuvre spécifique pour s'y habituer ou pour s'éloigner d'une autre manœuvre ratée et se concentrer un peu plus sur ce qui fonctionne. Et oui, ça peut être un moyen de retrouver la motivation et le flow, et parfois, après quelques vols, on revient automatiquement aux manœuvres difficiles et on commence à apprécier le défi, c'est différent là-bas.

[00:32:56] **Gavin McClurg:** on dirait que c'est peut-être en restant concentré sur le processus plutôt que sur les résultats

[00:33:05] **Michael Maurer:** Ouais, c'est ça, c'est le sujet je pense, ouais, quoi

[00:33:12] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu veux dire par là ? Que les ailes faciles peuvent être traîtres ?

[00:33:18] **Michael Maurer:** pour les ailes de débutants, elles doivent toujours voler pour qu'elles puissent bien se comporter, ça dépend de la position au-dessus de la tête, elles veulent voler à nouveau et, euh, parfois, ouais, elles doivent aussi être un peu stables, un peu rigides pour ne pas avoir de fermeture et si l'équilibre n'est pas bon, elles peuvent être comme des planches et elles peuvent vraiment tirer loin vers l'avant, et parfois vous n'êtes pas prêt pour ça parce que vous vous dites : « ouais, c'est une aile facile, on va faire quelques manœuvres », et là vous vous faites surprendre, c'est

[00:34:03] normalement, c'est là que je vais, étape par étape, et pas sur des fermetures complètes. Je parle plutôt, disons, des ailes de catégorie B, parce que la catégorie B est énorme, c'est

[00:34:20] ça peut être presque n'importe quoi et vous vous attendez à des comportements anormaux d'une aile de catégorie D disons, mais vous ne vous attendez pas à des comportements anormaux d'une aile de catégorie B et c'est là que vous allez surtout le découvrir.

[00:34:41] la bonne technique pour faire la bonne fermeture et avoir la bonne

[00:34:48] réaction ou pour découvrir la réaction, mais d'une certaine manière, c'est difficile de trouver ce point quand une aile est comme ça, donc c'est aussi ce qui rend le travail intéressant, mais certains jours, mentalement, je ne suis pas prêt pour ça. Le bon côté, c'est de travailler avec l'équipe, il y en a toujours un qui passe une bonne journée et un qui passe une mauvaise, et vous pouvez vous motiver mutuellement pour le faire d'une manière ou d'une autre, ou pour le faire différemment, ou pour aller un peu plus loin, ou pousser ici ou là comme

[00:35:33] Eh bien, en ralentissant, je veux dire qu'on travaille à deux minimum, ou genre trois pilotes ensemble, donc c'est assez amusant, ce n'est jamais ennuyeux. Et parfois, il y a aussi de petites compétitions au sein de l'équipe pour faire une manœuvre plus sportive que l'autre, ou monter plus vite que l'autre, ou faire un atterrissage au décollage pour l'autre, donc c'est toujours un défi, ouais.

[00:36:11] **Gavin McClurg:** Ouais, ces dernières années, la plupart des fabricants, sinon tous, ont sorti ces ailes ENC biplans ou genre des ailes biplans modifiées.

[00:36:33] donc pour de meilleures performances, les gens ont l'air de vraiment les adorer. Je n'en ai pas encore piloté moi-même, mais il y a des choses à savoir. Pour ceux qui nous écoutent et qui ont l'habitude de voler en haute B ou peut-être en C, est-ce que c'est un saut évident ? Est-ce un passage à faire avec prudence ?

[00:37:03] **Michael Maurer:** Ouais, c'est dur à dire, ça dépend beaucoup du produit en fait. Il y a des produits qui sont assez faciles à piloter avec une bonne réaction quand ils se ferment, mais ils se ferment peut-être, disons, un peu trop tôt, donc ils... comment...

[00:37:27] vous dites que l'énergie s'évacue facilement et d'autres produits restent un peu plus stables, vous pouvez voler un peu plus vite, vous pouvez voler vite à travers des turbulences plus fortes et l'énergie s'accumule de plus en plus, et vous devez les piloter quand ils subissent une fermeture. Et là, il y a certains modèles qui sont un peu moins prévisibles lors d'une fermeture, d'autres sont meilleurs et plus faciles à piloter dans des situations extrêmes, et c'est toujours un peu difficile pour moi, j'ai un peu de mal à vraiment juger un...

[00:38:13] la voile Sea Wing est correcte parce qu'elle est assez récente, nous n'avons pas beaucoup de références sur les ailes. Quoi qu'il en soit, elles sont assez solides, donc il n'arrive pas si souvent que l'on voie de grosses fermetures. Oui, ça dépend un peu, donc il est difficile de dire dans quelle direction ou où aller. C'est aussi comme pour les catégories B, ça s'étend de plus en plus et où est la limite entre une C ou disons une C difficile ou une voile ECD ? Cette frontière n'est pas claire, tout comme pour savoir où est la voile B ou où est la voile C. Ça peut être difficile et je pense que nous en apprendrons de plus en plus à l'avenir sur ce qui fonctionne ou non et, comme toujours, je pense que nous aurons des produits qui seront incroyables et vraiment

[00:39:26] s'avèrent être bonnes et d'autres seront difficiles à piloter, et on apprendra certainement plus vite parce qu'on a de plus en plus de pilotes. C'est une catégorie où beaucoup de pilotes se sentent à l'aise, je dirais. Parfois, les ailes D sont un peu trop exigeantes pour certains pilotes et ils préfèrent vraiment revenir à une aile C, mais c'est quand même une deux lignes, avec toujours de bonnes performances, une bonne vitesse, et la sensation de voler une deux lignes est différente d'une trois lignes avec des caractéristiques de direction similaires, mais ouais.

[00:40:14] Tu sais exactement, c'est assez unique, ce vol en deux lignes, je dirais.

[00:40:23] C'est intéressant, ce qui se passe, c'est que

[00:40:27] **Gavin McClurg:** le parapente progresse en Suisse, je...

[00:40:31] **Michael Maurer:** Je ne sais pas exactement si ça progresse, mais oui, je pense avec certitude que c'était assez populaire pendant le COVID. Après le COVID, c'est à ce moment-là que je ne sais pas si ça continue de croître ou si c'est stable, mais on a pas mal de pilotes dans notre région, oui.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Ouais, vous avez beaucoup de pilotes dans votre région. Ouais. C'est très visible là-bas.

[00:41:02] Est-ce que certains de vos enfants pilotent ?

[00:41:06] **Michael Maurer:** Pas encore.

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Quel âge ont-ils ? Celui

[00:41:09] **Michael Maurer:** ils ont huit, six et quatre ans.

[00:41:12] **Gavin McClurg:** Ah, d'accord. Un peu trop jeunes.

[00:41:14] **Michael Maurer:** Ils me rejoignent pour apprendre à voler. Le plus âgé aime vraiment le vol en tandem. Il apprécie les thermiques et la hauteur. Jusqu'à ce qu'il ait froid. C'est ça. Mais il dit qu'il veut voler une fois. Ouais. Mais pour l'instant, ils vont sur le plat pour faire du maniement au sol afin d'être prêts pour l'école.

[00:41:44] **Gavin McClurg:** Ouais. Est-ce que tu aimerais qu'ils deviennent pilotes ?

[00:41:52] **Michael Maurer:** Je ne sais pas. C'est difficile à dire. Je veux leur montrer toutes les possibilités. Oui. Ils devraient choisir ce qu'ils aiment et ils y arriveront. Je ne veux pas les restreindre à aucun moment parce que je pense que s'ils font ce qu'ils aiment, ils peuvent le faire en toute sécurité. La seule chose que je ne veux pas, c'est qu'ils fassent tout un peu. S'ils veulent voler, ils ne jouent pas au hockey ou autre chose en même temps, ce qui peut aussi être chronophage. Donc je...

[00:42:37] Je veux qu'ils choisissent un genre de passe-temps. Ça a l'air un peu difficile, mais ils doivent savoir que s'ils veulent piloter, ça prend du temps et qu'ils doivent le faire correctement. C'est ça le point principal. Je veux dire, oui, le pilotage est dangereux ou peut l'être, mais c'est magnifique en même temps et ils doivent connaître les risques. Et à Frutigen, nous avons Cloud Seven, l'école qui est bien connue pour sa formation en maniement au sol et oui, ils pratiquent beaucoup le maniement au sol. Je pense que c'est déjà une bonne étape pour devenir un pilote sûr, et comme ça, ils savent combien de temps ça prend pour vraiment s'entraîner et qu'il faut le faire encore et encore et si

[00:43:35] S'ils aiment ça, ils peuvent continuer, mais s'ils n'aiment pas, je dirais qu'il vaut mieux qu'ils s'arrêtent. Mais nous, je ne sais pas, ça fera sept ans et peut-être que ça aura l'air différent quand il pourra enfin commencer l'école. Enfin, les enfants...

[00:43:53] **Gavin McClurg:** on ne sait jamais ce qui leur plaira, ouais

[00:43:55] **Michael Maurer:** exactement cette partie

[00:43:57] **Gavin McClurg:** de l'amusement quand on regarde sa propre carrière et son parcours, est-ce que vous...

[00:44:05] est-ce que vous changeriez quelque chose si vous pouviez retourner, disons, même à cette première année ? Est-ce que vous pourriez y retourner maintenant avec le savoir que vous avez et dire quelque chose de différent à ce Michael ?

[00:44:19] **Michael Maurer:** je ramènerais une moustache à cette époque-là

[00:44:26] C'est assez amusant de voler, non ?

[00:44:33] en fait

[00:44:35] une chose très importante, c'était l'école pour moi avec Schmatz, le professeur. Il fait du bon travail avec ces cours de maniement au sol et

[00:44:53] Ouais, j'avais genre un manuel d'utilisation pour le parapente, qui est encore en cours d'élaboration et à qui je peux encore poser des questions, ça a été extrêmement utile donc non, en fait, ton

[00:45:15] **Gavin McClurg:** Le manuel d'utilisation de ton frère, c'est génial.

[00:45:17] **Michael Maurer:** C'est un manuel d'utilisation vivant, donc ça ne sert à rien que je fasse différemment parce que, oui, j'ai peut-être quelques petits points où je dirais, disons, que c'était un peu bête de faire une spirale au sol dans de l'herbe haute.

[00:45:37] mais quand je reviens en arrière, je ne sais pas, donc je le referais pour savoir, c'est pas cher.

[00:45:45] **Gavin McClurg:** une erreur, exactement

[00:45:46] **Michael Maurer:** donc une erreur à apprendre, disons. Et bien sûr, j'ai eu de la chance plusieurs fois, mais je pense que c'était aussi dans d'autres choses que j'ai faites, et non, je ne referais pas ça comme ça.

[00:46:06] **Gavin McClurg:** C'est toujours quelque chose avec lequel j'ai du mal à m'exprimer ou à dire à mon mentor. Je pense que si on ne fait pas ces erreurs de débutant, c'est assez difficile d'apprendre. Mais on fait tous ça depuis assez longtemps pour savoir que, par exemple, si ma fille décide de se mettre au parapente comme vos fils pourraient le faire, comment est-ce que vous les aidez à parcourir ce chemin ? Parce que je veux dire, vous savez qu'une fermeture du mauvais côté près du relief, il n'y a pas grand-chose que vous puissiez faire. Vous savez que ça revient vraiment à de la chance par rapport à...

[00:46:51] la formation au maniement au sol, je veux dire, il y a toutes ces choses qu'on sait qu'il faut faire, on ne peut pas prendre de raccourcis, il y a tous les clichés, n'est-ce pas ? Mais comment acquérir cette connaissance sans s'enliser dans le maniement au sol et avec de l'herbe trop haute, vous voyez ?

[00:47:12] **Michael Maurer:** Ouais, ce que je vois là, comme bon exemple, ça ne s'est jamais passé comme ça, mais le bon exemple, c'est toujours quand un gamin est dans la cuisine et que tu lui dis que la cuisine où tu cuisines est chaude, la plaque, et qu'il la touche quand même jusqu'à ce qu'il sente qu'elle est chaude, ou avec le feu quelque part, tu ne peux pas lui dire quelque chose mais il le fait quand même parce que si tu lui dis quelque chose, ce n'est pas le même apprentissage, disons, et si tu en dis trop, je dirais

[00:47:56] tu arrêtes.

[00:47:59] tu arrêtes, comment tu dis ça ? Tu leur donnes l'opportunité d'apprendre, ouais. Si je vois les choses de la même manière que ce qu'il a fait avec moi, quand je lui ai demandé comment on pilote un hélicoptère, il a dit : « Ouais, essaie, c'est sûr ». Il m'a expliqué ou je le savais déjà en parlant avec d'autres pilotes, mais genre, il faut casser et puis d'un côté, ça doit voler à nouveau. Mais ouais, comment exactement ? Ouais, il faut essayer, il faut vivre l'expérience par soi-même, ressentir le truc. Tu ne peux pas l'apprendre par des mots, je dirais que c'est le...

[00:48:45] La seule chose qu'ils doivent savoir, c'est que le parapente peut vraiment les blesser gravement s'ils le font mal. Ils devraient connaître quelques bases qui sont aussi valables dans d'autres domaines de la vie en général, disons. Et s'ils savent ça, et il y a un truc sur lequel je m'en tiens toujours, c'est ce que Chrigel m'a dit : cette stratégie étape par étape. C'est en fait la seule chose qu'ils doivent savoir. Je ne sais pas exactement, peut-être quand ils seront plus vieux et peut-être plus spécifiques à quelque chose, ça changera peut-être ou j'en découvrirai d'autres.

[00:49:42] enseigner, comment dirais-je, comment enseigner, oui.

[00:49:47] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est délicat, c'est dur. Tu fais pas mal de marche et vol et si je peux, de course en XC et de compétition. Alors qu'on entame la nouvelle année ici et qu'on passe en 2026, qu'est-ce qui te passionne dans le vol ? Est-ce que ce sont les objectifs ? C'est quoi ? Quelles sont les choses que tu attends vraiment avec impatience en passant à la nouvelle année ?

[00:50:17] **Michael Maurer:** Ouais, en hiver, c'est presque comme si je ne pensais pas trop à mes objectifs pour la saison prochaine pour l'instant. La seule chose qui change pas mal en ce moment, c'est que je veux maintenir mon entraînement physique, l'endurance, pendant l'hiver, même si c'est la basse saison. Je fais de la salle, un peu de course à pied et du ski, ce qui n'est pas vraiment de l'entraînement, mais je bouge quand même, et ensuite...

[00:51:02] disons qu'en janvier ou février, je vais commencer à réfléchir aux compétitions que je veux faire. Ce que je sais pour l'instant, c'est que je veux en faire quelques-unes et je pense que ça va être

[00:51:14] l'année prochaine, principalement ou seulement des compétitions de hike and flight parce que c'est

[00:51:22] c'est plus facile pour moi, à part la famille, parce que c'est genre une ou deux journées, ou genre une compétition de quatre jours, donc c'est juste un week-end, tu dois rester loin de la famille et

[00:51:43] aussi, je pense qu'on a la Swiss Cup où on connaît les compétitions, et je pense que je veux mélanger maintenant avec des compétitions auxquelles j'ai déjà participé et de nouvelles compétitions pour voir de nouveaux terrains et peut-être de nouveaux styles de compétitions, mais la planification finale aura lieu au cours de la nouvelle année. Mais la motivation, c'est maintenant l'entraînement d'endurance combiné au vol, donc oui, exactement. Je dirais qu'il y a quatre ans, je disais toujours non, ce n'est pas quelque chose que je veux faire, mais d'une manière ou d'une autre, je m'y suis mis et j'apprécie pas mal, et c'est là que je

[00:52:39] voyez, d'une certaine manière, maintenant que je vieillis, si je m'y mettais un peu plus sérieusement, je pourrais peut-être rattraper mon retard quelque part, au moins pour les courses courtes, pas pour cinq ou six jours, mais oui, je

[00:52:58] **Gavin McClurg:** j'espère qu'il écouterait ça, ça va encore plus le motiver

[00:53:02] **Michael Maurer:** Ouais, peut-être qu'il n'écoute pas, on a perdu 50 minutes.

[00:53:07] **Gavin McClurg:** il y a quelques minutes

[00:53:07] **Michael Maurer:** Ouais, exactement. Non, ça va être intéressant dans...

[00:53:12] **Gavin McClurg:** La Swiss Cup en compétition, tu voles sur le X1 maintenant, c'est ça ?

[00:53:18] **Michael Maurer:** oui exactement, ouais c'est une bonne aile, un peu exigeante aussi si tu ne la pilotes pas trop trop, ou assez bien. Je ne fais pas beaucoup d'heures sur l'aile de compétition ces dernières années, donc il me faut toujours genre une journée pour bien m'y habituer mais

[00:53:44] C'est sympa à voler en général, comment ?

[00:53:46] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu abordes ton SIV avec ta X1 ou juste avec tes bi-ailes haut de gamme ? Ton frère et moi avons eu une conversation assez intéressante, tu sais, sur tout ce débat civil qui a eu lieu il y a quelques mois. Il disait la même chose, tu sais, nous ne sommes pas beaucoup à, je veux dire, très très très très peu d'entre nous font beaucoup avec ces ailes en dehors des compétitions, tu sais. On les laisse dans le sac, on les sort, on va en comp, on finit, on revient et on les remet dans le sac. On ne fait pas beaucoup d'entraînement, typiquement. Je suis sûr qu'il y en a

quelques-uns, mais il n'y en a pas beaucoup. C'est pour moi aussi, je ne le fais pas non plus, tu sais, je n'ai pas sorti ma X1 depuis ma dernière comp en août.

[00:54:34] **Michael Maurer:** Ouais.

[00:54:37] L'année dernière, c'était comme si je volais la Coupe du Monde à Grindelwald, ouais, et je l'avais en poche jusqu'en août dernier pour le Championnat Suisse. C'était assez dur, ça faisait plus d'un an que je ne l'avais pas piloté et clairement, ce n'est pas suffisant. Je veux dire, je vole tous les jours, donc c'était... enfin, je ne veux pas dire que c'était sûr, je n'aime pas dire ça, de toute façon.

[00:55:10] mais je pense que c'était assez sûr pour voler cette aile, ou que c'est encore assez sûr pour voler cette aile, parce que je vole assez souvent avec l'aile D avec mon Omega et je fais des décrochages et des conditions rudes avec cette aile. Alors bien sûr, je vais devoir m'adapter avec la X1, mais pour être honnête, je n'ai jamais fait de vrai décrochage complet avec la X1, donc tout l'entraînement que je fais se fait avec des ailes D ou pendant les tests.

[00:55:43] Pour moi, quand je vole du lundi au vendredi, je fais des décrochages, je fais des fermetures, je fais tout.

[00:55:54] Je ne vois pas l'intérêt de faire des pirouettes avec le X1.

[00:56:00] c'est c'est disons d'une certaine manière trop similaire à une aile D et dans des conditions réelles vous vous ne vous utilisez pas je pense vous n'utilisez pas un vrai décrochage complet où vous volez symétriquement et tout comme dans le labo comme dans le

[00:56:27] **Gavin McClurg:** un environnement de test, genre

[00:56:28] **Michael Maurer:** Ouais, exactement. Et je pense que pour la plupart des gens, un cours SIV est important pour ressentir le point de décrochage de l'aile, pour ressentir ce qui se passe quand je vais bas avec le frein, quand je vais d'un côté, quand je tourne. Je fais cette pratique tous les jours avec toutes les ailes et ce point, ouais, encore une fois, je ne veux pas dire que j'en suis à 100 % confiant, mais euh, pour voler différentes ailes chaque jour ou euh ouais, pour jouer avec les différents comportements des ailes, c'est quelque chose qui crée un sentiment de... ou pas le sentiment, enfin ouais, une sensation dans le ventre sur comment réagir à un certain comportement. Donc souvent, ce n'est pas du genre « oh, je dois le faire décrocher », c'est plutôt que je fais quelque chose pour stopper une réaction de l'aile et je ne la laisse jamais arriver là.

[00:57:38] exactement, oui, ce n'est pas que je prévois de le faire ou que je veux le faire, c'est plutôt quelque chose qui se passe dans le ressenti, au fond de la tête de...

[00:57:50] tu le fais automatiquement

[00:57:52] **Gavin McClurg:** Ouais, tu n'as jamais besoin d'aller aussi loin, en fait, avec...

[00:57:58] **Michael Maurer:** Avec le X1, mon objectif principal est vraiment de le garder ouvert pour l'instant. Je sors de la barre trop tôt pour ne pas avoir de situation limite, disons, quand je n'ai pas autant de portance sur l'aile et aussi quand j'ai genre un déchargement ou n'importe quelle situation, je dois réagir avant que ça n'arrive réellement. Je ne veux pas être trop paresseux non plus et c'est mon SIV, disons que c'est mon entraînement, c'est pour développer le ressenti pour réagir à l'aveugle à n'importe quelle situation.

[00:58:47] C'est ce que j'essaie de faire, oui, mais en même temps, je ne dis pas que je peux le faire dans toutes les situations parce que c'est assez complexe, quoi.

[00:58:58] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu dirais que... peut-être que c'est une question un peu cliché, mais qu'est-ce que tu dis à... j'entends ça tout le temps, que Advance Nivea gagne en jouant dans le domaine CCC, tu sais, en créant des ailes CCC, des ailes de compétition, et que cette technologie se diffuse ensuite sur le reste de la gamme ? Pour autant que je sache, Advance n'a jamais joué dans l'extrémité de la gamme de compétition. Est-ce que c'est valide ou invalide ?

[00:59:34] **Michael Maurer:** non, je pense que c'est quelque chose de...

[00:59:41] Disons que les ailes CCC ne valent pas la peine d'être faites pour rapporter de l'argent à l'entreprise, mais l'expérience que vous acquérez avec les ailes CCC, vous pouvez la réduire pour gagner de l'argent. Oui, c'est simplement dit et pour nous, c'est le cas. Nous avons fait quelques prototypes où nous avons pu apprendre certaines choses, mais ce n'était jamais... c'était en, je ne me rappelle pas exactement, 2016, 2015, où nous avions Patrick von candle pilotant un prototype de compétition dans une coupe du monde en, je crois que c'était en Australie.

[01:00:26] euh

[01:00:29] À cette époque, nous avions quelques prototypes où nous avons essayé d'augmenter vraiment la performance et la vitesse pour avoir quelque chose pour participer à des compétitions, mais à côté de tous les autres projets, ça ne valait pas le coup de pousser vraiment fort comme le font d'autres marques, et pourtant nous pouvions encore apprendre beaucoup pour, disons, l'Omega et la plupart...

[01:01:05] La recherche que nous faisons maintenant est avec l'Omega, et on part de là pour aller vers la Sigma ou de l'Omega vers l'aile C et B. Et c'est quelque chose dont on parle tout le temps, ou qu'on dit tout le temps, qu'on devrait faire des ailes de compétition, ou peut-être ne pas les appeler ailes de compétition mais des ailes avec un ratio de portance plus élevé, aussi pour le vol cross country. Ce serait plus intéressant pour nous, pour moi, parce que ça te donne plus de performance et, le matin et le soir, tu peux avoir des ascendances meilleures ou plus faibles, tu emportes tout avec toi. Et aussi comme entraînement, je veux dire, ce n'est pas seulement pour la recherche de l'entreprise, c'est aussi si je pilote une aile de compétition, mon Omega me semble très facile après, alors que j'ai l'impression qu'une aile D est déjà assez exigeante dans certaines conditions quand tu pilotes la DX1, l'aile D est genre, ouais, c'est

[01:02:23] moins d'énergie, moins ou plus compact, donc c'est plus facile à piloter même si c'était difficile une semaine avant, n'est-ce pas ? Et cet aspect est quelque chose sur lequel, oui, on devrait travailler sur quelque chose, ça aide les pilotes, l'entreprise, partout, pas seulement l'argent, le budget, oui, c'est ça. C'est quelque chose, mais je veux dire, on devrait toujours avoir, chaque entreprise a comme un terrain pour la recherche et pour s'amuser aussi, pour les ailes à peu simple, ce sont des ailes acro, c'est la même catégorie en fait.

[01:03:10] **Gavin McClurg:** D'accord, prenez votre temps pour celle-ci, c'est difficile. Mais dernière question : quand vous repensez à toute votre carrière de pilote, à toutes ces années de vol, qu'est-ce qui vous vient à l'esprit ? Votre vol le plus spécial et pourquoi ?

[01:03:34] **Michael Maurer:** je dirais que je n'ai pas un vol spécifique en tête... c'est parfois des vols assez petits, ou pas vraiment, c'est un peu la réponse standard je pense, mais

[01:03:51] Je pense que pour l'instant, la première chose qui me vient à l'esprit, c'est ce vol de 200 000... on était escortés par un hélicoptère qui filait autour de celui dont tu as parlé juste avant, oui.

[01:04:09] **Gavin McClurg:** Ouais, euh

[01:04:10] **Michael Maurer:** on a décollé de Zermatt et on a survolé les vallées

[01:04:47] l'hélicoptère avec nous, je pense que c'était au début, ce n'était pas prévu qu'il nous accompagne jusqu'à l'atterrissage, mais ensuite ils ont décidé, je ne sais pas comment, c'était Swiss TV, c'était une production de Swiss TV et ils ont quand même décidé de dépenser un peu plus d'argent parce que le projet était intéressant et je ne connais pas les circonstances et...

[01:05:12] C'était sympa et, pour moi, tout ce que je fais avec Regal est toujours intéressant et spécial parce que nous avons le même style de pilotage. On n'a pas besoin de beaucoup se parler ou de beaucoup se préparer pour faire quelque chose de bien. Ce n'est peut-être pas parfait, comme certains vols mémorables, comment dit-on... des vols mémorables.

[01:05:56] c'est le spectacle d'acro à Atlbota pour le ski workup, c'est la première fois qu'on le fait quatre fois.

[01:06:05] **Gavin McClurg:** le truc de la synchro, exactement.

[01:06:07] **Michael Maurer:** Ouais, donc on part en voyage une fois par an pour faire du synchro ensemble, et là, je suis toujours surpris de voir à quel point on est synchronisés sans jamais avoir pratiqué. Enfin, oui, très peu, très très peu

de pratique, et il commente à la radio l'objectif de

[01:06:34] **Gavin McClurg:** les skieurs

[01:06:34] **Michael Maurer:** et donc ils peuvent juste

[01:06:37] **Gavin McClurg:** C'est en direct, c'est en direct, exactement. Tous les spectateurs peuvent l'entendre, d'accord ? Ouais, exactement.

[01:06:43] **Michael Maurer:** et je commente les commandes, quand il faut sortir de la spirale ou quoi que ce soit, et ça fonctionne extrêmement bien ensemble. On n'a pas besoin de beaucoup parler la plupart du temps, on marche vers l'hélicoptère et on discute de ce qu'on veut faire, des manœuvres qu'on veut effectuer, et le meilleur, ou le plus difficile, mentalement pour moi, c'est l'atterrissage devant genre 20 000 personnes.

[01:07:27] dans ce stade, tu plonges au-dessus des supporters, ouais, ouais, le stade, ouais, ouais, et ensuite on atterrit, on survole les têtes des spectateurs d'environ deux mètres et on se pose dans ce stade. C'est là que c'est fait, c'est l'une des meilleures choses au monde, mais le faire est assez, ouais, c'est stressant.

[01:07:57] **Gavin McClurg:** tu ne veux pas te louper, ouais

[01:07:59] **Michael Maurer:** Ouais, t'as pas mal de possibilités de te planter, et il y a beaucoup de gens des médias, beaucoup de caméras autour, donc ces deux trucs sont toujours très spéciaux. Et en plus, je ne pourrais pas le faire sans lui, c'est lui qui organise tout parce qu'il est capable de faire ce genre de choses. Et ouais, c'est très spécial parce que non, personne, je veux dire quelqu'un d'autre pourrait faire un show de fin avec le workout de ski, mais il y a pas mal de points où j'ai des possibilités de...

[01:08:54] faire des choses spéciales grâce à lui

[01:08:57] **Gavin McClurg:** euh

[01:09:00] Je dirais que vous deux avez, d'après ce que je peux voir, au moins une très belle relation, c'est super sympa. Mais j'ai vraiment apprécié discuter avec vous pendant toutes ces heures au fond de la Nissan. Je sais que votre femme voulait vraiment que vous rentriez, mais on a eu une bonne discussion pendant un moment sympa de la course, c'était assez spécial. Mais Michael, merci, merci d'avoir partagé tout ça. Tu t'exprimes très bien sur tout ça, sur ta façon de piloter et tes réflexions sur tout le reste, j'apprécie. Et ouais, joyeux Noël, merci.

[01:09:39] **Michael Maurer:** Merci beaucoup Kevin, c'était un plaisir de discuter à nouveau avec toi et j'espère te voir bientôt. Moi aussi.

[01:09:48] **Gavin McClurg:** oui moi aussi, ça serait bien, super

[01:10:15] C'est genre comme un

[01:10:32] Wow, mon abonnement coûte bien moins cher qu'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 votre aide. Allez sur le site web pour trouver différentes façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons sélectionné de super liens 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 émissions "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 le faire. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, merci pour votre soutien, on se voit sur Cloudbase.

Deutsch

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

Show notes

In diesem breit gefächerten Gespräch mit dem Advance Testpiloten und ehemaligen Schweizer Champion Michael Maurer diskutieren wir verschiedene Aspekte des Paragliding, darunter die Herausforderungen und Gefahren der Arbeit als Testpilot, den Einfluss der Familie auf Flugkarrieren, die Bedeutung von Wettbewerben und das Streben nach Flow beim Fliegen. Wir sprechen auch über Fortschritte in der Paragliding-Technologie, die Zukunft des Sports in der Schweiz und auf der ganzen Welt sowie die Bedeutung von Training und Vorbereitung auf Wettbewerbe. Michael teilt persönliche Anekdoten über seine Erfahrungen und Reflexionen über seine Karriere und betont dabei das Gleichgewicht zwischen Risiko und Lernen in diesem Sport.

Der Beitrag #263 Training, Wing testing, Hike and Fly Racing, Competitions, Acro, 2 Liners, Flow, Family and more mit Michael Maurer erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Frohes neues Jahr, 2026. Los geht's. Mein heutiger Gast ist Michael Maurer, Chrigel's jüngerer Bruder um acht Jahre. Langjähriger Testpilot für Advance. Er lebt in Fruitigan, und er und ich sind uns dieses Jahr bei den Red Bull X-Alps am Neeson, am Fuß des Neeson, begegnet. Er ist am zweiten Tag meiner Ankunft runtergefliegen und ist in den Fluss gesprungen. Dann habe ich ihn gesehen, bin hinübergegangen und habe hallo gesagt. Ich hatte ihn seit dem Grindelwald PWC nicht mehr gesehen, und wir hatten einfach ein großartiges Gespräch über seinen Bruder und das Thema Risiko, und ich kann Rennflüge ausführen, und wir haben über alles Mögliche gesprochen.

[00:01:06] Ich habe mich schon so danach geseht, ihn in die Show zu holen, um ein paar der Dinge, über die wir gesprochen haben, nachzuvollziehen und seine Meinung zur Familie einzuholen. Er hat drei kleine Jungs und ich möchte wissen, was er davon hält, sie ins Fliegen zu bringen. Und wie er zu Risiko, Training, Einstellung und all diesen wunderbaren Dingen herangeht. Es ist also ein toller Auftakt für das neue Jahr. Genießt dieses Gespräch mit Michael Maurer. Prost.

[00:01:43] Michael, frohe Feiertage. Wir sind nur noch ein paar Tage vor Weihnachten, und du hast ein Haus voller Leute, ich auch. Du hast drei Jungs, deshalb schätze ich es sehr, dass du dir in dieser wahrscheinlich geschäftigen Zeit etwas Zeit für ein Gespräch nimmst. Wie geht's dir?

[00:01:59] **Michael Maurer:** Hallo Gavin. Schön, dich hier zu treffen. Mir geht's gut. Wie du schon sagtest, ist das Haus voll besetzt und fast jeden Abend gibt es ein ordentliches Abendessen. Ja.

[00:02:13] Es ist meine Zeit im Jahr, in der ich ordentlich zupacke.

[00:02:18] Du nimmst ein bisschen zu. Ja, genau. Also, ich genieße es, auch wenn es so eine Art Weihnachtsstress ist. Sicher. Aber es ist auch eine schöne Jahreszeit. Aber dieses Jahr liegt nicht viel Schnee draußen, also fühlt es sich nicht gleich an, aber trotzdem ist es Zeit für die Feiertage und um den Schnee zu genießen, den wir haben, und Skifahren und Ausflüge, oder was auch immer ich im Winter mag.

[00:02:51] **Gavin McClurg:** Ja, ich weiß, in Europa ist es ähnlich, wir haben hier keinen Schnee. Erst diese Woche hatten wir den ersten Schneefall. Wir hatten viele Stürme, und das ist nicht in Fahrenheit, aber es sind gerade 40 Grad draußen. Ich meine, das ist ein sehr kalter, typischerweise kalter Teil des Landes, und es war einfach so warm. Bei diesem Sturm war die Hälfte Regen. Es war sehr bizarr. Bisher war es ein seltsames Jahr. Hoffentlich wird es kühler und es wird weiß.

[00:03:20] **Michael Maurer:** Ja, hier ist es ganz ähnlich. Es ist warm und es weht dieser Südwind, der... In den letzten Tagen oder Wochen waren die Flugbedingungen eigentlich ziemlich gut, aber das ist eigentlich nicht das, was wir im Winter suchen, aber wir nehmen es. Ja, aber es ist viel zu warm, also brauchen wir im Allgemeinen eine Schicht weniger

als normalerweise.

[00:03:50] **Gavin McClurg:** Das Wetter wird gruselig, oder? Es wird immer bizarrer. Ja, das ist es.

[00:03:55] Wie sieht der Winter bei dir normalerweise aus? Ist er anspruchsvoller als im Sommer? Du bist Testpilot für Advance. Wie lange machst du das schon?

[00:04:06] **Michael Maurer:** Nein.

[00:04:08] Ich habe 2013 bei Advance angefangen zu testen.

[00:04:15] **Gavin McClurg:** Oh, wow.

[00:04:16] **Michael Maurer:** Also, nächsten Sommer sind es dann 13 Jahre, eigentlich 12inhalb Jahre.

[00:04:23] Normalerweise bin ich das ganze Jahr über geflogen, und im Winter war das... das war irgendwie die geschäftigste Zeit, um Schirme fertigzustellen, um für den nächsten Frühling bereit zu sein, für die Schirme im nächsten Frühling.

[00:04:38] Und in den letzten zwei Jahren habe ich mich auch ein bisschen mehr ins Büro verlagert. Und ja, mit der Familie möchte ich nicht wochenlang verreisen, um zum Beispiel auf Teneriffa Schirme in der guten Thermik fertigzustellen. Also habe ich mich etwas mehr ins Büro verlagert, mehr Gurtzeug gemacht. Und ja, im Winter hier so viel wie möglich fliegen, was auch sehr schön sein kann, mehr Segelflugbedingungen oder eben schwache Thermik und ziemlich kurze Thermikfenster. Es ist also interessant, das Beste aus dem Tag herauszuholen.

[00:05:21] **Gavin McClurg:** Bleibt der Nissan den ganzen Winter über offen? Laufen die das?

[00:05:25] **Michael Maurer:** Nein, die schließen. Sie haben bis Mitte November offen. Und sie werden voraussichtlich gegen Ende April wieder öffnen.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Ah, okay.

[00:05:37] **Michael Maurer:** So was das, ja.

[00:05:39] **Gavin McClurg:** Michael, wenn dich jemand, der dich überhaupt nicht kennt, in Fruitigan trifft, du im Supermarkt bist oder so, und du ein Gespräch beginnst – so ähnlich wie wir es unten am Nissan während des Rennens bei den X-OPS diesen Sommer hatten – aber unter der Annahme, dass diese Person dich nicht kennt wie ich, und wir nicht unbedingt über Gleitschirmfliegen sprechen werden, und sie dich fragen... was du machst. Wie würdest du darauf antworten?

[00:06:05] **Michael Maurer:** Das passiert fast nie. Ich rede eigentlich nicht viel mit Leuten, die ich nicht kenne, es sei denn, sie sprechen mich an, dann antworte ich ihnen.

[00:06:17] Ja, aber ich würde sagen, dass ich ein Testpilot für Gleitschirme bin, und normalerweise bietet das eine gute Grundlage für ein Gespräch, das sie dann anfangen. Meistens ist die erste Frage: „Oh, ist das nicht gefährlich?“ Ja. Und ich kann erklären, oder ich werde erklären, wie es funktioniert, und ja, im Grunde läuft das so ab, ja.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** Wie würdest du darauf antworten? Ist es gefährlich?

[00:06:52] **Michael Maurer:** Ja, das ist es. Gleitschirmfliegen ist im Allgemeinen gefährlich.

[00:06:58] Das Testen an sich ist definitiv gefährlicher als bloßes Fliegen. Mit dem Schirm, wissen Sie, fliegt man jeden Tag, und es ist meistens gefährlich, weil man draußen ist, selbst wenn es regnet oder windig ist, und die Bedingungen können einen ziemlich fordern. Und natürlich will man den Schirm an seine Grenzen testen, und das ist etwas, das man lernen muss, um seine... Man muss wissen, wo die eigene Grenze ist und wo... Man fängt an, die Grenze des Schirms zu spüren, um nicht... Oder es gibt auch verschiedene Grenzen des Schirms, also gefährlichere und weniger gefährliche Grenzen, sagen wir mal.

[00:07:46] Und im Laufe der Jahre lernt man das, und natürlich macht man, wie immer, mal Fehler, die man dann hoffentlich nicht wieder macht. So lernt man eben.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Ich stelle mir das gerade vor – ich war nie Testpilot –, aber spielt Übermut eine Rolle bei dem, was ihr macht? Oder vielleicht am Anfang... Ich meine, wenn ich es wäre – wir haben ja bei den X-Alps darüber gesprochen –, bekommt man so einen Selbstvertrauensschub, was gut ist. Das will man ja. Aber es kann auch ein bisschen riskant sein, wenn man in diesen Modus kommt, in dem man denkt, nichts könne einen treffen. Spielt das eine Rolle als Testpilot? Ich werde das nicht vermasseln. Ich bin Testpilot. Ich mache das ständig.

[00:08:38] **Michael Maurer:** Ja, das kann sein. Aber meistens passiert das in Wettkämpfen, wo man zum Beispiel nur eine Chance hat. Man muss den Führenden folgen. Man muss dort pushen, wo es nicht sicher ist zu fliegen. Und beim Testen kann man Schritt für Schritt vorgehen, oder das ist es, was ich von Hegel gelernt habe. Er hat mir beigebracht, Schritt für Schritt vorzugehen. Und das Gute ist ... um den Schirm zu testen, haben wir Zeit. Wir können uns tatsächlich Zeit lassen, um Schritt für Schritt vorzugehen. Und das bedeutet, wenn wir uns nicht wohlfühlen, müssen wir es zum Beispiel an diesem Tag nicht machen.

[00:09:21] Im Wettbewerb, wenn du es an diesem Tag nicht machst, bist du vielleicht aus dem Wettbewerb raus, das ist der letzte Kampf. Und das ist ein guter Punkt zum Thema Testen.

[00:09:32] **Gavin McClurg:** Wie bist du zum Fliegen gekommen? War das wegen deines Bruders?

[00:09:36] **Michael Maurer:** Ja, im Grunde schon. Ja. Ich war, ich weiß nicht genau, ich war 12, 13 Jahre alt und ich war, sagen wir mal, gelangweilt. Ich wusste nicht, was ich machen sollte und habe viel ferngeseht. Und er hat mir zuerst ein RC-Segelflugzeug gekauft. Er hat mich also dazu gebracht, mit RC-Gleitschirmen zu fliegen. Und das habe ich ein paar Jahre lang gemacht. Und dann... Als ich 15 war, hat er mit meiner Mutter darüber gesprochen, dass ich diese oder jene Schule besuchen sollte. Und er hat mir auch die Ausrüstung und alles bezahlt. Er hat quasi, wie nennt man das, meinen Weg zum Fliegen geebnet.

[00:10:27] Er war dein Sponsor. Ja, genau. Ja. Ich habe alles zurückgezahlt. Ich hoffe. Es waren so 6.000 Schweizer Franken. Ja. Ja. Er hat für mich bezahlt. Und das war, bevor ich, oder ich war noch in der Schule. Ich hatte kein Geld. Ich hatte keine Chance, das zu machen. Und er hat für Advan gearbeitet. Und so hatte er so ein Gurtzeug, ein gebrauchtes Gurtzeug, um zu retten und alles. Aber ja, so bin ich ins Fliegen gekommen. Und davor hat er mich zu Tandemflügen mitgenommen. Ein paar Mal. Und er wusste sicher, dass es mir gefallen würde.

[00:11:14] Und so war es. Und es ist immer noch etwas, das ich wirklich mag, oder das mir an dem, was ich tue, am besten gefällt.

[00:11:22] Auf jeden Fall, ohne Riegel wäre ich nicht hier oder da, wo ich jetzt im Gleitschirmfliegen stehe, und auch als Mensch nicht.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Wie viel hat er... Also, dein Bruder ist...

[00:11:38] Was sollen wir sagen? Ich meine, er hat... er hat alles gewonnen. Er ist der berühmteste Pilot in unserem Sport. Wisst ihr, er ist... ich sage immer, wenn die Leute, die meisten Leute, besonders hier, nichts über Gleitschirmfliegen wissen. Und wenn ich dann die X-Alps oder so beschreibe und anfangs, über deinen Bruder zu sprechen, sage ich halt, er ist der Kelly Slater unseres Sports. Er hat alles gewonnen. Wie viel hat sein... Ihr seid neun Jahre auseinander. Stimmt das?

[00:12:07] **Michael Maurer:** Acht Jahre. Acht Jahre.

[00:12:09] **Gavin McClurg:** Okay. Wie sehr hat seine eigene Flugbahn deine beeinflusst? Und damit meine ich, was du mit deiner Karriere gemacht hast. Waren es Wettbewerbe, XC-Fliegen? Ihr hattet dieses tolle Video. Ich erinnere mich nicht genau, es war vor ein paar Jahren, als ihr den ganzen Tag zusammen geflogen seid. Weißt du, wie... wie hat das beeinflusst, was du im Fliegen verfolgt hast?

[00:12:38] **Michael Maurer:** Das ist schwer zu sagen. Ich denke... ich denke, dass ich Gleitschirm überhaupt erst wegen ihm fliege. Ja, ich weiß nicht, ob ich das mit 18 Jahren alleine gemacht hätte, wenn ich das Geld gehabt hätte.

[00:12:53] Wahrscheinlich nicht. Aber nach der Flugschule und... Ja, wir sind geflogen oder ich hätte ihm auch bei seiner Arbeit als Testpilot zusteigen können. Also hätte ich immer...

[00:13:11] Ein paar... ein paar Informationen darüber sammeln, wie sie fliegen, was sie machen, und über die Bedingungen und so weiter. Es war also nicht wirklich so, als ob...

[00:13:23] Es war nicht so, dass ich von ihm gelernt habe.

[00:13:32] Er hat mir nicht wie in einer Eins-zu-eins-Unterrichtsstunde etwas beigebracht. Es war eher so... wir sind zusammen geflogen. Ich bin immer mit den besten Schweizer Piloten geflogen. Das war meistens... ziemlich oft. Nicht immer. Aber ich bin in einem Umfeld aufgewachsen, das... das war die Spitze des Sports. Das hat mich als Pilot, glaube ich, ziemlich geprägt. Also die Art, wie ich fliege, während ich fliege. Ich denke, das liegt daran, dass er mich mitgenommen hat zur Arbeit oder zu...

[00:14:17] Ich habe ihm später auch bei einigen Wettbewerben begleitet. Und dann natürlich auch die Schritte, um in den Kategorien höher zu kommen, bis hin zum Wettbewerbsschirm. Und er hat immer... er hat einen guten Weg gefunden, mich zu pushen. Aber nicht zu sehr. Also, das... ich kann nicht genau erklären warum oder wie, aber es hat Auswirkungen, ja.

[00:14:56] **Gavin McClurg:** Gibt es da so ein großes... ich meine, mit neun Jahren... oder, Entschuldigung, acht Jahren, das ist ein ziemlicher Unterschied. Gibt es so eine Art große Bruder-Mentalität, weißt du, dich sicher halten wollen, dich unter meinen Schirm nehmen? Gibt es so ein, weißt du, hey, dräng dich an, aber nicht zu sehr? Oder vielleicht, sei nicht wie ich in gewisser Weise, ich weiß nicht. Gibt es so ein sei vorsichtig, oder...?

[00:15:25] **Michael Maurer:** Ich glaube, am Anfang hat er mir nicht gesagt, wie etwa: „Pass hier auf, aber mach das nicht.“ Er war eher so: „Ja, probier es aus. Du wirst sehen.“ Und wenn ich etwas wirklich Gefährliches getan hätte oder getan hätte, sagen wir mal, in starkem Wind, dann hätte er mir gesagt: „Ja, probier es aus.“ Er hätte es mir gesagt, aber ich glaube, er hat mir nicht so viel gesagt, dass ich nicht mehr selbst nachdenken konnte, würde ich sagen. Und ich bin persönlich nicht der Typ, der von Natur aus zu viel pusht.

[00:16:10] Ich denke, ich bin eher so, ich brauche etwas Zeit, um... um ein gewisses Niveau zu erreichen, sagen wir mal, oder es hat mich etwas Zeit gekostet, würde ich sagen, und ich denke, das weiß er, und er hatte nie Angst, dass ich meine Grenzen überschreite oder zu weit über meine Grenzen gehe. Ja. Wir haben nie darüber gesprochen. Vielleicht ist es anders. Ja. Ich erinnere mich nur einmal, als wir meinen Rettungsschirm, meinen Rogallo, gepackt haben. Ja. Und dann musste ich den Rettungsschirm während des acro Fliegens auswerfen, beim Training des Infinite, und einer

[00:16:55] eine Woche später habe ich ihn wieder angerufen.

[00:16:59] Wir sollten das einpacken, wenn er es mir nochmal zeigen kann. Danach habe ich es selbst gemacht, aber seitdem benutze ich es nie mehr. Und ja, ich weiß nicht, ob er vielleicht seine eigenen Gedanken hatte, aber wir reden nicht so viel über direkte Dinge. Ich glaube, wenn wir fliegen, kommunizieren wir beide eher irgendwie ohne Worte.

[00:17:32] **Gavin McClurg:** Gibt es da irgendeine brüderliche Konkurrenz zwischen euch beiden? Ist der Abstand groß genug, oder gibt es einfach genug Unterschiede, oder, wisst ihr, Chrigel ist Chrigel? Ja. Nicht jeder kann Chrigel sein. Ich meine, okay, ich will das nicht ansprechen, aber gibt es so etwas zwischen euch beiden?

[00:17:52] **Michael Maurer:** Nicht so. Es ist eher so, dass ich sehr froh war, ihn getroffen zu haben, aber es war eher so, ja, er hatte einen schlechten Tag oder irgendwie hatte ich einfach viel Glück. Aber er war immer, oder er ist immer noch, für mich ist er immer noch ein Pilot, was weit vor meinen Fähigkeiten liegt, sagen wir mal, oder meinen... Ich meine, er kann... Vielleicht können wir es technisch gleich machen, aber er kann es punktgenau hinbekommen. Und das ist es, was mir fehlt. Ich kann nicht so beständig sein wie er.

[00:18:36] Und für mich ist es ein Wettbewerb. Wie sagt man das? Ich mag Wettbewerbe. Ja. Aber ich kann auch sagen, wie so: Es ist gut, dass es vorbei ist. Ja. Ich pushe nicht mehr weiter.

[00:18:56] Und selbst bevor ich an meine Grenzen komme, sagen wir mal. Ich bin nicht so...

[00:19:07] Ich weiß das englische Wort nicht. So wie streng. Ja. Wahrscheinlich. Ja. Also, ich bewundere wirklich seine ständige Motivation, sich auf hohem Niveau wirklich zu pushen. Mm-hmm. Denn obwohl wir so auf dem gleichen Niveau sind, ist er... Er ist trotzdem viel erfahrener und trotzdem mein Held. Ja.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** Ja. Er ist für viele ein Vorbild. Ja. Er ist auch mein Vorbild. Ja. Ja. Ich will das nicht nur auf deinen Bruder beziehen, aber ich tue es... Das ist

[00:19:53] **Michael Maurer:** schon okay. Wir

[00:19:53] **Gavin McClurg:** wir hatten ein echt cooles Gespräch. Ja. Als du und ich während des Rennens unten am Nissan da waren, glaube ich, war meine Frage: Macht es dich nervös?

[00:20:07] Was er da macht... All diese X-Alps, es ist halt... in gewisser Weise ist es irgendwie eine Frage der Zahlen, oder? Du hattest da eine gute Antwort. Macht es dich nervös, zu wissen, welche Risiken er eingeht? Ja.

[00:20:25] **Michael Maurer:** Ich weiß die Antwort nicht mehr genau, aber ich denke, es war irgendwie... Es ist nicht... In gewisser Weise macht es mich nervös, aber ich habe keine Angst. Er geht über seine Grenzen hinaus. Ich weiß, dass er seine Grenzen sehr gut kennt und seine Fähigkeiten, in bestimmten Bedingungen zu pushen, also bin ich deswegen nicht nervös. Mm-hmm. Aber öfter bin ich nervös, weil es zum Beispiel dieses Jahr am letzten Tag für mich extrem spannend war. Ich dachte ständig: Ja, Aron wird irgendwo Probleme haben und sie werden ihn überholen.

[00:21:12] Und ich dachte mir so: Nein, so sieht das nicht aus. Und ich hatte Angst, dass er verlieren würde, ja, aber ich habe keine Angst, dass er sich verletzt. Klar, das kann passieren, aber das kann auch beim Training passieren, und das ist eigentlich sogar ein höheres Risiko, und darüber redet niemand, aber er ist jeden Tag draußen und er kennt seine Grenzen genau, und ja, das ist etwas, was vielleicht auch ich... Wenn ich mich erinnere, so was wie beim Fliegen, er... Oder... Wenn ich mich an das Fliegen erinnere, war er immer auf einem hohen Niveau und hat sich hart durchgebissen, und es ist irgendwie normal, wie wir fliegen, sagen wir mal.

[00:22:08] **Gavin McClurg:** Es wäre unhöflich von mir, dich nicht zu fragen: Als er dieses Mal nicht gewonnen hat, waren wir alle ein bisschen nervös. Ich bin ja auch auf der Medienseite, wie sollen wir sagen? Natürlich ist er so ein Gentleman, ich meine, er ist so ein Sportler, er hat das wirklich souverän getragen, aber du hast ja den direkten Einblick, also muss ich fragen: Wie geht er das jetzt an? Was hat das mit seiner Psyche gemacht? Motiviert ihn das nur noch mehr oder was werden wir beim nächsten Mal sehen?

[00:22:54] **Michael Maurer:** Ich denke, er weiß, warum, das ist ein wichtiger Punkt, und vielleicht wusste er es während des Rennens nicht genau, aber ich glaube schon, und ich war... Meinst du damit die Ausrüstung? Ja, die Ausrüstung und die Bedingungen waren nicht schwierig genug, um seine Fähigkeiten zu zeigen, sagen wir mal. Ja, stimmt. Ja. Ja. Und außerdem habe ich vor ein paar Wochen seine Rede gehört, und er hat erzählt, dass er verschiedene Moves ausprobiert hat, und alle haben auf seinen Magic Move gewartet, aber er ist nie in diesen Flow gekommen, in dem er machen kann, was er will, und es funktioniert.

[00:23:46] Und ich denke, ich kann genau... ich weiß es für mich selbst. Ich kenne ihn für mich selbst. Und ich denke, das ist eine gute Sache, das zu können, wenn man manchmal nicht im Flow ist. Manchmal, obwohl man gutes Material oder die besten Bedingungen hat, die man sich wünschen kann, ist es irgendwie schwer, oder es ist dieser Punkt, an dem man lernen muss, wie man in diesen Flow kommt. Und sicher, dieses Jahr war das Material ein ziemlich großer Punkt, und irgendwie,

[00:24:21] Er sagte, es war einer seiner besten Züge. Und ich denke, er kann damit sehr gut umgehen, weil er genau weiß, dass er eine sehr gute Vorbereitung hatte, er war bereit, und es lag einfach nicht am Material – die Bedingungen passten nicht, das Puzzle war nicht ganz zusammen. Er ist also sehr motiviert für die nächste Ausgabe und wir sind motiviert, unser Material zu verbessern.

[00:25:00] **Gavin McClurg:** Ja, klar, ich meine, da gibt es noch andere Lehren, oder? Ich war echt baff, dass er dieses Jahr der Älteste war, normalerweise bin ich der Typ. Ich war...

[00:25:11] **Michael Maurer:** Er? Ja, ja, er.

[00:25:15] **Gavin McClurg:** du warst dieses Jahr der Älteste, was, wissen Sie, das ist ein bisschen, das ist verrückt, weil er nicht alt ist. Nein, ja.

[00:25:25] Wie sieht es bei dir im Wettbewerb aus? Du warst 2019 Schweizer Meister. Du lebst in einem Land mit vielen, vielen guten Piloten, also ist das eine riesige Leistung, aber ich erinnere mich, dass wir darüber gesprochen haben, dass du das nicht so sehr verfolgst, stimmt das? Habe ich das richtig? Du verfolgst das nicht so sehr. Du

[00:25:46] **Michael Maurer:** meinst du den Titel als Schweizer Champion? Nun,

[00:25:49] **Gavin McClurg:** nur vielleicht internationale Wettkämpfe

[00:25:54] **Michael Maurer:** Ja, das ist etwas, das ich wirklich gerne mache, aber es war nie so, dass...

[00:26:02] Das ist nicht mein... das ist nicht mein Alles. Ich tue alles dafür, also ist es etwas, das – wie ich gerade erwähnt habe – etwas ist, das ich sehr mag, wenn ich im Flow bin. Aber ziemlich oft genieße ich es einfach, nicht im Flow zu sein, sondern mit Freunden, mit guten Freunden zu fliegen. Wir sind einige Piloten aus sagen wir mal der älteren Generation, wir haben diesen ähnlichen Flugstil und das ist der größte Spaß. Und wenn alles zusammenpasst, ist das Ergebnis natürlich etwas Wertvolles, aber es ist nicht der Hauptpunkt. Erzähl

[00:26:54] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mehr über den Flow. Wie findest du deinen Flow? Hast du irgendwelche Geheimnisse, um dort anzukommen? Um hineinzukommen? Um darin zu bleiben?

[00:27:07] **Michael Maurer:** Ja, das muss morgens im Briefkasten sein, sonst finde ich es nicht.

[00:27:16] Es ist schwer zu sagen, für mich war es interessant. Ich bin lange Zeit mit den Gin Wettbewerbsschirmen Boomerang 9, 10 und 11 geflogen, und der Stil der 11 passte nicht ganz meinen... wie sagt man... Vorlieben. Der Schirm hat mir nicht so gut gefallen; er war zwar leistungsstark, aber ziemlich schwierig zu fliegen, und dann bin ich 2019 auf den Nivux umgestiegen.

[00:27:52] Icepeak Evox, Evox, ja.

[00:27:55] **Gavin McClurg:** das war ein bisschen und

[00:27:57] **Michael Maurer:** Ja, mir hat dieser Schirm wirklich gut gefallen und er war viel einfacher zu fliegen als alle anderen Schirme, aber er war auch ein bisschen langsamer und leistungsmäßig war er vielleicht gleich, aber er war ein bisschen schwieriger zu folgen. Und lustig war, dass es irgendwie das einfachste Jahr für mich war, also habe ich das Fliegen mit diesem Material, mit diesen Schirmen und dem Gurtzeug wirklich genossen, das Setup war okay und dann lief das Fliegen einfach so, ich war im Flow und das war auch in den letzten paar Jahren mit dem...

[00:28:42] Ich kann das Material fliegen, wenn – wenn das Material, die Einstellung, alles zusammenpasst und der Flow da ist. Wenn nicht, dann finde ich es nicht auf andere Weise; ich suche mir während eines Wettkampfs kleine Ziele, die ich mir setze. Ja, sagen wir mal, ich will einen guten Start haben, ich will an der Startlinie punktgenau stehen und ich will beim ersten Turnpunkt der Erste sein. Das ist ein bisschen einfacher zu erreichen, als als Erster ins Ziel zu kommen. Diese kleinen Schritte versuche ich zu nehmen, um den Fokus von dem Hauptwettkampf oder dem Hauptziel wegzunehmen.

[00:29:29] Rangliste ist wie... ja, genieße die kleinen Dinge während des Rennens, so mache ich das oder auch während des Jahres. Ich meine, es kann sein, dass ich ein Jahr habe, in dem ich nicht im Flow bin, egal ob bei der Arbeit oder wo auch immer, und ja, ich versuche es in kleine Schritte zu unterteilen. Manchmal funktioniert es sogar, von Montag bis Freitag zu arbeiten, um den Samstag und Sonntag zu genießen.

[00:30:05] Das kann sein, selbst wenn ich als Gleitschirmpilot arbeite, was mir wirklich Spaß macht. Es kann Wochen geben, in denen ich nicht gerne fliege, also ist es gerade für mich eine ganz normale Arbeit und es ist schwer, ständig im Flow zu bleiben. Ich muss den Flow auch bei der Arbeit suchen, es ist also in jedem Aspekt ein bisschen das Gleiche. Ja, wenn

[00:30:39] **Gavin McClurg:** Du kämpfst damit. Es klingt so, als würde es helfen, wenn du dir kleine Ziele setzt, weißt du, so kleine Erfolge. Wie du gesagt hast: Okay, ich werde einen guten Start haben, okay, ich werde mit der Gruppe bis zum ersten Wendepunkt bleiben, so etwas in der Art. Einfach Schritt für Schritt – funktioniert das? Funktioniert das auch bei der Arbeit? Ja.

[00:31:03] **Michael Maurer:** Es ist ... es ist etwas, das für mich persönlich funktioniert, in fast jeder Situation. Es ist nur schwer, die richtigen Ziele zu finden.

[00:31:19] Das ist ... das ist manchmal fast ähnlich wie ... sagen wir mal, einen Wettbewerb zu gewinnen ... denn wenn du denkst, du willst ein bestimmtes Ziel erreichen, aber dieses Ziel ist vielleicht nicht das, was du ...

[00:31:42] Vielleicht ist es ein Ziel für jemand anderen und du willst dasselbe erreichen, vielleicht passt das nicht zur Situation und dann musst du herausfinden, was dich motiviert. Das kann auch beim Testen helfen, sagen wir mal, wenn ich ein Ziel habe, mit dem ich nicht glücklich bin, oder mit dem ich nicht zufrieden bin, und ich mache eine Übung an einem schlechten Tag. Wenn ich morgens aufwache und denke: Oh, heute will ich keine Manöver machen, ich mag das manchmal nicht, kann ein einfacher Schirm ziemlich nervig sein, also

[00:32:18] dann sage ich manchmal, lass uns auf ein ganz bestimmtes Manöver konzentrieren, um uns daran zu gewöhnen oder um uns von einem anderen schlechten Manöver zu lösen, und konzentrier dich ein bisschen mehr auf das, was funktioniert. Und ja, das kann ein Weg sein, um Motivation und Flow zu finden, und manchmal sind es sogar ein paar Flüge, in denen man automatisch wieder zu den schweren Manövern übergeht und anfängt, sie zu genießen. Die Herausforderung ist dann dort anders, da ist es

[00:32:56] **Gavin McClurg:** klingt so, als ob man vielleicht einfach auf den Prozess statt auf die Ergebnisse fokussiert bleiben sollte

[00:33:05] **Michael Maurer:** Ja, genau, das ist das Thema, denke ich. Ja, was...

[00:33:12] **Gavin McClurg:** Was meinst du damit, dass einfache Schirme gefährlich sein können?

[00:33:18] **Michael Maurer:** Für Schirme für Anfänger sollten sie immer fliegbar sein, damit sie gut schießen können, je nachdem auf der Position über dem Kopf. Sie wollen wieder fliegen und ähm manchmal oder ja, sie müssen auch irgendwie stabil, irgendwie starr sein, um nicht zu klappen, und wenn das Gleichgewicht nicht stimmt, können sie wie ein Brett sein und dann richtig weit nach vorne schießen, und manchmal bist du nicht darauf vorbereitet, weil du denkst, ja, es ist ein einfacher Schirm, lass uns mal ein paar Manöver machen, dann wirst du von einer Überraschung getroffen, es ist

[00:34:03] Normalerweise gehe ich da Schritt für Schritt vor und nicht direkt auf totale Klapper. Ich spreche eher von Schirmen der B-Kategorie, weil die B-Kategorie riesig ist, es ist

[00:34:20] das kann fast alles sein und man erwartet schlechtes Verhalten von einem D-Schirm, sagen wir mal, aber man erwartet kein schlechtes Verhalten von einem B-Schirm, und da geht es meistens darum, herauszufinden

[00:34:41] die richtige Technik anzuwenden, um den richtigen Klapper in der richtigen Größe zu machen und das richtige zu haben

[00:34:48] Reaktion oder um die Reaktion herauszufinden, aber irgendwie ist es schwer, diesen Punkt zu finden, wenn ein Schirm so instabil ist. Das macht den Job auch interessant, aber an manchen Tagen bin ich mental nicht bereit dafür. Der gute Punkt ist die Arbeit im Team: Da gibt es immer einen mit einem guten Tag und einen mit einem schlechten Tag, und man kann sich gegenseitig motivieren, es auf irgendeine Weise zu machen, es anders zu machen, ein bisschen weiterzugehen oder hier und da zu pushen, als

[00:35:33] naja, beim Abbremsen – ich meine, wir arbeiten zu zweit, mindestens zwei oder so drei Piloten zusammen, also macht das Spaß, es ist nie langweilig. Und manchmal gibt es auch kleine Wettbewerbe innerhalb des Teams, wer ein Manöver sportlicher macht als der andere, wer schneller aufsteigt, wer die Toplanding schafft – es ist also immer eine Herausforderung, ja.

[00:36:11] **Gavin McClurg:** Ja, in den letzten Jahren sind die meisten Hersteller, wenn nicht alle – ich achte nicht so sehr auf die Herstellung –, mit diesen Zwei-Liner-ENC-Schirmen oder so etwas wie modifizierten Zwei-Liner-Schirmen auf den Markt gekommen.

[00:36:33] Also besser in der Leistung, die Leute scheinen sie wirklich zu lieben. Ich selbst bin noch keine geflogen, aber worauf man achten muss: Gibt es da für die Leute, die zuhören und zum Beispiel die High B oder vielleicht eine C fliegen, einen offensichtlichen Sprung? Ist das ein Sprung, den man mit Vorsicht angehen muss?

[00:37:03] **Michael Maurer:** Ja, das ist schwer zu sagen. Es kommt eigentlich ganz auf das Produkt an. Es gibt Produkte, die sich mit gutem Reaktionsverhalten beim Klapper recht einfach fliegen lassen, aber vielleicht klappen sie – sagen wir mal – ein bisschen zu früh, also wie...

[00:37:27] sagst du, dass die Energie leicht abgebaut wird, während andere Produkte etwas solider bleiben, du etwas schneller fliegen kannst, schneller durch stärkere Turbulenzen durchfliegst und die Energie immer mehr wird und du sie fliegen musst, wenn sie Klapper haben, und da gibt es einige Modelle, die beim Klapper etwas weniger berechenbar sind, andere sind besser und einfacher zu fliegen in extremen Situationen, und das ist für mich immer etwas schwer, ich tue mich ein bisschen schwer, das wirklich zu beurteilen.

[00:38:13] den Schirm von Sea Wing, weil er ziemlich neu ist, haben wir nicht viele Referenzschirme. Sie sind jedenfalls ziemlich solide, so dass es nicht so oft vorkommt, dass man große Klapper sieht. Ja, das hängt ein bisschen ab, also ist es schwer zu sagen, in welche Richtung oder wohin man gehen soll. Es ist auch so wie bei den B-Kategorien, es breitet sich immer mehr aus und wo ist es ein C oder sagen wir ein schwieriger C-Schirm oder ein ECD-Schirm? Diese Grenze ist nicht klar, ähnlich wie wo ist der B-Schirm oder wo ist der C-Schirm? Und das kann herausfordernd sein, und da denke ich, dass wir in Zukunft immer mehr lernen werden, was funktioniert und was nicht, und wie immer denke ich, dass wir einige Produkte haben werden, die fantastisch sind und wirklich

[00:39:26] werden sich gut bewähren und andere werden schwierig zu fliegen sein, und sicher werden wir schneller lernen, weil wir immer mehr Piloten haben. Es ist eine Kategorie, in der sich viele Piloten zu Hause fühlen. Ich würde sagen, D-Schirme sind für manche Piloten manchmal ein bisschen zu anspruchsvoll und sie möchten wirklich lieber auf einen C-Schirm zurückgreifen, aber es ist trotzdem ein Zweileiner und bietet immer noch gute Leistung, gute Geschwindigkeit und das Gefühl beim Fliegen eines Zweileiners ist anders als bei einem Dreileiner, obwohl die Steuercharakteristik ähnlich ist, aber ja.

[00:40:14] Du weißt genau, wie es ist. Dieses Fliegen mit einem Zwei-Liner ist irgendwie einzigartig, würde ich sagen.

[00:40:23] Interessant, was da gerade passiert ist, ist

[00:40:27] **Gavin McClurg:** wächst das Gleitschirmfliegen in der Schweiz? Ich

[00:40:31] **Michael Maurer:** Ich weiß nicht genau, ob es wächst, aber ja, ich denke sicher, dass es während Corona ziemlich beliebt war. Nach Corona ist es so, ob es immer noch wächst oder ob es stabil bleibt, das weiß ich nicht genau, aber wir haben ziemlich viele Piloten in unserer Region, ja.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Ja, ihr habt viele Piloten in eurer Gegend. Ja, das ist dort sehr präsent.

[00:41:02] Fliegen deine Kinder überhaupt?

[00:41:06] **Michael Maurer:** Noch nicht.

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Wie alt sind sie? Die eine

[00:41:09] **Michael Maurer:** sie sind acht, sechs und vier.

[00:41:12] **Gavin McClurg:** Ah, okay. Ein bisschen zu jung.

[00:41:14] **Michael Maurer:** Sie kommen mit mir zum Fliegen. Der Älteste mag Tandemfliegen richtig gerne. Er genießt die Thermik und die Höhe. Bis ihm kalt wird. Genau. Aber er sagt, er will mal fliegen. Ja. Aber im Moment gehen sie auf die Ebene zum Groundhandling, um für die Schule bereit zu sein.

[00:41:44] **Gavin McClurg:** Ja. Würdest du wollen, dass sie Piloten werden?

[00:41:52] **Michael Maurer:** Ich weiß nicht. Das ist schwer zu sagen. Ich möchte ihnen alle Möglichkeiten aufzeigen. Ja. Oder sie sollten sich für das entscheiden, was sie mögen, und sie werden... ich möchte sie an keinem Punkt

einschränken, weil ich denke, wenn sie das tun, was sie mögen, können sie es sicher machen. Das Einzige, was ich nicht möchte, ist, dass sie alles nur ein bisschen machen. Wenn sie fliegen wollen, dann spielen sie nicht Eishockey oder was auch immer gleichzeitig, was ja auch zeitaufwendig sein kann. Also ich...

[00:42:37] Ich möchte, dass sie sich eine Art Hobby aussuchen. Es klingt vielleicht etwas hart, aber sie sollten wissen, dass Fliegen Zeit kostet und man es richtig machen muss. Das ist der Hauptpunkt. Ich meine, ja, Fliegen ist gefährlich oder kann gefährlich sein, aber es ist gleichzeitig wunderschön, und sie müssen die Risiken kennen. Und in Frutigen haben wir die Cloud Seven, eine Schule, die für ihre Groundhandling-Ausbildung bekannt ist, und ja, dort üben sie viel Groundhandling. Ich denke, das ist schon ein guter Schritt, um ein sicherer Pilot zu werden, und so wissen sie, wie viel Zeit es braucht, um wirklich zu üben, und dass man es immer wieder tun muss, und wenn

[00:43:35] Wenn es ihnen gefällt, können sie weitermachen. Wenn es ihnen nicht gefällt, sollten sie lieber aufhören, würde ich sagen. Aber wir wissen nicht, in sieben Jahren sieht es vielleicht ganz anders aus, wenn er tatsächlich mit der Schule anfangen kann. Ja, Kinder.

[00:43:53] **Gavin McClurg:** wer weiß, worauf sie dann Lust haben werden, ja

[00:43:55] **Michael Maurer:** genau das Teil

[00:43:57] **Gavin McClurg:** was das Lustige, wenn man auf die eigene Karriere zurückblickt, wäre es...

[00:44:05] Würdest du etwas ändern, wenn du wenn du zurückgehen könntest, vielleicht sogar zu diesem ersten Jahr? Würdest du jetzt mit dem Wissen, das du hast, zurückgehen und diesem Michael etwas anderes sagen?

[00:44:19] **Michael Maurer:** würde ich mir damals einen Schnurrbart zurückholen

[00:44:26] Es macht ziemlich Spaß zu fliegen, nicht wahr?

[00:44:33] eigentlich

[00:44:35] eine sehr wichtige Sache war für mich die Schule mit Schmatz als Lehrer, er macht das mit diesen Groundhandling-Lektionen echt gut und

[00:44:53] Ja, ich hatte so eine Art Benutzerhandbuch für Gleitschirmfliegen, das sich immer noch weiterentwickelt und bei dem ich noch Fragen stellen kann, was extrem hilfreich war. Also nein, eigentlich ist dein...

[00:45:15] **Gavin McClurg:** Das ist wie ein Benutzerhandbuch für deinen Bruder, das ist klasse.

[00:45:17] **Michael Maurer:** Lebenslauf als Benutzerhandbuch, also es macht keinen Sinn, dass ich etwas anders machen würde, weil ja, ich habe vielleicht ein paar kleine Punkte, wo ich sagen würde, sagen wir mal, es war ein bisschen blöd, eine Bodenspirale in hohem Gras zu machen.

[00:45:37] aber wenn ich zurückgehe, weiß ich es nicht, also würde ich es nochmal machen, um es richtig zu machen, ganz einfach.

[00:45:45] **Gavin McClurg:** Genau, ein Fehler.

[00:45:46] **Michael Maurer:** also Fehler zum Lernen, sagen wir mal. Und sicher hatte ich ein paar Mal Glück, aber ich denke, das lag auch an anderen Dingen, die ich getan habe, und nein, das würde ich so nicht noch einmal machen.

[00:46:06] **Gavin McClurg:** Das ist immer etwas, mit dem ich kämpfe – wie ich das artikulieren oder meinem Mentor sagen soll. Ich habe das Gefühl, wenn man diese billigen Fehler nicht macht, ist es ziemlich schwer zu lernen. Aber wir sind alle schon lange genug in diesem Geschäft, sodass man zum Beispiel weiß: Wenn meine Tochter sich entscheidet, mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen, so wie vielleicht eure Söhne, wie helfst ihr ihnen, diesen Weg zu meistern? Denn ich meine, ihr wisst ja, ein Klapper auf der falschen Seite in der Nähe des Geländes – da kann man nicht viel machen. Ihr wisst, das kommt wirklich auf Glück an oder...

[00:46:51] das Training im Groundhandling – ich meine, es gibt all diese Dinge, die wir wissen, dass wir tun müssen, bei denen man keine Abkürzungen nehmen kann, all die Klischees, richtig? Aber wie erwirbt man dieses Wissen, ohne

sich im Groundhandling zu verheddern oder in zu hohem Gras zu landen, wissen Sie?

[00:47:12] **Michael Maurer:** Ja, was ich jetzt sehe, also ein gutes Beispiel – es ist nie so passiert, aber ein gutes Beispiel ist immer, wenn ein Kind in der Küche ist und du ihnen sagst, dass die Küche, wo man kocht, heiß ist, und der Teller, und sie berühren ihn trotzdem, bis sie merken, dass er heiß ist, oder mit dem Feuer irgendwo, du kannst ihnen etwas sagen, aber sie machen es trotzdem, weil wenn du etwas sagst, ist das nicht dasselbe Lernen, sagen wir mal, und wenn du zu viel sagst, würde ich sagen

[00:47:56] du hörst auf

[00:47:59] Du hörst auf – wie sagt man das? Du gibst ihnen die Chance zu lernen. Ja, ich sehe das genauso, wie es bei mir war, als ich ihn fragte, wie man einen Hubschrauber fliegt. Er sagte: Ja, probier es einfach. Sicher hat er es mir erklärt, oder ich wusste es schon aus Gesprächen mit anderen Piloten, aber man muss ihn abbrechen und dann muss eine Seite wieder fliegen. Aber ja, wie genau? Ja, man muss es versuchen, man muss das Gefühl selbst erleben, man muss es selbst erfahren. Das kann man nicht aus Worten lernen, ich würde sagen, das ist...

[00:48:45] Das Einzige, was sie wissen müssen, ist, dass Gleitschirmfliegen sie wirklich schwer verletzen kann, wenn sie es falsch machen. Sie sollten einige grundlegende Dinge wissen, die auch in anderen Lebensbereichen allgemein gültig sind, sagen wir mal. Und wenn sie das wissen und etwas, woran ich immer noch festhalte, ist das, was Chrigel mir gesagt hat: diese Schritt-für-Schritt-Strategie. Das ist eigentlich das Einzige, was sie wissen müssen. Ich weiß nicht genau, vielleicht wenn sie älter werden und vielleicht etwas Spezifischeres dazu kommt, wird es sich ändern oder ich werde etwas anderes herausfinden.

[00:49:42] das Unterrichten, wie sagt man das – wie man das unterrichtet, ja.

[00:49:47] **Gavin McClurg:** Ja, das ist eine knifflige Frage. Es ist schwer. Du machst ja ziemlich viel Hike-and-Fly und wenn ich mich recht erinnere, auch Racing und Wettbewerbe. Wenn wir hier das neue Jahr begrüßen und in 2026 starten, was lässt dich beim Fliegen so richtig begeistert sein? Sind es die Ziele? Was sind die Dinge, auf die du dich im neuen Jahr besonders freust?

[00:50:17] **Michael Maurer:** Ja, im Winter denke ich momentan noch nicht zu viel über meine Ziele für die nächste Saison nach. Das Einzige, was sich gerade ziemlich verändert hat, ist, dass ich mein Training – also das körperliche Ausdauertraining – über den Winter ein bisschen beibehalten möchte, obwohl es jetzt Nebensaison ist. Ich gehe ins Fitnessstudio und mache ein bisschen Laufen und Skifahren, was zwar kein richtiges Training ist, aber ich bin trotzdem in Bewegung, und dann...

[00:51:02] Sagen wir mal, im Januar und Februar fange ich an zu überlegen, welche Wettkämpfe ich bestreiten möchte. Was ich jetzt schon weiß, ist, dass ich einige Wettkämpfe machen will, und ich denke, das wird...

[00:51:14] nächstes Jahr hauptsächlich oder nur Hike-and-Flight-Wettbewerbe, weil das ist

[00:51:22] für mich ist es einfacher, abgesehen von der Familie, und es ist so, ein oder zwei oder so eine viertägige Competition, also ist es nur ein Wochenende, an dem man von der Familie weg muss und

[00:51:43] Außerdem denke ich, wir haben den Swiss Cup, bei dem wir die Wettkämpfe kennen, und ich möchte jetzt eine Mischung aus Wettkämpfen machen, an denen ich schon teilgenommen habe, und neuen Wettkämpfen, um neues Gelände und vielleicht neue Wettkampfstile zu sehen. Die endgültige Planung findet aber erst im neuen Jahr statt, aber die Motivation ist jetzt das Ausdauertraining in Kombination mit dem Fliegen. Also ja, genau. Ich würde sagen, vor vier Jahren habe ich immer gesagt: Nein, das ist nichts, was ich machen will, aber irgendwie bin ich hineingekommen und es macht mir ziemlich Spaß, und da bin ich...

[00:52:39] siehst du, irgendwie kann ich jetzt, da ich älter werde, wenn ich es ein bisschen ernster angehen würde, vielleicht irgendwo aufschließen, zumindest bei kurzen Rennen, nicht für fünf oder sechs Tage, aber ja, ich

[00:52:58] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, er hört sich das an, das wird ihn noch mehr motivieren.

[00:53:02] **Michael Maurer:** ja, vielleicht hört er nicht zu, 50 Minuten haben wir verloren

[00:53:07] **Gavin McClurg:** ihm vor ein paar Minuten

[00:53:07] **Michael Maurer:** ja genau nein es wird interessant sein in

[00:53:12] **Gavin McClurg:** Beim Swiss Cup in den Wettbewerben fliegst du jetzt auf der X1, oder?

[00:53:18] **Michael Maurer:** Ja, genau. Ja, das ist ein guter Schirm, auch ein bisschen anspruchsvoll, wenn man ihn nicht zu oft fliegt, oder gut genug? Ich habe in den letzten Jahren nicht viele Stunden mit dem Wettkampfschirm geflogen, deshalb brauche ich immer so einen Tag, um mich richtig einzufliegen, aber

[00:53:44] schön zu fliegen im Allgemeinen, wie

[00:53:46] **Gavin McClurg:** Gehst du mit deinem X1 an dein SIV ran oder nur mit den richtig High-End Two-Linern? Dein Bruder und ich hatten vor ein paar Monaten eine ziemlich interessante Unterhaltung über diese ganze Debatte, die da gerade läuft. Er hat genau das Gleiche gesagt, weißt du, wir sind einfach nicht viele, ich meine, ganz, ganz, ganz, ganz wenige, die mit diesen Schirmen viel machen, außer bei Wettbewerben. Wir lassen sie in der Tasche, holen sie raus, gehen zu einem Wettbewerb, sind fertig, kommen zurück und packen sie wieder in die Tasche. Wir machen normalerweise nicht viel Training. Ich bin sicher, es gibt einige, aber es sind nicht viele. Da bin ich schuldig, ich auch nicht, weißt du, ich habe meinen X1 seit meinem letzten Wettbewerb im August nicht mehr rausgeholt.

[00:54:34] **Michael Maurer:** Ja.

[00:54:37] Letztes Jahr habe ich den World Cup in Grindelwald geflogen, ja, und dann hatte ich es bis August letzten Jahres im Sack für die Schweizer Meisterschaft. Es war ziemlich hart, es war über ein Jahr, in dem ich es nicht geflogen bin, und das reicht definitiv nicht aus. Ich meine, ich fliege jeden Tag, also war es okay. Ich will nicht sagen, dass es sicher war, das möchte ich nicht sagen, jedenfalls.

[00:55:10] aber ich denke, es war sicher genug, diesen Schirm zu fliegen, oder es ist immer noch sicher genug, diesen Schirm zu fliegen, weil ich ziemlich oft mit dem D-Schirm, meinem Omega, fliege und mit diesem Schirm Fullstalls und raue Bedingungen fliege. Also muss ich mich mit dem X1 definitiv anpassen, aber um ehrlich zu sein, habe ich mit dem X1 noch nie einen richtigen Fullstall gemacht, also ist das ganze Training, das ich mache, mit D-Schirmen oder während der Tests.

[00:55:43] Ich denke, für mich selbst ist es so: Wenn ich von Montag bis Freitag fliege, mache ich Stalls, ich mache Klapper, ich mache alles.

[00:55:54] Ich sehe keinen Sinn darin, mit der X1 Stalls zu machen.

[00:56:00] es ist es ist es ist sagen wir irgendwie zu ähnlich zu einem D-Schirm und unter realen Bedingungen nutzt man nicht so, ich denke man nutzt nicht einen richtigen Fullstall, wo man symmetrisch fliegt und alles so wie im Labor, wie im

[00:56:27] **Gavin McClurg:** Testumgebung wie

[00:56:28] **Michael Maurer:** Ja, genau, und ich denke, für die meisten Leute ist ein SIV-Kurs wichtig, um den Strömungsabrisspunkt des Schirms zu spüren, um zu spüren, was passiert, wenn ich mit der Bremse tief gehe, wenn ich auf eine Seite gehe oder wenn ich mich drehe. Diese Übung mache ich jeden Tag mit allen Schirmen und dieser Punkt – ja, ich will nicht sagen, dass ich mir da zu 100 % sicher bin, aber um jeden Tag verschiedene Schirme zu fliegen oder ja, um mit verschiedenen Verhaltensweisen von Schirmen zu experimentieren, das erzeugt ein Gefühl von – oder nicht das Gefühl, gut, ja, ein Gefühl im Bauch, wie man auf ein bestimmtes Verhalten reagiert. Es ist also ziemlich oft nicht so, dass ich denke: „Oh, ich muss den Strömungsabriss auslösen“, sondern eher, dass ich etwas tue, um eine Reaktion des Schirms zu stoppen und ihn dann nie dorthin kommen zu lassen.

[00:57:38] Genau, ja, es ist nicht so, dass ich es plane oder will, es zu tun. Es ist eher so, dass etwas in dem Gefühl im Hinterkopf passiert, äh...

[00:57:50] das machst du automatisch.

[00:57:52] **Gavin McClurg:** Ja, du musst damit eigentlich nie so weit gehen.

[00:57:58] **Michael Maurer:** Bei der X1 ist mein Hauptziel, sie wirklich offen zu halten. Momentan verlasse ich die Bar zu früh, um keine Limitsituationen zu haben, sagen wir mal, wenn ich nicht so viel Flug am Schirm habe oder wenn ich eine Entlastung oder andere Situationen habe, in denen ich reagieren muss, bevor es eigentlich passiert. Ich will auch nicht zu faul sein und das ist mein SIV, sagen wir mal, mein Training. Es geht darum, das Gefühl aufzubauen, blind auf jede Situation zu reagieren.

[00:58:47] Das ist das, was ich versuche, ja. Aber gleichzeitig sage ich nicht, dass ich das in jeder Situation kann, weil es ziemlich komplex ist, was...

[00:58:58] **Gavin McClurg:** Sagst du dazu – vielleicht ist das auch eine Klischee-Frage – aber was sagst du zu dem, was ich ständig höre, dass Advance Nivea durch ihr Spiel im CCC-Bereich, weißt du, durch das Erstellen von CCC-Schirmen, Wettbewerbsschirmen, diese Technologie in den Rest der Produktlinie durchsickert? Soweit ich weiß, hat Advance nie am Wettbewerbsende der Skala gespielt. Ist das gültig oder ungültig?

[00:59:34] **Michael Maurer:** Nein, ich denke, das ist etwas...

[00:59:41] Nehmen wir mal an, CCC Schirme sind es nicht wert, um Geld für die Firma zu verdienen, aber die Erfahrung, die man mit CCC Schirmen sammelt, kann man herunterfahren, um Geld zu verdienen, ja, es ist einfach gesagt, und für uns ist es so: Wir haben einige Prototypen gebaut, bei denen wir einige Dinge lernen konnten, aber es war nie – das war zurück in, ich erinnere mich nicht genau, 2016, 2015, als wir Patrick von Candle einen Wettbewerbsprototypen in einem Weltcup in, ich glaube, in Australien fliegen ließen.

[01:00:26] ähm

[01:00:29] Zu dieser Zeit hatten wir einige Prototypen, bei denen wir versucht haben, die Leistung und Geschwindigkeit wirklich zu steigern, um etwas zu haben, mit dem wir Wettbewerbe fliegen können. Aber neben all den anderen Projekten hat es sich nicht gelohnt, so hart zu pushen wie andere Marken es tun. Dennoch konnten wir viel lernen, zum Beispiel für die Omega und die meisten...

[01:01:05] Die Forschung, die wir jetzt mit dem Omega machen, nehmen wir von dort aus zum Sigma oder vom Omega zum C und B-Schirm. Und das ist etwas, worüber wir immer sprechen oder immer sagen, dass wir Wettbewerbsschirme machen sollten – oder vielleicht nenne sie nicht Wettbewerbsschirme, sondern Schirme mit höherem Spektralverhältnis. Auch für das cross country Fliegen wäre das für uns, also für mich, interessanter, weil es einem mehr Leistung gibt und man morgens und abends bessere oder schwächere Steigflüge haben kann; man nimmt alles mit. Und auch als Training – ich meine, es geht nicht nur darum, Forschung für die Firma zu betreiben, sondern auch, wenn ich einen Wettbewerbsschirm fliege, fühlt sich mein Omega danach sehr einfach an, während ich das Gefühl habe, dass ein D-Schirm unter bestimmten Bedingungen schon ziemlich anspruchsvoll ist, wenn man den DX1 fliegt. Der D-Schirm ist dann so, ja, er ist...

[01:02:23] weniger Energie, weniger oder kompakter, sodass es einfacher zu fliegen ist, obwohl es eine Woche vorher noch schwer war, oder? Und dieser Aspekt ist etwas, woran wir ja arbeiten sollten. Es hilft den Piloten, der Firma, überall – nicht nur dem Geld, dem Budget, ja, richtig. Das ist etwas, aber ich meine, jede Firma sollte ein Feld für Forschung und zum Ausprobieren haben, auch für Single-Skin-Schirme, für acro-Schirme, das ist eigentlich alles die gleiche Kategorie.

[01:03:10] **Gavin McClurg:** Okay, nimm dir Zeit bei dieser hier, die ist schwer. Aber die letzte Frage: Wenn du auf deine gesamte Karriere als Pilot zurückblickst, was kommt dir in den Sinn? Dein besonderes Flugerlebnis und warum?

[01:03:34] **Michael Maurer:** ich würde sagen, ich habe nicht den einen speziellen Flug. Es sind manchmal ziemlich kleine Flüge oder eben nicht wirklich, das ist ein bisschen die Standardantwort, glaube ich, aber

[01:03:51] Ich denke, für den Moment fällt mir als Erstes dieser Flug mit den 200k ein – der wurde von einem Hubschrauber begleitet, der gefilmt hat, genau der, von dem du vorhin gesprochen hast, ja.

[01:04:09] **Gavin McClurg:** Ja, äh

[01:04:10] **Michael Maurer:** Wir sind in Zermatt gestartet und sind die Täler entlang geflogen.

[01:04:47] Der Hubschrauber mit uns, ich glaube, das war zuerst nicht geplant, dass er uns bis zur Landung begleitet. Aber dann haben sie irgendwie entschieden – es war Swiss TV, das war eine Swiss TV Produktion – und sie haben sich irgendwie dazu entschlossen, etwas mehr Geld auszugeben, weil das Projekt interessant war, und ich kenne die Umstände nicht und...

[01:05:12] Das war echt lustig, und ähm eigentlich ist alles, was ich zusammen mit Regal mache, für mich ähm, ist nicht, ist interessant und besonders, weil äh wir wir haben den gleichen gleichen Flugstil, also müssen wir nicht viel reden und nicht viel vorbereiten, um etwas Schönes zu machen. Vielleicht ist es nicht perfekt, wie so ein sehr oder einer der, wie sagt man, unvergesslichen Flüge.

[01:05:56] ist die acro Show in Atlbota für das Ski-Workup, die wurde zuerst viermal gemacht.

[01:06:05] **Gavin McClurg:** genau das mit der Synchronisation.

[01:06:07] **Michael Maurer:** Ja, also wir fliegen einmal im Jahr zusammen synchron und da sind wir, und ich bin immer überrascht, wie synchron wir sind, ohne jemals zu üben. Ja, sehr wenig, sehr, sehr wenig Übung, und er kommentiert im Radio das Ziel von

[01:06:34] **Gavin McClurg:** die Skifahrer

[01:06:34] **Michael Maurer:** und so können sie einfach

[01:06:37] **Gavin McClurg:** Es ist live, es ist live, genau. Alle Zuschauer können ihn hören, okay? Ja, genau.

[01:06:43] **Michael Maurer:** und ich kommentiere die Commanders, wann sie die Spirale verlassen oder was auch immer, und das funktioniert extrem gut zusammen. Wir müssen oft gar nicht viel reden, wir gehen zum Hubschrauber und besprechen, was wir tun wollen, welche Manöver wir machen wollen, und das Gute oder Beste, aber auch das Extremste oder Schwierigste für mich mental ist die Landung vor etwa 20.000 Leuten.

[01:07:27] In diesem Stadion ziehst du über die Fans hinweg, ja, ja, das Stadion, ja, ja. Und dann landen wir, wir fliegen so zwei Meter über den Köpfen der Zuschauer und landen in diesem Stadion. Das ist, wenn es geschafft ist, eines der besten Gefühle überhaupt, aber das zu tun ist ziemlich, ja, das ist nervenaufreibend.

[01:07:57] **Gavin McClurg:** das willst du nicht vermässeln, ja

[01:07:59] **Michael Maurer:** Ja, du hast ziemlich viele Möglichkeiten, um Fehler zu machen, und es sind viele Medienleute und Kameras da. Diese beiden Dinge sind also immer etwas ganz Besonderes, und ich könnte es auch ohne ihn nicht machen. Er organisiert alles, weil er solche Dinge erledigen kann. Und ja, das ist sehr besonders, weil nein, nein, jemand anderes könnte zwar eine Outro-Show mit dem Ski-Workout machen, aber es gibt ziemlich viele Punkte, an denen ich die Möglichkeit habe,

[01:08:54] besondere Dinge machen, weil er es mir ermöglicht.

[01:08:57] **Gavin McClurg:** ähm

[01:09:00] Ich würde sagen, ihr beide habt – soweit ich das beurteilen kann – zumindest eine wirklich schöne Beziehung, das macht viel Spaß. Aber ich habe es wirklich genossen, mit dir all die Stunden am Boden des Nissan zu verbringen. Ich weiß, deine Frau wollte unbedingt, dass du nach Hause kommst, aber wir hatten ein schönes Gespräch während eines schönen Moments des Rennens, das war ziemlich besonders. Aber Michael, danke, danke fürs Teilen von all dem. Du drückst dich sehr präzise aus, wenn es um deinen Flug und deine Gedanken zu allem geht, das schätze ich. Und ja, Bud, frohe Weihnachten, danke.

[01:09:39] **Michael Maurer:** Danke sehr, Kevin. Es war mir ein Vergnügen, wieder mit dir zu sprechen, und ich hoffe, dich bald wiederzusehen.

[01:09:48] **Gavin McClurg:** Ja, ich auch. Das wäre gut, klasse.

[01:10:15] Ich bin, ich bin, ich bin so wie ein

[01:10:32] Wow, meine Gebühr ist ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und weitaus weniger als ein Latte pro 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 ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell und ich möchte, dass ihr als 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 – sofern ihr die Show unterstützen könnt und es euren Geldbeutel nicht belastet. Wir wissen das wirklich zu schätzen. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir tolle Links ausgewählt haben, um Gebühren zu minimieren, damit euer Geld direkt bei uns landet. Ein Abonnement gibt euch Zugang zu allen möglichen Bonusinformationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, Extra-Inhalten, unseren „Ask Me Anything“-Shows und viel mehr. Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden das 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, ganz ohne Fragen. Hoffentlich seid ihr eines Tages in einer Position, in der ihr das könnt. Vielen Dank fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung. Wir sehen uns bei Cloudbase.