

Navigating Doubts

Cloudbase Mayhem Podcast 269 — Violeta Jimenez

Published	2026-03-30
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/269-navigating-doubts-with-violeta-jimenez/
Duration	01:03:52
Speakers	Gavin McClurg, Violeta Jimenez
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0269-navigating-doubts-with-violeta-jimenez.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	8 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	29
Show notes	29
Transcript	29

English

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

Show notes

Violeta Jimenez has become one of the most elite competition paragliders in the world in a relatively short period of time. Her first World Cup was only 5 years ago in Aksaray, Turkey flying a Zeno. Last year she was on the podium in the OVERALL, again in Turkey, this time in Çameli. But it's been anything but easy. Violeta came to flying from a background in ballet and ultra running and as Will Gadd says, coming to flying from non-gravity sports can be not just challenging but risky. In the early years Violeta's desire was well ahead of her skills and she had a number of incidents and accidents, and one particularly violent accident that required a long mental and physical rehab.

The post #269 Navigating Doubts with Violeta Jimenez first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Let's see, a little bit of housekeeping. Got some comps coming up. Registration for the Niviuk now. We've renamed it the Niviuk Red Rocks Wide Open, which is in September, the last week of September. In Utah, opens April 2nd. And the Niviuk X-Lost, which is my smaller hike and fly comp that happens here in my backyard over in the Lost Rivers. That is the end of May. That registration is open now. And the Global Rescue X-Red Rocks. So, I'm putting all these things out on my own thing. But the Global Rescue X-Red Rocks, which is right after the Wide Open, which is a four-day hike and fly race. Works like a stage race.

[00:01:02] Also in Utah. And late September, early October, that is also open for registration. So, find all those. Find out about those on my website, cloudbasemayhem.com. Or go directly to those or just search them. X-Red Rocks, X-Lost, and the Red Rocks Wide Open. Love to have you there. It's a special part of the world. And really fun places to compete and throw down in very, very wild country. My guest today is, she's a wild one herself, Violeta Jimenez. She's up in Seattle. She has, in the last few years, become one of our very best pilots in the U.S. Across the board. Just in the overall, she's always consistent.

[00:01:47] She's always at the top. I was fortunate to fly in her first World Cup back in 2021 in Aksaray in Turkey. So, I was there to witness that. She was on a Zeno back then. And she's just been flying lights out since. And so, she's part of the U.S. women's team. And I've had her on before. But she's really just an awesome pilot and an awesome competitor. And she has been through the ringer. She has chased this really, really very hard. Certainly, in the beginning of her career, I think she would say, she would agree with maybe too hard. But has had a number of incidents, reserves and tree landings and also accidents.

[00:02:32] And she takes us through some of those in this podcast. And so, I wanted to dive in to, you know, what keeps her going and fear injuries. And how she's been able to just make these comebacks and stick with it. Her passion is extraordinary for this sport. And she's also been really involved in the, everything going on right now with civil and the safety debate. And some of the things that just passed at the plenary last week were not very welcomed by lots and lots of folks. Including the ballast limits, which are back as of right now. In category one. So, she talks about the consequences of that. And how that happened.

[00:03:18] And, you know, the vitriol that has come out of that. So, yeah, civil's been in the flashpoint of a very heated debate now for months. Since the accident at the Worlds. And things continue there. So, we talk a little bit about that. And just how that is affecting, certainly, or could affect the smaller people in the sport. And try. And try to make this thing safer. You know, can we do it? Should we do it? And if so, how? And some of the unintended consequences if we do. But really fun talk with lots of good stuff about risk. And passion. And comps.

[00:04:02] And strategies. And safety. And lots of good stuff. You will enjoy it. I guarantee it. Cheers.

[00:04:22] Cheers. We have been dying to do this literally for years. And I think the timing of this one is about perfect. We could probably revisit every year from here on out and do more of these. But you and I have known each other for a very long time. And we've been part of this very dynamic community together for a long time. And I have seen you kind of, I guess I would call it, come up through the ranks. And represent us at the Worlds. And just. Just dominate in the women's. And very consistently top ten overall. You're one of the most consistent pilots, I think, on the world circuit. And I was happily there with you at your first World Cup in Turkey.

[00:05:08] And Axaray in 2021, which is actually still, I think, my best World Cup that I've ever had. So that was meaningful to me. And a lot of fun. And a very cool place to fly. But I think that's a great place. For us to start. Because in a sense, it's kind of in the middle of your career. You were just getting going with World Cups. That was your first one. At that point, you'd already been through a lot. And we're going to talk about that. And I want to let you just lead that off. So get us up to 21 in Turkey. You know, encapsulate that part of your flying life. And then when we get to the end of that, we'll take it from 21 up to current. And the things that have happened there, including the worlds in Brazil, which is, you know, kind of been the flashpoint for this whole civil and safety debate.

[00:06:02] And the plenary that just happened. You had a terrible accident there. So we got a lot to talk about. But why don't we take it from Turkey and then kind of rewind the clock?

[00:06:13] **Violeta Jimenez:** That sounds great. So, yes, Turkey back in 2021 was my first World Cup. I still remember it very fondly. And, you know, it's interesting. That was, I think, where a lot of Americans started getting into World Cups who had not been before. I was one of them. This was after COVID. I think everybody was kind of jazzed to travel and get out there. And for me, as you said, I'd been through some stuff. So at the end of 2020, I had a very bad accident flying cross country in Mexico. That was a weather related thing where, you know, the wind picked up quite a lot. And I ended up taking a collapse close to the ground while I was trying to land. So I've written about that in cross country as well as like on my personal Instagram. So I won't drain the details of that necessarily, except to say, you know, that I was hospitalized for quite a while and I couldn't walk for a few months, went through rehab, all of that.

[00:07:07] And so I've written about, you know, how after that accident, I was still I still really wanted to fly. But I had to think really seriously about how would I reengage with this? Sport that I loved so much. And that accident came, you know, it wasn't the first time something had gone wrong in my flying. I'd thrown some reserves in competition. Like when I started on a two liner, I really didn't have a lot of education about how to deal with the two liner. And so I, I had to throw a few times that that wasn't really fun. And so all of this kind of wrapped up into, you know, me deciding after my big accident. In 2020, that I wanted to do things differently, I didn't want to reengage with the sport in the same way that I had.

[00:07:59] And one of the things that I ended up concluding, actually, was that competition was a venue in which I would have different margins of safety than I had given myself in the past. That's it. That is an interesting statement to some people, because some people perceive competition to be more dangerous than free flying. I completely disagree. So, yeah. I, I, and it depends on how you do it, of course, there's always, you know, relativism based on who you are and how you fly. But to me, if you fly a big cross country flight, you're on your own, the weather is changing, maybe you have people near you, maybe you don't, maybe you're flying in a remote place, maybe you're not. If something goes wrong, who will see, who will respond?

[00:08:44] How long will it take? How easily is it to get out? How easy is it to get to medical care? Now, as you mentioned, the Worlds in 2025, there was, that was a flashpoint where we debated some of these things in the context of competitions. But for me, in 2021, when I was making the decision to engage more strongly with comps, I was like, hey, if I'm flying in a competition, somebody's put a tracker on me. Somebody's following me. There's a whole group of other people who are making decisions about whether it's safe to fly. Who are watching the world. Who are watching the weather. Who are extremely interested in whether they can continue safely along the course that we've set. Also, the course is set with attention to what the weather looks like.

[00:09:29] Because we want to fly a valid day. So, you're not going to set, if it's a good, if it's a well-organized competition, you're not going to set some wild, crazy course line that is likely that we can't fly the whole way. So, instead, you'll set something more reasonable. So, that decision to engage more in competition actually came from a

place of, I don't know. I think this is, this can be a safer way for me to participate in the sport I love. And there were some other considerations there, too. In 2021, I was flying a small Zeno at that World Cup in Aksarai. And that, as I was flying more and more competitions, that's when I could no longer ignore the fact that I was a small person in a sport that optimizes size.

[00:10:16] And so, I started to think about. What do I have to do in order to be able to compete better with the rest of the competition? And so, in 2022 is when I stepped up from a small Zeno to a medium small Zeno. And then later to a small Enzo. And it's interesting. We can talk more about ballast later. I might be one of the few people who's actually flown every size from 90 kg top to 115 kg top. And so, I intimately know the differences in those gliders. And there are safety considerations there, too, of course. But I think that gives us a little bit of a start.

[00:10:52] **Gavin McClurg:** Yeah. And I mean, you're tapping into something that maybe let's get into later. But the big part of this debate is just watching it from the sidelines and then digging into it in various places because there has been a lot, especially going into the plenary that just happened. But all the discourse going on base camp and many, many, many good intentions. But there's all this thing that, A, competitions are more dangerous than free flying. How do we know that? Do we know that? We don't know that. We have no data about this kind of stuff. This is not F1 where we're tracking every little single thing. And I don't know if this is a number that I have put out there a few times because I got it from Cross Country Magazine. And I did some research and I couldn't find this.

[00:11:37] So, this is, again, data that it could be complete bullshit. But in Switzerland last year, there were something like plus over 30 deaths.

[00:11:49] I think maybe one or two. Again, these numbers just take them a grain of salt. We're in competitions. It's just a dangerous sport, period. So, like you said, I think many people would hear, oh, wait a minute, she's saying competitions are safer. No, we've always heard the other way. We actually don't know. We know that competitions, you know, people push harder. Competition in general in every sport is going to have more accidents than just. Than non-competing because the numbers of people that we push and we're trying to get results, these kind of things. So, it makes sense. Maybe it's true, but we don't actually know, do we? It's crazy how little we know. We all have these opinions. You know, goal, this whole thing with end of speed and the conical ESS and that kind of thing.

[00:12:38] I've personally never seen an accident goal. I've been doing this for a very, very, very long time. I think you're absolutely right, Gavin. Is it more dangerous? I don't know. You know.

[00:12:48] **Violeta Jimenez:** Yeah, I think what we're seeing, you know, with this flashpoint of the worlds in 2025 is a lot of personal biases and ideas playing out as though they're fact. And unfortunately, our governing body supports the promulgation of these personal biases and ideas because we don't have, we don't as a sport, you know, commission studies on this. There have been a few studies on paragliding, but not many, not a lot. And so with, you know, the example of Switzerland, and I don't have in my mind the numbers of tragedies that occurred last year. But as you know, Gavin, in my professional life, I work in data science and actually specifically I work with risk. So I, AI risk, but I help people think about how to measure risk and how to measure what is dangerous for them.

[00:13:40] It's in a very different context in the professional world, obviously, than in the sports world. But still, in order to understand those tragedies in Switzerland or anywhere else, you'd have to actually do a good analysis. So you'd have to look at, okay, how many people were participating in competitions? How many people were participating in other types of flight? Can we control for other factors like age, like weather, that sort of thing? Like, you know, there's all of that would have to be done. And so you're right that we don't actually know whether competition is safer or not. We don't have any data on it. We all have personal biases, myself included. You know, I have good reasons, as I said, for making my choices.

[00:14:25] Also, you know, you and I are different people. So it could be that comps are more dangerous for Gavin, but they're not more dangerous for Violeta. You know, that's just, you know, something we have to accept. And, of course, competition, yes, it can cause people to push harder. It can cause, you know, people don't want to be the guy to call level whatever on the radio. They don't want to see it. They don't want to say it's level three because maybe somebody is going to think they're a coward. Or maybe their team won't get to goal or they won't get to goal or their buddy is going to

beat them. All kinds of biases can play out there. But I'm here to tell you those biases are there, too, outside of competition. So the accident I referred to in Mexico in 2020, I was flying with a group of my friends. I got a bad feeling, and I didn't say anything. So I feel like those pressures exist in all types of flying.

[00:15:15] You have to be aware of them, and you have to think about how you're going to mitigate them.

[00:15:22] **Gavin McClurg:** So you had this, and it was a bad physical accident, the one in Mexico. It was a hell of a comeback, like you said. It took months, a lot of rehab, learned how to walk again. You know, it was a life flight, I guess, back. I don't know what you call that from Mexico. But, you know, it was a big deal. And you said you'd had others before that. You had them way early in your career. You had the hike and fly accident. And Mitch's deal in California, I think you broke your leg, right?

[00:15:49] **Violeta Jimenez:** I tore an ACL, and I broke my back. The back wasn't so bad, but the ACL needed surgery.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Let's go back even further, then, because your background, as I understand it, was in ultras. So you've been an athlete your entire life. What do you think it was particularly about this sport and your approach that came from, I mean, that's not, I don't, you know, Will Gadd always talks about it, that, you know, gravity sports, flow sports are ones that he feels when people come from those kind of sports, it's an easier transition. It's a more logical transition as opposed to climbing, weightlifting, or ultras, that kind of thing. But, you know, back in your early career, when you came here, I remember when you were dating Mitch and you came here to Sun Valley, you know, we were all looking at your lines at the end of the day going, holy shit, she's bold, you know?

[00:16:43] I mean, you were a new pilot. Just sending these deep lines. And, you know, we were all pretty worried about you. And, you know, and you had these, and then you had an accident or an incident, like you said, reserves and that kind of thing. And, you know, there were a lot of us that were pretty worried about you. And, you know, but you've, yeah, so let's take it from your background and getting into it and just your hunger for this. Because, you know, there haven't been many people I've been around in my career. That have had so much hunger and desire.

[00:17:18] **Violeta Jimenez:** Yeah. And I think, yeah, you bring up a number of interesting points. So I came from ultra running and I was a dancer when I was younger, ballet. And so one of the things that got me into flying was I had just never considered, I didn't even know it was a possibility. I grew up in New York City. I didn't see people flying. I was like peripherally aware that hang gliders existed. But I had never, like, you know, a lot of people have this story. Like, oh, I would watch birds and I'd want to be a bird. Like, that was so far from my conception of what was possible that it just never occurred to me. And so when I was introduced to it, which was, you know, I was living in Atlanta, Georgia at the time. Not a mecca of free flight, exactly. No.

[00:18:04] I saw it and I was like, this exists, first of all. And I just graduated from my master's program. So I guess I was feeling like, all right, what comes next? What comes next in my life? And I'd been doing ultramarathons for years. I was really into that. And the idea of being able to take this machine and travel around the world and see the mountains that I ran on from the air, I was like, this is incredible. Like, I want to do this. And so that was where it started. Now, you know, rewinding the clock to me almost 12 years ago now. I had no idea that it would take me. Where it has. Like, I just didn't. I didn't have context on the sport.

[00:18:48] So I don't think I at that point could have imagined, like, how deep the well goes. But as I moved forward with it, it kind of became clear to me as it becomes clear to a lot of people that if you want to pursue this in a way that seems reasonable or even if I wanted to pursue it in a way that honored the dream I had when I began. You kind of have to go deep. And deep means different things for different people. But my dream was to see things from above and not be terrified, you know, to explore and be able to feel like I was doing that in a way that was reasonable. And so I think I started to accelerate on that, on that path. So when I was in Sun Valley with you guys, you know, I was on my little sea wing.

[00:19:37] You guys were all, you know, flying Ds and CCCs. And there was no way I could keep up with you. But I was like, well, this is a goal. This is a golden opportunity for me to do what I want to do. Maybe I have to be alone, but I can do it. And so that was, I think, that year was an inflection point for me where I was like, I see a path. I see a path to get to do the things that I want to do, to be able to explore and to take this around the world more than I have. And so I

think that's what we were seeing there. Then after that is when I switched to a two-liner. And as I said, there was a learning curve there for me that took a little while to resolve. So I went from feeling very, very comfortable with my little sea wing to being on a D wing that acted differently.

[00:20:27] And it took a while for me to figure that out. I think there's a little bit more knowledge in our community now about how to fly two-liners. And certainly, of course, you know, now six, eight years later, we have two-liner seas, which are great. You could make that transition with a little bit more ease than I did. The other thing that I think about is, you know, now, again, I've had the experience of flying small two-liners and bigger two-liners. And the small ones are indeed more punishing. They're more difficult. And when something goes wrong with them, it's harder to recover. I don't know. Some of the ways that I would recommend to somebody to move from a three-liner to a two-liner,

[00:21:13] I would say, as far as hitting it with a big wing is the easiest way. That's one way that I would say it's more available at that time that I was doing it. But, yeah, there's certainly a better way I probably could have done it. And so the other thing that I wanted to address, Gavin, is you mentioned the difference of coming from a flow sport versus another type of sport. And so, yeah, like I said, I was a runner. I was a dancer. I didn't participate in flow sports. I that wasn't part of my background and so when I came into this you know some of the things that you learn from ultra running are applicable I mean everything has certain things in common but with flying for example there is more skill involved than there is with ultra running so with ultra running there's this weird little there's this weird big part of the game which is you can try harder and make up for a certain amount you can't do that in flying you can't flap you know at a certain point if you don't know what to do in a moment you don't have recourse I mean you can throw your reserve or you know do other things depending what's going wrong but those are you know so those are wildly different sports but on the other hand I absolutely advocate for people coming to flight from wherever they're coming from you know if they feel called to it I think

[00:22:26] it would be wonderful if we had more people like Will Gadd educating all of us about risk and what it looks like and if we had a better way to to talk about it and engage with those conversations throughout our flying careers yeah

[00:22:45] **Gavin McClurg:** he articulates it better than anybody and those of you listening please follow him on whatever platform you dig because his posts are awesome they're

[00:22:56] **Violeta Jimenez:** awesome he's one of the people that I recommend to everybody talking

[00:22:59] **Gavin McClurg:** about risk too I mean he's just very very good at it and understanding it and seeing the glass less than half full you know he's he's looking for what's going to break the fucking glass that's what he likes to say you know yeah not be so optimistic all the time is his approach which has served him well well why why the gravitation that you you know you've had this I mean you can send it like anybody and and I know you're very passionate about just flying big lines and you know you've had this you know you've had this you know you've had this you know you're very passionate about just flying big lines always have been from the beginning but why the passion for specifically racing and and high-end racing I mean you're like you said you've been through an awful lot I mean there must be you know there must be conversations at your house with your family and them going what are you doing I mean don't put us through this again you know you've been through an awful lot somebody once told me that you know she'd die for points that's

[00:23:56] **Violeta Jimenez:** not true I know I know it's not true but

[00:23:58] **Gavin McClurg:** you know but you have you you really have I mean right from that one in Turkey you you gravitated immediately towards World Cups you you held on tight you have held on tight and as an American participating in this you know this is all self done you know you're self-funding it it's your own time there's we don't have any backup you know we're not the French we don't have anybody helping us through this so you've learned it kind of on your own um I mean obviously our community helps teach us but you know you you have dedicated an enormous amount of time to this why yeah

[00:24:39] **Violeta Jimenez:** I think that's that's that's the million dollar question actually and that's a question you have to re-engage with I mean not just if you have an accident or if if something goes wrong but to follow Will's logic you should re-engage with that basically at every point throughout your Yeah Will. flying career when you're considering

something big you should ask yourself why am i doing this what is it worth to me because this is a dangerous sport and not just paragliding of course but many adventure sports like you should really be conversant with that you should be conversant with what the pros are for you and so you know that that could be um you want to win something or you want to send a big line you want to see something but be really clear about that because there's a trade-off potentially that you might be making um and so this is a conversation that i've had with myself with my friends and family you know several times and i probably will have it many more times as long as i continue flying and there will be a day that i don't fly anymore but i just don't plan for that to be anytime soon so i think as to why comps and why that was interesting it is um

[00:25:55] i am passionate about um progression you know if you if you read books on on flow and on um even happiness and how how you gain happiness in your life this gets a little abstract and philosophical but actually being fully engaged in something that you really have to pay attention to that puts you in flow and that that generates happiness for us that's a really good way and so that's that's the intellectual take on it but we've all felt it you know when when you've been really fully in something and you're not thinking about anything else your mind is clear it's blissful to be honest now could i find that state in another place besides comps of course you know there's a million ways that you can get into this you can play piano you can dance you can you know kayak you can whatever um you can do acro but i started feeling it in comps where for me what i love about comps and one of the things that i'm i realized i'm good at is observation and so that total engagement with your environment where you know you're noticing the wind you're noticing the clouds you're noticing the other people that's a big thing in comps don't get outside of it you're noticing how you feel how the wing feels all of that comes together and you make a decision as a result you know and some of those decisions are not conscious once you start getting better at them of course you know you're like go this way and that that i go this way it you might not even be able to really articulate why you went right instead of left maybe if you look back you'd be like it looked a little brighter on that side i felt like there's a little more sun over there or maybe you'd be able to say i saw a bird climbing i saw those two guys climbing these guys were getting a better line than i was maybe there is something but all of that

[00:27:47] engagement leads to a really incredible flow state for me where you know and and the thing about a comp is generally you get you get to do that over a few days definitely like comps throw you into this thing where you have to be focused and if you can't be you probably shouldn't be flying one there's that engagement part and then the progression part which again there's research showing like you know being able to progress and get better at something also very satisfying that's the intellectual side emotionally i feel that so when i when i feel i have an opportunity and i to to continue to progress in something that's that's really compelling for me so starting in turkey for example i mean a little bit before then i'd done some national comps before that i was like this is really interesting and i think i see where i'm fucking up you know and and so the idea that you can see it and fix it and then if you do you know and you're like oh yeah i got it okay you know that that becomes very compelling and so of course later that progression slows down enormously and so maybe you're you're you know you're

[00:28:54] not going to get quite as much out of but as we said i came from ultra running which you know i used to run for fun through the night like i did 100 mile races so i nobody has ever accused me of not being able to stick with something or you know not being able to keep myself occupied during like 36 of running so the

[00:29:15] **Gavin McClurg:** lack of tenaciousness is not something you're going to get quipped by not

[00:29:19] **Violeta Jimenez:** a problem for me so yeah yeah um so i gave you a couple a couple sort of more intellectual examples of what i find compelling about flying but you know this is this is where we get into sort of the art of it and i do like writing about flying because i feel it's the the only way to really describe something is is a little bit more literary in in in a sense i i compare it to you know being in love i compare it to you know having a having a lifelong love or a lifelong passion for something that's that's what this has become for me is is something it's it's something i'm building and i'm building it with other people but really i'm building my own little tower in the woods somewhere it it doesn't entirely matter what other people are doing i'm i'm building the story of my life this is a thread in it a big thread

[00:30:11] that's allowed me to grow in a lot of ways that i wouldn't have otherwise you know i i chose a flow sport i chose something i'd never heard of that would be incredibly difficult for me and that that made it compelling if it's easy

it's not that interesting is it you know if something comes easy you don't appreciate it but something that comes hard something you have to work for that's that's a little more valuable have

[00:30:35] **Gavin McClurg:** there been doubts

[00:30:36] **Violeta Jimenez:** of course yeah and so most recently you know i as as you mentioned i i had an accident at the worlds and we can we can talk more about that but that was a a moment of severe doubt for me where partly in the context of what was happening with the sport i was like do i want to engage with this do i feel good about flying in this way again and i i started flying again in january in mexico which is a place that i love as you know we go to vaia every year for the monarca competition and i i went there even with pretty big doubts about i was like well i like this how will i feel you know and you know just to get back to the question of what keeps me passionate when i was thinking about that gavin i i was like i don't i

[00:31:28] bet i'm gonna like flying again i'm gonna make that bet but i know what will feel really great is reengaging with my community so that's also you know something that keeps me coming back in a lot of us we have a pretty pretty special thing in the us so yeah

[00:31:46] **Gavin McClurg:** it is incredibly special and what about doubts more related to to what end i mean what i mean by that is you know you've got a really good chance of becoming world champion if you if you ever run that through your mind do you think like that or do you think more i mean we're all supposed to be thinking about process but you know we do have egos do you think about that and if you did hey would it matter would it change anything would it just mean now i want another one because we have seen the biggest names in our sport especially on the women's side in the last few years they're done they're just they've had enough you know it's it's played out they've been you know merrill best ever done uh laurie best ever done you know they've they've come and gone and men too i did i'm not singling out women it's it's everybody you know it's i i think there's this side of it that there's not even really glory there's no money there's not really glory i mean everybody forgets i mean i don't remember who the world champion was two times ago you know so it's

[00:33:00] it's just it's it's so sad that it's so sad that it's so sad that it's so sad that it's so sad yeah also do you have doubts from that side is there enough intrinsic value to these things

[00:33:08] **Violeta Jimenez:** so that's why i said a minute ago you know i'm building my own little tower in the woods and i don't expect it to be you know a pyramid that people are going to look at 100 200 years 500 years from now it's just my it's my little tower i'm building my monument to my life and so do i i think about placement? Yes, I do. I'm a very competitive person. So it matters to me when I when I win, or, you know, when I don't win, which is plenty of that, too. But is that is that the driving force? I agree with what you said, it shouldn't be we have to, we have to be enraptured by the process, which is what I described to you the process of progression, the process of being in flow, the process of playing the game. If you don't like that, if you don't love that, then yes, after you, you know, you win a World Cup, or you win World Championship or whatever, then

[00:33:59] you, you know, you stand, you stand up there with a little plastic trophy, and you're like, is this it? Is that all? And it would be if that's all you care about, you know, a plastic trophy, a placement that, you know, people will probably not remember, or will conflate with something else. So So I don't think it's healthy to focus on that. It's, it can be very healthy and very I use the word enrapturing to think about your progression as maybe this is this is an artifact of the progression you're going through. This is a side effect of the piece of art, you're making a brick in the tower that you're building to follow my metaphor. And so do I want to win? Yes. Is that the only thing I care about?

[00:34:45] No. When I win? Will I stop? No, I haven't so far. Do I think that the way I continue? You know, creating the story of my life and building this, this beautiful thing will change over time? Yes, it will. So it could be over time that I fly less comps, and I focus back on big lines, that that could be a thing that happens. And to be honest, Gavin, right now, will I become world champion, that opportunity has been taken away from me by what happened with the civil plenary. It was also taken away from some of the past world champions. So we just haven't, you know, built Hamstrung, our sport, and we cut a bunch of top competitors off at the knees. And that was owing to the the ballast issue, which we can talk more about.

[00:35:30] But so if I was focused only on that, I would be, you know, really disappointed right now, and I am disappointed and I'm angry. But there are other ways for me to engage with the sport. And if a bunch of fools to be kind, well intentioned fools, to be really kind, will prevent me from pursuing my sport in the way that I wanted to, I will find another way. I have never let somebody stop me from continuing with this thing that I love.

[00:36:02] **Gavin McClurg:** Yeah, I mean, my my take is that there's been enough backlash and enough vitriol about this whole thing that I, I don't see this taking place. But But yeah, I mean, it at the moment, it doesn't look good. Let's spend a couple minutes no more on that. Just so people know what we're talking about. There's a lot

[00:36:24] **Violeta Jimenez:** of people that

[00:36:24] **Gavin McClurg:** have no idea what we're talking about. So the plenary just happened. This is an annual is annual or every other year? It's an annual thing. Annual thing. Okay, so that just happened. And there were a number of things that got voted on to address safety, which kind of came out of the thing at the world's you know, the death at the world's. But like you said, well intentioned, but yeah, let's give us the summary. Summary. Summary.

[00:36:55] **Violeta Jimenez:** Yeah, sure. Sure. So yeah, there was as we said, the world's was a flashpoint, there was a big focus on safety. And there was a lot of pressure on civil, which is our governing body, one of our governing bodies to act to do something to respond. And so unfortunately, because we don't have a lot of data, as we talked about regarding what causes accidents, we picked certain issues, which, in my mind, and in many other people's minds, were the not necessarily the ones we should have focused on. Moreover, the way that those played out at the plenary, we ended up with kind of the worst of all worlds. So I'll just cover a few of them. One was we, I'm saying we again, kindly, because a lot of us disagreed with this, we chose to reintroduce a 33 kilogram bag limit.

[00:37:46] This this existed before 2019. And it was abolished because people hated it. And people tried to cheat. Back in my

[00:37:52] **Gavin McClurg:** time, I mean, yeah, I remember those times, it was horrible.

[00:37:55] **Violeta Jimenez:** Yeah, nobody, nobody liked it, even even like larger people didn't like it. So for those of you who don't fly comps, 33 kg sounds like a lot. But consider that like a comp glider with a comp harness and two reserves, you're going to sit kind of, you know, somewhere in the 25 to 28 kilogram range, no matter what you do. So the rest of the weight that you have, maybe that extra 10 pounds is everything else you have to carry that could be your drinking water, your instruments, like, you know, any personal things like your wallet, your cell phone, like whatever. And it's actually not it doesn't give you a lot of choice in there. So people really didn't like it. People tried to cheat the system in various ways. I won't rehash history, but this was voted back in. What this does is, you know, there's there's a, again, not to get into it too deeply, but bigger gliders go better, just in general, that's a physical truth related to physics.

[00:38:50] And we all know that again, I have maybe one of the few people in the world who's, who's flown gliders, comp gliders from 90 kg top to 115 kg tops. I can tell you, my success in competitions began when I got on a glider that went to 100 kg. If you're below that, you are severely handicapped, you cannot stay with the gaggle, you just can't play the game like that flow state that I love not possible. And so this this 3033 kg ballast limit that was reintroduced came with an exception, you could balance up to 95 kg doesn't help. So, you know, it's, you know, for somebody like me, I carry a lot of ballast, because I want to compete at the at the highest level, basically, that would make that would force me to fly an extra small Enzo, which goes terribly and is actually dangerous, you know, we call it jokingly the acro Enzo, or another extra small comp glider or a small Zeno.

[00:39:46] So I could no longer participate in my sport in a way that I was interested in. And so, you know, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, and the same thing is true, you know, for for actually our most recent world champions, Baptiste, Maxime, you know, a lot of the really good French, many women, not all women, and many small men, too, there's, there's a lot of people out there who would be pushed down at least one size, maybe two sizes. So that that, you know, I have worked with civil in the past, I resigned, actually, as a result of this, and I warned them, this is, you're disenfranchising a lot of your pilots, if you pass this ballast rule, it is sexist, because it particularly affects women. And it's racist, because it particularly affects people, smaller bodied people, which tends to be like, Japan,

[00:40:38] Korea, etc. Like, there's, of course, not all people are the same size, you have big and small examples from any country. They didn't listen. And I want to address the fact that I'm using these inflammatory words like racist and sexist, I am very careful, with the words I use. And these are true. So you can have good intentions, but you need to face up to the consequences of what your good intentions reap. I mean, the road to hell is paved with good intentions, let's say that. So we ended up with this worst of all worlds situation where we voted down those proposal for using equalizers, which are these sort of pool noodle things you stick on your on your back risers. And they're supposed to equalize the difference between the sizes. So we voted that down, which, to be fair, I, you know, I, you know, I, you know, I, you know, I, you know, I agree with that they weren't tested yet.

[00:41:25] So it didn't make sense to vote on them yet. So all of this kind of rolled out out of order, for example, we don't have evidence that ballast is causing a lot of a lot more accidents. We don't have evidence that noodles work the way we think that they will.

[00:41:38] What we do know is we didn't pass the equalizers, we did pass the ballast limit. And now we just cut the knees off of a bunch of competitors, myself included, from participating in its mandatory at category one competitions. And now we just cut the knees off of a bunch of competitors, myself included, from participating in its mandatory at category one competitions. And recommended for category two. So yeah, that's, that's my too, not for

[00:41:58] **Gavin McClurg:** me. Yeah.

[00:42:00] **Violeta Jimenez:** Yeah. And so a lot of catch to is well, probably, like, it's a pain to do away and stuff. So a lot of cats whose will probably not do it. But that's up to them.

[00:42:10] **Gavin McClurg:** Ah, but the I mean, this is big. I mean, this is big for the Europeans for the worlds, you know, for the Pan Am's. It's because a lot of big misial ones. It's it's it's enormous. It's disenfranchising. It was a huge mess. I think most It

[00:42:21] **Violeta Jimenez:** was. people

[00:42:21] **Gavin McClurg:** agree with that. Make

[00:42:22] **Violeta Jimenez:** your expectations. And

[00:42:22] **Gavin McClurg:** so it'd be possible

[00:42:23] **Violeta Jimenez:** to get it on the cap on that pieces.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** interesting to see where we go here i i you know i don't it's too early to throw in the cards of course and

[00:42:30] **Violeta Jimenez:** and i too hope that you know civil will put a pause the bureau can choose to pause that decision and and wait for a better idea they could choose that it's up to them this was you know coming back to kind of my my personal context it was kind of wrenching like i woke up on international women's day to see this you know my i'd gotten texts from a bunch of people like they passed the ballast limit and i was like what and you know gavin one of the questions that we that i get i started the u.s women's team with some of my good friends here in the u.s and the u.s is way ahead of other countries as far as the number of women that we have competing on the world stage we've got four of us right now who are who are really good enough to be at world cups all the time which is amazing i get questions even you know at the most recent comp i was in at columbia at the british open about what are you guys doing how can we make our program better and my answer to that is i'm not sure i'm not sure i'm not sure i'm not sure i'm not sure i'm not sure usually has to do with culture and you know the culture around like how do you speak to women on launch like how do you encourage what do you encourage women to do um now the answer is structural as well you know what do you put in place what rules and regulations do you put in place acknowledging that women have in general some different constraints and different needs than men that another you know not to hammer this home too far but another thing that was changed at the most recent plenary is women uh there was a proposal some years back from claudia bogakov who's another of those fantastic women pilots who you know is not competing quite as much anymore although she still is this proposal was to require that when you send a team to the worlds one of the scoring members be a woman

and this proposal was made specifically to encourage women in competition and to encourage the the governing bodies in each country to have an incentive to help bring women up in in competition so they they chose to change that they were trying to make it more equitable for smaller countries which i don't know if the math works out on that by the way we'll have to see but in the meantime what they did was they made it so the woman on your team does not have to be a scoring member and so now that you know i i'm willing to bet the questions i get a lot about how we can grow our program a lot of that's going to go away because suddenly that incentive is gone and you know if that sounds pessimistic to you i i understand but you know we we tell children often don't pay attention to what people say pay attention to what they do acta non verba and so if you say you care about having women in your sport if you say you care about inclusion and then you show by your actions that you do not do it you do not enable things that would actually allow them to participate and that would allow the sport to grow you don't actually care so that proposal could have been written differently it could have been workshopped if anybody in the room cared about preserving the incentive for women to stay in competition they didn't so i you know i'm a little passionate about this because it it would have been so easy to not screw up so badly but here we are all

[00:45:44] **Gavin McClurg:** right yeah it's kind of like a double hammer wasn't it okay well that was a great articulation of what's going on there i'm going to do an about face here completely changed i want to talk about personal

[00:45:57] **Violeta Jimenez:** choice though gavin so do you want to do you want to like pivot to that a little bit so i mean because that kind of follows on this like you know when we think about when we think about ballast and why you would choose to carry so much you know which i don't like it to be clear i don't enjoy carrying that much ballast it's it's a huge relief i i come home and i fly by i can fly glider and i'm like oh wow i can run around launch this is amazing i can with my stuff easily so it's not that i want to do it for some sick twisted you know sense of fun i did ultras but i'm not actually that much of a masochist um but this is a sport in which your personal choice matters your choice about you know we were talking about Will Gadd and his advice on on thinking about risk and mitigating risk and we said you know what what is something worth to you that's that's a choice that you have to make and so if you are going to do something like fly with ballast and and consider taking off or landing with ballast, which is more difficult and potentially more dangerous,

[00:46:59] you've got to think about that. There are ways that you can train to make it better, but you've got to think about what that means, and you have to accept, like, okay, I'm okay with this risk or not. And, you know, these are choices we make throughout our flights, not just with ballast, but what wing do we fly? How do we fly? Where do we fly? How do we respond when something goes wrong? An amusing anecdote is, you know, Jenny O'Neill and I were talking after a task at the British in Roldanillo, and she was describing how, you know, she was flying low over a city, and she was like, oh, I can't do this. I've got to go land. Like, I don't like it. And she was like, I watched Kevin Philippe, who we all know, very bold pilot. She was like, I watched him just blast over the buildings. And she was like, but he flies with a reckless abandon that I just can't match.

[00:47:48] And, you know, that's his choice. And we all know Kevin, fantastic pilot. Yeah, reckless is a word people have applied to him before. But yeah, it's beautiful to watch. It's beautiful to watch that. It doesn't mean I have to make the same choices. And it doesn't mean Kevin needs to make the same choices as me. And in competition or XC or whatever you do, like, it comes down to your choices. What are you willing to do? And, you know, there's a great conversation to be had about what a competition organization's responsibility is versus, you know, versus the pilot. But let's be honest, when it comes down to it, you're the pilot in command. If you get hurt, it doesn't matter if somebody says sorry. It's down to you.

[00:48:32] **Gavin McClurg:** Yeah. And that's the main thing that I feel gets lost. And there was a big debate this year about the ex-Alps. That was the same thing. I feel like that's what gets lost in this. And I had a great chat with Chrigel a while back on the podcast. And he talked about that there's, you know, when we have these accidents, it's kind of this wave, right? When you have an accident, everybody wants more safety. Then you got some safety and everybody wants more performance. And it's kind of just bound back and forth, up and down, up and down like a wave. And, you know, we can do a lot of things, say, from a task standpoint. Yeah. We can just send everybody out in the flats and keep them out of the rotor and keep them off the hills. And, you know, who would want to participate in something like that?

[00:49:17] It would just kill it. Racing. Done. Some people, yeah, sure. Some people want to do the whole fishbowl around and around and around and around. You know, that's being proposed as one way of competing. And not personally interesting to me. And so, you know, I think we're all drawn to this because of the risk, in a sense, because of the adventure, because we don't know where we're going to end up. I mean, there's a lot of beautiful things because of danger and risk. And you just can't eliminate it without making it. And

[00:49:49] **Violeta Jimenez:** if it's not really

[00:49:49] **Gavin McClurg:** boring, you know, then it's a different sport. It's something else entirely. And so I think that's often what gets lost is that, you know, there's a lot of emotion and there's a lot of social media and there's a lot of imprecise words.

[00:50:07] **Violeta Jimenez:** Yeah, I completely agree with that. Again, as I said, I'm personally very careful with words. They're one of the, you know, primary ways that I like to try to communicate with people about things. About this sport is through writing, because I can consider really carefully, what am I saying? How do I want to say it, et cetera. And not everybody is so careful. That's okay. But with social media and with these accidents, I mean, I agree with Chrigel in terms of, like, with many sports, there's, you know, sort of a sine wave, a pendulum. You swing one way, you go back the other way. And there are some things that, you know, probably an organization can do and should do to make things a little bit better. Like one. One of the things that CIVIL did pass at the plenary was a requirement for better medical personnel, which I felt strongly about since, you know, I could have lost my foot at, you know, in Brazil at the Worlds if there hadn't been some doctors brought by the French and the German team who helped out.

[00:51:05] So I think, you know, controlling what you can, having some good medical personnel on launch and landing, fantastic idea. You know, that's a reasonable thing to add to a big international competition. Hard to add that level of care to every competition. But, you know, so there are some things there, and then, you know, honestly, the position I resigned from at CIVIL was a pilot, it was called a pilot relations officer. It was, it was created in the fall after the Worlds. They asked, you know, would you help us communicate better with pilots? Which I was like, you really need to do better with this. I would, I'm happy to help. It's just, I need to be able to stand behind their decisions. And I could not after, you know, the events of the last couple of weeks, but yeah, like some of the, some of the way that you communicate right now, we, we have secret voting.

[00:51:53] So there's no record of how each country delegate voted for each proposition. And I got to say, Gavin, like, you know, maybe I'm very American about this, but if you have secret voting, you are rarely on the side of the angels. So,

[00:52:09] **Gavin McClurg:** that's not very democratic, is it? Not very democratic. Yeah. Some interesting things happening and yeah. I'm glad you're fine. I'm fired up about this. People got to stay fired up and hopefully there'll be some better resolutions. They won't be perfect. We know that, but hopefully things will get better. We're, we're buttoned up against my time frame for having to end. But before we do, I really want to switch gears here for a moment because you and I had a great talk in Valle. It was this year after your bad accident in Mexico. You said that was 2020?

[00:52:50] **Violeta Jimenez:** Yes. So that would have been 2022 at the Monarca. Yeah.

[00:52:53] **Gavin McClurg:** So this must've been 21, maybe, or maybe even 22, but you, a common thing we talk about on the podcast is fear injuries. Many people in the sport have had them either emotional or from a physical accident. I just did a great show with Serena about, you know, her, her accident and you had some great tasking you to come up with the, the, your memory of that. But. But because of that accident, you went through some fear injury stuff, which I was surprised, I didn't know you had, tell me what, tell us what you, what you learned, what you had to go through, what that process.

[00:53:34] **Violeta Jimenez:** Yeah. So I think when you have an accident, the assumption should probably be that there's going to be some kind of impact on you. It helps. And you've talked about this in the past, Gavin, if you understand what happened, if you don't understand what happened, then, you know, it's. It's this terrifying black box that you can't open, but assume there's a monster in the box and open the box is, is sort of my advice there. So the way I opened that box, I mean, I, I had a lot of time to think while I was laid up. I thought about what went wrong. I thought

about what I could have done differently. And I also, you know, I sought help there's there are psychologists who deal specifically with PTSD and there are some really great methodologies that they can use.

[00:54:19] Yeah. To help you identify and mitigate some of the things that, you know, might still be preying on you after an accident like EMDR. So that's, classically that's been like using light therapy to, basically you'll, you'll talk through what happened with, with this, you know, light therapy and, the research shows that actually the, the reported impact of the event will start going down as you talk through it with this, bilateral simulation, you can do. and you, you can do with tapping, which is, I was doing this after COVID. So I was, I was remote with, the person I worked with, and, they'll, have you like, tap like this or on your knees or something like that. cause they can't put a headset on you. And that also works, really interesting research about that.

[00:55:07] They think it's, you know, there's something about like in our, our past as, you know, being able, it gives you the sense that you're going away from the danger you're fleeing from the danger. Psych like, you know, psychologically in your lizard brain. I'm not a psychologist. Okay. but there's, there's some really interesting studies if you're interested in learning more about that. But in my experience, it worked for me. Did it work right away? Is it like a 30 minutes and you're done? No, don't expect that. But I mean, there's a value to just talking about what happened and kind of teasing out like what parts were actually the worst for you. Because when you think of an accident, there's a lot of shitty stuff there. Like what ends up sitting in your mind could be the moment that you didn't make the right choice.

[00:55:53] It could be the moment that you fell out of the air. It could be the moment that you hit the ground. It could be when, you know, you, you realized there was something wrong with your leg. It could be being in the hospital. So, you know, that's obviously a kind of a distressing thing to think about. But again, the monster will stay in the box and the box will stay in your mind and that monster will come out at the times you don't want it to. If you don't deal with this. So just talking about that with somebody who's a professional, who's not, who's objective and not involved with your life is great. But we also live in a world where there's a lot of great research on PTSD and things like bilateral stimulation can really help. So that was, you know, that is something I would recommend to everybody.

[00:56:40] If you, if you have a fear injury, you're dealing with an accident, seek out somebody who can help walk you through it and help you, you know, move on from it. That deals with like that, you know, chest pounding fear that you might get when you go back to launch and you hear the wind. For me, it was hearing wind. That was one thing that for years, still to a little extent, I get it today. There are certain helmets I can't wear anymore because they're noisy. And it just like, it drives my brain crazy. It sounds to me like, like demons, to be frank. It sounds like something's about to go wrong. So identifying that trigger was really important for me. But, but enabling, yourself to reengage with the sport and knowing where you might have a problem. That's really critical.

[00:57:26] But the larger questions about how you want to reengage with your sport are also really, really important. And like I said, I've asked them a number of times throughout my flying career. Most recently, after this accident in Brazil, like, did I did I really want to go back to this mess of a competition arena? Where, you know, it

[00:57:51] wasn't clear that I was welcome, A, or B, you know, was I going to be able to go back and have some confidence that I would not have to have another accident again? And of course, that's something that I'm not entirely resolved on yet. And as Will Gadd would say, you can never assume that you're not going to have an accident again, you have to accept that could happen. It doesn't matter how good you are. It just could. What happened in Brazil, to touch on it very briefly, you know, I, I, I took a tumble on launch, and I hit a tree stump with my foot. So I have the video of it. There are a bunch of people there. I think the causes there was that launch is really short, and the air does a little rotary thing, it's almost cliffy.

[00:58:37] And so I was not the only person who took a tumble. Like there's a great video of Nick Greece, for example, my teammate, you know, he's like charging for it, and his wings just like, you know, right before I took off somebody else, you know, another pilot from Austria did the same thing. Just didn't hit a tree, fortunately. So, so some structural, the launch, that was a factor. Some luck, I had a tree, other people didn't me versus tree was never going to go well. And then, you know, I'm, I also I take some responsibility for it, too. You got you have to, could I have done things differently? Could I have tried to abort sooner? Yeah, maybe I could have. And that's something that I will continue to balance an

[00:59:20] **Gavin McClurg:** issue. And that one? Because you're carrying so much weight?

[00:59:23] **Violeta Jimenez:** Yeah, so so actually, for that one, I'd taken off a bunch of ballast because the day looked like shit to me. So I wasn't even carrying what I usually do, like I'd taken off about 10 pounds. So it could have been certainly with ballast you, you know, you have more difficulty aborting. And yeah, I mean, basically, I'm like a freight train. Like, once I get going, I can keep going. But it's it's hard to get going as fast. And it's hard to stop once you go. So so that could be an issue. But again, like, looking at everybody else who also took Trump tumbles on that launch, like, Nick doesn't carry ballast. That wasn't just Nick, it wasn't just me. He's got natural ballast. So yeah, um, and I think other people might disagree with me about that.

[01:00:11] Like, I think I heard from several people who are like, Oh, it was definitely ballast, you weren't running fast enough. And like, again, I have the video. I'm like, I was running normally.

[01:00:21] As I stepped off, my left side collapsed. So yeah, I disagree that it was caused by ballast.

[01:00:29] But you, you know, being unbiased about it, I can say the way I intend to move forward from this is to continue training, sprinting with ballast. So that's, you know, that's the way I think that I move forward and I don't feel bad about squats, lots of

[01:00:48] **Gavin McClurg:** deadlifts in your future.

[01:00:49] **Violeta Jimenez:** Well, and I'm serious about the sprinting part. Like I do, I do that with, with my trainers and I'm excited to, I'm, I'm just back to running, which is great after six months. So I'm excited to be able to, to start going harder on that.

[01:01:04] **Gavin McClurg:** Good. Be your treasure. I appreciate it. I appreciate all the work you do and not just on this, but with our community. And it's been fun. It's been fun to watch. It's been fascinating to watch. It's been a really cool, I mean, your dedication is inspiring. So, I appreciate you and sending you a big hug. I'm glad your foot's all healed up and, you know, you were certainly flying lights out down in Mexico. That was fun to see.

[01:01:33] **Violeta Jimenez:** Thanks, Gavin. Yeah. Looking forward. We have, we have a lot more fun stuff to do together and, and to, to do for the community. So thank you for the podcast. And, you know, we, we see what you do as far as putting on the races and helping spread, you know, different stories through our community and different points of view. So thank you for that. If

[01:01:56] **Gavin McClurg:** you find them cloud-based may have a valuable impact on your life. You can support it in a lot of different ways. All of them incredibly important to keep this show going. You can give us a rating on whatever platform you listen to. You can blog about it on your website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your friends. I know a lot of good conversations have happened that way. And of course you can support the show financially. The show does take a lot of time, a lot of editing, storage, music, behind the scenes costs. And all we've ever asked for is a buck a show. We put out a show every two weeks. So if you gave us a buck a show, that's a buck a show. So thank you for that. 25 bucks a year, quite a bit less than a magazine subscription and way less than a latte a month. You'll notice we don't have 10 minutes of advertising at the top of the show, which we get asked to do all the time. Believe me, I believe advertising is a pretty toxic business model.

[01:02:43] 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'd really appreciate it. Go to the website to find various ways to support the show through Patreon or other platforms where we've gone through great lengths to minimize fees. So your money gets directly to us. Becoming a subscriber gives you access to all kinds of bonus information, little nuggets that don't make it into the podcast, extra content or ask me anything shows and a lot more. We don't put anything behind a paywall and never will. If you can't afford to support the show, just send me an email and I'll set you up with an account. No questions asked. Hopefully someday you'll be where you can.

[01:03:30] 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

Violeta Jimenez est devenue l'une des compétitrices de parapente les plus élités au monde en une période relativement courte. Sa première Coupe du Monde n'a eu lieu qu'il y a 5 ans à Aksaray, en Turquie, en pilotant une Zeno. L'année dernière, elle était sur le podium du classement GÉNÉRAL, à nouveau en Turquie, cette fois à Çameli. Mais cela n'a pas été facile. Violeta est venue au vol avec un passé dans le ballet et le ultra running et, comme le dit Will Gadd, passer de sports sans gravité au vol peut être non seulement difficile mais aussi risqué. Durant les premières années, le désir de Violeta était bien en avance sur ses compétences et elle a eu un certain nombre d'incidents et d'accidents, dont un accident particulièrement violent qui a nécessité une longue rééducation mentale et physique.

Le post #269 Navigating Doubts with Violeta Jimenez est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Alors, un petit point administratif. On a quelques compétitions qui approchent. Les inscriptions pour le Niviuk sont ouvertes. On l'a renommé le Niviuk Red Rocks Wide Open, qui aura lieu en septembre, la dernière semaine de septembre. En Utah, ça ouvre le 2 avril. Et il y a le Niviuk X-Lost, ma petite compétition de marche et vol qui se déroule ici, dans mon jardin, dans les Lost Rivers. C'est à la fin du mois de mai. Les inscriptions sont ouvertes dès maintenant. Et il y a le Global Rescue X-Red Rocks. Je publie toutes ces infos sur mon propre site. Mais le Global Rescue X-Red Rocks, qui se tient juste après le Wide Open, est une course de marche et vol de quatre jours. Ça fonctionne comme une course par étapes.

[00:01:02] Également dans l'Utah. Et fin septembre, début octobre, les inscriptions sont aussi ouvertes. Alors, trouvez tout ça, renseignez-vous sur mon site, cloudbasemayhem.com. Ou allez directement sur les sites ou faites simplement une recherche. X-Red Rocks, X-Lost et le Red Rocks Wide Open. J'adorerais vous y voir. C'est une partie du monde spéciale. Et ce sont des endroits vraiment sympas pour concourir et se donner à fond dans des contrées très, très sauvages. Mon invitée aujourd'hui est une sacrée personnalité, Violeta Jimenez. Elle est à Seattle. Ces dernières années, elle est devenue l'une de nos meilleures pilotes aux États-Unis. Sur tous les plans. Dans le classement général, elle est toujours constante.

[00:01:47] Elle est toujours au sommet. J'ai eu la chance de voler lors de sa première Coupe du Monde en 2021 à Aksaray, en Turquie. J'étais donc là pour en être témoin. Elle était sur une Xeno à l'époque. Et depuis, elle enchaîne les performances incroyables. Elle fait partie de l'équipe féminine américaine. Je l'ai déjà eue avec moi auparavant. Mais c'est vraiment une pilote et une compétitrice hors pair. Elle a traversé des épreuves difficiles. Elle a poursuivi cet objectif avec une détermination extrême. Sûrement au début de sa carrière, je pense qu'elle dirait, qu'elle serait d'accord pour dire peut-être trop dur. Mais elle a eu un certain nombre d'incidents, de parachutes de secours, d'atterrissages en arbre et aussi des accidents.

[00:02:32] Elle nous raconte tout ça dans ce podcast. Je voulais donc explorer ce qui la motive malgré ses blessures, et comment elle a réussi à revenir à chaque fois et à persévérer. Sa passion pour ce sport est extraordinaire. Elle est aussi très impliquée dans tout ce qui se passe actuellement avec le civil et le débat sur la sécurité. Certaines mesures adoptées lors de la session plénière la semaine dernière n'ont pas été du tout bien accueillies par beaucoup de gens, y compris les limites de lest qui sont de nouveau en vigueur en catégorie 1. Elle explique les conséquences de cela et comment c'est arrivé.

[00:03:18] Et, vous savez, la virulence qui en a découlé. Donc, oui, le cyclisme a été au centre d'un débat très houleux depuis des mois, depuis l'accident aux Mondiaux. Et ça continue. Alors, on en discute un peu. Et comment cela affecte, ou pourrait affecter, les plus petits acteurs du sport. Et on essaie de rendre ce sport plus sûr. Vous savez, est-ce qu'on peut le faire ? Devrions-nous le faire ? Et si oui, comment ? Et certaines des conséquences imprévues si nous le faisons. Mais c'est vraiment une discussion passionnante avec plein de choses intéressantes sur le risque, la passion et les

compétitions.

[00:04:02] Et les stratégies. Et la sécurité. Et plein d'autres trucs intéressants. Vous allez adorer, je vous le garantis. Santé.

[00:04:22] Merci. On meurt d'envie de faire ça depuis littéralement des années. Et je pense que le moment est parfait. On pourrait probablement le refaire chaque année à partir de maintenant et en faire davantage. Mais on se connaît depuis très longtemps. On fait partie de cette communauté très dynamique depuis longtemps. Et je vous ai vue, je dirais, grimper les échelons. Vous nous avez représentés aux Mondiaux. Et vous avez simplement dominé chez les femmes. Et vous avez été très régulièrement dans le top 10 général. Vous êtes l'une des pilotes les plus régulières, je pense, sur le circuit mondial. Et j'étais ravi d'être avec vous lors de votre premier Championnat du monde en Turquie.

[00:05:08] Et Axaray en 2021, qui est en fait, je crois, ma meilleure Coupe du Monde à ce jour. Ça a été important pour moi. Et c'était super sympa. Un endroit vraiment cool pour voler. Mais je pense que c'est un excellent point de départ. Parce qu'en quelque sorte, c'est au milieu de ta carrière. Tu commençais à peine les Coupes du Monde. C'était ta première. À ce stade, tu avais déjà traversé beaucoup de choses. Et on va en parler. Je veux te laisser prendre la parole pour commencer. Alors, ramène-nous en 2021 en Turquie. Résume cette partie de ta vie de pilote. Et quand on aura fini, on passera de 2021 à aujourd'hui. Et tout ce qui s'est passé entre-temps, y compris les Mondiaux au Brésil, qui ont été, tu sais, le point de rupture pour tout ce débat sur la civilité et la sécurité.

[00:06:02] Et la session plénière qui vient de se terminer. Vous avez eu un terrible accident là-bas. On a donc beaucoup de choses à aborder. Mais pourquoi ne pas repartir de la Turquie et remonter un peu le temps ?

[00:06:13] **Violeta Jimenez:** Ça a l'air super. Alors, oui, la Turquie en 2021 était ma première Coupe du Monde. Je m'en souviens encore avec beaucoup d'affection. Et, vous savez, c'est intéressant. C'est là, je pense, que beaucoup d'Américains qui n'en avaient jamais fait ont commencé à s'intéresser aux Coupes du Monde. J'en faisais partie. C'était après le COVID. Je pense que tout le monde était plutôt impatient de voyager et de sortir. Et pour moi, comme vous l'avez dit, j'avais vécu des choses. À la fin de 2020, j'ai eu un très grave accident en faisant du cross country au Mexique. C'était lié à la météo, le vent a pas mal forcé. Et j'ai fini par avoir une fermeture proche du sol alors que j'essayais d'atterrir. J'en ai écrit sur le cross country ainsi que sur mon Instagram personnel. Je ne vais pas forcément vous donner tous les détails, à part dire que j'ai été hospitalisée pendant un bon moment et que je n'ai pas pu marcher pendant quelques mois, j'ai fait de la rééducation, tout ça.

[00:07:07] Et j'ai écrit sur le fait qu'après cet accident, je voulais toujours vraiment voler. Mais je devais réfléchir très sérieusement à la manière dont je allais me réengager dans ce sport que j'aimais tant. Et cet accident est arrivé, enfin, ce n'était pas la première fois que quelque chose tournait mal dans mes vols. J'avais déjà dû déclencher des parachutes de secours en compétition. Par exemple, quand j'ai commencé sur une deux lignes, je n'avais pas vraiment beaucoup de connaissances sur la façon de gérer une deux lignes. Et donc, j'ai dû en déclencher plusieurs fois, et ce n'était pas vraiment amusant. Tout cela a fini par se résumer au fait que, après mon gros accident en 2020, j'ai décidé que je voulais faire les choses différemment ; je ne voulais pas me réengager dans le sport de la même manière que je l'avais fait auparavant.

[00:07:59] Et l'une des conclusions auxquelles j'en suis arrivée, en fait, c'est que la compétition était un cadre dans lequel j'aurais des marges de sécurité différentes de celles que je m'étais accordées par le passé. C'est tout. C'est une affirmation intéressante pour certaines personnes, parce que certains perçoivent la compétition comme plus dangereuse que le vol libre. Je ne suis pas du tout d'accord. Alors, oui, ça dépend de la façon dont on le fait, bien sûr, il y a toujours, vous savez, un relativisme basé sur qui vous êtes et comment vous volez. Mais pour moi, si vous faites un long vol cross country, vous êtes seul, la météo change, vous avez peut-être des gens près de vous, peut-être pas, vous volez peut-être dans un endroit isolé, peut-être pas. Si quelque chose ne va pas, qui verra, qui interviendra ?

[00:08:44] Combien de temps ça va prendre ? Est-ce qu'on peut sortir facilement ? Est-ce qu'on peut accéder rapidement aux soins médicaux ? Maintenant, comme vous l'avez mentionné, les Mondiaux de 2025 ont été un point de rupture où nous avons débattu de certaines de ces choses dans le contexte des compétitions. Mais pour moi, en 2021, quand je prenais la décision de m'impliquer plus fortement dans les compétitions, je me disais : « Hé, si je vole en compétition,

quelqu'un a mis un tracker sur moi. Quelqu'un me suit. » Il y a tout un groupe d'autres personnes qui prennent des décisions sur la sécurité du vol. Qui surveillent le monde. Qui surveillent la météo. Qui sont extrêmement intéressés par le fait de savoir s'ils peuvent continuer en toute sécurité le long du parcours que nous avons fixé. De plus, le parcours est établi en tenant compte des conditions météo.

[00:09:29] Parce qu'on veut voler une journée valide. Donc, si c'est une bonne compétition, bien organisée, vous n'allez pas tracer une ligne de parcours sauvage et complètement dingue qu'on ne pourra probablement pas suivre sur toute la distance. À la place, vous allez tracer quelque chose de plus raisonnable. Donc, cette décision de s'impliquer davantage en compétition est venue d'un sentiment de... je ne sais pas. Je me suis dit que c'était peut-être une façon plus sûre pour moi de participer au sport que j'aime. Et il y avait d'autres considérations aussi. En 2021, je volais un petit Zeno lors de cette Coupe du Monde à Aksarai. Et au fur et à mesure que je participais à plus de compétitions, c'est là que je ne pouvais plus ignorer le fait que j'étais une petite personne dans un sport qui privilégie la taille.

[00:10:16] Alors, j'ai commencé à me demander : qu'est-ce que je dois faire pour pouvoir mieux rivaliser avec le reste de la compétition ? Et c'est en 2022 que je suis passée d'une petite Zeno à une Zeno de taille moyenne-petite. Puis plus tard, à une petite Enzo. Et c'est intéressant. On pourra parler du lest plus tard. Je suis peut-être l'une des rares personnes à avoir réellement piloté toutes les tailles, du top 90 kg au top 115 kg. Je connais donc intimement les différences entre ces ailes. Et il y a bien sûr aussi des considérations de sécurité. Mais je pense que ça nous donne un petit point de départ.

[00:10:52] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je veux dire, tu touches à un sujet qu'on abordera peut-être plus tard. Mais la grande partie de ce débat, c'est juste de l'observer de loin et d'approfondir le sujet à différents endroits parce qu'il y a eu beaucoup de choses, surtout en vue de la session plénière qui vient d'avoir lieu. Mais tout le discours sur Base Camp est plein de très, très, très bonnes intentions. Mais il y a tout ce truc qui dit que, A, les compétitions sont plus dangereuses que le free flying. Comment on le sait ? Est-ce qu'on le sait ? On ne le sait pas. On n'a aucune donnée sur ce genre de choses. Ce n'est pas la F1 où on suit le moindre petit détail. Et je ne sais pas si c'est un chiffre que j'ai sorti quelques fois parce que je l'ai eu de Cross Country Magazine. J'ai fait des recherches et je n'ai pas pu trouver ça.

[00:11:37] Alors, c'est encore une fois une donnée qui pourrait être complètement bidon. Mais en Suisse l'année dernière, il y a eu genre plus de 30 décès.

[00:11:49] Je pense peut-être une ou deux. Encore une fois, il faut prendre ces chiffres avec des pincettes. On est en compétition. C'est juste un sport dangereux, point final. Donc, comme tu l'as dit, je pense que beaucoup de gens se diraient : « Oh, attends une minute, elle dit que les compétitions sont plus sûres ». Non, on a toujours entendu le contraire. En fait, on ne sait pas vraiment. On sait que lors des compétitions, les gens poussent plus. La compétition en général, dans tous les sports, va avoir plus d'accidents que la simple pratique non compétitive, parce que le nombre de personnes qui poussent et qui essaient d'obtenir des résultats, ce genre de choses. Donc, c'est logique. C'est peut-être vrai, mais on ne le sait pas vraiment, si ? C'est fou à quel point on en sait si peu. On a tous ces opinions. Tu sais, tout ce truc avec la fin de la vitesse, les cônes ESS et ce genre de choses.

[00:12:38] Personnellement, je n'ai jamais vu d'accident en compétition. Je fais ça depuis très, très, très longtemps. Je pense que tu as tout à fait raison, Gavin. Est-ce que c'est plus dangereux ? Je ne sais pas. Tu vois.

[00:12:48] **Violeta Jimenez:** Ouais, je pense que ce qu'on voit, tu sais, avec ce point de rupture des mondes en 2025, ce sont beaucoup de préjugés et d'idées personnelles qui s'expriment comme s'il s'agissait de faits. Et malheureusement, notre organisme de réglementation soutient la propagation de ces préjugés et de ces idées parce que nous ne faisons pas, en tant que sport, d'études à ce sujet. Il y a eu quelques études sur le parapente, mais pas beaucoup, pas énormément. Et donc, avec l'exemple de la Suisse, et je n'ai pas en tête le nombre de tragédies survenues l'année dernière. Mais comme tu le sais, Gavin, dans ma vie professionnelle, je travaille dans la science des données et plus précisément sur le risque. Donc, le risque lié à l'IA, mais j'aide les gens à réfléchir à la manière de mesurer le risque et à mesurer ce qui est dangereux pour eux.

[00:13:40] C'est dans un contexte très différent dans le monde professionnel, évidemment, que dans le monde du sport. Mais même ainsi, pour comprendre ces tragédies en Suisse ou ailleurs, il faudrait faire une véritable analyse. Il faudrait regarder, d'accord, combien de personnes participaient aux compétitions ? Combien de personnes participaient à d'autres

types de vols ? Pouvons-nous contrôler d'autres facteurs comme l'âge, la météo, ce genre de choses ? Tout ça devrait être fait. Donc tu as raison, on ne sait pas réellement si la compétition est plus sûre ou non. On n'a aucune donnée là-dessus. On a tous des préjugés personnels, moi y compris. Comme je l'ai dit, j'ai de bonnes raisons de faire mes choix.

[00:14:25] De plus, vous savez, vous et moi sommes des personnes différentes. Il se peut donc que les compétitions soient plus dangereuses pour Gavin, mais pas pour Violetta. C'est, vous savez, quelque chose que nous devons accepter. Et bien sûr, la compétition, oui, elle peut pousser les gens à forcer davantage. Elle peut faire en sorte que, vous savez, les gens ne veuillent pas être celui qui annonce le niveau tant ou tant sur la radio. Ils ne veulent pas le voir. Ils ne veulent pas dire que c'est le niveau trois parce que quelqu'un pourrait penser qu'ils sont des lâches. Ou peut-être que leur équipe n'atteindra pas l'objectif, ou que leur pote les dépassera. Toutes sortes de biais peuvent entrer en jeu là-dedans. Mais je suis ici pour vous dire que ces biais existent aussi en dehors de la compétition. Pour l'accident dont j'ai parlé au Mexique en 2020, je volais avec un groupe d'amis. J'ai eu un mauvais pressentiment et je n'ai rien dit. J'ai donc l'impression que ces pressions existent dans tous les types de vol.

[00:15:15] Il faut en être consciente, et il faut réfléchir à la manière dont on va les atténuer.

[00:15:22] **Gavin McClurg:** Alors, tu as eu ça, et c'était un grave accident physique, celui au Mexique. C'était un sacré retour, comme tu l'as dit. Ça a pris des mois, beaucoup de rééducation, tu as dû réapprendre à marcher. Tu sais, c'était un retour à la vie, je suppose. Je ne sais pas comment on appelle ça depuis le Mexique. Mais, enfin, c'était un truc énorme. Et tu as dit que tu en avais eu d'autres avant ça. Tu les as eus très tôt dans ta carrière. Tu as eu l'accident de marche et vol. Et le truc de Mitch en Californie, je crois que tu t'es cassé la jambe, non ?

[00:15:49] **Violeta Jimenez:** Je me suis déchiré le ligament croisé antérieur et j'ai eu une fracture du dos. Le dos n'était pas si grave, mais le ligament a nécessité une chirurgie.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Retournons encore plus loin, alors, parce que d'après ce que je comprends, ton parcours était dans l'ultra-trail. Tu as donc été une athlète toute ta vie. Qu'est-ce qui, selon toi, était particulièrement spécifique à ce sport et à ton approche qui venait de... enfin, ce n'est pas que, je ne sais pas, Will Gadd en parle toujours, mais que les sports de gravité ou de flow sont ceux pour lesquels il estime que, quand les gens viennent de ce genre de sports, la transition est plus facile. C'est une transition plus logique par rapport à l'escalade, à la musculation ou aux ultras, ce genre de choses. Mais, tu sais, au début de ta carrière, quand tu es arrivée ici, je me souviens quand tu sortais avec Mitch et que tu es venue à Sun Valley, on regardait tous tes lignes à la fin de la journée en se disant : putain, elle est audacieuse, tu sais ?

[00:16:43] Je veux dire, tu étais une nouvelle pilote. Tu lançais ces lignes tellement engagées. Et, tu sais, on était tous assez inquiets pour toi. Et, tu sais, tu as eu ces... et puis tu as eu un accident ou un incident, comme tu l'as dit, des parachutes de secours et ce genre de choses. Et, tu sais, il y en avait beaucoup parmi nous qui étaient vraiment inquiets pour toi. Mais, tu sais, on va partir de ton parcours, de ton entrée dans le milieu et juste de ta soif pour ça. Parce que, tu sais, il n'y a pas eu beaucoup de personnes autour de moi dans ma carrière qui aient eu autant de soif et de désir.

[00:17:18] **Violeta Jimenez:** Ouais. Et je pense que tu soulèves plusieurs points intéressants. Je viens de l'ultra-trail et j'étais danseuse quand j'étais plus jeune, du ballet. Et donc, l'une des choses qui m'a poussée vers le vol, c'est que je n'avais jamais envisagé ça, je ne savais même pas que c'était une possibilité. J'ai grandi à New York. Je ne voyais pas de gens voler. J'étais vaguement au courant que les ailes de deltaplane existaient. Mais je n'avais jamais... enfin, beaucoup de gens ont cette histoire : « Oh, je regardais les oiseaux et je voulais être un oiseau ». C'était tellement loin de ma conception de ce qui était possible que ça ne m'était jamais venu à l'esprit. Et donc, quand on m'en a parlé, alors que j'habitais à Atlanta, en Géorgie, à l'époque. Ce n'était pas exactement une Mecque du vol libre. Non.

[00:18:04] Je l'ai vu et je me suis dit : d'abord, ça existe, ça. Et je venais juste d'obtenir mon master. Je me demandais donc : d'accord, et après ? Qu'est-ce qui m'attend dans la vie ? J'avais fait des ultramarathons pendant des années, j'étais vraiment passionnée par ça. Et l'idée de pouvoir prendre cette machine pour faire le tour du monde et voir les montagnes où je courais depuis les airs, je me suis dit : c'est incroyable. Genre, je veux faire ça. C'est là que ça a commencé. Maintenant, si on rembobine le temps, il y a presque 12 ans pour moi. Je n'avais aucune idée que ça m'emmènerait là où j'en suis. Je n'en avais aucune notion. Je n'avais aucun contexte sur ce sport.

[00:18:48] Je ne pense pas avoir pu imaginer à ce moment-là à quel point le chemin serait long. Mais au fur et à mesure que j'avancais, c'est devenu clair pour moi, comme c'est le cas pour beaucoup de gens : si tu veux poursuivre ça d'une manière qui semble raisonnable, ou même si je voulais le faire d'une façon qui respecte le rêve que j'avais au début, il faut aller au fond des choses. Et « aller au fond » ne veut pas dire la même chose pour tout le monde. Mais mon rêve était de voir les choses d'en haut sans être terrifiée, tu sais, d'explorer et de pouvoir sentir que je le faisais d'une manière raisonnable. Et je pense que j'ai commencé à accélérer sur cette voie. Alors, quand j'étais à Sun Valley avec vous, tu sais, j'étais sur ma petite sea wing.

[00:19:37] Vous étiez tous en train de piloter des D et des CCC. Il n'y avait aucun moyen pour moi de suivre votre rythme. Mais je me suis dit : « Bon, c'est un objectif. C'est une occasion en or pour faire ce que je veux faire. Je dois peut-être être seule, mais je peux le faire. » Et donc, je pense que cette année-là a été un tournant pour moi, où je me suis dit : « Je vois un chemin. Je vois un chemin pour faire les choses que je veux faire, pour pouvoir explorer et faire ce tour du monde plus qu'actuellement. » Je pense que c'est ce que nous avons vu là-bas. C'est après cela que je suis passée sur une deux lignes. Et comme je l'ai dit, il y a eu une courbe d'apprentissage pour moi qui a pris un peu de temps à se résorber. Je suis passée d'un sentiment de grand confort avec ma petite sea wing à une aile D qui réagissait différemment.

[00:20:27] Et ça m'a pris un certain temps pour comprendre ça. Je pense qu'il y a un peu plus de connaissances dans notre communauté aujourd'hui sur la façon de piloter des deux lignes. Et bien sûr, maintenant, six ou huit ans plus tard, nous avons des deux lignes de type sea, qui sont super. Vous pourriez faire cette transition avec un peu plus de facilité que moi. L'autre chose à laquelle je pense, c'est que, encore une fois, j'ai eu l'expérience de piloter de petites deux lignes et de plus grosses deux lignes. Et les petites sont effectivement plus exigeantes. Elles sont plus difficiles. Et quand quelque chose ne va pas avec elles, il est plus dur de se rattraper. Je ne sais pas. Certaines des méthodes que je recommanderais à quelqu'un pour passer d'une trois lignes à une deux lignes,

[00:21:13] Je dirais que pour le gérer avec une grande aile, c'est la méthode la plus simple. C'était une option plus accessible à l'époque où je le faisais. Mais oui, il y a certainement une meilleure façon dont j'aurais pu m'y prendre. L'autre point que je voulais aborder, Gavin, c'est que tu as mentionné la différence entre venir d'un sport de flow et d'un autre type de sport. Alors oui, comme je l'ai dit, j'étais coureuse. J'étais danseuse. Je ne pratiquais pas de sports de flow. Ça ne faisait pas partie de mon parcours et donc quand je me suis lancée là-dedans, certaines choses que l'on apprend en ultra-trail sont applicables, je veux dire, tout a certains points communs, mais avec le vol par exemple, il y a plus de technique que dans l'ultra-trail. Dans l'ultra-trail, il y a cette partie bizarre, cette grosse partie du jeu qui consiste à pouvoir faire plus d'efforts pour compenser une certaine chose, on ne peut pas faire ça en vol. On ne peut pas battre des ailes, vous voyez, à un certain moment, si vous ne savez pas quoi faire à l'instant T, vous n'avez aucun recours. Je veux dire, vous pouvez déclencher votre parachute de secours ou faire d'autres choses selon ce qui ne va pas, mais ce sont des sports totalement différents. Mais d'un autre côté, je suis absolument pour que les gens viennent au vol peu importe d'où ils viennent, vous savez, s'ils se sentent appelés à le faire, je pense.

[00:22:26] Ce serait merveilleux si nous avions plus de personnes comme Will Gadd pour nous instruire tous sur le risque et ce qu'il implique, et si nous avions une meilleure façon d'en parler et de participer à ces conversations tout au long de nos carrières de pilotes.

[00:22:45] **Gavin McClurg:** il l'articule mieux que quiconque et vous qui m'écoutez, s'il vous plaît, suivez-le sur la plateforme de votre choix parce que ses publications sont géniales, elles sont

[00:22:56] **Violeta Jimenez:** C'est génial, c'est l'une des personnes que je recommande à tout le monde pour discuter.

[00:22:59] **Gavin McClurg:** sur le risque aussi. Je veux dire, il est juste très, très doué pour ça, pour le comprendre et voir le verre moins que à moitié plein, vous voyez ? Il cherche ce qui va faire foutre le verre en éclats, c'est ce qu'il aime bien dire. Ouais, ne pas être optimiste tout le temps, c'est son approche, et ça lui a bien servi. Mais pourquoi cette gravitation ? Je veux dire, vous pouvez envoyer comme n'importe qui et je sais que vous êtes très passionné par le fait de voler de grosses lignes, et vous avez toujours été très passionné par ça depuis le début, mais pourquoi cette passion spécifiquement pour la course et la haute compétition ? Je veux dire, comme vous l'avez dit, vous avez traversé énormément de choses. Il doit y avoir des discussions chez vous avec votre famille, où ils vous demandent : « Qu'est-ce

que tu fais ? Ne nous fais pas revivre ça », vous savez, vous avez traversé énormément de choses. Quelqu'un m'a dit une fois qu'elle serait prête à mourir pour des points, c'est...

[00:23:56] **Violeta Jimenez:** Ce n'est pas vrai, je sais, je sais que ce n'est pas vrai, mais

[00:23:58] **Gavin McClurg:** Tu sais, mais tu as vraiment, je veux dire, dès celui en Turquie, tu as immédiatement été attiré par les Coupes du Monde. Tu as tenu bon, tu as tenu bon, et en tant qu'Américain participant à ça, tu sais, tout est fait par toi-même, tu es autofinancé, c'est ton propre temps, on n'a aucun soutien, on n'est pas les Français, on n'a personne pour nous aider à traverser ça, donc tu as appris un peu par toi-même. Je veux dire, évidemment, notre communauté nous aide à apprendre, mais tu sais, tu as consacré une quantité énorme de temps à ça. Pourquoi, ouais ?

[00:24:39] **Violeta Jimenez:** Je pense que c'est ça la question à un million de dollars, en fait, et c'est une question à laquelle tu dois te replonger. Je veux dire, pas seulement si tu as un accident ou si quelque chose tourne mal, mais pour suivre la logique de Will, tu devrais te replonger là-dedans pratiquement à chaque étape de ta carrière de pilote. Quand tu envisages quelque chose d'important, tu devrais te demander : pourquoi je fais ça ? Qu'est-ce que ça vaut pour moi ? Parce que c'est un sport dangereux, pas seulement le parapente bien sûr, mais beaucoup de sports d'aventure, donc tu devrais vraiment être au fait de ça. Tu devrais être au fait de ce que les pros font pour toi, et donc tu sais que ça pourrait être, par exemple, tu veux gagner quelque chose ou tu veux tenter une grosse ligne, tu veux voir quelque chose, mais sois vraiment claire là-dessus parce qu'il y a potentiellement un compromis que tu pourrais faire. Et donc, c'est une conversation que j'ai eue avec moi-même, avec mes amis et ma famille, plusieurs fois, et je vais probablement l'avoir encore beaucoup plus souvent tant que je continuerai à voler, et il y aura un jour où je ne volerai plus, mais je ne prévois pas que ce soit pour bientôt. Donc, pour répondre à pourquoi les compétitions et pourquoi c'était intéressant, c'est...

[00:25:55] Je suis passionnée par la progression, vous savez. Si vous lisez des livres sur le flow, sur le bonheur, sur la façon dont on acquiert du bonheur dans sa vie, ça devient un peu abstrait et philosophique, mais le fait d'être pleinement engagé dans quelque chose qui demande une attention réelle vous place dans le flow, et cela génère du bonheur pour nous, c'est une très bonne façon de le voir. C'est donc l'approche intellectuelle, mais on l'a tous ressenti, vous savez, quand on est vraiment à fond dans quelque chose et qu'on ne pense à rien d'autre, l'esprit est clair, c'est blissful pour être honnête. Maintenant, est-ce que je pourrais trouver cet état ailleurs que dans les compétitions ? Bien sûr, il y a un million de façons d'y parvenir, vous pouvez jouer du piano, danser, faire du kayak, peu importe, vous pouvez faire de l'acro, mais j'ai commencé à le ressentir dans les compétitions où, pour moi, ce que j'aime et l'une des choses pour lesquelles je me suis rendu compte que j'étais douée, c'est l'observation. Donc cet engagement total avec votre environnement où vous remarquez le vent, les nuages, les autres personnes, c'est un aspect important en compétition, ne sortez pas de ça, vous remarquez comment vous vous sentez, comment l'aile réagit, tout cela se combine et vous prenez une décision en conséquence, vous savez. Et certaines de ces décisions ne sont plus conscientes une fois que vous commencez à mieux les maîtriser, bien sûr, vous vous dites « va par là » et « non, je vais par là », vous ne seriez peut-être même pas capable d'articuler vraiment pourquoi vous êtes allé à droite au lieu de gauche. Peut-être qu'en regardant en arrière, vous vous diriez que c'était un peu plus clair de ce côté, que j'avais l'impression qu'il y avait un peu plus de soleil là-bas, ou peut-être pourriez-vous dire que j'ai vu un oiseau monter, que j'ai vu ces deux gars monter, que ces gars avaient une meilleure ligne que moi, peut-être qu'il y a quelque chose, mais tout cela...

[00:27:47] cet engagement m'amène dans un état de flow vraiment incroyable, où, vous voyez, le truc avec une compétition, c'est que généralement, vous pouvez faire ça sur plusieurs jours, clairement. Les compétitions vous plongent dans un truc où vous devez être concentré, et si vous ne pouvez pas l'être, vous ne devriez probablement pas piloter une aile. Il y a cette partie engagement, et puis la partie progression qui, encore une fois, est appuyée par des recherches montrant que pouvoir progresser et s'améliorer dans quelque chose est aussi très satisfaisant. C'est le côté intellectuel. Émotionnellement, je le ressens : quand je sens que j'ai une opportunité de continuer à progresser dans quelque chose, c'est vraiment captivant pour moi. Donc, en commençant en Turquie, par exemple — enfin, un peu avant ça, j'avais fait quelques compétitions nationales — je me suis dit : « c'est vraiment intéressant, et je pense voir où je foire ». Et donc l'idée que vous puissiez voir et corriger, et si vous le faites, vous vous dites : « oh oui, j'ai compris », ça devient très captivant. Et bien sûr, plus tard, cette progression ralentit énormément, donc peut-être que vous êtes, vous savez,

[00:28:54] on n'en tire pas autant, mais comme on l'a dit, je viens de l'ultra-trail. Vous savez, je courais pour le plaisir toute la nuit, je faisais des courses de 100 miles, donc personne ne m'a jamais accusée d'être incapable de m'accrocher à quelque chose ou de ne pas savoir m'occuper pendant, genre, 36 heures de course. Alors...

[00:29:15] **Gavin McClurg:** un manque de ténacité n'est pas quelque chose pour lequel on vous fera des remarques en disant que vous n'êtes pas capable de...

[00:29:19] **Violeta Jimenez:** c'est un problème pour moi, donc oui, je vous ai donné quelques exemples un peu plus intellectuels de ce que je trouve de captivant dans le flyeoining, mais vous savez, c'est là qu'on entre dans le côté artistique. Et j'aime écrire sur le flyeoining parce que je trouve que c'est la seule façon de vraiment décrire quelque chose, c'est un peu plus littéraire en quelque sorte. Je le compare, vous savez, à l'amour, je le compare à un amour de toute une vie ou à une passion de toute une vie pour quelque chose. C'est ce que c'est devenu pour moi, c'est quelque chose que je construis et je le construis avec d'autres personnes, mais en réalité, je construis ma propre petite tour dans les bois quelque part. Peu importe ce que font les autres, je construis l'histoire de ma vie, et c'est un fil conducteur, un gros fil conducteur.

[00:30:11] ça m'a permis d'évoluer de plein de façons que je n'aurais pas eues autrement. Vous savez, j'ai choisi un sport de flux, j'ai choisi quelque chose dont je n'avais jamais entendu parler et qui allait être incroyablement difficile pour moi, et c'est ce qui le rendait captivant. Si c'est facile, ce n'est pas si intéressant, n'est-ce pas ? Si quelque chose vient facilement, on ne l'apprécie pas, mais quelque chose de difficile, quelque chose pour lequel il faut travailler, ça a un peu plus de valeur.

[00:30:35] **Gavin McClurg:** il y a eu des doutes

[00:30:36] **Violeta Jimenez:** Bien sûr, oui. Et très récemment, comme tu l'as mentionné, j'ai eu un accident aux Mondiaux et on peut en parler plus longuement, mais c'était un moment de doute profond pour moi. En partie, vu ce qui se passait avec le sport, je me demandais si je voulais m'investir là-dedans, si je me sentais bien à l'idée de voler à nouveau de cette manière. J'ai recommencé à voler en janvier au Mexique, un endroit que j'adore, comme tu le sais, on y va chaque année pour la compétition Monarca. J'y suis allée malgré de gros doutes, je me disais : « Bon, j'aime ça, mais comment vais-je me sentir ? » Et pour revenir à la question de ce qui me passionne, quand j'y pensais, Gavin, je me disais que je ne...

[00:31:28] Je parie que j'aimerai encore voler, je vais faire ce pari, mais je sais que ce qui sera vraiment génial, c'est de me reconnecter avec ma communauté. C'est aussi, vous savez, quelque chose qui me pousse à revenir. Et pour beaucoup d'entre nous, on a un truc assez spécial aux États-Unis, donc oui.

[00:31:46] **Gavin McClurg:** C'est incroyablement spécial. Et qu'en est-il des doutes ? Ils sont plus liés à la finalité, je veux dire. Ce que je veux dire par là, c'est que vous avez une très bonne chance de devenir champion du monde si vous vous posez la question. Est-ce que vous pensez comme ça, ou plutôt... enfin, on est censés penser au processus, mais on a tous un ego. Est-ce que vous y pensez ? Et si c'était le cas, est-ce que ça compterait ? Est-ce que ça changerait quelque chose ? Est-ce que ça signifierait juste que vous en voulez un autre ? Parce qu'on a vu les plus grands noms de notre sport, surtout chez les femmes ces dernières années, ils ont fini. Ils en ont assez, vous voyez ? C'est fini. On a vu Merrill faire son meilleur exploit, Laurie le sien, vous voyez, ils sont passés et ils ne sont plus là. Et les hommes aussi, je ne vise pas que les femmes, c'est tout le monde. Je pense qu'il y a un côté où il n'y a même pas vraiment de gloire, il n'y a pas d'argent, il n'y a pas vraiment de gloire. Tout le monde l'oublie, je ne me rappelle même pas qui était le champion du monde il y a deux fois, vous voyez. Donc c'est...

[00:33:00] C'est tellement triste, c'est tellement triste, c'est tellement triste, c'est tellement triste, ouais. Et est-ce que tu as des doutes de ce côté-là ? Est-ce qu'il y a assez de valeur intrinsèque dans ces choses ?

[00:33:08] **Violeta Jimenez:** C'est pour ça que j'ai dit il y a un instant que je construis ma propre petite tour dans les bois et que je ne m'attends pas à ce que ce soit, vous savez, une pyramide que les gens regarderont dans 100, 200 ou 500 ans. C'est juste ma petite tour, je construis le monument de ma vie. Est-ce que je pense au classement ? Oui, j'y pense. Je suis une personne très compétitive. Donc ça compte pour moi quand je gagne, ou, vous savez, quand je ne gagne pas, ce qui arrive souvent aussi. Mais est-ce que c'est ça la force motrice ? Je suis d'accord avec ce que vous avez dit, ça ne devrait

pas l'être. On doit être transportés par le processus, ce que je vous ai décrit comme le processus de progression, le processus d'être dans le "flow", le processus de jouer au jeu. Si vous n'aimez pas ça, si vous n'adorez pas ça, alors oui, après avoir gagné une Coupe du Monde, ou un Championnat du Monde ou quoi que ce soit, alors

[00:33:59] Tu sais, tu te tiens là avec un petit trophée en plastique et tu te demandes : est-ce que c'est tout ? Est-ce que c'est tout ce qu'il y a ? Et ce serait le cas si c'était la seule chose qui comptait pour toi, tu sais, un trophée en plastique, un classement que les gens ne se souviendront probablement pas ou qu'ils confondront avec autre chose. Donc, je ne pense pas qu'il soit sain de se focaliser là-dessus. Ça peut être très sain et très... j'utilise le mot « envoûtant » pour penser à ta progression comme étant peut-être un artefact de la progression que tu traverses. C'est un effet secondaire de la pièce d'art que tu crées, une brique dans la tour que tu construis, pour suivre ma métaphore. Alors, est-ce que je veux gagner ? Oui. Est-ce la seule chose qui m'importe ?

[00:34:45] Non. Quand je gagnerai, est-ce que j'arrêterai ? Non, je ne l'ai pas fait jusqu'à présent. Est-ce que je pense que la façon dont je continue, tu sais, à créer l'histoire de ma vie et à construire cette magnifique chose, va changer avec le temps ? Oui, ça va changer. Il se pourrait donc qu'avec le temps, je fasse moins de compétitions et que je me concentre à nouveau sur les grandes lignes, ça pourrait arriver. Et pour être honnête, Gavin, pour l'instant, est-ce que je vais devenir championne du monde ? Cette opportunité m'a été retirée par ce qui s'est passé avec le civil plenary. Elle a aussi été retirée à certains anciens champions du monde. On n'a tout simplement pas, tu sais, on a entravé notre sport et on a coupé les jambes à un tas de meilleurs compétiteurs. Et c'était à cause du problème de lest, dont on peut parler plus longuement.

[00:35:30] Mais si je ne me concentrais que là-dessus, je serais, vous savez, vraiment déçue en ce moment, et je le suis, et je suis en colère. Mais il y a d'autres façons pour moi de m'impliquer dans le sport. Et si une bande d'idiots — pour être gentille, des idiots bien intentionnés, pour être vraiment gentille — m'empêchait de pratiquer mon sport de la manière dont je le souhaitais, je trouverais un autre moyen. Je n'ai jamais laissé quelqu'un m'empêcher de continuer cette chose que j'aime tant.

[00:36:02] **Gavin McClurg:** Ouais, je veux dire, mon avis c'est qu'il y a eu assez de réactions négatives et assez de vitriol à propos de tout ça pour que je ne voie pas ça se produire. Mais bon, pour l'instant, ça ne présente pas bien. Passons quelques minutes de plus là-dessus, pas plus. Juste pour que les gens sachent de quoi on parle. Il y a beaucoup

[00:36:24] **Violeta Jimenez:** de gens qui

[00:36:24] **Gavin McClurg:** on n'ont aucune idée de ce dont on parle. Donc, l'assemblée plénière vient d'avoir lieu. C'est annuel ou tous les deux ans ? C'est annuel. C'est annuel. D'accord, donc ça vient d'avoir lieu. Et il y a eu un certain nombre de mesures votées pour la sécurité, qui découlent en quelque sorte de ce qui s'est passé au World's, vous savez, du décès au World's. Mais comme vous l'avez dit, c'est bien intentionné, mais ouais, faites-nous le résumé. Le résumé.

[00:36:55] **Violeta Jimenez:** Oui, bien sûr. Alors oui, comme on l'a dit, le World's a été un point de rupture, il y a eu une énorme attention portée sur la sécurité. Et il y a eu beaucoup de pression sur Civil, qui est notre organisme de gouvernance, l'un de nos organismes de gouvernance, pour agir et faire quelque chose pour répondre. Et alors malheureusement, parce que nous n'avons pas beaucoup de données, comme nous en avons discuté concernant les causes des accidents, nous avons choisi certains problèmes qui, à mon avis, et à celui de beaucoup d'autres personnes, n'étaient pas forcément ceux sur lesquels nous aurions dû nous concentrer. De plus, la façon dont cela s'est déroulé lors de l'assemblée plénière, on s'est retrouvés avec un peu le pire des deux mondes. Je vais donc juste en couvrir quelques-uns. L'un d'eux était que nous, je le dis à nouveau, gentiment, parce que beaucoup d'entre nous n'étaient pas d'accord avec ça, nous avons choisi de réintroduire une limite de sac de 33 kilogrammes.

[00:37:46] Cela existait avant 2019. Et ça a été supprimé parce que les gens détestaient ça. Et les gens essayaient de tricher. À l'époque, dans mon...

[00:37:52] **Gavin McClurg:** à l'époque, je veux dire, ouais, je me souviens de ces moments, c'était horrible.

[00:37:55] **Violeta Jimenez:** Ouais, personne, personne n'a aimé ça, même les personnes plus corpulentes ne l'aimaient pas. Alors, pour ceux d'entre vous qui ne pilotent pas d'ailes de compétition, 33 kg, ça a l'air d'être beaucoup. Mais considérez qu'avec une aile de compétition, une sellette de compétition et deux parachutes de secours, vous allez peser, vous savez, quelque part entre 25 et 28 kilos, quoi que vous fassiez. Le reste du poids que vous avez, peut-être ces 10 livres supplémentaires, c'est tout le reste que vous devez transporter : votre eau de boisson, vos instruments, genre, n'importe quel objet personnel comme votre portefeuille, votre téléphone, peu importe. Et en fait, ça ne vous laisse pas beaucoup de choix là-dedans. Donc les gens n'ont vraiment pas aimé ça. Les gens ont essayé de tricher avec le système de diverses manières. Je ne vais pas revenir sur l'histoire, mais ça a été revoté. Ce que ça fait, c'est que, vous savez, sans entrer trop dans les détails, mais les plus grosses ailes volent mieux, en général, c'est une vérité physique liée à la physique.

[00:38:50] Et nous savons tous que, encore une fois, je suis peut-être l'une des rares personnes au monde à avoir piloté des ailes, des ailes de comp, allant de 90 kg à 115 kg maximum. Je peux vous dire que mon succès en compétition a commencé quand j'ai pu monter sur une aile qui allait jusqu'à 100 kg. Si vous êtes en dessous, vous êtes gravement handicapé, vous ne pouvez pas rester avec le groupe, vous ne pouvez tout simplement pas jouer le jeu, et cet état de flow que j'adore n'est pas possible. Donc cette limite de lest de 33 kg qui a été réintroduite venait avec une exception, vous pouviez équilibrer jusqu'à 95 kg, ça n'aide pas. Donc, vous savez, pour quelqu'un comme moi, je transporte beaucoup de lest parce que je veux concourir au plus haut niveau, en gros, cela m'obligerait à piloter une Enzo extra-petite, qui se comporte terriblement et qui est en fait dangereuse, vous savez, on l'appelle pour rire l'acro Enzo, ou une autre aile de comp extra-petite ou une petite Zeno.

[00:39:46] Je ne pouvais plus pratiquer mon sport de la manière qui m'intéressait. Et donc, vous savez, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, et la même chose est vraie, vous savez, pour nos champions du monde les plus récents, Baptiste, Maxime, vous savez, beaucoup de très bons Français, beaucoup de femmes, pas toutes les femmes, et beaucoup de petits hommes aussi, il y a beaucoup de gens qui seraient poussés vers une taille en moins, peut-être deux tailles. Donc, vous savez, j'ai travaillé avec la fédération par le passé, j'ai démissionné, en fait, à la suite de cela, et je les ai prévenus : c'est, vous êtes en train de priver beaucoup de vos pilotes de leurs droits, si vous adoptez cette règle sur le lest, c'est sexiste, parce que cela affecte particulièrement les femmes. Et c'est raciste, parce que cela affecte particulièrement les personnes de petite taille, ce qui a tendance à être le cas au Japon,

[00:40:38] Corée, etc. Évidemment, tout le monde n'a pas la même taille, il y a des exemples de grands et de petits dans n'importe quel pays. Ils n'ont pas écouté. Et je veux aborder le fait que j'utilise ces mots incendiaires comme raciste et sexiste, je suis très prudente avec les mots que j'utilise. Et ils sont vrais. On peut avoir de bonnes intentions, mais il faut assumer les conséquences de ce que vos bonnes intentions produisent. Je veux dire, le chemin vers l'enfer est pavé de bonnes intentions, disons ça. On s'est retrouvés avec cette situation du pire des deux mondes où nous avons rejeté ces propositions d'utilisation d'égaliseurs, qui sont ces sortes de "pool noodles" que vous fixez sur vos élévateurs dorsaux. Ils sont censés compenser la différence de taille. Alors nous avons rejeté cela, ce qui, pour être honnête, je... je... je... je suis d'accord avec le fait qu'ils n'avaient pas encore été testés.

[00:41:25] Donc, il n'était pas logique de voter pour eux pour l'instant. Tout cela s'est enchaîné dans le désordre ; par exemple, nous n'avons aucune preuve que le lest cause beaucoup plus d'accidents. Nous n'avons aucune preuve que les "noodles" fonctionnent de la manière dont nous le pensons.

[00:41:38] Ce que nous savons, c'est que nous n'avons pas adopté les égaliseurs, mais nous avons adopté la limite de lest. Et maintenant, on vient de couper les pattes à un tas de compétiteurs, moi y compris, en les empêchant de participer aux compétitions obligatoires de catégorie un, et on les recommande pour la catégorie deux. Donc oui, c'est ça, c'est mon... pas pour

[00:41:58] **Gavin McClurg:** moi. Ouais.

[00:42:00] **Violeta Jimenez:** Ouais. Et donc, pour beaucoup de chats, c'est, enfin, probablement une galère à faire et tout ça. Alors beaucoup de chats ne le feront probablement pas. Mais ça, c'est leur choix.

[00:42:10] **Gavin McClurg:** Ah, mais je veux dire, c'est énorme. C'est énorme pour les Européens, pour les mondiaux, vous savez, pour les Pan Am. C'est parce qu'il y a beaucoup de gros missiles. C'est énorme. C'est démobilisateur. C'était un bordel monstre. Je pense que la plupart...

[00:42:21] **Violeta Jimenez:** était. les gens

[00:42:21] **Gavin McClurg:** Je suis d'accord avec ça. Faites

[00:42:22] **Violeta Jimenez:** vos attentes. Et

[00:42:22] **Gavin McClurg:** donc ce serait possible

[00:42:23] **Violeta Jimenez:** pour le mettre sur la coiffe de ces pièces.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** c'est intéressant de voir où ça va nous mener. Je ne sais pas, il est encore trop tôt pour tirer les conclusions, bien sûr, et

[00:42:30] **Violeta Jimenez:** Et moi aussi, j'espère que la CIV pourra mettre la décision en pause. Le bureau peut choisir de suspendre cette décision et d'attendre une meilleure idée, ils peuvent choisir de le faire, c'est à eux de décider. Pour en revenir à mon contexte personnel, c'était assez bouleversant. Je me suis réveillée le jour de la Journée internationale des femmes en voyant ça. J'ai reçu des textos de plein de gens qui me disaient qu'ils avaient dépassé la limite de ballast, et j'étais comme : « quoi ? ». Et tu sais, Gavin, l'une des questions que je reçois souvent... j'ai lancé l'équipe féminine américaine avec quelques bons amis ici aux États-Unis, et les États-Unis sont bien en avance sur les autres pays en ce qui concerne le nombre de femmes qui concourent sur la scène mondiale. Nous sommes quatre actuellement qui sont vraiment assez bonnes pour être aux Coupes du monde tout le temps, ce qui est incroyable. Je reçois des questions, même lors de la dernière compétition à Columbia, au British Open, sur ce que nous faisons, comment nous pouvons améliorer notre programme. Et ma réponse à cela est : je ne sais pas. Généralement, cela a à voir avec la culture, avec la culture autour de... comment on s'adresse aux femmes au lancement ? Comment on encourage les femmes ? Qu'est-ce qu'on les encourage à faire ? Maintenant, la réponse est aussi structurelle. Qu'est-ce que vous mettez en place ? Quelles règles et règlements mettez-vous en place en reconnaissant que les femmes ont généralement certaines contraintes et certains besoins différents de ceux des hommes ? Une autre chose — je ne veux pas trop insister là-dessus, mais une autre chose qui a été modifiée lors de la dernière session plénière, c'est que pour les femmes... il y a eu une proposition il y a quelques années de la part de Claudia Bogakov, qui est une autre de ces fantastiques pilotes, qui ne concourt plus autant, bien qu'elle le fasse encore. Cette proposition visait à exiger que lorsqu'on envoie une équipe aux Mondiaux, l'un des membres notateurs soit une femme. Cette proposition a été faite spécifiquement pour encourager les femmes en compétition et pour inciter les instances dirigeantes de chaque pays à avoir une motivation pour aider les femmes à progresser en compétition. Ils ont choisi de modifier cela ; ils essayaient de rendre les choses plus équitables pour les petits pays, bien que je ne sache pas si le calcul fonctionne pour cela, d'ailleurs, il faudra voir. Mais en attendant, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont fait en sorte que la femme de votre équipe n'ait pas à être un membre notateur. Et donc, je suis prête à parier que beaucoup des questions que je reçois sur la façon dont nous pouvons développer notre programme vont disparaître, parce que soudainement, cette incitation a disparu. Et si cela vous semble pessimiste, je comprends, mais nous disons souvent aux enfants : ne faites pas attention à ce que les gens disent, faites attention à ce qu'ils font, **acta non verba**. Donc, si vous dites que vous vous souciez d'avoir des femmes dans votre sport, si vous dites que vous vous souciez de l'inclusion, et que vous montrez par vos actions que vous ne le faites pas, que vous n'activez pas les choses qui permettraient réellement leur participation et permettraient au sport de croître, alors vous ne vous en souciez pas vraiment. Cette proposition aurait pu être rédigée différemment, elle aurait pu être retravaillée si quelqu'un dans la salle se souciait de préserver l'incitation pour que les femmes restent en compétition. Ils ne s'en sont pas souciés. Donc, je suis un peu passionnée par ce sujet parce que ce serait Ridiculement facile de ne pas se planter autant, mais nous en sommes là.

[00:45:44] **Gavin McClurg:** C'est ça, ouais, c'est un peu comme un double coup de massue, non ? Bon, c'était une excellente façon d'articuler ce qui se passe là. Je vais faire demi-tour, je change complètement d'avis, je veux parler de personnel.

[00:45:57] **Violeta Jimenez:** C'est un choix, Gavin. Est-ce que tu veux qu'on bifurque un peu vers ça ? Je veux dire, ça fait suite à ce qu'on vient de dire, quand on réfléchit au lest et aux raisons pour lesquelles on choisirait d'en porter autant. Pour être claire, je n'aime pas ça, je n'apprécie pas porter autant de lest, c'est un énorme soulagement quand je rentre et que je peux voler en aile. Je me dis : « Oh wow, je peux courir partout, décoller, c'est incroyable, je peux le faire facilement avec mon matériel ». Ce n'est pas que je veux le faire pour un genre de plaisir malsain ou déviant. J'ai fait des ultras, mais je ne suis pas vraiment une masochiste. Mais c'est un sport où le choix personnel compte. Ton choix concernant, tu sais, on parlait de Will Gadd et de ses conseils sur la réflexion sur le risque et l'atténuation du risque, et on a dit : « Qu'est-ce qui a de la valeur pour toi ? ». C'est un choix que tu dois faire. Donc, si tu vas faire quelque chose comme voler avec du lest et envisager de décoller ou d'atterrir avec du lest, ce qui est plus difficile et potentiellement plus dangereux,

[00:46:59] Il faut y réfléchir. Il existe des moyens de s'entraîner pour s'améliorer, mais il faut réfléchir à ce que cela implique, et il faut accepter, genre, d'accord, je suis prête à prendre ce risque ou non. Et, vous savez, ce sont des choix que nous faisons tout au long de nos vols, pas seulement avec le ballast, mais avec quelle aile on vole ? Comment on vole ? Où on vole ? Comment on réagit quand quelque chose ne va pas ? Une anecdote amusante, c'est que Jenny O'Neill et moi discussions après une manche au British à Roldanillo, et elle décrivait comment elle volait bas au-dessus d'une ville, et elle était en mode : oh, je ne peux pas faire ça. Je dois atterrir. Je n'aime pas ça. Et elle a dit : j'ai regardé Kevin Philippe, qu'on sait tous être un pilote très audacieux. Elle a dit : je l'ai vu passer juste au-dessus des immeubles. Et elle a ajouté : mais il vole avec un abandon téméraire que je ne peux tout simplement pas égaler.

[00:47:48] Et, vous savez, c'est son choix. Et on connaît tous Kevin, c'est un pilote fantastique. Ouais, « téméraire » est un mot que les gens ont déjà utilisé pour le décrire. Mais oui, c'est magnifique à regarder. C'est magnifique à voir. Ça ne veut pas dire que je dois faire les mêmes choix. Et ça ne veut pas dire que Kevin doit faire les mêmes choix que moi. En compétition, en XC ou peu importe ce que vous faites, tout repose sur vos choix. Qu'êtes-vous prêt à faire ? Et, vous savez, il y a une grande discussion à avoir sur la responsabilité d'une organisation de compétition par rapport au pilote. Mais soyons honnêtes, au final, c'est vous le commandant de bord. Si vous vous blessez, peu importe si quelqu'un s'excuse. C'est votre responsabilité.

[00:48:32] **Gavin McClurg:** Ouais. Et c'est surtout ça qui, je trouve, se perd. Il y a eu un gros débat cette année sur le X-Alps. C'était la même chose. J'ai l'impression que c'est ce qui se perd là-dedans. Et j'ai eu une super discussion avec Chrigel il y a quelque temps sur le podcast. Il a expliqué que, tu sais, quand on a ces accidents, c'est un peu comme une vague, non ? Quand il y a un accident, tout le monde veut plus de sécurité. Ensuite, on en a un peu, et tout le monde veut plus de performance. Et ça fait juste des allers-retours, ça monte et ça descend comme une vague. Et, tu sais, on peut faire beaucoup de choses, disons, d'un point de vue de manche. Ouais. On peut juste envoyer tout le monde dans les plaines, les tenir à l'écart des rotors et des collines. Et, tu sais, qui voudrait participer à un truc comme ça ?

[00:49:17] Ça tuerait tout. La course, c'est fini. Certains, oui, bien sûr. Certains veulent faire tout le tour du bocal, encore et encore, encore et encore. Vous savez, c'est proposé comme une façon de faire la compétition. Et personnellement, ça ne m'intéresse pas. Alors, je pense qu'on est tous attirés par ça à cause du risque, en quelque sorte, à cause de l'aventure, parce qu'on ne sait pas où on va atterrir. Je veux dire, il y a beaucoup de choses magnifiques à cause du danger et du risque. Et on ne peut tout simplement pas les éliminer sans rendre ça... Et

[00:49:49] **Violeta Jimenez:** si ce n'est pas vraiment

[00:49:49] **Gavin McClurg:** ennuyeux, vous voyez, alors c'est un sport différent. C'est tout autre chose. Et je pense que c'est souvent ce qui se perd, c'est qu'il y a beaucoup d'émotion, beaucoup de réseaux sociaux et beaucoup de mots imprécis.

[00:50:07] **Violeta Jimenez:** Oui, je suis tout à fait d'accord avec ça. Encore une fois, comme je l'ai dit, je fais personnellement très attention aux mots. C'est l'une des principales façons dont j'aime essayer de communiquer avec les gens sur certaines choses. Pour ce sport, c'est par l'écrit, parce que je peux réfléchir vraiment attentivement à ce que je dis, à la façon dont je veux le dire, etc. Et tout le monde n'est pas aussi prudent. C'est correct. Mais avec les réseaux sociaux et ces accidents, je veux dire, je suis d'accord avec Chrigel sur le fait que, pour beaucoup de sports, il y a une sorte de sinusoïde, un pendule. Vous penchez d'un côté, vous revenez de l'autre. Et il y a des choses qu'une organisation

peut et devrait probablement faire pour améliorer un peu les choses. Par exemple, l'une des choses que CIVIL a adoptées en séance plénière était une exigence pour un meilleur personnel médical, ce qui me tenait à cœur puisque, vous savez, j'aurais pu perdre mon pied au Brésil lors des Mondiaux s'il n'y avait pas eu des médecins apportés par les équipes française et allemande qui ont secouru.

[00:51:05] Alors je pense que, vous savez, contrôler ce que vous pouvez, avoir du personnel médical qualifié au décollage et à l'atterrissage, c'est une idée fantastique. C'est une chose raisonnable à ajouter à une grande compétition internationale. Il est difficile d'apporter ce niveau de soin à chaque compétition. Mais, vous savez, il y a des choses là-dedans, et puis, honnêtement, le poste que j'ai quitté à CIVIL était un poste pilote, on l'appelait responsable des relations avec les pilotes. Il a été créé à l'automne après les Mondiaux. Ils m'ont demandé si je pouvais les aider à mieux communiquer avec les pilotes, ce à quoi j'ai répondu : « Vous devez vraiment faire mieux sur ce point. Je serais ravie d'aider. C'est juste que je dois être en mesure de soutenir leurs décisions. » Et je ne pouvais plus après les événements des dernières semaines, mais oui, certaines des manières dont vous communiquez en ce moment, nous avons des votes secrets.

[00:51:53] Il n'y a aucune trace du vote de chaque délégué par pays pour chaque proposition. Et je dois dire, Gavin, peut-être que je suis très américaine sur ce point, mais quand il y a des votes secrets, on n'est que rarement du bon côté. Donc,

[00:52:09] **Gavin McClurg:** ce n'est pas très démocratique, n'est-ce pas ? Pas très démocratique. Ouais. Il se passe des trucs intéressants et ouais. Je suis content que tu ailles bien. Je suis boosté par tout ça. Il faut que les gens restent motivés et j'espère qu'il y aura de meilleures résolutions. Elles ne seront pas parfaites, on le sait, mais j'espère que les choses s'amélioreront. On est, on est à bout de mon créneau pour devoir s'arrêter. Mais avant, je veux vraiment changer de sujet un instant parce que tu et moi avons eu une super discussion à Valle. C'était cette année, après ton grave accident au Mexique. Tu as dit que c'était en 2020 ?

[00:52:50] **Violeta Jimenez:** Oui. Ça aurait donc été en 2022 à Monarca. Ouais.

[00:52:53] **Gavin McClurg:** Alors ça devait être en 21, peut-être, ou même en 22, mais vous, un sujet récurrent dont on parle dans le podcast, ce sont les blessures liées à la peur. Beaucoup de gens dans le sport en ont eu, que ce soit sur le plan émotionnel ou suite à un accident physique. Je viens de faire une super émission avec Serena sur son accident et vous avez eu une excellente manche pour nous raconter votre souvenir de ce moment. Mais à cause de cet accident, vous avez traversé des étapes liées à ces blessures de peur, ce qui m'a surpris, je ne savais pas que vous aviez vécu ça. Dites-nous ce que vous avez appris, ce que vous avez dû traverser, comment s'est déroulé ce processus.

[00:53:34] **Violeta Jimenez:** Ouais. Je pense que lorsqu'on a un accident, on devrait partir du principe qu'il y aura une sorte d'impact sur soi. Ça aide. Et tu en as déjà parlé par le passé, Gavin : si tu comprends ce qui s'est passé, si tu ne comprends pas ce qui s'est passé, alors, tu sais, c'est cette boîte noire terrifiante que tu ne peux pas ouvrir, mais suppose qu'il y a un monstre dans la boîte et ouvre la boîte, c'est en quelque sorte mon conseil là-dessus. Alors, la façon dont j'ai ouvert cette boîte, je veux dire, j'ai eu beaucoup de temps pour réfléchir pendant que j'étais alitée. J'ai pensé à ce qui n'a pas fonctionné. J'ai pensé à ce que j'aurais pu faire différemment. Et j'ai aussi, tu sais, cherché de l'aide ; il y a des psychologues qui s'occupent spécifiquement du SSPT et il y a de très bonnes méthodologies qu'ils peuvent utiliser.

[00:54:19] Ouais. Pour vous aider à identifier et à atténuer certaines des choses qui, vous savez, pourraient encore vous tourmenter après un accident, comme l'EMDR. Classiquement, ça a consisté à utiliser la luminothérapie pour, en gros, vous permettre de raconter ce qui s'est passé avec cette luminothérapie, et les recherches montrent qu'en fait, l'impact ressenti de l'événement commence à diminuer au fur et à mesure que vous le racontez avec cette simulation bilatérale que vous pouvez faire. Et vous pouvez aussi le faire avec le tapping, que je faisais après le COVID. J'étais à distance avec la personne avec qui je travaillais, et ils vous font faire des tapotements comme ça ou sur vos genoux ou quelque chose comme ça, parce qu'ils ne peuvent pas vous mettre de casque. Et ça marche aussi, il y a des recherches vraiment intéressantes là-dessus.

[00:55:07] Ils pensent que, vous savez, il y a quelque chose dans notre passé, le fait de pouvoir avoir l'impression de s'éloigner du danger, de fuir le danger. Psychologiquement, dans votre cerveau reptilien. Je ne suis pas psychologue,

d'accord. Mais il y a des études vraiment intéressantes si vous voulez en savoir plus. Mais d'après mon expérience, ça a marché pour moi. Est-ce que ça a marché tout de suite ? Est-ce que c'est genre 30 minutes et c'est fini ? Non, n'attendez pas ça. Mais je veux dire, il y a une valeur à simplement parler de ce qui s'est passé et à essayer de déterminer quelles parties ont été les plus difficiles pour vous. Parce que quand on pense à un accident, il y a beaucoup de trucs pourris. Ce qui finit par rester dans votre esprit, ça peut être le moment où vous n'avez pas fait le bon choix.

[00:55:53] Ça peut être le moment où vous êtes tombé du ciel. Ça peut être le moment où vous avez touché le sol. Ça peut être quand vous avez réalisé que quelque chose n'allait pas avec votre jambe. Ça peut être le fait d'être à l'hôpital. Alors, c'est évidemment une chose assez angoissante à penser. Mais encore une fois, le monstre restera dans la boîte et la boîte restera dans votre esprit, et ce monstre sortira aux moments où vous ne le voulez pas si vous ne traitez pas ça. Alors, juste en parler avec quelqu'un de professionnel, qui est objectif et qui n'est pas impliqué dans votre vie, c'est génial. Mais nous vivons aussi dans un monde où il y a beaucoup de recherches intéressantes sur le SSPT et des choses comme la stimulation bilatérale peuvent vraiment aider. Donc, c'est quelque chose que je recommanderais à tout le monde.

[00:56:40] Si vous avez une blessure liée à une peur, si vous faites face à un accident, trouvez quelqu'un qui peut vous aider à le surmonter et à, vous savez, passer à autre chose. Ça traite de cette peur, cette oppression dans la poitrine, que vous pourriez ressentir quand vous retournez au décollage et que vous entendez le vent. Pour moi, c'était le bruit du vent. C'était une chose que pendant des années, et encore un peu aujourd'hui, je ressens. Il y a certains casques que je ne peux plus porter parce qu'ils font du bruit. Ça rend mon cerveau dingue. Pour être honnête, ça me fait penser à des démons. On dirait que quelque chose va mal tourner. Alors, identifier ce déclencheur était vraiment important pour moi. Mais se permettre de se réengager dans le sport et savoir où pourraient se situer vos problèmes, c'est vraiment crucial.

[00:57:26] Mais les questions plus larges sur la manière dont vous voulez reprendre votre sport sont aussi vraiment, vraiment importantes. Et comme je l'ai dit, je leur ai posé la question à plusieurs reprises tout au long de ma carrière de pilote. Plus récemment, après cet accident au Brésil, je me suis demandé si je voulais vraiment retourner dans ce chaos qu'est l'arène de compétition. Là où, vous savez, ça...

[00:57:51] ce n'était pas clair si j'étais le bienvenu, A ou B, vous voyez ? Est-ce que je serais capable de revenir avec la confiance que je n'aurais pas un autre accident ? Et bien sûr, c'est quelque chose sur lequel je n'ai pas encore totalement tranché. Et comme dirait Will Gadd, on ne peut jamais présumer qu'on n'aura pas un autre accident, il faut accepter que cela puisse arriver. Peu importe à quel point on est bon. Ça peut juste arriver. Ce qui s'est passé au Brésil, pour aborder le sujet très brièvement, j'ai fait une chute au décollage et j'ai heurté une souche d'arbre avec mon pied. J'ai la vidéo. Il y a pas mal de monde là-bas. Je pense que la cause était que le décollage est vraiment court et que l'air fait un petit mouvement rotatif, c'est presque comme une falaise.

[00:58:37] Je n'étais pas la seule personne à avoir chuté. Il y a une super vidéo de Nick Greece, par exemple, mon coéquipier, tu sais, il fonce dessus et ses ailes, tu sais, juste avant que je ne décolle, quelqu'un d'autre, tu sais, un autre pilote autrichien a fait la même chose. Il n'a juste pas heurté d'arbre, heureusement. Donc, la structure du décollage était un facteur. Un peu de chance, j'ai eu un arbre, d'autres personnes non. Moi contre l'arbre, ça n'allait jamais bien se passer. Et puis, tu sais, j'en prends aussi une partie de la responsabilité. Tu dois te demander, aurais-je pu faire les choses différemment ? Aurais-je pu essayer d'abandonner plus tôt ? Ouais, peut-être que j'aurais pu. Et c'est quelque chose que je vais continuer à mettre en balance.

[00:59:20] **Gavin McClurg:** problème. Et pour celui-là ? Parce que tu transportes tellement de poids ?

[00:59:23] **Violeta Jimenez:** Ouais, alors en fait, pour celui-là, j'avais enlevé pas mal de ballast parce que la journée avait l'air pourrie. Je ne portais même pas ce que je porte d'habitude, j'avais enlevé environ 10 livres. Donc ça aurait pu être à cause du ballast, tu sais, on a plus de mal à interrompre. Et ouais, je veux dire, en gros, je suis comme un train de marchandises. Une fois que je suis lancée, je peux continuer. Mais c'est dur de démarrer vite. Et c'est dur de s'arrêter une fois qu'on y est. Donc ça pourrait être un problème. Mais encore une fois, si on regarde tous les autres qui ont aussi fait des chutes brutales sur ce lancement, comme Nick ne porte pas de ballast. Ce n'était pas seulement Nick, ce n'était pas seulement moi. Il a un ballast naturel. Donc ouais, et je pense que d'autres personnes pourraient ne pas être d'accord avec moi là-dessus.

[01:00:11] Genre, je pense avoir entendu plusieurs personnes dire : « Oh, c'était à cause du lest, tu ne courais pas assez vite. » Et encore, j'ai la vidéo. Je courais normalement.

[01:00:21] Au moment où j'ai fait le pas, mon côté gauche a subi une fermeture. Donc oui, je ne suis pas d'accord sur le fait que ce soit causé par le ballast.

[01:00:29] Mais vous, pour rester impartiale, je peux dire que ma façon d'avancer après ça, c'est de continuer à m'entraîner, à faire des sprints avec du lest. Donc, c'est comme ça que je compte continuer et je ne me sens pas mal par rapport aux squats, beaucoup de

[01:00:48] **Gavin McClurg:** des soulevés de terre dans votre futur.

[01:00:49] **Violeta Jimenez:** Eh bien, et je suis sérieuse sur la partie sprint. Comme je le fais avec mes entraîneurs, et je suis impatiente de... je viens juste de reprendre la course, ce qui est super après six mois. Donc je suis impatiente de pouvoir commencer à m'y mettre plus sérieusement.

[01:01:04] **Gavin McClurg:** C'est super. Merci beaucoup. J'apprécie tout le travail que vous faites, pas seulement pour ça, mais pour notre communauté. Et c'était sympa à voir. C'était fascinant à regarder. C'était vraiment cool, je veux dire, votre dévouement est inspirant. Donc, je vous apprécie et je vous envoie une grosse accolade. Je suis content que votre pied soit tout guéri et, vous savez, vous étiez vraiment impressionnant là-bas au Mexique. C'était un plaisir à voir.

[01:01:33] **Violeta Jimenez:** Merci, Gavin. Ouais. J'ai hâte. On a encore plein de trucs sympas à faire ensemble et à faire pour la communauté. Alors merci pour le podcast. Et, tu sais, on voit ce que tu fais en organisant les courses et en aidant à diffuser différentes histoires et points de vue au sein de notre communauté. Merci pour ça. Si

[01:01:56] **Gavin McClurg:** vous pourriez découvrir des contenus basés sur le cloud qui pourraient avoir un impact précieux sur votre vie. Vous pouvez nous soutenir de bien des façons, et toutes sont incroyablement importantes pour faire vivre cette émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme que vous utilisez. Vous pouvez en parler sur votre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis sur le chemin du retour. Je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez soutenir l'émission financièrement. L'émission demande beaucoup de temps, de montage, de stockage, de musique et des coûts logistiques. Et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Nous publions une émission toutes les deux semaines. Donc, si vous nous donnez un dollar par émission, c'est un dollar par émission. Merci pour ça. 25 dollars par an, c'est bien moins qu'un abonnement à un magazine et bien moins qu'un latte par mois. Vous remarquerez que nous n'avons pas 10 minutes de publicité au début de l'émission, alors qu'on nous le demande tout le temps. Croyez-moi, je pense que la publicité est un modèle économique assez toxique.

[01:02:43] Et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur avis et que nous ne nous laissons pas influencer 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 l'apprécierions vraiment. Allez sur le site web pour trouver différentes façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait de gros efforts pour minimiser les frais. Ainsi, votre argent nous revient 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 ou des 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 pourrez le faire.

[01:03:30] 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

Violeta Jimenez ist in einer relativ kurzen Zeit zu einer der elitesten Wettkampfparagliderinnen der Welt geworden. Ihr erster World Cup war erst vor 5 Jahren in Aksaray, Türkei, bei dem sie ein Zeno flog. Letztes Jahr stand sie im OVERALL auf dem Podium, wieder in der Türkei, diesmal in Çameli. Aber es war alles andere als einfach. Violeta kam aus dem Hintergrund von Ballett und Ultralaufen zum Fliegen und wie Will Gadd sagt, kann der Wechsel zu Flugsportarten aus Nicht-Gravitationssportarten nicht nur herausfordernd, sondern auch riskant sein. In den ersten Jahren lag Violetas Wunsch weit vor ihren Fähigkeiten und sie hatte eine Reihe von Vorfällen und Unfällen, darunter einen besonders heftigen Unfall, der eine lange mentale und physische Rehabilitation erforderte.

Der Beitrag #269 Navigating Doubts with Violeta Jimenez erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Mal sehen, ein bisschen Organisatorisches vorab. Es stehen einige Wettbewerbe an. Die Anmeldung für den Niviuk ist jetzt offen. Wir haben ihn in Niviuk Red Rocks Wide Open umbenannt, der im September, in der letzten Septemberwoche, in Utah stattfindet. Er öffnet am 2. April. Und der Niviuk X-Lost, das ist mein kleinerer Hike-and-Fly-Wettbewerb, der hier in meinem Hinterhof in den Lost Rivers stattfindet. Der ist Ende Mai. Die Anmeldung dafür ist jetzt offen. Und der Global Rescue X-Red Rocks. Ich stelle all diese Dinge auf meiner eigenen Seite online. Aber der Global Rescue X-Red Rocks findet direkt nach dem Wide Open statt, was ein viertägiges Hike-and-Fly-Rennen ist. Es funktioniert wie ein Etappenrennen.

[00:01:02] Ebenfalls in Utah. Und Ende September, Anfang Oktober, ist das auch für die Anmeldung offen. Also findet alles auf meiner Website, cloudbasemayhem.com, oder geht direkt zu den Seiten oder sucht einfach danach. X-Red Rocks, X-Lost und das Red Rocks Wide Open. Ich würde mich freuen, euch dort zu sehen. Es ist ein besonderer Teil der Welt. Und wirklich tolle Orte, um in sehr, sehr wilder Landschaft zu konkurrieren und alles zu geben. Meine heutige Gästin ist selbst eine Wilde, Violeta Jimenez. Sie ist oben in Seattle. Sie ist in den letzten Jahren zu einer unserer besten Piloten in den USA geworden. In allen Disziplinen. In der Gesamtwertung ist sie immer konstant.

[00:01:47] Sie ist immer ganz oben dabei. Ich hatte das Glück, bei ihrem ersten World Cup 2021 in Aksaray in der Türkei mitzufliegen. Ich war also dabei, um das mitzuerleben. Damals flog sie eine Xeno. Und seitdem liefert sie einfach nur ab. Sie ist Teil des US-Frauenteam. Ich hatte sie schon mal dabei. Aber sie ist einfach eine großartige Pilotin und eine großartige Athletin. Sie hat eine harte Zeit hinter sich. Sie hat das wirklich, wirklich hart verfolgt. Sicherlich zu Beginn ihrer Karriere würde sie sagen – sie würde mir zustimmen – vielleicht sogar zu hart. Aber sie hatte eine Reihe von Vorfällen, Rettungsschirm-Einsätzen, Baumlandungen und auch Unfälle.

[00:02:32] Und sie führt uns in diesem Podcast durch einige dieser Erlebnisse. Ich wollte also tief in das Thema eintauchen, was sie antreibt und wie sie mit Verletzungen umgeht. Und wie sie es geschafft hat, immer wieder zurückzukehren und dranzubleiben. Ihre Leidenschaft für diesen Sport ist außergewöhnlich. Sie ist außerdem sehr involviert in alles, was gerade rund um das Thema Civil und die Sicherheitsdebatte passiert. Einige der Dinge, die letzte Woche auf der Plenarsitzung beschlossen wurden, kamen bei vielen, vielen Leuten nicht gut an. Dazu gehören die Ballastgrenzen, die ab sofort in Kategorie eins wieder gelten. Sie spricht über die Konsequenzen davon und darüber, wie das passieren konnte.

[00:03:18] Und wissen Sie, die Giftigkeit, die daraus hervorgegangen ist. Also ja, Civil steht seit Monaten im Zentrum einer sehr hitzigen Debatte, seit dem Unfall bei den Weltmeisterschaften. Und das geht dort weiter. Wir sprechen also ein wenig darüber und wie das die kleineren Leute im Sport beeinflusst, oder beeinflussen könnte. Und wir versuchen, diesen Sport sicherer zu machen. Wissen Sie, können wir das? Sollten wir das? Und wenn ja, wie? Und einige der unbeabsichtigten Folgen, falls wir es tun. Aber es ist wirklich ein spannendes Gespräch mit vielen guten Inhalten über

Risiko, Leidenschaft und Wettbewerbe.

[00:04:02] Und Strategien. Und Sicherheit. Und viele weitere gute Themen. Es wird dir gefallen, das garantiere ich dir. Cheers.

[00:04:22] Danke. Wir haben buchstäblich jahrelang darauf gewartet, das zu tun. Und ich denke, der Zeitpunkt dafür ist fast perfekt. Wir könnten das ab jetzt wahrscheinlich jedes Jahr wiederholen und mehr davon machen. Aber du und ich kennen uns schon sehr lange. Und wir sind schon lange Teil dieser sehr dynamischen Community. Ich habe gesehen, wie du – ich würde sagen – die Ränge aufgestiegen bist. Und uns bei den Weltmeisterschaften vertreten hast. Und einfach nur die Frauenklasse dominiert hast. Und sehr konstant unter den Top Ten insgesamt warst. Du bist meiner Meinung nach eine der beständigsten Piloten auf der Weltbühne. Und ich war froh, bei deinem ersten World Cup in der Türkei dabei zu sein.

[00:05:08] Und Axaray 2021, was eigentlich immer noch, ich glaube, mein bester World Cup war, den ich je hatte. Das war für mich bedeutsam. Und hat viel Spaß gemacht. Und es ist ein sehr cooler Ort zum Fliegen. Aber ich denke, das ist ein großartiger Ort, um anzufangen. Denn in gewisser Weise liegt das so in der Mitte deiner Karriere. Du hattest gerade erst mit den World Cups angefangen. Das war dein erster. Zu diesem Zeitpunkt hattest du schon viel durchgemacht. Und darüber werden wir sprechen. Ich möchte dich aber bitten, das einzuleiten. Also bring uns zurück zu 2021 in der Türkei. Fasse diesen Teil deines Fliegerlebens zusammen. Und wenn wir am Ende davon angekommen sind, gehen wir von 2021 bis heute weiter. Und die Dinge, die seither passiert sind, einschließlich der Weltmeisterschaften in Brasilien, die ja sozusagen der Brennpunkt für die ganze Debatte um Zivilflug und Sicherheit waren.

[00:06:02] Und die Plenary, die gerade stattgefunden hat. Du hattest dort einen schrecklichen Unfall. Da haben wir also viel zu besprechen. Aber warum fangen wir nicht bei der Türkei an und drehen die Uhr dann irgendwie zurück?

[00:06:13] **Violeta Jimenez:** Das klingt toll. Also ja, die Türkei 2021 war mein erster World Cup. Ich erinnere mich noch sehr gerne daran. Und, weißt du, es ist interessant. Das war, glaube ich, der Punkt, an dem viele Amerikaner, die vorher noch nie dabei waren, mit den World Cups anfangen. Ich war eine davon. Das war nach Corona. Ich denke, alle waren irgendwie begeistert, zu reisen und loszuziehen. Und für mich, wie du gesagt hast, hatte ich schon einiges durchgemacht. Ende 2020 hatte ich einen sehr schweren Unfall beim Fliegen von cross country in Mexiko. Das war wetterbedingt, da der Wind ziemlich stark aufgekommen ist. Und am Ende hatte ich einen Klapper nahe am Boden, während ich versucht habe zu landen. Ich habe darüber geschrieben, sowohl im Bereich cross country als auch auf meinem persönlichen Instagram. Ich werde die Details dazu also nicht unbedingt ausbreiten, außer zu sagen, dass ich ziemlich lange im Krankenhaus war und ein paar Monate nicht laufen konnte, eine Reha durchgemacht habe, all das.

[00:07:07] Und ich habe darüber geschrieben, wie ich nach diesem Unfall immer noch richtig gerne fliegen wollte. Aber ich musste mir ernsthaft überlegen, wie ich wieder in diesen Sport einsteigen sollte, den ich so sehr geliebt habe. Und dieser Unfall war, wissen Sie, nicht das erste Mal, dass beim Fliegen etwas schiefgelaufen ist. Ich hatte im Wettkampf schon mal Rettungsschirme ausgelöst. Als ich mit einem Zweiliner anfang, hatte ich wirklich nicht viel Erfahrung damit, wie man mit einem Zweiliner umgeht. Und deshalb musste ich ein paar Mal Rettungsschirme auslösen, was nicht gerade lustig war. Und all das hat sich dann so zusammengefasst, dass ich nach meinem großen Unfall im Jahr 2020 beschloss, die Dinge anders machen zu wollen; ich wollte nicht auf die gleiche Weise in den Sport zurückkehren wie bisher.

[00:07:59] Und eine der Schlussfolgerungen, zu denen ich letztendlich kam, war, dass Wettbewerbe ein Rahmen sind, in dem ich andere Sicherheitsmargen hätte als die, die ich mir in der Vergangenheit selbst gegeben habe. Das ist es. Für manche Leute ist das eine interessante Aussage, weil manche Wettbewerbe als gefährlicher als das freie Fliegen wahrnehmen. Ich bin da völlig anderer Meinung. Also ja, es kommt natürlich darauf an, wie man es macht, es gibt immer diesen Relativismus basierend darauf, wer man ist und wie man fliegt. Aber für mich gilt: Wenn du einen großen cross country Flug machst, bist du auf dich allein gestellt, das Wetter ändert sich, vielleicht hast du Leute in der Nähe, vielleicht nicht, vielleicht fliegst du an einem abgelegenen Ort, vielleicht nicht. Wenn etwas schiefgeht, wer wird es sehen, wer wird reagieren?

[00:08:44] Wie lange wird es dauern? Wie leicht ist es, da rauszukommen? Wie einfach ist es, medizinische Hilfe zu erreichen? Wie du schon erwähnt hast, waren die Weltmeisterschaften 2025 ein Wendepunkt, an dem wir einige dieser Dinge im Kontext von Wettbewerben diskutiert haben. Aber für mich im Jahr 2021, als ich die Entscheidung traf, mich stärker an Wettbewerben zu beteiligen, dachte ich mir: Hey, wenn ich in einem Wettbewerb fliege, hat jemand einen Tracker an mir. Jemand verfolgt mich. Da ist eine ganze Gruppe von anderen Leuten, die Entscheidungen darüber treffen, ob es sicher ist zu fliegen. Die die Welt beobachten. Die das Wetter beobachten. Die extrem interessiert sind daran, ob sie sicher entlang der Strecke weiterfliegen können, die wir festgelegt haben. Außerdem wird die Strecke unter Berücksichtigung der Wetterlage festgelegt.

[00:09:29] Weil wir einen gültigen Tag fliegen wollen. Wenn es ein guter, gut organisierter Wettbewerb ist, wird man keine wilde, verrückte Kurslinie festlegen, die wir wahrscheinlich nicht komplett fliegen können. Stattdessen wird man etwas Vernünftigeres festlegen. Diese Entscheidung, mich mehr an Wettbewerben zu beteiligen, kam also aus der Überlegung, ich weiß nicht... Ich denke, das ist ein sichererer Weg für mich, an dem Sport teilzunehmen, den ich liebe. Und es gab da auch noch andere Überlegungen. 2021 flog ich eine kleine Zeno bei diesem World Cup in Aksarai. Und während ich immer mehr Wettbewerbe flog, konnte ich die Tatsache nicht mehr ignorieren, dass ich eine kleine Person in einem Sport bin, der auf Größe optimiert ist.

[00:10:16] Und also habe ich angefangen darüber nachzudenken: Was muss ich tun, um mit dem Rest des Wettbewerbs besser mithalten zu können? Und deshalb bin ich 2022 von einer kleinen Zeno auf eine mittelkleine Zeno umgestiegen. Und später auf eine kleine Enzo. Und das ist interessant. Wir können später mehr über Ballast sprechen. Ich bin vielleicht eine der wenigen Personen, die tatsächlich jede Größe von 90 kg Top bis 115 kg Top geflogen ist. Und deshalb kenne ich die Unterschiede dieser Gleitschirme sehr genau. Und natürlich gibt es da auch Sicherheitsaspekte. Aber ich denke, das gibt uns einen kleinen Anfang.

[00:10:52] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich meine, du sprichst da etwas an, das wir vielleicht später genauer besprechen. Aber der große Teil dieser Debatte besteht darin, es von der Seitenlinie aus zu beobachten und dann an verschiedenen Stellen tief einzusteigen, weil es viel gab, besonders im Hinblick auf die gerade stattgefundenen Plenarsitzung. Aber die ganze Diskussion auf Base Camp ist voller guter Absichten. Aber da ist diese Sache, dass A, Wettbewerbe gefährlicher sind als Free Flying. Wie wissen wir das? Wissen wir das? Wir wissen das nicht. Wir haben keine Daten zu solchen Dingen. Das ist nicht die Formel 1, wo wir jede einzelne Kleinigkeit tracken. Und ich weiß nicht, ob das eine Zahl ist, die ich schon ein paar Mal genannt habe, weil ich sie aus dem Cross Country Magazine hatte. Ich habe einige Recherchen angestellt und konnte das nicht finden.

[00:11:37] Das sind also wieder Daten, die kompletter Quatsch sein könnten. Aber in der Schweiz gab es letztes Jahr so über 30 Todesfälle.

[00:11:49] Ich denke, vielleicht ein oder zwei. Aber wie gesagt, man muss diese Zahlen mit einer Prise Vorsicht genießen. Wir sind in Wettbewerben. Es ist einfach ein gefährlicher Sport, Punkt. Also, wie du schon sagtest, würden viele Leute denken: „Oh, warte mal, sie sagt, Wettbewerbe seien sicherer.“ Nein, wir haben immer das Gegenteil gehört. Eigentlich wissen wir es gar nicht. Wir wissen, dass bei Wettbewerben – ihr wisst schon – die Leute sich mehr anstrengen. Wettbewerb im Allgemeinen in jedem Sport wird mehr Unfälle haben als nur... als im Nicht-Wettbewerb, weil die Anzahl der Leute, die wir pushen und bei denen wir versuchen, Ergebnisse zu erzielen, und diese Art von Dingen. Also ergibt das Sinn. Vielleicht stimmt es, aber wir wissen es eigentlich nicht, oder? Es ist verrückt, wie wenig wir wissen. Wir haben alle diese Meinungen. Ihr wisst schon, das Ganze mit dem Ende der Geschwindigkeit und den konischen ESS und so weiter.

[00:12:38] Ich habe persönlich noch nie einen Unfall bei einem Wettkampf gesehen. Ich mache das schon sehr, sehr, sehr lange. Ich denke, du hast absolut recht, Gavin. Ist es gefährlicher? Ich weiß es nicht. Weißt du.

[00:12:48] **Violeta Jimenez:** Ja, ich denke, was wir bei diesem Brennpunkt der Welt im Jahr 2025 sehen, sind viele persönliche Vorurteile und Ideen, die so dargestellt werden, als wären sie Fakten. Und leider unterstützt unser Verband die Verbreitung dieser persönlichen Vorurteile und Ideen, weil wir als Sportart keine Studien dazu in Auftrag geben. Es gab zwar einige Studien zum Gleitschirmfliegen, aber nicht viele, nicht viele. Und beim Beispiel der Schweiz – ich habe die Zahlen der Tragödien, die letztes Jahr passiert sind, nicht im Kopf. Aber wie du weißt, Gavin, arbeite ich in meinem

Berufsleben in der Datenwissenschaft und speziell mit Risiken. Also KI-Risiken, aber ich helfe Menschen dabei, darüber nachzudenken, wie man Risiken misst und wie man misst, was für sie gefährlich ist.

[00:13:40] In der Berufswelt ist das natürlich ein ganz anderer Kontext als in der Sportwelt. Aber um diese Tragödien in der Schweiz oder anderswo zu verstehen, müsste man tatsächlich eine ordentliche Analyse durchführen. Man müsste also schauen: Okay, wie viele Leute haben an Wettbewerben teilgenommen? Wie viele haben an anderen Flugarten teilgenommen? Können wir andere Faktoren wie das Alter, das Wetter und so weiter kontrollieren? All das müsste gemacht werden. Und du hast recht, dass wir eigentlich nicht wissen, ob Wettbewerbe sicherer sind oder nicht. Wir haben dazu keine Daten. Wir alle haben persönliche Vorurteile, ich eingeschlossen. Ich habe, wie gesagt, gute Gründe für meine Entscheidungen.

[00:14:25] Außerdem sind du und ich verschiedene Menschen. Es könnte also sein, dass Wettbewerbe für Gavin gefährlicher sind, aber für Violetta nicht. Das müssen wir einfach so akzeptieren. Und natürlich kann ein Wettbewerb dazu führen, dass Menschen sich mehr anstrengen. Es kann dazu führen, dass Leute nicht derjenige sein wollen, der am Funk „Level XY“ ansagt. Sie wollen es nicht sehen. Sie wollen nicht sagen, dass es Level drei ist, weil vielleicht jemand denkt, sie seien ein Feigling. Oder vielleicht erreicht ihr Team das Ziel nicht oder ihr Kumpel wird sie überholen. Es können alle möglichen Vorurteile eine Rolle spielen. Aber ich bin hier, um euch zu sagen, dass diese Vorurteile auch außerhalb von Wettbewerben existieren. Bei dem Unfall, den ich in Mexiko im Jahr 2020 erwähnt habe, bin ich mit einer Gruppe von Freunden geflogen. Ich hatte ein schlechtes Gefühl, habe aber nichts gesagt. Ich habe also das Gefühl, dass dieser Druck bei allen Arten des Fliegens existiert.

[00:15:15] Man muss sich dessen bewusst sein und darüber nachdenken, wie man ihnen entgegenwirken kann.

[00:15:22] **Gavin McClurg:** Du hattest das also, und es war ein schlimmer körperlicher Unfall, der in Mexiko. Es war ein verdammt starkes Comeback, wie du sagtest. Es hat Monate gedauert, viel Reha, du musstest wieder lernen zu gehen. Weißt du, es war eine Lebensrettung, ich schätze, zurück ins Leben. Ich weiß nicht, wie man das aus Mexiko nennt. Aber, weißt du, es war eine große Sache. Und du hast gesagt, du hättest vorher andere gehabt. Du hattest sie sehr früh in deiner Karriere. Du hattest den Hike-and-Fly-Unfall. Und Mitchs Sache in Kalifornien, ich glaube, du hast dir das Bein gebrochen, oder?

[00:15:49] **Violeta Jimenez:** Ich habe mir das vordere Kreuzband gerissen und mir die Wirbelsäule gebrochen. Der Rücken war nicht so schlimm, aber das Kreuzband musste operiert werden.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Gehen wir noch weiter zurück, denn dein Hintergrund war, soweit ich das verstehe, im Bereich Ultras. Du warst also dein ganzes Leben lang Athletin. Was war deiner Meinung nach an diesem Sport und deinem Ansatz besonders, das aus, ich meine, das ist nicht, ich weiß nicht, Will Gadd spricht immer darüber, dass Sportarten mit Schwerkraft oder Flow-Sportarten solche sind, bei denen er das Gefühl hat, wenn Leute aus diesen Sportarten kommen, ist der Übergang einfacher. Es ist ein logischerer Übergang im Gegensatz zu Klettern, Gewichtheben oder Ultras und so weiter. Aber weißt du, in deiner frühen Karriere, als du hierherkamst, ich erinnere mich, als du mit Mitch zusammen warst und du hier nach Sun Valley kamst, haben wir uns am Ende des Tages alle deine Linien angesehen und gedacht: Heilige Scheiße, die ist mutig, weißt du?

[00:16:43] Ich meine, du warst eine neue Pilotin und hast diese tiefen Linien geflogen. Und wir haben uns alle ziemlich Sorgen um dich gemacht. Und du hattest diese... und dann hattest du einen Unfall oder Vorfall, wie du sagtest, Rettungsschirme und so weiter. Es gab viele von uns, die sich ziemlich Sorgen um dich gemacht haben. Aber du hast... ja, lass uns bei deinem Hintergrund ansetzen, wie du dazu gekommen bist und einfach deinen Hunger für das Ganze nehmen. Denn ich habe in meiner Karriere nicht viele Leute getroffen, die so viel Hunger und Verlangen hatten.

[00:17:18] **Violeta Jimenez:** Ja. Und ich denke, ja, du bringst da eine Reihe interessanter Punkte auf. Also, ich komme aus dem Ultralaufen und war früher Tänzerin, Ballett. Und eine der Dinge, die mich zum Fliegen gebracht haben, war, dass ich es einfach nie in Betracht gezogen hatte, ich wusste nicht mal, dass es eine Möglichkeit war. Ich bin in New York City aufgewachsen. Ich habe keine Leute fliegen sehen. Mir war nur peripher bewusst, dass Hängegleiter existieren. Aber ich hatte noch nie, also, viele Leute haben diese Geschichte, so nach dem Motto: Oh, ich habe Vögel beobachtet und wollte ein Vogel sein. Das war so weit von meiner Vorstellung dessen entfernt, was möglich ist, dass es

mir einfach nie in den Sinn gekommen ist. Und als ich dann darauf aufmerksam gemacht wurde, was, weißt du, ich lebte zu der Zeit in Atlanta, Georgia. Nicht gerade eine Mekka für Freiflug. Nein.

[00:18:04] Ich habe es gesehen und dachte mir: Erstmal existiert das überhaupt. Und ich hatte gerade meinen Master abgeschlossen. Ich habe mich also gefragt: Okay, was kommt als Nächstes? Was kommt als Nächstes in meinem Leben? Ich hatte jahrelang Ultramarathons gemacht, das war meine große Leidenschaft. Und die Vorstellung, mit dieser Maschine um die Welt zu reisen und die Berge, auf denen ich gelaufen bin, aus der Luft zu sehen – ich dachte mir: Das ist unglaublich. Ich will das machen. Und genau da hat es angefangen. Wenn ich jetzt die Uhr fast 12 Jahre zurückdrehe, hatte ich keine Ahnung, wie weit es mich führen würde. Wo es mich hinführen würde. Ich hatte einfach keinen Kontext zu diesem Sport.

[00:18:48] Ich glaube nicht, dass ich mir zu diesem Zeitpunkt hätte vorstellen können, wie tief der Brunnen eigentlich ist. Aber als ich weitermachte, wurde mir – so wie vielen anderen auch – klar, dass man das auf eine vernünftige Weise verfolgen muss, oder zumindest so, dass es dem Traum gerecht wird, den ich hatte, als ich anfang. Man muss quasi tief eintauchen. Und „tief“ bedeutet für jeden etwas anderes. Aber mein Traum war es, Dinge von oben zu sehen und dabei nicht terrorisiert zu sein, weißt du, zu erkunden und das Gefühl zu haben, dass ich das auf eine vernünftige Weise tue. Und ich glaube, ich habe mich dann auf diesem Weg beschleunigt. Also, als ich mit euch in Sun Valley war, war ich auf meinem kleinen Sea Wing.

[00:19:37] Ihr habt alle, wisst ihr, Ds und CCCs geflogen. Und es gab keine Möglichkeit für mich, mit euch mitzuhalten. Aber ich dachte mir, na gut, das ist ein Ziel. Das ist eine goldene Gelegenheit für mich, das zu tun, was ich tun will. Vielleicht muss ich alleine sein, aber ich schaffe das. Und das war, ich denke, in jenem Jahr ein Wendepunkt für mich, an dem ich mir dachte: Ich sehe einen Weg. Ich sehe einen Weg, um die Dinge zu tun, die ich tun will, um zu erkunden und das hier mehr um die Welt zu führen, als ich es bisher getan habe. Und ich denke, das ist es, was wir dort gesehen haben. Danach bin ich dann auf einen Zweileiner umgestiegen. Und wie gesagt, gab es da eine Lernkurve für mich, die eine Weile gedauert hat, bis sie überwunden war. Ich bin also vom Gefühl, mich mit meinem kleinen Sea Wing sehr, sehr wohl zu fühlen, dazu übergegangen, auf einem D-Schirm zu sein, der sich anders verhielt.

[00:20:27] Und es hat mich eine Weile gekostet, das herauszufinden. Ich denke, es gibt mittlerweile etwas mehr Wissen in unserer Community darüber, wie man Zweileiner fliegt. Und natürlich haben wir jetzt, sechs, acht Jahre später, Zweileiner-Seas, die super sind. Man könnte diesen Übergang mit etwas mehr Leichtigkeit schaffen als ich. Das andere, worüber ich nachdenke, ist, dass ich – nochmals – die Erfahrung mit kleinen und größeren Zweileinern gesammelt habe. Und die kleinen sind in der Tat härter. Sie sind schwieriger. Und wenn mit ihnen etwas schiefgeht, ist es schwerer, sich zu erholen. Ich weiß nicht. Einige der Wege, die ich jemandem empfehlen würde, um von einem Dreileiner auf einen Zweileiner umzusteigen,

[00:21:13] Ich würde sagen, mit einem großen Schirm zu treffen, ist der einfachste Weg. Das war eine Möglichkeit, die zu der Zeit, als ich es gemacht habe, eher verfügbar war. Aber ja, es gab sicherlich einen besseren Weg, wie ich es hätte machen können. Und die andere Sache, die ich ansprechen wollte, Gavin, ist, dass du den Unterschied zwischen dem Einstieg aus einem Flow-Sport gegenüber einer anderen Sportart erwähnt hast. Und ja, wie gesagt, ich war Läuferin. Ich war Tänzerin. Ich habe nicht an Flow-Sportarten teilgenommen. Das war nicht Teil meines Hintergrunds, und wenn ich zu diesem Sport kam, sind ja einige Dinge, die man beim Ultralaufen lernt, anwendbar – ich meine, alles hat gewisse Gemeinsamkeiten, aber beim Fliegen ist zum Beispiel mehr Geschicklichkeit gefragt als beim Ultralaufen. Beim Ultralaufen gibt es diesen seltsamen großen Teil des Spiels, bei dem man sich mehr anstrengen und einen gewissen Teil ausgleichen kann. Das kannst du beim Fliegen nicht. Du kannst nicht schlagen, und ab einem gewissen Punkt, wenn du in einem Moment nicht weißt, was zu tun ist, hast du keine Handhabe. Ich meine, du kannst deinen Rettungsschirm auslösen oder andere Dinge tun, je nachdem, was schiefgeht, aber das sind völlig unterschiedliche Sportarten. Aber andererseits plädiere ich absolut dafür, dass Menschen aus jedem Bereich kommen, aus dem sie kommen, wenn sie sich dazu berufen fühlen, denke ich.

[00:22:26] Es wäre wunderbar, wenn wir mehr Leute wie Will Gadd hätten, die uns alle über das Risiko und dessen Aussehen aufklären würden, und wenn wir einen besseren Weg hätten, darüber zu sprechen und uns in diesen Gesprächen während unserer gesamten Flugkarrieren zu engagieren. Ja.

[00:22:45] **Gavin McClurg:** er formuliert das besser als jeder andere und ihr, die zuhört, folgt ihm bitte auf der Plattform eurer Wahl, denn seine Posts sind klasse, sie sind

[00:22:56] **Violeta Jimenez:** toll, er ist einer der Leute, die ich jedem empfehle, mit dem zu reden.

[00:22:59] **Gavin McClurg:** auch über Risiko. Ich meine, er ist einfach sehr, sehr gut darin, es zu verstehen und das Glas eher als halb leer zu sehen, weißt du? Er sucht nach dem, was das verdammte Glas zum Splittern bringt, so sagt er es gerne. Ja, nicht ständig so optimistisch zu sein, ist sein Ansatz, und der hat ihm gut gedient. Aber warum? Warum diese Gravitation? Du hattest das – ich meine, du kannst es wie jeder andere auch machen, und ich weiß, wie leidenschaftlich du bist, wenn es darum geht, große Lines zu fliegen, und du hattest das – du hattest das – du hattest das – du bist sehr leidenschaftlich, wenn es darum geht, immer große Lines zu fliegen, das warst du von Anfang an. Aber warum die Leidenschaft speziell für das Racing und das High-End-Racing? Ich meine, du hast, wie du sagtest, eine Menge durchgemacht. Es muss doch Gespräche in deinem Haus mit deiner Familie geben, in denen sie fragen: Was machst du da? Ich meine, setz uns nicht wieder durch das alles. Du hast eine Menge durchgemacht. Jemand hat mir mal gesagt, dass sie für Punkte sterben würde, das ist...

[00:23:56] **Violeta Jimenez:** Das stimmt nicht, ich weiß, ich weiß, das stimmt nicht, aber

[00:23:58] **Gavin McClurg:** Du hast dich, ich meine, direkt nach dem Wettbewerb in der Türkei sofort den World Cups zugewandt. Du hast dich festgehalten, du hast dich festgehalten. Und als Amerikaner, der daran teilnimmt, ist das alles Eigeninitiative, du finanzierst dich selbst, es ist deine eigene Zeit. Wir haben keine Unterstützung, wir sind nicht die Franzosen, uns hilft niemand dabei. Du hast es also irgendwie auf eigene Faust gelernt. Ich meine, offensichtlich hilft uns unsere Community beim Lernen, aber du hast eine enorme Menge Zeit dafür investiert. Warum ja?

[00:24:39] **Violeta Jimenez:** Ich denke, das ist eigentlich die Millionen-Dollar-Frage, und das ist eine Frage, mit der man sich immer wieder auseinandersetzen muss. Ich meine, nicht nur, wenn man einen Unfall hat oder wenn etwas schiefgeht, aber um Wills Logik zu folgen, solltest du dich im Grunde zu jedem Zeitpunkt deiner gesamten Flugkarriere damit auseinandersetzen, wenn du etwas Großes in Erwägung ziehst. Du solltest dich fragen: Warum tue ich das? Was ist es mir wert? Denn das ist ein gefährlicher Sport, und nicht nur Gleitschirmfliegen natürlich, sondern viele Abenteuersportarten, also solltest du wirklich darüber Bescheid wissen. Du solltest wissen, was die Profis für dich bedeuten, und du solltest wissen, dass das zum Beispiel sein könnte, dass du etwas gewinnen willst oder eine große Linie fliegen willst, etwas sehen willst – aber sei dir da wirklich im Klaren, denn es gibt potenziell einen Kompromiss, den du eingehen könntest. Und das ist ein Gespräch, das ich mit mir selbst, mit meinen Freunden und meiner Familie schon mehrmals geführt habe, und ich werde es wahrscheinlich noch viele Male führen, solange ich weiter fliege. Und es wird einen Tag geben, an dem ich nicht mehr fliege, aber ich plane nicht, dass das bald sein wird. Also, was die Frage nach den Wettkämpfen und warum das interessant war angeht, ist es...

[00:25:55] Ich bin leidenschaftlich, was Fortschritt angeht. Wenn man Bücher über Flow oder sogar über Glück und wie man Glück in seinem Leben gewinnt liest, wird das ein bisschen abstrakt und philosophisch, aber eigentlich bringt dich die volle Hingabe an etwas, dem du wirklich Aufmerksamkeit schenken musst, in den Flow und das erzeugt für uns Glück – das ist ein wirklich guter Weg. Das ist also die intellektuelle Sichtweise darauf, aber wir haben es alle schon gefühlt, wenn man wirklich voll in etwas drin ist und an nichts anderes denkt, ist der Geist klar, es ist ehrlich gesagt herrlich. Könnte ich diesen Zustand an einem anderen Ort als bei Wettbewerben finden? Natürlich, es gibt eine Million Wege, wie man da hineinkommt. Man kann Klavier spielen, tanzen, Kajak fahren, was auch immer. Man kann acro machen, aber ich habe es bei Wettbewerben gespürt, wo für mich das, was ich an Wettbewerben liebe und eine der Dinge, bei denen ich gemerkt habe, dass ich gut bin, die Beobachtung ist, diese totale Hingabe an deine Umgebung, wo du den Wind bemerkst, die Wolken bemerkst, die anderen Leute bemerkst – das ist eine große Sache bei Wettbewerben, geh nicht darüber hinaus. Du bemerkst, wie du dich fühlst, wie sich der Schirm anfühlt, all das kommt zusammen und du triffst als Ergebnis eine Entscheidung, weißt du? Und einige dieser Entscheidungen sind nicht bewusst, sobald man besser darin wird, natürlich. Du bist wie: geh diesen Weg und das, ich gehe diesen Weg. Du kannst vielleicht nicht einmal wirklich artikulieren, warum du rechts statt links gegangen bist. Vielleicht würdest du im Rückblick sagen: Auf der anderen Seite sah es ein bisschen heller aus, ich hatte das Gefühl, da wäre etwas mehr Sonne, oder vielleicht könntest du sagen: Ich habe einen Vogel gesehen, der aufsteigt, ich habe diese zwei Typen gesehen, die aufsteigen, die

bekamen eine bessere Linie als ich. Vielleicht gibt es da etwas, aber all das...

[00:27:47] Diese Hingabe führt für mich in einen wirklich unglaublichen Flow-Zustand, wo – und das ist die Sache bei einem Comp – man das normalerweise über mehrere Tage hinweg machen kann. Comps werfen einen definitiv in eine Situation, in der man fokussiert sein muss, und wenn man das nicht sein kann, sollte man wahrscheinlich nicht mit einem Schirm fliegen. Da ist dieser Teil der Hingabe und dann der Teil des Fortschritts, für den es wieder Studien gibt, die zeigen, dass es sehr befriedigend ist, Fortschritte zu machen und besser in etwas zu werden. Das ist die intellektuelle Seite; emotional spüre ich das auch. Wenn ich also eine Gelegenheit sehe, mich in etwas weiterzuentwickeln, ist das für mich wirklich fesselnd. Als ich zum Beispiel in der Türkei anfang – also ein bisschen davor hatte ich schon einige nationale Comps gemacht – dachte ich mir: Das ist echt interessant und ich glaube, ich sehe, wo ich verkacke. Und die Idee, dass man es sehen und korrigieren kann, und wenn man das tut, weißt du, und du denkst dir: Oh ja, ich hab's, okay, das wird sehr fesselnd. Und natürlich verlangsamt sich dieser Fortschritt später enorm, und vielleicht bist du dann, du weißt schon, du bist...

[00:28:54] nicht ganz so viel herausholen, aber wie gesagt, ich komme aus dem Ultralaufen, und ihr wisst ja, ich bin früher aus Spaß die ganze Nacht durchgelaufen, ich habe 100-Meilen-Rennen absolviert, also hat mich noch nie jemand beschuldigt, nicht durchhalten zu können oder mich während einer 36-Stunden-Läufe nicht beschäftigen zu können, also

[00:29:15] **Gavin McClurg:** ein Mangel an Beharrlichkeit ist nichts, womit man dich beschuldigen wird.

[00:29:19] **Violeta Jimenez:** Das ist für mich ein Problem, also ja, ich habe euch ein paar eher intellektuelle Beispiele dafür gegeben, was ich an Flying so faszinierend finde, aber hier kommen wir sozusagen zur Kunst dahinter. Und ich schreibe gerne darüber, weil ich das Gefühl habe, es ist der einzige Weg, etwas wirklich zu beschreiben – es ist in gewisser Weise ein bisschen literarischer. Ich vergleiche es mit der Liebe, mit einer lebenslangen Liebe oder einer lebenslangen Leidenschaft für etwas. Das ist es, was es für mich geworden ist. Es ist etwas, das ich aufbaue, und ich baue es mit anderen Menschen auf, aber eigentlich baue ich meinen eigenen kleinen Turm irgendwo im Wald. Es spielt nicht ganz eine Rolle, was andere Leute machen; ich baue die Geschichte meines Lebens auf, und das hier ist ein Faden darin, ein großer Faden.

[00:30:11] Das hat mich auf viele Arten wachsen lassen, die ich sonst nicht gehabt hätte. Ich habe mich für eine Flow-Sportart entschieden, für etwas, von dem ich noch nie gehört hatte und das für mich unglaublich schwierig wäre, und genau das hat es so spannend gemacht. Wenn es einfach ist, ist es nicht so interessant, oder? Wenn einem etwas leichtfällt, schätzt man es nicht, aber etwas, das schwerfällt, wofür man arbeiten muss, das ist ein bisschen wertvoller.

[00:30:35] **Gavin McClurg:** es gab Zweifel

[00:30:36] **Violeta Jimenez:** Natürlich, ja. Und vor allem vor Kurzem, wie du erwähnt hast, hatte ich einen Unfall bei den Weltmeisterschaften. Wir können später mehr darüber reden, aber das war ein Moment schwerer Zweifel für mich, wo ich – teilweise im Kontext dessen, was im Sport gerade passierte – mich fragte, ob ich mich darauf einlassen will, ob ich mich gut dabei fühle, auf diese Weise wieder zu fliegen. Ich habe im Januar in Mexiko wieder angefangen zu fliegen, was ein Ort ist, den ich liebe, wie du weißt, wir fahren jedes Jahr nach Vaia zur Monarca-Meisterschaft, und ich bin dorthin gegangen, obwohl ich ziemlich große Zweifel hatte. Ich dachte mir so: „Nun ja, ich mag das, aber wie wird sich das anfühlen?“ Und um auf die Frage zurückzukommen, was mich leidenschaftlich macht: Als ich darüber nachdachte, Gavin, dachte ich mir so: Ich weiß nicht, ich...

[00:31:28] Ich wette, dass mir das Fliegen wieder gefallen wird, ich werde diese Wette eingehen. Aber ich weiß, dass es sich wirklich großartig anfühlen wird, mich wieder mit meiner Community zu verbinden. Das ist also auch etwas, das mich dazu bringt, immer wieder zurückzukommen. Wir haben in den USA eine ziemlich, ziemlich besondere Sache. Also ja.

[00:31:46] **Gavin McClurg:** Es ist unglaublich besonders. Und was die Zweifel angeht, beziehen sie sich eher auf das Ziel? Ich meine, wenn du dir das mal durch den Kopf gehen lässt, hast du eine wirklich gute Chance, Weltmeisterin zu werden. Denkst du so darüber oder eher ... ich meine, wir sollen eigentlich alle über den Prozess nachdenken, aber wir haben eben auch Egos. Denkst du darüber nach? Und wenn du es würdest – würde es überhaupt etwas ändern? Würde es irgendwas bedeuten, oder würde es nur bedeuten, dass du jetzt noch einen willst? Denn wir haben in den letzten Jahren

die größten Namen in unserem Sport gesehen, besonders auf der Frauenseite. Sie sind fertig, sie haben genug gehabt, weißt du, es ist alles ausgespielt. Sie waren da, die Besten von damals, die Besten von heute, sie kamen und gingen. Und auch bei den Männern, ich greife die Frauen nicht heraus, es geht um alle. Ich denke, da gibt es eine Seite, auf der es nicht mal wirklich um Ruhm geht, da ist kein Geld, es ist nicht wirklich glorreich. Ich meine, jeder vergisst das – ich weiß nicht mal mehr, wer vor zwei Turnieren Weltmeister war, weißt du? Also ist es...

[00:33:00] Es ist einfach so traurig, dass es so traurig ist, dass es so traurig ist, dass es so traurig ist, ja. Und hast du auch Zweifel von dieser Seite her? Haben diese Dinge genug intrinsischen Wert?

[00:33:08] **Violeta Jimenez:** Deshalb habe ich vorhin gesagt, dass ich meinen eigenen kleinen Turm im Wald baue und nicht erwarte, dass er eine Pyramide wird, auf die die Leute in 100, 200 oder 500 Jahren blicken werden. Es ist einfach mein kleiner Turm, mein Denkmal für mein Leben. Und denke ich an den Platz? Ja, das tue ich. Ich bin eine sehr wettbewerbsorientierte Person. Es ist mir wichtig, wenn ich gewinne oder – und das ist oft der Fall – wenn ich nicht gewinne. Aber ist das die treibende Kraft? Ich stimme dir zu, das sollte es nicht sein. Wir müssen vom Prozess fasziniert sein, also dem Prozess des Fortschritts, dem Prozess des Flow-Zustands, dem Prozess des Spielens, den ich dir beschrieben habe. Wenn dir das nicht gefällt, wenn du das nicht liebst, dann ja, nachdem du zum Beispiel einen Weltcup oder eine Weltmeisterschaft gewonnen hast, dann...

[00:33:59] Du stehst da oben mit einer kleinen Plastiktrophäe und denkst dir: Ist das alles? Ist das das Ende? Und das wäre es, wenn dir nur das wichtig wäre – eine Plastiktrophäe, ein Platz, an den sich die Leute wahrscheinlich nicht erinnern oder den sie mit etwas anderem verknüpfen werden. Ich glaube nicht, dass es gesund ist, sich nur darauf zu konzentrieren. Es kann sehr gesund und sehr, ich benutze das Wort „verzaubernd“, sein, wenn man deine Entwicklung vielleicht als ein Artefakt der Progression betrachtet, durch die du gehst. Das ist ein Nebeneffekt des Kunstwerks, das du erschaffst – ein Stein im Turm, den du baust, um meiner Metapher zu folgen. Und will ich gewinnen? Ja. Ist das das Einzige, was mir wichtig ist?

[00:34:45] Nein. Wenn ich gewinne, werde ich aufhören? Nein, bisher nicht. Denke ich, dass sich die Art und Weise, wie ich weitermache – weißt du, die Geschichte meines Lebens schreibe und dieses wunderschöne Ding aufbaue – im Laufe der Zeit verändern wird? Ja, das wird sie. Es könnte also sein, dass ich mit der Zeit weniger Wettkämpfe fliege und mich wieder auf große Linien konzentriere; das könnte passieren. Und um ehrlich zu sein, Gavin, werde ich jetzt Weltmeisterin werden? Diese Chance wurde mir durch das entzogen, was mit dem Civil Plenary passiert ist. Sie wurde auch einigen ehemaligen Weltmeistern entzogen. Wir haben unseren Sport einfach, weißt du, lahmgelegt und einer Reihe von Top-Wettbewerbern die Beine gestochen. Und das lag am Ballast-Problem, worüber wir später noch ausführlicher sprechen können.

[00:35:30] Wenn ich mich nur darauf konzentrieren würde, wäre ich jetzt, wissen Sie, wirklich enttäuscht, und ich bin enttäuscht und ich bin wütend. Aber es gibt andere Wege, wie ich mich mit dem Sport auseinandersetzen kann. Und wenn eine Gruppe von Idioten – um freundlich zu sein, wohlmeinende Idioten, um wirklich freundlich zu sein – mich davon abhalten sollte, meinen Sport so auszuüben, wie ich es wollte, dann werde ich einen anderen Weg finden. Ich habe noch nie jemanden zugelassen, der mich davon abhält, mit dieser Sache weiterzumachen, die ich liebe.

[00:36:02] **Gavin McClurg:** Ja, also meine Meinung ist, dass es schon genug Gegenwind und genug Gift gegen die ganze Sache gab, dass ich nicht glaube, dass das passieren wird. Aber ja, im Moment sieht es nicht gut aus. Lasst uns keine zwei Minuten mehr darüber reden, nur damit die Leute wissen, worüber wir sprechen. Es gibt viel

[00:36:24] **Violeta Jimenez:** von Leuten, die

[00:36:24] **Gavin McClurg:** keine Ahnung, wovon wir reden. Also, die Plenarsitzung hat gerade stattgefunden. Ist das jährlich oder alle zwei Jahre? Es ist eine jährliche Sache. Jährliche Sache. Okay, das ist also gerade passiert. Und es wurden eine Reihe von Dingen abgestimmt, um die Sicherheit zu verbessern, was irgendwie aus dem Vorfall bei den Worlds hervorging, weißt du, dem Todesfall bei den Worlds. Aber wie du schon sagtest, gut gemeint, aber ja, gib uns mal die Zusammenfassung. Zusammenfassung. Zusammenfassung.

[00:36:55] **Violeta Jimenez:** Ja, klar. Also ja, wie gesagt, war die Weltmeisterschaft ein Wendepunkt, und der Fokus lag stark auf der Sicherheit. Es gab viel Druck auf Civil, unsere Regierungsbehörde – eine unserer Regierungsbehörden –,

zu handeln und darauf zu reagieren. Und da wir, wie besprochen, nicht viele Daten darüber haben, was Unfälle verursacht, haben wir bestimmte Themen ausgewählt, die meiner Meinung nach und in der Meinung vieler anderer Leute nicht unbedingt die waren, auf die wir uns konzentrieren sollten. Zudem haben wir bei der Plenarsitzung am Ende eine Art Worst-of-all-Worlds-Situation produziert. Ich werde nur ein paar davon kurz ansprechen. Eines war, dass wir – ich sage das wieder höflich, weil viele von uns nicht einverstanden waren – uns dazu entschieden haben, die 33-Kilogramm-Gepäckbegrenzung wieder einzuführen.

[00:37:46] Das gab es schon vor 2019. Und es wurde abgeschafft, weil die Leute es gehasst haben. Und die Leute haben versucht zu schummeln. Damals in meiner...

[00:37:52] **Gavin McClurg:** zu meiner Zeit, ich meine, ja, ich erinnere mich an diese Zeiten, das war schrecklich.

[00:37:55] **Violeta Jimenez:** Ja, das mochte niemand, nicht einmal größere Leute. Für diejenigen unter euch, die keine Wettkampfschirme fliegen, klingen 33 kg viel. Aber bedenkt, dass ihr bei einem Wettkampfschirm mit einem Wettkampf-Gurtzeug und zwei Rettungsschirmen, egal was ihr tut, irgendwo im Bereich von 25 bis 28 Kilogramm landen werdet. Das restliche Gewicht, vielleicht diese zusätzlichen 10 Pfund, ist alles andere, was ihr tragen müsst – das könnte euer Trinkwasser sein, eure Instrumente, persönliche Dinge wie dein Portemonnaie, dein Handy, was auch immer. Und eigentlich habt ihr da nicht viel Auswahl. Die Leute haben es also wirklich nicht mocht. Die Leute haben versucht, das System auf verschiedene Weise zu umgehen. Ich will die Geschichte nicht wieder aufrollen, aber das wurde wieder beschlossen. Was das bewirkt ist, also, um nicht zu tief ins Detail zu gehen, aber größere Schirme fliegen besser, das ist im Allgemeinen eine physikalische Wahrheit, die mit der Physik zusammenhängt.

[00:38:50] Und wir alle wissen, dass ich – ich bin vielleicht eine der wenigen Leute auf der Welt, die Gleitschirme geflogen hat, Comp-Gleitschirme mit einem Maximalgewicht von 90 kg bis 115 kg. Ich kann euch sagen, mein Erfolg in Wettbewerben begann, als ich auf einen Gleitschirm umgestiegen bin, der bis zu 100 kg ging. Wenn ihr darunter seid, seid ihr massiv benachteiligt, ihr könnt nicht mit der Gruppe mithalten, ihr könnt das Spiel einfach nicht spielen – dieser Flow-Zustand, den ich so liebe, ist nicht möglich. Und diese 33 kg Ballastbegrenzung, die wieder eingeführt wurde, hatte eine Ausnahme: man konnte bis zu 95 kg ausgleichen – das hilft nicht. Also, für jemanden wie mich bedeutet das, dass ich viel Ballast mitführe, weil ich auf dem höchsten Niveau konkurrieren will. Im Grunde würde mich das dazu zwingen, einen extra kleinen Enzo zu fliegen, der schrecklich fliegt und eigentlich gefährlich ist, ihr wisst schon, wir nennen ihn scherzhaft den acro Enzo, oder einen anderen extra kleinen Comp-Gleitschirm oder einen kleinen Zeno.

[00:39:46] Ich konnte an meinem Sport nicht mehr auf die Weise teilnehmen, die mich interessiert hat. Und wissen Sie, das Gleiche gilt für unsere jüngsten Weltmeister, Baptiste, Maxime, viele der wirklich guten Franzosen, viele Frauen – nicht alle Frauen –, und viele kleine Männer auch. Es gibt dort viele Leute, die mindestens eine, vielleicht zwei Größen nach unten gedrückt würden. Ich habe in der Vergangenheit mit Civil zusammengearbeitet, bin aber eigentlich infolge dessen zurückgetreten, und ich habe sie gewarnt: Wenn ihr diese Ballastregel beschließt, entmachtet ihr viele Ihrer Piloten. Sie ist sexistisch, weil sie insbesondere Frauen betrifft. Und sie ist rassistisch, weil sie insbesondere Menschen mit kleinerer Statur betrifft, was oft auf Länder wie Japan zutrifft,

[00:40:38] Korea usw. Natürlich sind nicht alle Menschen gleich groß, man hat Beispiele für große und kleine Leute aus jedem Land. Sie haben nicht zugehört. Und ich möchte ansprechen, dass ich diese provokanten Wörter wie rassistisch und sexistisch verwende – ich bin sehr vorsichtig mit den Worten, die ich wähle. Und sie sind wahr. Man kann gute Absichten haben, aber man muss sich den Konsequenzen stellen, die diese guten Absichten nach sich ziehen. Ich meine, der Weg zur Hölle ist mit guten Absichten gepflastert, sagen wir das mal so. Wir haben am Ende diese Worst-of-all-Worlds-Situation bekommen, in der wir die Vorschläge für den Einsatz von Equalizern abgelehnt haben – das sind diese Pool-Noodle-Dinge, die man auf die Tragegurte am Rücken klebt. Sie sollen den Größenunterschied ausgleichen. Wir haben das abgelehnt, womit ich, um ehrlich zu sein, damit einverstanden bin, weil sie noch nicht getestet waren.

[00:41:25] Es ergab also keinen Sinn, bereits darüber abzustimmen. Das Ganze ist also völlig durcheinandergeraten, denn zum Beispiel haben wir keine Beweise dafür, dass Ballast zu viel mehr Unfällen führt. Wir haben auch keine Beweise dafür, dass die Pool-Noodles so funktionieren, wie wir glauben, dass sie es werden.

[00:41:38] Was wir wissen, ist, dass wir die Equalizer nicht verabschiedet haben, aber die Ballastgrenze schon. Und jetzt haben wir einer ganzen Reihe von Wettbewerbern, mich eingeschlossen, die Teilnahme an den obligatorischen Kategorie-Eins-Wettbewerben verboten und für Kategorie Zwei empfohlen. Also ja, das ist meine Meinung, nicht für

[00:41:58] **Gavin McClurg:** mich. Ja.

[00:42:00] **Violeta Jimenez:** Ja. Und deshalb ist es für viele Katchen wohl, na ja, wahrscheinlich ein Aufwand, das abzuschaffen und so weiter. Also viele Katchen werden es wahrscheinlich nicht tun. Aber das ist ihre Entscheidung.

[00:42:10] **Gavin McClurg:** Ah, aber ich meine, das ist eine große Sache. Ich meine, das ist groß für die Europäer, für die Welt, wissen Sie, für die Pan Am's. Das liegt daran, dass viele große Missionalen... es ist, es ist enorm. Es entzieht die Macht. Es war ein riesiges Chaos. Ich denke, die meisten davon...

[00:42:21] **Violeta Jimenez:** war. Die Leute

[00:42:21] **Gavin McClurg:** dem stimme ich zu. Mach

[00:42:22] **Violeta Jimenez:** deine Erwartungen. Und

[00:42:22] **Gavin McClurg:** also wäre es möglich

[00:42:23] **Violeta Jimenez:** um es auf die Kappe dieser Teile zu bekommen.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** Es ist interessant zu sehen, wohin das Ganze führt. Ich, ich weiß nicht, es ist natürlich noch zu früh, die Karten auf den Tisch zu legen, und

[00:42:30] **Violeta Jimenez:** Und ich hoffe auch, dass die Civil die Entscheidung pausieren wird. Das Bureau kann sich entscheiden, die Entscheidung zu pausieren und auf eine bessere Idee zu warten. Sie können das wählen, das liegt an ihnen. Das war, um wieder auf meinen persönlichen Kontext zurückzukommen, ziemlich schmerzhaft. Ich bin am Internationalen Frauentag aufgewacht und habe das gesehen. Ich habe von vielen Leuten Nachrichten bekommen, dass sie das Ballastlimit überschritten haben, und ich dachte mir: Was? Und weißt du, Gavin, eine der Fragen, die ich oft bekomme – ich habe das US-Frauenteam mit einigen meiner guten Freunde hier in den USA gegründet, und die USA liegt weit vor anderen Ländern, was die Anzahl der Frauen betrifft, die auf der Weltbühne antreten. Wir haben derzeit vier von uns, die wirklich gut genug sind, um ständig bei Weltcups dabei zu sein, was fantastisch ist. Ich bekomme sogar bei der letzten Meisterschaft, an der ich in Columbia bei der British Open teilgenommen habe, Fragen dazu, was ihr macht und wie wir unser Programm verbessern können. Und meine Antwort darauf ist: Ich bin mir nicht sicher. Meistens hat das mit der Kultur zu tun, also der Kultur um das Thema: Wie spricht man mit Frauen beim Start? Wie ermutigt man Frauen, was zu tun? Nun, die Antwort ist auch strukturell: Was setzt ihr um? Welche Regeln und Vorschriften führt ihr ein, wobei anerkannt wird, dass Frauen im Allgemeinen andere Einschränkungen und andere Bedürfnisse als Männer haben? Ein weiterer Punkt – ich möchte das nicht zu sehr betonen, aber ein weiterer Punkt, der bei der letzten Plenarsitzung geändert wurde, war, dass Frauen... es gab vor einigen Jahren einen Vorschlag von Claudia Bogakov, einer weiteren dieser fantastischen Pilotinnen, die nicht mehr ganz so viel wettkämpft, obwohl sie es immer noch tut. Dieser Vorschlag sah vor, dass bei der Entsendung eines Teams zur Weltmeisterschaft eines der bewertenden Mitglieder eine Frau sein muss. Dieser Vorschlag wurde speziell gemacht, um Frauen im Wettbewerb zu fördern und um die Regierungsbehörden in jedem Land dazu zu bewegen, einen Anreiz zu haben, Frauen im Wettbewerb voranzubringen. Aber sie haben sich entschieden, das zu ändern. Sie wollten es für kleinere Länder gerechter machen, wobei ich nicht weiß, ob die Rechnung dabei aufgeht, das müssen wir sehen. Aber in der Zwischenzeit haben sie es so geändert, dass die Frau in deinem Team nicht ein bewertendes Mitglied sein muss. Und jetzt bin ich bereit zu wetten, dass viele der Fragen, die ich dazu bekomme, wie wir unser Programm vergrößern können, plötzlich wegfallen werden, weil dieser Anreiz plötzlich weg ist. Und wenn das für dich pessimistisch klingt, verstehe ich das, aber wir sagen Kindern oft: Achte nicht darauf, was die Leute sagen, achte darauf, was sie tun. Acta non verba. Wenn du also sagst, dass dir Frauen in deinem Sport wichtig sind, wenn du sagst, dass dir Inklusion wichtig ist, und dann zeigst du durch deine Taten, dass du es nicht tust, dass du keine Dinge ermöglichst, die es ihnen tatsächlich ermöglichen würden, teilzunehmen und die den Sport wachsen ließen, dann ist es dir eigentlich egal. Dieser Vorschlag hätte anders formuliert werden können. Er hätte ausgearbeitet werden können, wenn irgendjemand im Raum sich darum gekümmert hätte, den

Anreiz für Frauen zu bewahren, im Wettbewerb zu bleiben. Das haben sie nicht. Also bin ich ein wenig leidenschaftlich deswegen, weil es so einfach gewesen wäre, es nicht so sehr zu vermasseln, aber hier sitzen wir nun alle.

[00:45:44] **Gavin McClurg:** Genau, ja, das ist wie ein doppelter Schlag, oder? Okay, das war eine sehr gute Formulierung dessen, was da gerade passiert. Ich werde hier einen kompletten Umschwung machen, ich möchte über Persönliches sprechen.

[00:45:57] **Violeta Jimenez:** Aber es ist eine Entscheidung, Gavin. Willst du da ein bisschen darauf umschwenken? Ich meine, das baut auf das Vorhin auf, wenn wir über Ballast nachdenken und warum man sich entscheidet, so viel zu tragen – und um klarzustellen, ich mag das nicht, ich genieße es nicht, so viel Ballast zu tragen. Es ist eine riesige Erleichterung, wenn ich nach Hause komme und einfach nur Gleitschirm fliege. Ich denke mir dann: Oh wow, ich kann herumrennen, starten, das ist toll, ich schaffe das mit meinem Zeug problemlos. Es ist also nicht so, dass ich das aus irgendeinem kranken, perversen Spaß mache. Ich habe Ultras gemacht, aber ich bin eigentlich nicht so ein Masochist. Aber das ist ein Sport, bei dem deine persönliche Entscheidung zählt. Deine Entscheidung darüber, ob du... wir haben über Will Gadd gesprochen und seinen Rat dazu, über Risiken nachzudenken und sie zu minimieren, und wir haben gesagt: Was ist es dir wert? Das ist eine Entscheidung, die du treffen musst. Und wenn du also etwas wie das Fliegen mit Ballast machst und in Erwägung ziehst, mit Ballast zu starten oder zu landen, was schwieriger und potenziell gefährlicher ist,

[00:46:59] Das musst du dir überlegen. Es gibt Wege, wie man trainieren kann, um es besser zu machen, aber du musst dir überlegen, was das bedeutet, und akzeptieren, wie: Okay, ich bin mit diesem Risiko einverstanden oder nicht. Und das sind Entscheidungen, die wir während unserer Flüge treffen, nicht nur mit Ballast, sondern mit welchem Schirm fliegen wir? Wie fliegen wir? Wo fliegen wir? Wie reagieren wir, wenn etwas schiefgeht? Eine amüsante Anekdote ist, Jenny O'Neill und ich haben nach einem Task bei den British in Roldanillo gesprochen, und sie hat beschrieben, wie sie zum Beispiel niedrig über einer Stadt geflogen ist und dachte: Oh, das kann ich nicht. Ich muss landen. Ich mag das nicht. Und sie sagte: Ich habe Kevin Philippe beobachtet, den wir alle als sehr mutigen Piloten kennen. Sie sagte: Ich habe gesehen, wie er einfach über die Gebäude geballert ist. Aber er fliegt mit einer rücksichtslosen Leichtigkeit, die ich einfach nicht aufbringen kann.

[00:47:48] Und das ist seine Entscheidung. Und wir alle kennen Kevin, einen fantastischen Piloten. Ja, „leichtsinnig“ ist ein Wort, das ihm schon früher oft gesagt wurde. Aber ja, es ist wunderschön anzusehen. Es ist wunderschön anzusehen. Das bedeutet aber nicht, dass ich die gleichen Entscheidungen treffen muss. Und es bedeutet nicht, dass Kevin die gleichen Entscheidungen wie ich treffen muss. Ob im Wettkampf, bei XC oder was auch immer du machst, es kommt auf deine Entscheidungen an. Was bist du bereit zu tun? Und es gibt da eine tolle Diskussion darüber, was die Verantwortung eines Wettkampfveranstalters im Vergleich zum Piloten ist. Aber seien wir ehrlich, letztendlich bist du der Kommandant. Wenn du dich verletzt, spielt es keine Rolle, ob jemand „Entschuldigung“ sagt. Es liegt bei dir.

[00:48:32] **Gavin McClurg:** Ja. Und das ist das Hauptding, das meiner Meinung nach verloren geht. Es gab dieses Jahr eine große Debatte über X-Alps. Das war genau dasselbe. Ich habe das Gefühl, dass das hier verloren geht. Und ich hatte vor einer Weile ein tolles Gespräch mit Chrigel im Podcast. Er hat darüber gesprochen, dass es so ist, wenn wir diese Unfälle haben, ist das wie eine Welle, oder? Wenn du einen Unfall hast, will jeder mehr Sicherheit. Dann hast du etwas Sicherheit und jeder will mehr Performance. Und es schwankt irgendwie hin und her, hoch und runter wie eine Welle. Und wir können viele Dinge tun, sagen wir mal aus Task-Sicht. Ja, wir könnten einfach alle in die Ebene schicken und sie aus dem Rotor und von den Bergen fernhalten. Und wer würde an so etwas teilnehmen wollen?

[00:49:17] Das würde das Racing einfach killen. Fertig. Manche Leute, ja, klar. Manche wollen die ganze Fischechale immer wieder und wieder und wieder machen. Das wird ja als eine Art Wettbewerb vorgeschlagen. Aber für mich persönlich ist das nicht interessant. Und deshalb denke ich, dass uns das alle wegen des Risikos anzieht, in gewisser Weise, wegen des Abenteuers, weil wir nicht wissen, wo wir landen werden. Ich meine, es gibt viele schöne Dinge wegen der Gefahr und des Risikos. Und man kann es einfach nicht eliminieren, ohne es zu zerstören. Und

[00:49:49] **Violeta Jimenez:** wenn es nicht wirklich ist

[00:49:49] **Gavin McClurg:** langweilig, weißt du, dann ist es eine andere Sportart. Das ist etwas völlig anderes. Und ich denke, das ist oft das, was untergeht: Es gibt viel Emotion, viel Social Media und viele unpräzise Worte.

[00:50:07] **Violeta Jimenez:** Ja, da stimme ich dir vollkommen zu. Wie gesagt, bin ich persönlich sehr vorsichtig mit Worten. Das ist eine der primären Arten, wie ich gerne mit Menschen über Dinge kommuniziere. Über diesen Sport schreibe ich gerne, weil ich mir dann wirklich gut überlegen kann, was ich sage, wie ich es sagen will und so weiter. Und nicht jeder ist so vorsichtig. Das ist okay. Aber mit den sozialen Medien und diesen Unfällen – ich stimme Chrigel da zu, dass es bei vielen Sportarten so eine Art Sinuskurve oder ein Pendel gibt. Man schwingt in eine Richtung, dann geht es zurück. Und es gibt Dinge, die eine Organisation wahrscheinlich tun kann und sollte, um die Dinge ein wenig besser zu machen. Zum Beispiel eine Sache, die CIVIL auf der Plenarsitzung beschlossen hat, war die Anforderung an besseres medizinisches Personal. Das war mir sehr wichtig, da ich in Brasilien bei den Weltmeisterschaften meinen Fuß hätte verlieren können, wenn nicht einige Ärzte der französischen und deutschen Teams da gewesen wären, die geholfen haben.

[00:51:05] Ich denke also, das zu kontrollieren, was man kann – also gutes medizinisches Personal beim Start und bei der Landung zu haben, ist eine fantastische Idee. Das ist eine vernünftige Sache, die man zu einem großen internationalen Wettbewerb hinzufügen kann. Es ist schwer, diese Ebene der Sorgfalt bei jedem Wettbewerb zu gewährleisten. Aber ja, da gibt es einige Dinge, und ehrlich gesagt, die Position, die ich bei CIVIL niedergelegt habe, war eine Art Pilot-Relations-Officer. Sie wurde im Herbst nach den Weltmeisterschaften geschaffen. Sie fragten mich, ob ich ihnen helfen würde, besser mit den Piloten zu kommunizieren, woraufhin ich sagte: Ihr müsst das wirklich besser machen. Ich würde gerne helfen. Ich muss nur hinter ihren Entscheidungen stehen können. Und das konnte ich nach den Ereignissen der letzten paar Wochen nicht, aber ja, einige der Art und Weise, wie ihr gerade kommuniziert, wir haben geheime Abstimmungen.

[00:51:53] Es gibt keine Aufzeichnung darüber, wie die Delegierten jedes Landes für jeden Vorschlag gestimmt haben. Und ich muss sagen, Gavin, vielleicht bin ich da sehr amerikanisch, aber wenn ihr geheime Abstimmungen habt, seid ihr selten auf der Seite der Engel. Also,

[00:52:09] **Gavin McClurg:** das ist nicht besonders demokratisch, oder? Nicht besonders demokratisch. Ja. Da passieren einige interessante Dinge und ja. Ich bin froh, dass es dir gut geht. Ich bin total motiviert wegen dieser Sache. Die Leute müssen motiviert bleiben und hoffentlich wird es bessere Resolutionen geben. Sie werden nicht perfekt sein, das wissen wir, aber hoffentlich wird es besser. Wir sind, wir sind kurz vor dem Ende meiner Zeitspanne. Aber bevor wir das tun, möchte ich hier kurz das Thema wechseln, weil du und ich in Valle ein tolles Gespräch hatten. Das war dieses Jahr nach deinem schweren Unfall in Mexiko. Du sagtest, das war 2020?

[00:52:50] **Violeta Jimenez:** Ja. Das wäre also 2022 bei der Monarca gewesen. Ja.

[00:52:53] **Gavin McClurg:** Das muss 2021 gewesen sein, vielleicht sogar 2022, aber eine Sache, über die wir im Podcast oft sprechen, sind Angstverletzungen. Viele Leute in diesem Sport hatten sie, entweder emotional oder durch einen physischen Unfall. Ich hatte gerade eine tolle Show mit Serena über ihren Unfall und du hattest eine tolle Task, dir an deine Erinnerung daran zu erinnern. Aber wegen dieses Unfalls hast du einige Dinge mit Angstverletzungen durchgemacht, was mich überrascht hat, weil ich nicht wusste, dass du das hattest. Erzähl mir, was du gelernt hast, was du durchmachen musstest, wie dieser Prozess war.

[00:53:34] **Violeta Jimenez:** Ja. Ich denke, wenn man einen Unfall hat, sollte man davon ausgehen, dass das Auswirkungen auf einen haben wird. Das hilft. Und du hast in der Vergangenheit darüber gesprochen, Gavin: Wenn du verstehst, was passiert ist, ist es das eine, aber wenn du nicht verstehst, was passiert ist, dann ist es diese schreckliche Blackbox, die du nicht öffnen kannst – aber geh davon aus, dass in der Box ein Monster ist, und die Box zu öffnen, ist sozusagen mein Rat dazu. Die Art und Weise, wie ich diese Box geöffnet habe – ich hatte während meiner Bettlägerigkeit viel Zeit zum Nachdenken. Ich habe darüber nachgedacht, was schiefgelaufen ist. Ich habe darüber nachgedacht, was ich anders hätte machen können. Und ich habe auch Hilfe gesucht; es gibt Psychologen, die sich speziell mit PTBS befassen, und es gibt einige wirklich großartige Methoden, die sie anwenden können.

[00:54:19] Ja. Um dir zu helfen, Dinge zu identifizieren und abzumildern, die dich nach einem Unfall vielleicht immer noch verfolgen, wie zum Beispiel EMDR. Klassischerweise wurde da Lichttherapie eingesetzt, um quasi durch das Erleben des Geschehens zu gehen, kombiniert mit dieser Lichttherapie. Die Forschung zeigt, dass die berichtete Auswirkung des Ereignisses tatsächlich sinkt, während man es mit dieser bilateralen Simulation durchgeht, die man machen kann. Und man kann das auch mit Tapping machen, was ich nach Corona gemacht habe. Ich war remote mit der Person verbunden, mit der ich gearbeitet habe, und die lassen dich dann so auf die Knie oder so tippen, weil sie dir keine Kopfhörer aufsetzen können. Und das funktioniert auch, dazu gibt es wirklich interessante Forschung.

[00:55:07] Sie denken sich, dass es irgendwie mit unserer Vergangenheit zu tun hat, dass es einem das Gefühl gibt, von der Gefahr wegzukommen, vor der man flieht. Psychologisch gesehen, also in deinem Reptiliengehirn. Ich bin keine Psychologin, okay. Aber es gibt da einige wirklich interessante Studien, falls du dich dafür interessierst, mehr darüber zu erfahren. Aber meiner Erfahrung nach hat es bei mir funktioniert. Hat es sofort funktioniert? Ist es so, dass man 30 Minuten lang macht es und dann ist man fertig? Nein, das solltest du nicht erwarten. Aber ich meine, es hat einen Wert, einfach darüber zu reden, was passiert ist, und herauszufinden, welche Teile für dich eigentlich am schlimmsten waren. Denn wenn man an einen Unfall denkt, gibt es da viel Scheiße dabei. Was am Ende in deinem Kopf hängen bleibt, könnte der Moment sein, in dem du nicht die richtige Entscheidung getroffen hast.

[00:55:53] Es könnte der Moment sein, in dem du aus der Luft gefallen bist. Es könnte der Moment sein, in dem du auf den Boden getroffen bist. Es könnte sein, als du gemerkt hast, dass etwas mit deinem Bein nicht stimmt. Es könnte das Krankenhaussein sein. Also, das ist offensichtlich eine ziemlich belastende Vorstellung. Aber wieder einmal: Das Monster bleibt in der Kiste, und die Kiste bleibt in deinem Kopf, und dieses Monster wird zu den Zeiten herauskommen, in denen du es nicht willst, wenn du dich nicht damit auseinandersetzt. Deshalb ist es toll, einfach mit jemandem darüber zu sprechen, der ein Profi ist, der objektiv ist und nicht in dein Leben involviert ist. Aber wir leben auch in einer Welt, in der es viel großartige Forschung zu PTBS gibt, und Dinge wie bilaterale Stimulation können wirklich helfen. Das ist also etwas, das ich jedem empfehlen würde.

[00:56:40] Wenn Sie eine Angstverletzung haben, wenn Sie mit einem Unfall zu tun haben, suchen Sie sich jemanden, der Ihnen helfen kann, das Ganze zu verarbeiten und weiterzumachen. Das hilft gegen diese Angst, bei der das Herz rast, wenn Sie zum Start zurückkehren und den Wind hören. Bei mir war es das Hören von Wind. Das war eine Sache, die ich jahrelang, und heute noch bis zu einem gewissen Grad, habe. Es gibt bestimmte Helme, die ich nicht mehr tragen kann, weil sie laut sind. Das macht mein Gehirn einfach verrückt. Um ehrlich zu sein, klingt es für mich wie Dämonen. Es klingt, als würde gleich etwas schiefgehen. Also war es für mich sehr wichtig, diesen Auslöser zu identifizieren. Aber sich zu befähigen, wieder in den Sport einzusteigen und zu wissen, wo man Probleme haben könnte – das ist wirklich entscheidend.

[00:57:26] Aber die größeren Fragen dazu, wie du wieder in deinen Sport einsteigen willst, sind auch wirklich, wirklich wichtig. Und wie ich schon sagte, habe ich sie während meiner Fliegerkarriere schon mehrmals gestellt. Zuletzt nach diesem Unfall in Brasilien: Wollte ich wirklich zurück in diese chaotische Wettkampfarena? Wo es eben so ist, dass...

[00:57:51] Es war nicht klar, ob ich willkommen bin, A oder B, wissen Sie, ob ich zurückkehren kann und die Zuversicht haben würde, dass ich nicht noch einmal einen Unfall haben muss? Und natürlich ist das etwas, das ich noch nicht ganz geklärt habe. Und wie Will Gadd sagen würde, kann man nie davon ausgehen, dass man nicht noch einmal einen Unfall haben wird, man muss akzeptieren, dass das passieren könnte. Es spielt keine Rolle, wie gut man ist. Es könnte einfach passieren. Was in Brasilien passiert ist, um das ganz kurz anzusprechen, ich bin beim Start gestürzt und bin mit dem Fuß gegen einen Baumstumpf gestoßen. Ich habe das Video davon. Da sind eine Menge Leute dabei. Ich denke, die Ursache war, dass der Start wirklich kurz ist und die Luft so eine kleine Rotationsbewegung macht, es ist fast wie eine Klippe.

[00:58:37] Ich war also nicht die Einzige, die gestürzt ist. Es gibt zum Beispiel ein tolles Video von Nick Greece, meinem Teamkollegen, wie er darauf zustürzt, und seine Schirme – also, kurz bevor ich abging, hat ein anderer Pilot aus Österreich genau dasselbe gemacht. Er ist zum Glück nicht gegen einen Baum gestoßen. Also war die Struktur des Starts ein Faktor. Ein bisschen Glück hatte ich, ich hatte einen Baum, andere nicht. Ich gegen Baum hätte sowieso nie gut ausgehen können. Und dann, wisst ihr, übernehme ich auch selbst ein Stück Verantwortung dafür. Man muss sich

fragen: Hätte ich es anders machen können? Hätte ich früher versuchen können, abzubrechen? Ja, vielleicht hätte ich das können. Und das ist etwas, das ich weiterhin abwägen werde.

[00:59:20] **Gavin McClurg:** Problem. Und das da? Weil du so viel Gewicht trägst?

[00:59:23] **Violeta Jimenez:** Ja, also eigentlich habe ich bei dem einen Lauf eine Menge Ballast abgeworfen, weil mir der Tag einfach beschissen vorkam. Ich hatte also nicht mal das dabei, was ich normalerweise trage, ich hatte etwa 4,5 Kilo abgenommen. Es könnte also definitiv am Ballast gelegen haben, dass man weiß, dass man schwerer abbrechen kann. Und ja, ich meine, im Grunde bin ich wie ein Güterzug. Wenn ich erst mal Fahrt aufgenommen habe, kann ich weitermachen. Aber es ist schwer, so schnell anzufahren. Und es ist schwer, mal anzuhalten, wenn man erst mal unterwegs ist. Also, das könnte ein Problem sein. Aber wieder einmal, wenn man sich die anderen ansieht, die bei diesem Start auch so heftige Stürze hatten, wie Nick – der trägt keinen Ballast. Das war nicht nur Nick, das war nicht nur ich. Er hat natürlichen Ballast. Also ja, und ich denke, andere Leute könnten mir da widersprechen.

[01:00:11] Ich glaube, ich habe von mehreren Leuten gehört, die sagen: „Oh, das war definitiv der Ballast, du bist nicht schnell genug gelaufen.“ Und ich habe ja wieder das Video. Ich bin ganz normal gelaufen.

[01:00:21] Als ich abging, ist meine linke Seite eingeklappt. Also ja, ich bin anderer Meinung, dass es am Klapper lag.

[01:00:29] Aber ich kann, um objektiv zu bleiben, sagen, dass ich plane, damit umzugehen, indem ich weiterhin trainiere und mit Ballast sprinte. Das ist also die Art und Weise, wie ich denke, dass ich weitermache, und ich habe kein schlechtes Gewissen wegen der Kniebeugen, viele davon...

[01:00:48] **Gavin McClurg:** Kreuzheben gehören in deine Zukunft.

[01:00:49] **Violeta Jimenez:** Und ich meine das beim Sprinten auch ernst. Also, ich mache das mit meinen Trainern und ich freue mich darauf – ich bin gerade erst wieder mit dem Laufen angefangen, was nach sechs Monaten super ist. Also freue ich mich darauf, damit wieder richtig durchzustarten.

[01:01:04] **Gavin McClurg:** Schön. Das ist mir eine Ehre. Ich schätze all die Arbeit, die du leistest, nicht nur hier, sondern auch für unsere Community. Und es hat Spaß gemacht – es war toll zuzusehen, wirklich faszinierend. Es war echt cool, ich meine, deine Hingabe ist inspirierend. Also, ich danke dir und schicke dir eine große Umarmung. Ich bin froh, dass dein Fuß ganz ausgeheilt ist und du in Mexiko definitiv ordentlich Gas gegeben hast. Das war toll anzusehen.

[01:01:33] **Violeta Jimenez:** Danke, Gavin. Ja. Ich freue mich darauf. Wir haben noch viel mehr lustige Sachen vor, die wir zusammen machen und für die Community tun werden. Also danke für den Podcast. Und wir sehen, was du machst, was die Organisation der Rennen angeht und wie du hilfst, verschiedene Geschichten und unterschiedliche Perspektiven in unserer Community zu verbreiten. Danke dafür. Wenn

[01:01:56] **Gavin McClurg:** Du wirst feststellen, dass diese cloudbasierten Inhalte einen wertvollen Einfluss auf dein Leben haben können. Du kannst uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Alle sind unglaublich wichtig, um diese Show am Laufen zu halten. Du kannst uns auf der Plattform, auf der du hörst, eine Bewertung geben. Du kannst darüber auf deiner Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst mit deinen Freunden auf dem Weg zum Launch darüber sprechen. Ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du die Show finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen. Und alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge. Wenn du uns also einen Dollar pro Folge gibst, dann ist das ein Dollar pro Folge. Also danke dafür. 25 Dollar im Jahr sind ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte im Monat. Du wirst bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Show haben, wofür wir ständig gefragt werden. Glaub mir, ich bin der Meinung, dass Werbung ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell ist.

[01:02:43] Und ich möchte, dass ihr als Zuhörer wisst, dass dies authentische Gespräche von Menschen sind, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Zuhörer, angewiesen sind. Wenn und nur wenn ihr die Show unterstützen könnt und es euer Portemonnaie nicht belastet, würden wir uns wirklich freuen. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir uns große Mühe gegeben haben, die Gebühren zu

minimieren. So kommt euer Geld direkt zu uns. Als Abonnent erhaltet ihr Zugang zu allen möglichen Bonus-Informationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, zusätzliche Inhalte oder „Ask Me Anything“-Shows und vieles mehr. Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden es auch nie tun. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show nicht leisten könnt, schreibt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein. Ohne Fragen. Hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, es zu tun.

[01:03:30] Vielen Dank fürs Zuhören. Danke für eure Unterstützung. Wir sehen uns bei cloudbase.