

Xandi Meschuh and building a foundation

Cloudbase Mayhem Podcast 55 — Xandi Meschuh

Published	2017-11-29
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-55-xandi-meschuh-and-building-a-foundation/
Duration	01:00:07
Speakers	Gavin McClurg, Xandi Meschuh
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0055-xandi-meschuh-and-building-a-foundation.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	27
Show notes	27
Transcript	27

English

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

Show notes

Xandi Meschuh has been in the flying game since the very beginning. He learned to fly RC planes from his father, a pilot before he was ten years old and got the paragliding bug soon afterwards. Xandi has his own flight park near Gerlitz, Austria where he teaches new students as well as seasoned professional pilots looking to nail their first Infinite loop. He has taught SIV since SIV began; has been a test pilot and designer for Icaro since 2004; operates a successful tandem business; is a skilled XC pilot and has seen just about everything.

The post Episode 55- Xandi Meschuh and building a foundation first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem. Really excited to bring you this show. Before we get into it, just a few little items of housekeeping. I wanted to remind everybody that we've got that new Spotify playlist up, the Cloud-Based Mayhem playlist. That's just yours to grab. You can find that on Spotify. You can also find it on the website and on the Facebook feed on Cloud-Based Mayhem. And then we still got this giveaway going. We're going to keep this going to the end of the month. I've got a Flymaster Vario, a B1, a little bit older one, but it still works great. And I've got a Power Traveler spare battery. I think that's 8,000 milliamp battery. I got the 2015 X-House, but it's brand new, never been used. So if you need an extra battery for when you're flying or for vol biv or whatever, that's there. And then I've also got a NOCO 15, sorry, 5-watt solar panel, which is a little light.

[00:01:07] You need a little bit more than that in my experience for proper vol biv. But definitely enough to keep your phone up or an extra battery up for a quick little one or two day trip. Pretty lightweight. And that's brand new. And that comes with a couple different batteries. So now we're going to do that one instead, rather than doing the ratings and stuff like what we've done in the past is just spreading it via social media. So, you know, if you spread it on a Facebook group or put it in a forum or just tell your friends and you come up with some kind of cool little jingle or a way that people will actually listen to the show and maybe get some new listeners, just make sure I know about it. And you'll be. One of those three great things. Again, I'll announce that at the end of the month. Social media, we've been getting, we've had a few people put their hand up to help us out with social media. Thank you so much. I think we've got the UK, most of Europe and where else?

[00:01:55] Romania, a couple of the places covered, but I'm still looking for somebody to help us out in North America. I think Australia, New Zealand, we're pretty good, but I'm just looking for somebody to kind of put, you know, when we put up a new show to just spread it around a little bit on the different Facebook groups and that kind of thing, the different paragraphs. Hang gliding and clubs. So if you want to help us do that, that would, I would really appreciate it. It'd be a great way to support the show. And yeah, let's get into this talk. I just got a phone with Zandy. He teaches SIV and he's a, he's a test pilot for Icaro. He teaches SIV in Gurlitson and Acro. I've been in the game since the late eighties, has a fascinating history. I've been a test pilot for many, many years. So in this show, we get into SIV and maneuvers that are really important.

[00:02:40] And how, how a wing becomes kind of from paper to a real product and through certification and hits the mass market. Lots of fascinating things. We talk, we don't really talk about accidents, but we talk about how to avoid them. And he's just, he's got, he's got a lot of good perspective because he's been at it for a long time. This came to us through one of our Patreon listeners. If you're a Patreon supporter, you get to put in for somebody you'd really like to see on the show. And I try as hard as I can to make that happen. So, here is one of those. Please enjoy this talk with Zandy straight from Gurlitson. I think you're going to dig it.

[00:03:20] Zandy, welcome to the mayhem. It's so awesome to have you on the show. It's, I really appreciate your patience. It's been a couple months and we've been trying to link up and, and make this happen. Shout out to Warner for

introducing me to you. I, I didn't actually put it together until recently that one of my, one of my Bibles acrobatics was actually coauthored by you. So, uh, it's, it's exciting for me to have you on the show. Why don't, why don't we start off with, um, you know, for those who aren't familiar with your background, cause I know you, we were just talking before we hit record, uh, your backgrounds in acro and testing and, and being a test pilot, but, um, take me back to your beginnings. You know, how did it, how'd you get into flying and, and get us up to speed?

[00:04:06] **Xandi Meschuh:** Hey, nice to be on your show. Thank you for the invitation. Yeah, it's great to talk to you. The story of my flying thing, it, it began when I was a little child, you know, it's like this typical dream when a, when, when a child starts to run and to see and detect things. And then suddenly this dream is coming out in, in this child's brain, you know, to, wow, to, to fly, to get airborne, to feel like a bird and something. But, you know, as a child, you don't have the chances to take off and fly. Maybe you have a father who has the paragliding school, but my, my dad. Yeah, they didn't have it, but he was a passionate, um, radio controlled airplane pilot. So he was totally in, in the construction, the airplane stuff and taking me to the airfield every weekend where he tried out his, his new planes.

[00:04:57] And that was my contact actually with, with flying. And I was, I also got totally into it and most was making my own designs, my own radio controlled models. And then with 16 or 17, I think I was like, yes, my father brought a paraglider as a present and then I took it on a hill and, and I, I knew actually how flying is working somehow because I was with these airplanes around and the first takeoff went well. And then I was on the beginner's hill making my first steps with 16 or 17 with the paraglider behind the family's house. There was no, no flights cool around or something.

[00:05:42] And what year was this? Um, what year was this? It was 1986 or 80s, uh, 1989.

[00:05:55] **Gavin McClurg:** Wow. So right back in the beginning. Yeah. Okay, cool.

[00:05:59] **Xandi Meschuh:** Yeah, this was the beginning and my mother thought it was dangerous and she said, no, don't, don't make experiments with that thing anymore. You stay on the ground, but I had my motorbike. And so, I, I tried it, my paraglider in the wood. And I said to my mom, I go trust promoter biking. And then I went into the And, to the mountain, then I made, my two flights there. And I went to these hills that we have been before with the airplanes. We knew where the thermos there and started to love this, the paraglider and, and, and, and everything worked out in the beginning. Because I had my basics already from the, the control things. And. And in 1995, I made the license, the paragliding license.

[00:06:44] I went to the flight school and said, hey, I need a license, actually, because once I was landing in the farmer's field and I had no license, and he called the police, and I got in some little troubles.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** Was this in Karlitzen, or where were you back then?

[00:07:05] **Xandi Meschuh:** My hometown is half an hour away from Karlitzen to east, east Klagenfurt is my hometown, and there are some hills around with 1,000 or 1,500 meters, and there I made my first steps. I also knew about Karlitzen, but I knew also that you just can fly there if you have a license, and then so in 1993, 4, 5, I managed to get this license. And to continue with that hobby, actually, since that time it was just a hobby because my normal profession then was – Normally, I was a primary school teacher. That's what I've learned, actually, in the beginning to have a normal job, but I never did it.

[00:07:50] I stuck in paragliding.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Okay, gotcha.

[00:07:56] **Xandi Meschuh:** In 2001, 2002, I had my plan, so just like how can I live from paragliding? Okay. Because you need your mind. You need your money to stay alive somehow, and so I tried to manage this with some tandem flights. I made my first SIVs for students, and so all this started in 2002, yes. So up until that point,

[00:08:26] **Gavin McClurg:** were you still teaching in primary school? Yes, so in

[00:08:30] **Xandi Meschuh:** that transformation period, I did both, actually, yes, and then I quit this job of teaching and stuff.

[00:08:40] I started to become a professional paraglider. Gotcha. Cool. Yes, yes. More exciting. It was quite funny.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** And define professional paraglider. Was it more your own personal flying, or was it more with the school and the tandems and teaching?

[00:08:58] **Xandi Meschuh:** Yes, you should find the mix between earning some money with flying and otherwise spend as much time as possible in the air to get experience, to come further, to learn. You know, some maneuvers or to fly bigger distance or whatever. So it was always a mixture of learning and getting experience, but on the other hand, also working like flying tandems or teaching simple stuff in SIVs, you know.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** Okay. And were you kind of, at that stage, kind of early 2000s, were you more drawn to cross country flying, acro, or kind of all of the above?

[00:09:39] **Xandi Meschuh:** Oh. It was a mixture of everything. But these gliders, they were not so good in performance, actually, in these times. And suddenly, I was more and more motivated when I came to cloud-based to make some maneuvers, to make a spiral or wing-overs or asymmetric spiral looping, full stores, spins, like these maneuvers that we were flying in the past when we didn't know how a sat is working or something. And actually... And actually, I got more addicted to this maneuver flying, yes. I still, also nowadays, I fly cross country, but just for testing prototypes and making comparison to the other wings.

[00:10:25] But the flying acro was... It became more passion in 2002, yes. And I totally got into it then in 2003.

[00:10:36] **Gavin McClurg:** Okay. And then, so the last... So 2003, 2004. I understand. I understand you started working for Icaro in 2004.

[00:10:44] **Xandi Meschuh:** Yes. Before, I was flying for Independence Gliders and some wings of change and Edel, Edel, the old brand from Markus Gründhammer.

[00:10:57] And then, in 2004, I switched to Icaro, yes. And that's where I'm still now.

[00:11:04] **Gavin McClurg:** Okay. And how do you kind of divvy up time these days, you know, between teaching, and your own personal flying, like with acro and that kind of thing, or with cross country, did you compete as well?

[00:11:18] **Xandi Meschuh:** I competed some national cross country competitions, but also just for getting knowledge out of my prototype and what I was working on. Because all the time, when I come to the flying mountain, I have at least two or three prototypes in my car. It's like maybe a freestyle prototype, an ENB prototype, a prototype for paragliding, paramotoring, or beginner's wing, or whatever. And so, I have the plans for today. And if I need to see how the performance in full accelerated speed with my prototype is, or how is it climbing in thermals to compare it to the others. So, that's why then I go to a cross country competition to make this comparison.

[00:12:04] But I don't take a serial wing and put my flight on the XC contest, for example. I always have these prototypes where I'm working on. Yeah, nowadays it is like that. Summer is completely different to wintertime. In summertime, I'm really, really busy with SIVs. And since two years, I have my own landing field and my own little bar at Galitzin. It needs a lot of time to organize that. I have eight tandem pilots flying there for me. And during my SIVs, I also make lots of testing work. And now, when autumn and winter is coming, I have a work office designing harnesses.

[00:12:49] **Gavin McClurg:** Wow, busy guy.

[00:12:50] **Xandi Meschuh:** That's what I do in wintertime. I mean, designing harnesses. The Acro harness is really getting into production right now. cross country harness is coming next year. Beginner's harness is also coming next year. So, now in the wintertime, I'm sewing a lot and making a few test sessions on the Canarian Islands to try out the new prototype. But I'm more into construction work in wintertime. And springtime, it's big test sessions all the time. And summer, testing, working, SIVs. No time for Acro competitions anymore. It's nothing.

[00:13:24] **Gavin McClurg:** Yeah, and these days, it requires so much training, doesn't it? It's tough.

[00:13:29] **Xandi Meschuh:** I'm 41 already. Yeah.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** I don't feel too bad for you. I'm 45. Goodness gracious. Time flies, doesn't it? Well, hey, you brought up a lot of things that I wanted. Dive a little bit deeper into. But first, I don't think many of our listeners are very familiar with, one, just what it is to be a test pilot. But also, just how can you kind of take us through briefly? I know there's a lot of stops along the way, and there's a lot of elements to this. But what's involved in bringing a wing from dream stages where it's just a thought in your mind to a reality? And also, if you could. Maybe give a little bit more background on Acro as well, because I'm not very familiar with their wings. What are they known for?

[00:14:18] What are one of their most selling wings?

[00:14:24] **Xandi Meschuh:** Most selling wings is the ENB category with Acro. So that's where they focus on, because the ENB category is the biggest market, actually, when you want to sell gliders in a big amount. You need everything in the ENB class. You need a low. ENB glide, medium ENB, high ENB. In the future, you also need beginner gliders, a really slow and brave one, and another one with more esprit and a bit more speed. So this is the main market we are working on. And all the rest, like Acro and freestyle gliders, it's also a kind of market, but not a really big one. And the cross country wings, ENC class.

[00:15:11] It's quite interesting. And the END is also a big thing for promotion and for getting good results in the big competitions. And the knowledge, what you get there, you can put it also a bit into the serial class.

[00:15:26] But if you want to just sell wings, you need to focus on normal gliders. E and A, B, and some C gliders. Yes, and that's what Acro is focusing on. If we bring out a new glider. Same like all the time. The boss, the guy on the computer, so the guy who's making the buttons on the software, so the designer, and the main test pilot is sitting together and we create a plan. You know, what do we need in our new glider? Because nowadays, you should have not so many lines. Everything should be light. You should have best performance. You should have the best passive safetiness you can get out of it.

[00:16:11] And then you get the first prototype. And so when you get the first prototype, you have to calculate about one or two years of working on that project until it's ready. Okay. And the process, the process is like when you get your new product out from the factory, you just lift it off in the wind and you see, is it flying or not? The wrinkles or is the canopy right clean? So how is the base? And then you start to work on the base to get the wrinkles out, to make the first glides, to see how it's reacting on the break, what the designer make with this new concept.

[00:16:56] And then you start to get all out, to get the wrinkles out, to get a good performance, to get a nice handling. For that, you need at least three or four prototypes until this thing has a nice flying. And then you have to get the first prototype out. And then that's the big part. You have to get it through the certification. So that means that on one day I make about 30 to 50 full accelerated collapses. And in every collapse, I fly close to the canopy. It's like it's, it's, it's really hard actually to, if you have a glider with a good character and, and you think that that might be the taste of the pilots, what they want to have out there.

[00:17:41] Yeah. The feeling, what the glider gives you when you fly, um, to get this project also through the maneuvers and there's then a tricky part to, to get it, to get the maximum passive safety and to keep the good character of the glider. For sure. You can make some loops in, in, in the, in the, uh, triangle backwards on, on the risers to make it slow. And then the maneuvers might be good, but it flies like. Uh, like a pregnant cow or something, you know, all the character is gone. Um, so the, the really tricky part is like to find where is the glider reactive, where, when, when, when I make some changes there and there is the reaction that what I want.

[00:18:34] And can I keep the character and the good performance and the, and this is not working just with making loops down there. So you have to. You have to change the bands inside. You have to change the tension on the leading edge on the, on, in the front. You have to put out some rigging foils or put some more in. You have to change the position of the A, B and C lines on, on all the parts of the wing in the middle, in the star below and everywhere. So you have so many options and you need to find the right way. And sometimes this costs you more than a year of just making maneuvers. Collapses, uh, changing after every flight. Sometimes you, you change your glider for one hour, then you go up again for the next flight.

[00:19:21] You land down again, you change it for one more hour. You go up again and that's the testing day actually. And at the end of the day, you are not happy because normally how is a good flying day ending with a perfect flight, you know, but in, but in that thing, sometimes you don't have perfect flights. You just. Forward from this. Car every time. And it's really depressed. And the designer is on the landing field, watching you falling down all the time. And he says, yeah, I have a brilliant idea now what to change. And then all the problems will be gone. And you know that he isn't right, but you have to do what you go up with the camera car again and think about the next flight and you crash again, or you don't crash, but you fall close to the canopy in the colors.

[00:20:11] And. Sometimes it's quite frustrating to have a period of weeks where you just fall next to the canopy all the time, because you cannot manage the thing with the full accelerated collapse. But then once you find a little way and you follow that, and then with the time, with the time you get it managed somehow, and you would never expect that this bitch of a wing could, I can also behave really, really nice. You just need to find a way. How, how is the wing reacting and where is he reacting when you change something and that's different with every model you have.

[00:20:50] **Gavin McClurg:** And how long on average would it take, uh, you know, I'm, I imagine it's pretty similar for all the companies. How long from, you know, on paper to certified wing that a year, three years.

[00:21:04] **Xandi Meschuh:** Yeah, it depends if, if I want to make a completely new product, like, um, how. High performance E and B wing where I don't have anything in my program right now. I start with the really, I start from zero, so that can take at least two, three years up to 30 prototypes. But if I have a nice model already in my program and I just make changes. So for, for this and that, for another version, this, this, you can make in two, three months.

[00:21:38] **Gavin McClurg:** Okay. Okay.

[00:21:39] **Xandi Meschuh:** That's what I got you. So.

[00:21:41] **Gavin McClurg:** Yeah. And take me. Through the, the, so you've, your wings done, you've done all the testing. You're you're it's the final prototype. You're ready to send it off to air turquoise or wherever you send it to get the certification. What happens there? What, what are, what are the maneuvers that the wing has to go through for the certification? And who does it?

[00:22:02] **Xandi Meschuh:** Uh, every certification company has, has different test pilots. I know them all from the past. Some, I know from a competition, some, I know from. Exhibitions or something. Um, and it's quite, it's quite tricky nowadays because today we have three certification companies. So it's kind of a market. It got a bit like a market because in the past we just had the DHB and everybody had to go there to get the certification. Now we have three. And so the, these three companies, companies, they also don't want to lose their customers, like the paragliding, right? Sure. And so, um, when, when I make a project like this with one prototype, I go to Allen solar with the other proto, uh, with another project, I go to the DHB with another project, I go to the EPR.

[00:22:55] So I switched to certification companies every time. Um, just to see if they are testing in the same mode or are they doing it different in some way, but at the end they tested quite good. And. Yeah. And they take it quite serious. Also, that's really important. I

[00:23:17] **Gavin McClurg:** understand that the testing process, you know, used to be quite subjective depending on the pilot, but now it's really, um, what do they actually do there? Because it's, it's really like, you know, you, you do this and you, you can't do anything for X amount of time. Is that right? Like you have an asymmetric for, you know, frontal and the pilot, the test pilot is, you know, they, is it, is it still quite subjective? Depending on the pilot skill, or is it really, is it pretty fair?

[00:23:47] **Xandi Meschuh:** In the past, sometimes with some projects, um, I thought the testing method, uh, is quite subject subjective and it's not quite fair, but with the future, uh, everybody learned. And I saw then as a responsible test pilot who says, okay, this wing is safe. Let's put it to the certification and to get our, um, certification like ARB. Um, if you have a comp, if you have a safe wing, if you have a safe project, it cannot fail the test. It's just, if you have a wing, what is quite tricky to handle, or it, when you make five collapses, four are okay, but there is just that one when the angle of the collapse is not the right, um, the wing is behaving, not nice.

[00:24:34] And so the test pilot says then, okay, that's, that's not safe. So then there can be a subjective part, but at the end, I know if my. My glider is safe in every position in the air. I won't fail any tests and, and the test will be objective actually. And they have cameras down there. When we make the test, I'm always on the landing field, watching the pilot flying my glider. Um, they have their stripes on the, on the lines to measure out angles and stuff. So, um, and before I give my wing to the certification guy. I go through with him all the details. I tell him everything about the wing and I show him videos of my test flights if he wants.

[00:25:21] So, um, to not to put him under pressure too much, because as a certification pilot, it's also quite dangerous. Somehow you fly out with a completely new product, you know, nothing, and then you should go for the asymmetric collapse. And then there will be the big surprise. So, um, also the test pilots day. They start quite smooth with the maneuvers and the progress with every flight to, to find out if there are mistakes or not. But if you have worked quite well in the development, there won't be any mistakes and the glider will pass the certification without a problem.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** And do the, do the, do the maneuvers change as the rating of the wing changes? In other words, do the, do the test pilots have to fly different maneuvers on a D than a B?

[00:26:09] **Xandi Meschuh:** No, the maneuvers, they are all the time the same.

[00:26:11] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. So the rating. The rating comes from how the wing reacts, depending on each maneuver that they have,

[00:26:18] **Xandi Meschuh:** what, what. How the wing reacts when the pilot makes no reaction. Yes. And

[00:26:23] **Gavin McClurg:** how many maneuvers

[00:26:24] **Xandi Meschuh:** are there? The pilot is allowed to make reactions.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Gotcha. Um, and how many maneuvers are there that, that the wing has to go through?

[00:26:33] **Xandi Meschuh:** About 20, about 20 maneuvers. Okay. Yes. And

[00:26:38] **Gavin McClurg:** what's the most, what's the one that is the most problematic?

[00:26:42] **Xandi Meschuh:** As all the time, well, most of the time it, the full accelerated side and front collapse, or sometimes the spiral, some gliders still have the tendency to make, uh, they will spirals. Okay. That's the two, uh, the two main parts where a glider can fail. Um, all the rest is the under accelerated things. They are, they are on the safe side all the time. It's just, if you go full on speed bar and, and destroy the glider. The thing completely above your head. That's the most tricky thing.

[00:27:16] **Gavin McClurg:** Gosh. And I, and I would think, um, you know, so I, I mostly only fly two liners and comp gliders and they're, they're, they're incredibly hard to frontal with, you know, just by grabbing the A's. I understand in the testing process, they put lines on the leading edge so you can just pull it. But, um, I would imagine even that is quite subjective. I mean, depends on how hard they pull or, or really the, everybody kind of in tune with, okay, this is how. Well,

[00:27:44] **Xandi Meschuh:** there is a, um, there is a, uh, sign in the wing for the side and the front collapse they make, uh, with the, with some, with some tape, they make markings on the wings and on, on, into this field, the test pilot has to pull the maneuver. So for example, front collapse, there is a mark on the wing on 30%, um, of the wing and 50%. So in between this. Uh, two markers, the front collapse, uh, should be done. So then the test pilot makes it on, on the first marking, then in the middle, then in the marking behind to, and then it doesn't matter how hard he pulls or something. He just have to pull the maneuver into that field, this testing field, same, like with the site call-ups.

[00:28:33] There are markers on the wings and the test pilot test to fly the call-ups exactly on, on these markings.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Okay. I understand. Okay. And then from

[00:28:43] **Xandi Meschuh:** these markings, um, the reaction of the glider is, um, makes the certification.

[00:28:50] **Gavin McClurg:** So what, what would happen if say Icaro, you know, the, you, you got a C that you're really excited about and it goes to testing and it passes everything but one. And then, and then that, the one that doesn't pass puts it into a D. Would you take it back to, uh, would you just take it back and, and clean it up to, to still get it to a C? Or would you just release it as a D?

[00:29:15] **Xandi Meschuh:** Um, that's actually also, uh, um, not my decision alone. That's the decision then also of the boss to, uh, have a, have a compromise or not. And in the past we had, we had a, well, a problem with, uh, with a freestyle wing or the maneuvers of this freestyle wing. They were E and A and B just a spiral was deep because it made two turns more after releasing the break. And. Then the company said, yes, well, let's, let's keep it in D because it's just freestyle and it's, it's not a big deal for, for this type of pilot. Right. But for sure, if you're, if I have a wing for E and B pilots, for sure, everything must be in the, in the E and B category.

[00:30:04] **Gavin McClurg:** Sure. Okay. Gotcha. Um, that's fascinating. Let's switch now. You, you teach a lot of SIV. And, um, the, the last person we spoke with who talked a lot about SIV was, was Jocky Sanderson. I'd love to find out because you started teaching it, you know, before, uh, you know, before the shark nose technology and the kind of pyramidal shaped line. So things were a lot different when you first started teaching it to now, I I'd love to just hear the progression of, of SIV, kind of what you've seen change. And yeah, maybe, maybe I know it's hard to do this verbally, but maybe you could take. Take us through kind of a typical SIV course with you. You know, how many days, what maneuvers are you trying to get everybody through?

[00:30:49] Um, yeah, kind of take us through an S one of your SIVs.

[00:30:54] **Xandi Meschuh:** Well, um, the SIV is starting on Monday and it ends on Sunday. Okay. And so all the, all the good days we have in this week, we use it for flying. At least we should have three or four days in the forecast of good flying weather to start the course. If you, if you, if you're doing, if you're doing a good flying weather, you should have three or four days to start the course. If we just have two days of flying weather and the rest is raining or the bad wind, the course is canceled. So I just carry out the course when I see my students can fly at least between seven and 11 or 12 flights in this week. Then it makes sense for me because just talking and sitting in the simulator, but not much flying, it doesn't make a lot of sense.

[00:31:39] So if the weather is good, I meet my 14 motivated pilots in my room and it's a totally individual training mode. That means that I have pilots who made the license last year and they start with their first collapses and little spirals, wing overs and stuff. And I have pilots who just want to get the last information from rhythmic to infinity and also some help in such things. So hilly connections, for example, and all the rest is in between. So that means no matter which level pilot has, it can come into my course and he will get his individual trainings plan. And that's also how we start then the course.

[00:32:27] Like we make individual interviews and where we get to target of the pilots to make the training plan and see if it's realistic, if he gets it in one week or not. And so we build up a training plan for every pilot. Every pilot gets his individual maneuver briefing and also the beginners, they also like to listen if I explain actual maneuvers or stuff like this. So everybody learns a lot in quite short time, like six or seven days. And so the pilots, they are really motivated. Then they have lots of information and they have a strict flight plan in my SIV. So the pilot don't. They don't go up and they don't know which maneuver they were going to make in the next flight.

[00:33:14] So everything is written down on plan. Everybody knows which maneuver comes on the next step. And so we go that through with 14 students. Everybody makes on a good day, three flights a day. So at the end of the day, I'm really exhausted. And at six in the afternoon, it's the course is ending. I need to recover a few hours and in the next day at eight o'clock in the morning. We start again.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** Okay. And what would, what would it kind of a, you know, take me through your, your, your kind of generic pilot, maybe a 50 hour pilot, 70 hour, you know, somebody who's pretty new, who's doing their first SIV, you know, where do you hope to get them by the end of the week?

[00:33:59] **Xandi Meschuh:** The most important things for me is that he gets the full, full accelerated frontal and, and side collapse managed. And to get the spiral totally managed. Okay. So that's the most important things for me. If he

needs to come down quite quick, he needs to know how to, how to fly a spiral and he needs to know how to recover the accelerated side collapse. So this is the really basics. What I want to teach for sure. Wing overs are also quite important, but you cannot learn high wing overs in a few days. That's not possible. But also to get the first. Steps into wing over and see how the glider is behaving in this quite complex movement.

[00:34:47] But the real basics are the collapses and the spiral.

[00:34:51] **Gavin McClurg:** And would you, would you, would you hope to get them through doing any kind of full, full stalls or acro stalls, or is that too advanced for that first week?

[00:35:01] **Xandi Meschuh:** Well, it depends. It's, I cannot say if this is for all pilots, but more or less the, the younger pilots, the younger generation. Um, they learn quite fast and they have good progression and with the, with some of them, we, we also make really nice fly back tail slides and little dynamic stores in also in the first week of the SIV and others who are a bit older and, and don't have this, this fitness also to make everyday free flights. They are tired also. After one or two flights, they want to have a break. So depending on, on, on this level that the pilot learns or the younger pilots, they learn more than, than, than the older generation.

[00:35:55] For sure. I also see, I get older. I don't have the energy anymore. Like 20 years ago during the day, it is changing a bit with, with the time.

[00:36:06] **Gavin McClurg:** What, what, what maneuvers, um, did you use to teach back in, you know, the kind of mid 2000s? That you don't teach now, are there any things that aren't relevant anymore?

[00:36:17] **Xandi Meschuh:** Um, I teach, I teach some maneuvers. I teach them different, but, um, there is not a maneuver where I say I, I don't do it today anymore. Uh, if the owner manual says every maneuver is okay, for sure. We have some wings where they say beast oil is not quite good when you, when you can read it in the description of the wing, but all the rest. Um, I teach for sure the maneuvers in, in a different way because also the wings and the constructions changed, but the maneuvers, they are the same, like in 2000 or so.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** Okay. And is SIV not, you know, to me, I've had this attitude for years that, you know, if you're flying cross country, you're just taking way too much risk with your life if you don't do very regular SIV. And so I was surprised to hear from, from Jockey who likes. Like yourself teaches SIV all the time and has made all the videos. And I think is a terrific SIV instructor. He didn't actually agree with that. He really felt like, you know, yes, it's, it's, I, in an ideal world, it, it's important for everybody, but it's not for everyone. You know, that, that for some people, it's just, it, uh, they can still enjoy flying and they can still be a good pilot and, and not do SIV because it may be, it's just too traumatic or too scary.

[00:37:43] Well, what's your opinion on that?

[00:37:45] **Xandi Meschuh:** That's also, I see also this development, but also more in this, in this older flying generation. So, um, I know 10 or 15 or 20 years ago, the full store was not a maneuver. It was just a horrible thing. What can happen in the air and, and is shaking. And so 20 years ago, my friends and nobody wanted to make full store or something. It's just now this new generation. Now they grew up with this thing and it's totally different nowadays. Um, the young generation at first, they learn to fly maneuvers and then they learn how to take off and land. And then they learn how to thermal. And actually that, that will be a completely different flying generation than the older guys who fly since more than 20 years.

[00:38:36] They never visit any SIV. They never made any full store, but they are still flying also. Really, really big, um, distances. But for me, this is, this is quite a risky thing because if, if I would fly with the attitude, like, okay, I'm, I'm really high, I'm fully on speech bar. But now if something happens, I don't have a plan what to do. Just maybe throwing the red stick. But this is a big thrill also for me.

[00:39:03] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Absolutely. It is for everybody. Uh, yeah. Okay. Well, then

[00:39:09] **Xandi Meschuh:** there's a lot of people around there who will never make a full store. But for sure, they will fly for more than 10 years in, in the future and make their flights like all the time, you know?

[00:39:21] **Gavin McClurg:** Hmm. So what, what's your, you know, now, instead of the 50 to 70 hour pilot, maybe you have the 200 or 250 hour pilot who's maybe coming to you to learn rhythmic sats and helicob and maybe some more advanced stuff. You know, what, what, what do you, what, what do you like to see in, in pilots that may, I don't know if you have this term there. You probably do, but we call it intermediate syndrome, you know? So you have, you have somebody who, and we talk about that a lot on this show is I find it pretty fascinating, but you know, you've gotten through the beginner stuff. You've gotten through the, you know, the, the time where you, you have no idea what you don't know. And now, you know, now, you know, enough to be dangerous and, uh, and, you know, you're kind of pushing it and you're trying to learn new things.

[00:40:07] You know, what, what's your advice? What, what do you see in that pilot that, that makes you a little bit nervous? And how do you rectify it? How, how do you, you know, take, take me through that pilot a little bit.

[00:40:19] **Xandi Meschuh:** Yeah, that's also, I needed to make my experience also with that in, in, in the last 10, 15 years of making SIVs. In the beginning, I want, wanted to give the pilot everything what I knew in the fastest way of progression. But I also saw that sometimes it's too much for the pilots. They want too much. And they don't see their, their own limits and go much more over their own limits. And then it can get quite dangerous in very short time. So today it's, it's quite important for these pilots to stay more with the basic stuff to get it a hundred percent managed and then go to the next level.

[00:41:06] Some, some pilots, they want, uh, um, they don't want to spend lots of time. In training for just a simple helical, they want to, they want to make twisted heli connections and this and that. Uh, so, but it's better to focus on the basic stuff until you have it 100 % and then you can get to the next step. And for that, you need much time and the pilots, they don't want to, they, they, they want to be champion in one, two years, but not in 10 years. So that's sometimes their, their, their motivation, you know, that the faster they progress. And the better it is, but you know, the speech, there are lots of young and good pilots around, but there are not a lot of good old pilots.

[00:41:52] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. No bold old pilots. Yeah, exactly. What maneuver do you like to see a pilot really, really have down? In other words, you know, a maneuver that's going to translate into success, whether that be cross country thermaling or just pure safety.

[00:42:11] **Xandi Meschuh:** Well, I think there are, there are two. Two types of maneuvers. What, what, what makes a good skilled pilot? It's full stall and wing overs. Okay. It's like when you, when you, when you are able to, to maneuver your glider through these two maneuvers in a perfect harmonic way. Um, you have really understood this, this, this quite difficult pendulum, actually, what, what we have with our paraglider with this, um, with this. Yeah. Um, weight down there as a pilot. So actually it's a big pendulum and, and, and you need to understand this and with wing overs and stories, you, you really can give good basics, um, for lots of successful and nice flights.

[00:43:02] And my students, if they, if they make nice stories and, and, and wing overs, they, I'm, I'm really happy with them because I know how hard it is in the beginning to learn. And I think,

[00:43:16] **Gavin McClurg:** and I think there's so, in some ways underappreciated how, how difficult, uh, you know, a really good wing over really does say that you're a pretty good pilot, isn't it? I mean, it's, you, you, you can't just, you can't just get lucky on a wing over, you know, you really have to understand that there's a lot going on there. And once you, when, when you get it, it's, it's magical. It's a, it's a beautiful maneuver. Now let's talk about kind of the expert, you know, the halo syndrome, you know? The pilots that are a thousand hours plus have a lot of experience. They come to you because they're having trouble nailing the infinite or something. You know, what, what's a kind of a common problem you see at that level? And how do you, how do you deal with that pilot?

[00:43:59] **Xandi Meschuh:** In the past, pilots were coming to me and said, Sandy, I do so nice rhythmic sets, but as soon as I get really straight, close to infinity, my brain says no. And then I stopped the glider. So I just need you. And your voice and under my helmet to go through this, uh, difficult point. And then I will manage the infinity tumbling. Sandy, can we make two, three flights? And in the beginning I did it because I thought, okay, my voice will be stronger than his brain. And he, I can get him into this infinity, um, when you were, but I had it then three times where the pilots had a stronger brain than my voice. And so this, they met, uh, they made a little. So they came maybe from 170 to 175

degrees, but then their brain was again, stronger.

[00:44:51] The blockade came again and they stopped it in the really baddest moment you can stop. And they felt quite close into it, but they felt close by the canopy and thank God nothing happened. They threw the rescue and landed in the water. Everything was safe. Um, but then I thought, okay, it's, it's not like flying with a. The control airplane, because there I have to come on all the time. It's still this communication system. What can be, uh, what can have a failure sometime. As soon as the pilot starts to think again, when he has his, his fears in, in that maneuver nowadays, I just teach rhythmic anymore, 270 degrees.

[00:45:36] And I tell to the pilots, the infinity, my friend, you have to work out on your own. I cannot go with you on the voice. Because, um, I know what can happen. And actually, since all the SIVs and acro courses I made, I had no accidents at all. And I want to keep it like this. And if I continue with motivating pilots to go from rhythmic, uh, to infinite, just with my voice, the risk is too big, actually. And maybe sometimes there are some students where I can help and they get the infinity in short time. And that's good. But what they experience. Oh, so. I made that there are lots of pilots out there who think, ah, I, I bike Sunday for one day. I just need a few words for him. And then I have to infinity faster than the others, but that's the wrong attitude.

[00:46:26] And, and the way of thinking you, you won't get quite far. So especially with this, uh, quite technical and dangerous thing, the pilots need to take their time and, and to have, they have to make this mental training. And so having the mindset of, okay, I need to decide what to do next is going to be a challenge. And, and, and, and, and, and, and, and that's the thing that you, you have to take into consideration in how you can say like, um, uh, you know, training stuff. And, and fight against the fear to let the glider shoot when it has energy. And you just can do it by really serious and safe training. And you, you, you cannot force it, you know, this maneuver.

[00:46:59] **Gavin McClurg:** Zandia the, the, um, you, you've been at this game a long time. I'm sure you've seen, you know, too many accidents as we all have. What would be your advice? advice you know i always ask this question you know if you could look back to your 50 hour self you know what what's it what advice do you wish you would have taken or do you wish you would have gotten but being an instructor and you know you've done all this instructing what would be the advice you'd want to pass on to the listeners and you know to to help them you know be one of the older pilots that that hasn't had an accident you know what what are the what are the kind of the common threads or the themes that you see that lead to mistakes yeah

[00:47:38] **Xandi Meschuh:** the advice would be don't play too much if we should have fun in this sport our sport should be safe and we are just a guest up there when we are flying and we should never start to play unserious things with the nature or with our glider we when we want to make something we should prepare everything and ourselves quite good for a new thing and we shouldn't do it in a quite risky way so safety safety is cool i think safe safety first and we know we we all know we can we can everybody can enter a maneuver no problem to enter when you it's just a question can you also exit the maneuver so every new thing what do you want to learn or need to do is it a cross country flight or is it a maneuver prepare yourself 100 don't fly out think nothing and just pull just prepare 100 ask the pros read books watch videos make mental training prepare everything you need to have a plane a but also plan b and maybe also plan c if plan a and b doesn't work and with that preparation should work

[00:48:53] **Gavin McClurg:** that's that's very applicable to cross country obviously to hope listeners put that together i'm sure they did but um yeah okay great advice If someone wanted to tackle acro, and it's quite tricky for us here in the States because we don't have a lot of water to train over. There's a few spots, but, you know, I know where you live there in Curlison. We flew by it in the Ex-Alps down near Villach there. It's just ideal. You've got a gondola. You've got a big lake. You've got a lot of height. But how would some, you know, like I know, you know, the guys who really train hard will go to a place like Organia and train over the dirt because you can just reload. You know, you can get so much more time than you can at, say, a Garda or a Curlison. But, you know, when the younger generation comes to you and wants to learn, you know, all of it, they want to get – they're a pretty new pilot, but they're totally addicted to acro.

[00:49:49] What would you suggest for that pilot in terms of taking that on? You know, what are the steps? And, you know, is it – how much of that should be done with an instructor, you know, with somebody like you on the radio talking to them?

[00:50:02] **Xandi Meschuh:** Well, it depends. There are guys who don't need an instructor at all, and they have still good reflexes. And today, nowadays, you know, the book is out. The acro knowledge is on Trust Acro and on YouTube and everywhere. So, actually, if you know how a glider is working, you can also go through the internet and book and stuff, and you can try it on your own also. It's not a problem. I learned acro and the maneuvers completely on my own. There was nobody who told me how to do it. So, I went through everything and found the best way out how to manage the maneuver. That's the one thing. And there are also pilots, you know, because this life is quite expensive somehow if you book courses, if you travel around,

[00:50:52] you make this and that. And this young generation, they are really motivated to fly, but they don't have this budget, actually, to fly. All that stuff. And Görlitz is one of the cheapest places for flying acro over the water. So, we have lots of pilots there who are totally motivated, but they don't really have the money to make courses and stuff. But we have a nice community there where the older, the more experienced guys, they take the younger ones beside and show them everything. That's also what I spread out there on this flying site, Görlitz. I say to the experienced. Take the younger ones, explain them everything, and don't make the hero, just explain them everything, and they will come further.

[00:51:41] And that's a quite good system that's working there. Everybody helps the other one. It's a quite good community. And so, at the end, the pilot at least has to ask himself, what does he want to do? Is it his biggest target to make the first place in the World Cup one time? Or does he want just to make everything? A few nice, good maneuvers. And if you want to compete in the World Cup, for sure, you need to train. If you start from zero, at least one, two, yeah, really motivated guys leave Görlitz after two years already and go to Organia and continue there. But actually, yes, you will see where you are when you spend some years in training, like four, six, five years of training.

[00:52:33] If you go through quite hard and you are ready for competition, then you have made a really, really big step and experience if you have survived this three or four or five years. Because lots of them, they stop in the middle of the progression because they have a bad accident, they have bad experience or whatever. So, if 100 motivated pilots come to Görlitz, maybe 20 or 30 continue. A few years in Organia, but the rest has seen how much time and energy and motivation it costs to go through this whole procedure to be a good acro pilot. And then they see, okay, they have a job, they have a family maybe, or they have also a normal life besides, so there is not much time for training.

[00:53:24] Yeah, it's a young

[00:53:25] **Gavin McClurg:** man's game, isn't it? Yeah.

[00:53:30] I'm not familiar with acro wings. In cross country wings, there was this huge jump in 2009 that literally in some ways kind of made a 100-mile flight was kind of a big deal. And then just overnight, it was like 200 miles, a big deal. Has there been the same kind of jump in acro wings? And then also, where do you see both wings going with your development in Icaro? Do you see another big jump like that coming down the pipeline?

[00:54:06] **Xandi Meschuh:** Well, also after the infinity tumbling, we thought, okay, now we have reached the end and what will come next now, you know? And I see lots of potential also in the future because the materials are changing. And with the materials, also our gliders are changing and with new gliders, we can make new maneuvers. We made lots of experiments. We made experiments with prototypes in the past, like we flew with completely closed canopies, like small, small pieces where the air can flow in, but it will never can flow out. And with these wings, you have lots of performance in some maneuvers, but for other maneuvers, it doesn't work at all.

[00:54:54] But we see some possibilities for the future. And I wouldn't say that there is an end.

[00:55:03] I'm sure. I'm sure there will be another big wave coming in the next three or four years with new inventions of the companies with, for sure, better gliding performance and also maybe better safety. That's it, safety. Both in cross country and also in actual flying. It's not over.

[00:55:25] **Gavin McClurg:** That's perfect. Our

[00:55:27] **Xandi Meschuh:** gliding is quite young. It's 20 or 30 years right now, isn't it?

[00:55:31] **Gavin McClurg:** Yeah, exactly. It began in

[00:55:32] **Xandi Meschuh:** 1985 or something. It's too early to

[00:55:35] **Gavin McClurg:** say, oh, yeah, it's all been done, isn't it? It's fascinating. It feels like we're just getting started. Well, Danny, that's a great place to end. I think that leaves us thinking good thoughts about the future. Is there anything else you want to add maybe about your company or about your SIVs before we close or any other? You've given some great advice. Any last advice to our listeners before we close? And then I look forward to doing some flying with you this next spring. I'm going to be over in Gerlitz and doing some training. So I'm quite excited about that.

[00:56:10] **Xandi Meschuh:** That would be awesome. Yeah, but you told it already. Well, it's not an advice. It's an invitation for all the pilots out there. Come to Gerlitz and come to my Flieger base. Enjoy the cool atmosphere we have on the landing place and a few cool drinks. And the good vibes are already there. So because I always – or I – I visited other countries a lot in the past. And now I got based there on Gerlitz and I have a beautiful place. And every pilot who comes from another country is really welcome at us. We have really great times there.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Yeah, it's an awesome place. I have to tell you a quick little story about my most recent – I've flown Gerlitz in quite a bit. But during the ex-Alps this year, I had a really bad third day going into Slovenia. And anyway, didn't get to – the turn point got behind some really bad weather. And the next day was pretty good. It ended up ODing later in the day quite violently. It was a monster day. But just as I was coming across from the south side and coming across the valley, I don't know what that valley name is, but basically crossed onto the Gerlitz inside. And I was just down maybe five or six kilometers from the launch, the kind of standard launch there at Gerlitz. And the sky was going ballistic. So I top landed real quick. It was really gray.

[00:57:33] And just about to rain. And I top landed near some little houses and probably maybe 200 meters higher than the Gerlitz and launch. So I was set up really well for a relaunch, which I never got to do because the day just totally deteriorated. But I landed near this car. And just as it started drizzling a little bit, so it was perfect timing. And this wonderful lady came out. She and her family were renting a little place there. It was like an Airbnb kind of thing. And she came out. And of course, curious, what in the world are you doing here? No one's ever landed here. And they invited me in and gave me some big jug of cranberry juice. Of course, they wanted to give me beer, but I was still racing. So I didn't take her up on the beer. But this huge plate of salami and cheese and all this stuff, it was one of the highlights of the race, actually.

[00:58:24] Of course, I would have wanted to have been flying, but it's such a friendly area. It's just an amazing place to go. So, yeah, I would encourage everybody to get out to Austria and fly that. That cool zone, awesome triangle place. And then you've got such a good spot for Acro. But, well, cool. Well, Zandy, thanks so much. Again, I really appreciate your time. That was a lot of fun. And I look forward to flying with you here in a few months.

[00:58:45] **Xandi Meschuh:** Thank you also. And I'm looking forward to meeting you there in spring and enjoy some nice airtime together. Thank you. Thank

[00:58:54] **Gavin McClurg:** you. Cheers, bud.

[00:58:57] If

[00:58:59] you're getting something out of this podcast, I encourage you to support us. This is a listener-supported show. All we ask is that you subscribe to our channel. We ask for as a buck a show. But it shouldn't be a stretch. If that's a stretch, if that's cutting into your Starbucks in the morning, that is not what this is supposed to be. It's free. It's supposed to be free, and it will always be free. But if you can support us financially, awesome. You can do that through cloudbasemayhem.com, our website, or through Patreon, patreon.com forward slash cloudbasemayhem. You'll find all kinds of cool rewards and stuff where you can just set it and forget it on that site. But you can also support us by just posting on Facebook or spreading the news. Or talking about it on the way up to launch, following my stuff on Facebook or Instagram. That's the kind of stuff, that's ways that I can convert into currency through my sponsors.

[00:59:45] So lots of different ways to support us. What this is all about is just spreading the knowledge, spreading the love, and making us all safer and fly farther. So enjoy. Thank you. And we'll see you on the next show. Cheers.

Français

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

Show notes

Xandi Meschuh est dans le monde du vol depuis le tout début. Il a appris à piloter des avions RC avec son père, un pilote, avant d'avoir dix ans, et a rapidement pris le virus du parapente peu après. Xandi possède son propre parc de vol près de Gerlitzen, en Autriche, où il enseigne à de nouveaux élèves ainsi qu'à des pilotes professionnels chevronnés cherchant à réussir leur première boucle infinie. Il enseigne le SIV depuis que le SIV a commencé ; il a été pilote d'essai et concepteur pour Icaro depuis 2004 ; il gère une entreprise de tandem prospère ; il est un pilote de vol de cross-country qualifié et a vu quasiment tout.

Le post Episode 55- Xandi Meschuh and building a foundation est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Je suis vraiment ravi de vous présenter cet épisode. Avant de commencer, juste quelques petites choses à régler. Je voulais rappeler à tout le monde que notre nouvelle playlist Spotify est en ligne, la playlist Cloud-Based Mayhem. Elle est à vous, vous pouvez la trouver sur Spotify. Vous pouvez aussi la trouver sur le site web et sur le flux Facebook de Cloud-Based Mayhem. Et puis, on a toujours ce concours en cours. On va le maintenir jusqu'à la fin du mois. J'ai un Flymaster Vario, un B1, un peu plus vieux, mais il fonctionne encore super bien. Et j'ai une batterie de rechange Power Traveler. Je crois que c'est une batterie de 8 000 milliampères. J'ai le 2015 X-House, mais il est tout neuf, jamais utilisé. Donc si vous avez besoin d'une batterie supplémentaire pour voler, pour du vol-bivouac ou quoi que ce soit, elle est là. Et j'ai aussi un panneau solaire NOCO 15, pardon, 5 watts, qui est assez léger.

[00:01:07] D'après mon expérience, il en faut un peu plus que ça pour un vol-bivouac convenable. Mais c'est clairement suffisant pour garder votre téléphone chargé ou avoir une batterie de secours pour une petite sortie d'un ou deux jours. C'est très léger. Et c'est tout neuf. Ça est livré avec plusieurs batteries différentes. Du coup, on va faire ça à la place des classements et tout ce qu'on a fait par le passé, on va juste le diffuser via les réseaux sociaux. Donc, si vous le partagez sur un groupe Facebook, sur un forum ou si vous en parlez à vos amis, et que vous trouvez un petit jingle sympa ou un moyen pour que les gens écoutent vraiment l'émission et qu'on gagne peut-être de nouveaux auditeurs, faites-moi juste signe. Et vous ferez partie de ces trois super choses. Encore une fois, j'annoncerai ça à la fin du mois. Pour les réseaux sociaux, on a eu quelques personnes qui se sont portées volontaires pour nous aider. Merci infiniment. Je pense qu'on a le Royaume-Uni, la majeure partie de l'Europe, et où d'autre ?

[00:01:55] La Roumanie, quelques endroits sont couverts, mais je cherche encore quelqu'un pour nous aider en Amérique du Nord. Je pense qu'on est plutôt bien pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, mais je cherche juste quelqu'un pour, vous savez, quand on publie un nouvel épisode, pour le faire circuler un peu sur les différents groupes Facebook et ce genre de choses, les différents paragraphes. Le vol libre et les clubs. Donc si vous voulez nous aider à faire ça, je l'apprécierais vraiment. Ce serait une excellente façon de soutenir l'émission. Et oui, entrons dans le vif du sujet. Je viens de passer un coup de fil à Zandy. Il enseigne le SIV et il est pilote d'essai pour Icaro. Il enseigne le SIV à Gurlitson et l'acro. Il est dans le milieu depuis la fin des années 80, il a une histoire fascinante. Il a été pilote d'essai pendant de nombreuses, de nombreuses années. Donc dans cette émission, nous abordons le SIV et des manœuvres qui sont vraiment importantes.

[00:02:40] Et comment une aile passe du papier à un produit réel, passe par la certification et arrive sur le marché de masse. Il y a plein de choses fascinantes. On ne parle pas vraiment d'accidents, mais on parle de comment les éviter. Et il a, il a beaucoup de recul parce qu'il fait ça depuis longtemps. Ça nous est arrivé via l'un de nos auditeurs Patreon. Si vous êtes un soutien sur Patreon, vous pouvez proposer quelqu'un que vous aimeriez vraiment voir dans l'émission. Et j'essaie de faire au mieux pour que ça se réalise. Alors, voici l'un d'entre eux. Profitez bien de cette discussion avec Zandy en direct de Gurlitson. Je pense que ça va vous plaire.

[00:03:20] Zandy, bienvenue sur Mayhem. C'est génial de t'avoir avec nous. Je te remercie vraiment pour ta patience. Ça fait quelques mois qu'on essaie de se capter et de concrétiser ça. Un grand merci à Warner de m'avoir présenté. Je n'ai réalisé que récemment que l'une de mes bibles sur l'acro a été coécrite par toi. Alors, c'est super excitant de t'avoir sur le plateau. Pourquoi ne pas commencer par... enfin, pour ceux qui ne connaissent pas ton parcours, parce que je sais, on en a parlé juste avant d'enregistrer, tes expériences en acro, en test et en tant que pilote d'essai, mais rappelle-nous tes débuts. Comment as-tu commencé à voler et mets-nous dans le bain ?

[00:04:06] **Xandi Meschuh:** Salut, c'est un plaisir d'être sur ton émission. Merci pour l'invitation. Ouais, c'est super de discuter avec toi. Mon histoire avec le vol, elle a commencé quand j'étais un petit enfant, tu sais, c'est comme ce rêve typique quand un enfant commence à courir et à voir et à détecter des choses. Et puis soudain, ce rêve surgit dans le cerveau de cet enfant, tu sais, pour, wow, pour voler, pour prendre son envol, pour se sentir comme un oiseau ou quelque chose comme ça. Mais, tu sais, quand on est enfant, on n'a pas les opportunités de décoller et de voler. Peut-être que tu as un père qui a une école de parapente, mais mon, mon père... Ouais, il ne l'avait pas, mais il était un pilote d'avion télécommandé passionné. Donc il était totalement dedans, dans la construction, les trucs d'avions, et il m'emmenait à l'aérodrome tous les week-ends où il testait ses, ses nouveaux avions.

[00:04:57] Et c'était mon premier contact avec le vol, en fait. Je m'y suis aussi plongé totalement et je faisais surtout mes propres modèles, mes propres maquettes télécommandées. Puis, à 16 ou 17 ans, je pense, mon père m'a offert un parapente et je l'ai emmené sur une colline. En fait, je savais déjà un peu comment ça fonctionnait parce que j'étais entouré de ces avions, et le premier décollage s'est bien passé. Ensuite, j'étais sur la colline des débutants et je faisais mes premiers pas avec le parapente derrière la maison familiale, à 16 ou 17 ans. Il n'y avait pas de vols organisés ou quoi que ce soit dans le coin.

[00:05:42] Et c'était en quelle année ? Euh, c'était en quelle année ? C'était en 1986 ou dans les années 80, euh, 1989.

[00:05:55] **Gavin McClurg:** Wow. Donc, dès le début. Ouais. OK, cool.

[00:05:59] **Xandi Meschuh:** Ouais, c'était le début et ma mère trouvait que c'était dangereux, elle disait : non, ne fais plus d'expériences avec ce truc. Reste au sol. Mais j'avais ma moto. Alors, j'ai essayé, mon parapente dans le bois. Et j'ai dit à ma mère : je vais faire du trial en moto. Et puis je suis allé dans, à la montagne, et j'ai fait mes deux vols là-bas. Et je suis allé sur ces collines où on était déjà allés avec les avions. On savait où étaient les thermiques là-bas et j'ai commencé à adorer ça, le parapente et, et, et tout s'est bien passé au début. Parce que j'avais déjà mes bases sur les trucs de contrôle. Et, et en 1995, j'ai passé le brevet, le brevet de parapente.

[00:06:44] Je suis allé à l'école de vol et j'ai dit : « Hé, j'ai besoin d'une licence, en fait », parce qu'une fois, j'ai atterri dans le champ d'un fermier sans licence, il a appelé la police et j'ai eu quelques petits ennuis.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** C'était à Karlitzen, ou tu étais où à cette époque ?

[00:07:05] **Xandi Meschuh:** Ma ville natale est à une demi-heure à l'est de Karlitzen, c'est Klagenfurt Est, et il y a des collines autour qui font 1 000 ou 1 500 mètres, et c'est là que j'ai fait mes premiers pas. Je connaissais aussi Karlitzen, mais je savais aussi qu'on ne pouvait y voler que si on avait une licence, et donc en 1993, 4 ou 5, j'ai réussi à obtenir cette licence. Et pour continuer ce loisir, en fait, depuis cette époque c'était juste un passe-temps parce que ma profession normale à ce moment-là était... Normalement, j'étais instituteur. C'est ce que j'ai appris, en fait, au début pour avoir un métier normal, mais je ne l'ai jamais fait.

[00:07:50] Je me suis lancé dans le parapente.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** D'accord, je vois.

[00:07:56] **Xandi Meschuh:** En 2001, 2002, j'avais mon plan, du genre : comment est-ce que je peux vivre du parapente ? Bon. Parce qu'il faut avoir l'esprit, il faut avoir de l'argent pour survivre d'une manière ou d'une autre, et alors j'ai essayé de gérer ça avec quelques vols en biplace. J'ai fait mes premiers SIV pour des élèves, et donc tout ça a commencé en 2002, oui. Donc jusqu'à ce moment-là,

[00:08:26] **Gavin McClurg:** est-ce que tu enseignais encore à l'école primaire ? Oui, donc en

[00:08:30] **Xandi Meschuh:** pendant cette période de transition, j'ai fait les deux en fait, oui, et ensuite j'ai arrêté ce boulot d'enseignement et tout ça.

[00:08:40] J'ai commencé à devenir un parapentiste professionnel. Je vois. Cool. Oui, oui. C'était plus excitant. C'était assez drôle.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** Et définis ce que tu entends par parapentiste professionnel. Est-ce que c'était plutôt ton propre vol personnel, ou est-ce que c'était davantage avec l'école, les tandems et l'enseignement ?

[00:08:58] **Xandi Meschuh:** Oui, il faut trouver le juste équilibre entre gagner un peu d'argent avec le vol et passer autant de temps que possible en l'air pour acquérir de l'expérience, pour progresser, pour apprendre. Vous savez, certaines manœuvres ou pour voler sur de plus longues distances ou quoi que ce soit. Donc c'était toujours un mélange d'apprentissage et d'expérience, mais d'un autre côté, il y avait aussi le travail, comme faire des vols en tandem ou enseigner des choses simples en SIV, vous voyez.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** D'accord. Et à cette époque, au début des années 2000, est-ce que tu étais plutôt attiré par le cross country, l'acro, ou un peu par tout ça ?

[00:09:39] **Xandi Meschuh:** Oh. C'était un mélange de tout. Mais ces ailes, elles n'étaient pas si performantes, en fait, à cette époque. Et soudain, j'étais de plus en plus motivé quand je venais faire des manœuvres en cumulus, pour faire des spirales ou des wing-overs ou des boucles en spirale asymétrique, des tonneaux complets, des vrilles, comme ces manœuvres qu'on faisait avant quand on ne savait pas comment fonctionnait un sat ou quelque chose comme ça. Et en fait... Et en fait, je suis devenu plus accro à ce vol de manœuvres, oui. Je fais toujours du cross country aujourd'hui, mais juste pour tester des prototypes et faire des comparaisons avec les autres ailes.

[00:10:25] Mais le vol acro... C'est devenu une passion en 2002, oui. Et je m'y suis totalement plongé en 2003.

[00:10:36] **Gavin McClurg:** D'accord. Et donc, pour la dernière... Donc 2003, 2004. Je comprends. Je comprends que vous avez commencé à travailler pour Icaro en 2004.

[00:10:44] **Xandi Meschuh:** Oui. Avant, je volais pour Independence Gliders et certaines ailes de change et Edel, Edel, l'ancienne marque de Markus Gründhammer.

[00:10:57] Et puis, en 2004, je suis passé chez Icaro, oui. Et c'est là que je suis encore aujourd'hui.

[00:11:04] **Gavin McClurg:** D'accord. Et comment tu répartis ton temps ces jours-ci, entre l'enseignement et ton propre vol personnel, genre avec l'acro et ce genre de trucs, ou avec le cross country, est-ce que tu as aussi fait des compétitions ?

[00:11:18] **Xandi Meschuh:** J'ai participé à quelques compétitions nationales de cross country, mais aussi juste pour tester mon prototype et ce sur quoi je travaillais. Parce que tout le temps, quand je vais à la montagne pour voler, j'ai au moins deux ou trois prototypes dans ma voiture. C'est genre peut-être un prototype freestyle, un prototype ENB, un prototype pour le parapente, le paramoteur, ou une aile pour débutants, ou quoi que ce soit. Et donc, j'ai les plans pour aujourd'hui. Et si j'ai besoin de voir quelle est la performance en vitesse de pleine accélération avec mon prototype, ou comment il grimpe dans les thermiques pour le comparer aux autres. C'est pour ça que je vais à une compétition de cross country pour faire cette comparaison.

[00:12:04] Mais je ne prends pas une aile de série pour participer à une compétition XC, par exemple. J'ai toujours ces prototypes sur lesquels je travaille. Ouais, c'est comme ça aujourd'hui. L'été est complètement différent de l'hiver. En été, je suis vraiment, vraiment occupé avec les SIV. Et depuis deux ans, j'ai mon propre terrain d'atterrissage et mon petit bar à Galitzin. Ça demande beaucoup de temps pour organiser tout ça. J'ai huit pilotes en tandem qui volent pour moi là-bas. Et pendant mes SIV, je fais aussi beaucoup de tests. Et maintenant, avec l'arrivée de l'automne et de l'hiver, j'ai un bureau de travail pour concevoir des sellettes.

[00:12:49] **Gavin McClurg:** Waouh, quel programme.

[00:12:50] **Xandi Meschuh:** C'est ce que je fais en hiver. Je veux dire, je conçois des sellettes. La sellette Acro entre vraiment en production en ce moment. La sellette cross country arrive l'année prochaine. La sellette pour débutants arrive aussi l'année prochaine. Donc, pour l'instant, en hiver, je couds beaucoup et je fais quelques sessions de test aux îles Canaries pour essayer le nouveau prototype. Mais je suis plus dans le travail de construction en hiver. Et au printemps, ce sont des grosses sessions de test tout le temps. Et en été, c'est du test, du boulot, des SIV. Plus de temps pour les compétitions Acro. C'est fini.

[00:13:24] **Gavin McClurg:** Ouais, et de nos jours, ça demande tellement d'entraînement, non ? C'est dur.

[00:13:29] **Xandi Meschuh:** J'ai déjà 41 ans. Ouais.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** Je ne m'en veux pas trop pour vous. J'ai 45 ans. Mon Dieu, le temps passe vite, n'est-ce pas ? Eh bien, vous avez soulevé beaucoup de points dans lesquels j'aurais voulu approfondir un peu. Mais d'abord, je ne pense pas que beaucoup de nos auditeurs soient très familiers avec, d'une part, ce que signifie être pilote d'essai. Mais aussi, comment pourriez-vous nous expliquer brièvement ? Je sais qu'il y a beaucoup d'étapes en cours et beaucoup d'éléments dans tout ça. Mais qu'est-ce qui est nécessaire pour faire passer une aile du stade de rêve, où ce n'est qu'une idée dans votre esprit, à la réalité ? Et aussi, si vous pouviez, peut-être donner un peu plus de contexte sur Acro également, parce que je ne connais pas très bien leurs ailes. Pour quoi sont-elles connues ?

[00:14:18] Quelles sont leurs ailes les plus vendues ?

[00:14:24] **Xandi Meschuh:** Leurs ailes les plus vendues sont dans la catégorie ENB avec l'acro. C'est là qu'ils se concentrent, parce que la catégorie ENB est en fait le plus gros marché quand on veut vendre des ailes en grande quantité. Il faut tout dans la classe ENB. Il faut une aile ENB lente, une ENB moyenne, une ENB rapide. À l'avenir, il faudra aussi des ailes pour débutants, une vraiment lente et courageuse, et une autre avec plus d'esprit et un peu plus de vitesse. C'est donc le marché principal sur lequel nous travaillons. Et tout le reste, comme les ailes acro et freestyle, c'est aussi un genre de marché, mais pas vraiment un gros. Et les ailes cross country, la classe ENC.

[00:15:11] C'est assez intéressant. Et l'END est aussi un gros enjeu pour la promotion et pour obtenir de bons résultats dans les grandes compétitions. Et les connaissances que vous en tirez, vous pouvez aussi les réinjecter un peu dans la catégorie série.

[00:15:26] Mais si vous voulez juste vendre des ailes, vous devez vous concentrer sur les ailes classiques. Les catégories E et A, B, et certaines C. Oui, et c'est sur ça qu'Acro se concentre. Si nous sortons une nouvelle aile. Comme d'habitude. Le patron, le gars sur l'ordinateur, donc celui qui crée les boutons sur le logiciel, le concepteur, et le pilote test principal sont assis ensemble et nous créons un plan. Vous savez, de quoi avons-nous besoin dans notre nouvelle aile ? Parce qu'aujourd'hui, il ne faut pas avoir trop de suspentes. Tout doit être léger. Vous devez avoir les meilleures performances. Vous devez avoir la meilleure sécurité passive que vous puissiez en tirer.

[00:16:11] Et ensuite, vous obtenez le premier prototype. Quand vous avez le premier prototype, il faut prévoir une ou deux années de travail sur ce projet avant qu'il soit prêt. D'accord. Et le processus, le processus, c'est quand vous sortez votre nouveau produit de l'usine, vous le soulevez juste dans le vent et vous voyez s'il vole ou non. S'il y a des plis ou si le voile est bien propre. Alors, comment est la base ? Et ensuite, vous commencez à travailler sur la base pour éliminer les plis, pour faire les premiers glissements, pour voir comment il réagit sur le frein, ce que le concepteur a fait avec ce nouveau concept.

[00:16:56] Et ensuite, tu commences à tout sortir, à éliminer les plis, à obtenir de bonnes performances et une belle maniabilité. Pour ça, il faut au moins trois ou quatre prototypes jusqu'à ce que le truc ait un beau vol. Et ensuite, tu dois sortir le premier prototype. Et c'est là que ça devient sérieux. Il faut le faire certifier. Ça veut dire qu'un jour, je fais environ 30 à 50 fermetures en pleine accélération. Et à chaque fermeture, je vole près de la voile. C'est, c'est vraiment difficile en fait, si tu as une aile avec un bon caractère et que tu penses que c'est ce que les pilotes recherchent, ce qu'ils veulent avoir sur le terrain.

[00:17:41] Ouais. Le ressenti, ce que l'aile vous donne quand vous volez, pour faire passer ce projet aussi à travers les manœuvres, il y a ensuite une partie délicate pour obtenir le maximum de sécurité passive tout en gardant le bon

caractère de l'aile. C'est sûr. Vous pouvez faire des boucles dans le triangle arrière sur les élévateurs pour la ralentir. Et alors, les manœuvres peuvent être bonnes, mais elle vole comme une vache gestante ou quelque chose comme ça, vous voyez, tout le caractère a disparu. Donc, la partie vraiment délicate, c'est de trouver où l'aile est réactive, quand je fais des changements là et que j'ai la réaction que je veux.

[00:18:34] Et je peux garder le caractère et les bonnes performances ? Ça ne marche pas juste en faisant des boucles là-dessous. Il faut donc... Il faut changer les bandes à l'intérieur. Il faut changer la tension sur le bord d'attaque, à l'avant. Il faut retirer des foils de réglage ou en mettre d'autres. Il faut changer la position des lignes A, B et C sur toutes les parties de l'aile, au milieu, dans l'étoile en dessous et partout. Vous avez tellement d'options et il faut trouver la bonne méthode. Et parfois, ça vous coûte plus qu'une année entière à juste faire des manœuvres. Des fermetures, euh, en changeant après chaque vol. Parfois, vous changez votre aile pendant une heure, puis vous remontez pour le vol suivant.

[00:19:21] Tu atterris encore, tu la modifies pendant une heure de plus. Tu remontes et c'est ça, la journée de test en fait. Et à la fin de la journée, tu n'es pas content parce qu'en temps normal, une bonne journée de vol se termine par un vol parfait, vous savez, mais avec ce truc, parfois, on n'a pas de vols parfaits. On se contente juste de repartir de zéro à chaque fois. Et c'est vraiment déprimant. Et le concepteur est sur le champ d'atterrissage, il vous regarde tomber tout le temps. Et il dit : « Ouais, j'ai une idée géniale, je sais quoi changer maintenant. Et là, tous les problèmes seront réglés. » Et vous savez qu'il a tort, mais vous devez faire ce qu'il dit, vous remontez avec le chariot de test et vous pensez au vol suivant et vous vous écrasez encore, ou vous ne vous écrasez pas, mais vous tombez juste à côté de la voile en faisant des vrilles.

[00:20:11] Et parfois, c'est assez frustrant d'avoir une période de quelques semaines où tu tombes juste à côté du voile tout le temps, parce que tu n'arrives pas à gérer le truc avec la fermeture accélérée complète. Mais une fois que tu trouves une petite astuce et que tu la suis, avec le temps, tu finis par réussir à gérer d'une manière ou d'une autre, et tu ne penserais jamais que cette sacrée aile puisse aussi se comporter vraiment, vraiment bien. Il faut juste trouver le moyen. Comment l'aile réagit et où elle réagit quand tu changes quelque chose, et c'est différent pour chaque modèle que tu as.

[00:20:50] **Gavin McClurg:** Et combien de temps ça prendrait en moyenne, euh, vous savez, j'imagine que c'est assez similaire pour toutes les entreprises. Combien de temps entre, vous savez, le projet sur papier et l'aile certifiée, un an, trois ans ?

[00:21:04] **Xandi Meschuh:** Oui, ça dépend si je veux créer un produit complètement nouveau, genre une aile E et B haute performance pour laquelle je n'ai rien dans mon programme pour l'instant. Là, je pars vraiment de zéro, donc ça peut prendre au moins deux ou trois ans et jusqu'à 30 prototypes. Mais si j'ai déjà un bon modèle dans mon programme et que je fais juste des modifications. Pour ceci ou cela, pour une autre version, ça, ça peut se faire en deux ou trois mois.

[00:21:38] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord.

[00:21:39] **Xandi Meschuh:** C'est pour ça que je vous ai pris. Alors.

[00:21:41] **Gavin McClurg:** Ouais. Et explique-moi, donc tes ailes sont finies, tu as fait tous les tests. C'est le prototype final. Tu es prêt à l'envoyer à Air Turquoise ou peu importe où tu l'envoies pour obtenir la certification. Qu'est-ce qui se passe là-bas ? Quelles sont les manœuvres que l'aile doit effectuer pour la certification ? Et qui s'en occupe ?

[00:22:02] **Xandi Meschuh:** Chaque organisme de certification a ses propres pilotes d'essai. Je les connais tous depuis le passé. Certains, je les connais de compétitions, d'autres d'expositions ou quelque chose comme ça. Et c'est assez délicat aujourd'hui parce que nous avons trois organismes de certification. C'est devenu un genre de marché. C'est devenu un peu comme un marché parce qu'avant, on n'avait que la DHB et tout le monde devait y aller pour obtenir la certification. Maintenant, on en a trois. Et donc, ces trois entreprises ne veulent pas perdre leurs clients, comme dans le parapente, n'est-ce pas ? Bien sûr. Alors, quand je fais un projet comme celui-ci avec un prototype, je vais chez Allen Solar avec l'autre proto, avec un autre projet, je vais à la DHB avec un autre projet, je vais à l'EPR.

[00:22:55] Alors, je changeais de société de certification à chaque fois. Euh, juste pour voir s'ils testaient de la même manière ou s'ils faisaient différemment d'une façon ou d'une autre, mais au final, ils ont testé assez bien. Et, ouais. Et ils prennent ça très au sérieux. C'est aussi vraiment important. Je

[00:23:17] **Gavin McClurg:** Je comprends que le processus de test était autrefois assez subjectif selon le pilote, mais maintenant, qu'est-ce qu'ils font concrètement là-bas ? Parce que c'est vraiment du genre, vous savez, vous faites ça et vous ne pouvez rien faire pendant X temps. C'est bien ça ? Genre, vous avez un asymétrique frontal et le pilote, le pilote de test, est-ce que c'est encore assez subjectif selon les compétences du pilote, ou est-ce que c'est vraiment, est-ce que c'est plutôt équitable ?

[00:23:47] **Xandi Meschuh:** Par le passé, parfois avec certains projets, je pensais que la méthode de test était assez subjective et pas tout à fait équitable, mais avec le futur, tout le monde a appris. Et je l'ai vu alors, en tant que pilote de test responsable, dire : « OK, cette aile est sûre. Soumettons-la à la certification pour obtenir notre certification, comme l'ARB. » Si vous avez un projet sûr, si vous avez une aile sûre, elle ne peut pas échouer au test. C'est juste que si vous avez une aile assez délicate à manipuler, ou quand vous faites cinq fermetures, quatre sont correctes, mais il y en a juste une où l'angle de la fermeture n'est pas le bon, et l'aile se comporte mal.

[00:24:34] Et alors le pilote d'essai dit : « OK, ce n'est pas sûr ». Il peut donc y avoir une part subjective, mais au final, je sais si mon aile est sûre dans toutes les positions en l'air. Je ne raterai aucun test et le test sera en fait objectif. Ils ont des caméras là-bas. Quand on fait le test, je suis toujours sur le champ d'atterrissage pour regarder le pilote piloter mon aile. Ils ont leurs marques sur les lignes pour mesurer les angles et tout ça. Donc, avant de donner mon aile au responsable de la certification, je passe en revue tous les détails avec lui. Je lui dis tout sur l'aile et je lui montre des vidéos de mes vols d'essai s'il le souhaite.

[00:25:21] Donc, pour ne pas lui mettre trop de pression, parce qu'en tant que pilote de certification, c'est aussi assez dangereux. D'une certaine manière, vous sortez avec un produit complètement nouveau, vous ne savez rien, et là, vous devez aller vers la fermeture asymétrique. Et là, il y aura la grosse surprise. Donc, aussi pour la journée des pilotes de test, ils commencent assez doucement avec les manœuvres et progressent à chaque vol pour voir s'il y a des erreurs ou non. Mais si vous avez bien travaillé pendant le développement, il n'y aura aucune erreur et l'aile passera la certification sans problème.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Et est-ce que les, est-ce que les, est-ce que les manœuvres changent selon la catégorie de l'aile ? En d'autres termes, est-ce que les, est-ce que les pilotes d'essais doivent effectuer des manœuvres différentes sur une D que sur une B ?

[00:26:09] **Xandi Meschuh:** Non, les manœuvres, elles sont toujours les mêmes.

[00:26:11] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord. Alors la notation. La notation provient de la façon dont l'aile réagit, selon chaque manœuvre qu'ils effectuent,

[00:26:18] **Xandi Meschuh:** quoi, quoi. Comment l'aile réagit quand le pilote ne fait aucune réaction. Oui. Et

[00:26:23] **Gavin McClurg:** combien de manœuvres

[00:26:24] **Xandi Meschuh:** Est-ce qu'il y en a ? Le pilote est autorisé à réagir.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord. Je vois. Et combien de manœuvres l'aile doit-elle effectuer ?

[00:26:33] **Xandi Meschuh:** Environ 20, environ 20 manœuvres. D'accord. Oui. Et

[00:26:38] **Gavin McClurg:** lequel est le plus problématique ?

[00:26:42] **Xandi Meschuh:** Comme d'habitude, eh bien, la plupart du temps, c'est le côté en pleine accélération avec une fermeture frontale, ou parfois la spirale ; certaines ailes ont encore tendance à, euh, à faire des spirales. OK. Ce sont les deux, euh, les deux parties principales où une aile peut échouer. Euh, tout le reste, ce sont les choses sous-accélérées. Elles sont, elles sont du côté sûr tout le temps. C'est juste que si vous mettez l'accélérateur à fond et que vous détruisez l'aile. Le truc complètement au-dessus de votre tête. C'est le truc le plus délicat.

[00:27:16] **Gavin McClurg:** Mon Dieu. Et je me disais, enfin, je ne pilote surtout que des deux lignes et des ailes de compétition, et elles sont incroyablement difficiles à faire basculer frontalement, vous savez, juste en tirant sur les A. Je comprends que dans le processus de test, ils mettent des lignes sur le bord d'attaque pour que vous puissiez juste tirer.

Mais, j'imagine même que c'est assez subjectif. Je veux dire, ça dépend de la force avec laquelle ils tirent ou, vraiment, si tout le monde est en phase avec, d'accord, c'est comme ça. Eh bien,

[00:27:44] **Xandi Meschuh:** il y a, euh, il y a un signe sur l'aile pour la fermeture latérale et frontale qu'ils font, euh, avec du, avec du ruban adhésif, ils font des marquages sur les ailes et sur, sur, dans ce champ, le pilote testeur doit effectuer la manœuvre. Donc par exemple, pour la fermeture frontale, il y a une marque sur l'aile à 30 % et 50 % de l'aile. Donc entre ces deux marqueurs, la fermeture frontale doit être effectuée. Le pilote testeur la fait donc sur le premier marquage, puis au milieu, puis sur le marquage derrière, et ensuite peu importe la force avec laquelle il tire ou autre chose. Il doit juste effectuer la manœuvre dans ce champ, ce champ de test, pareil que pour les call-ups latéraux.

[00:28:33] Il y a des repères sur les ailes et le pilote d'essai doit effectuer les call-ups exactement sur ces repères.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord. D'accord. Je comprends. D'accord. Et ensuite, à partir de...

[00:28:43] **Xandi Meschuh:** ces marquages, euh, la réaction de l'aile est, euh, ce qui détermine la certification.

[00:28:50] **Gavin McClurg:** Alors, qu'est-ce qui se passerait si, disons, Icaro, tu as une voile C qui te plaît vraiment et qu'elle part en test et qu'elle réussit tout sauf un point. Et ensuite, ce point qui échoue la fait passer en D. Est-ce que tu la reprendrais pour la retravailler afin de l'obtenir quand même en C ? Ou est-ce que tu la sortirais simplement en D ?

[00:29:15] **Xandi Meschuh:** Euh, ce n'est pas en fait ma décision à moi seule. C'est aussi la décision du patron de décider s'il faut faire un compromis ou non. Et par le passé, on a eu, on a eu un problème avec, avec une aile freestyle ou les manœuvres de cette aile freestyle. Elles étaient en E, A et B, juste une spirale était profonde parce qu'elle faisait deux tours de plus après avoir relâché le frein. Et ensuite, l'entreprise a dit : « Oui, eh bien, gardons-la en D parce que c'est juste du freestyle et ce n'est pas un gros problème pour ce type de pilote. » C'est ça. Mais c'est sûr que si j'ai une aile pour les pilotes E et B, alors bien sûr, tout doit être dans la catégorie E et B.

[00:30:04] **Gavin McClurg:** Bien sûr. D'accord, je vois. C'est fascinant. Passons à autre chose. Vous enseignez beaucoup de SIV. Et la dernière personne avec qui nous avons discuté et qui a beaucoup parlé de SIV était Jocky Sanderson. J'aimerais beaucoup savoir, parce que vous avez commencé à l'enseigner avant la technologie du shark nose et le type de ligne pyramidale. Les choses étaient donc très différentes quand vous avez commencé à l'enseigner par rapport à maintenant. J'aimerais vraiment entendre l'évolution du SIV, ce que vous avez vu changer. Et oui, peut-être que c'est difficile à expliquer verbalement, mais peut-être pourriez-vous nous décrire un cours de SIV typique avec vous. Vous savez, combien de jours, quelles manœuvres essayez-vous de faire passer à tout le monde ?

[00:30:49] Ouais, genre, raconte-nous comment se déroule l'un de tes SIV.

[00:30:54] **Xandi Meschuh:** Eh bien, l'SIV commence lundi et se termine dimanche. D'accord. Donc, tous les bons jours que nous avons cette semaine, nous les utilisons pour voler. Nous devrions avoir au moins trois ou quatre jours de beau temps pour commencer le cours dans les prévisions. Si vous avez de bonnes conditions de vol, vous devriez avoir trois ou quatre jours pour débiter le cours. Si nous n'avons que deux jours de vol et que le reste est pluvieux ou avec du mauvais vent, le cours est annulé. Je ne lance le cours que si je vois que mes élèves peuvent faire au moins entre sept et onze ou douze vols cette semaine. C'est logique pour moi, parce que juste parler et rester assis dans le simulateur sans beaucoup voler, ça n'a pas beaucoup de sens.

[00:31:39] Alors, si la météo est bonne, je réunis mes 14 pilotes motivés dans ma salle et c'est un mode d'entraînement totalement individuel. Ça veut dire que j'ai des pilotes qui ont passé leur licence l'année dernière et qui commencent par leurs premières fermetures et de petites spirales, des wing overs et tout ça. Et j'ai des pilotes qui veulent juste obtenir les dernières infos sur le rythmique vers l'infini et aussi de l'aide sur des choses comme les connexions en montagne, par exemple, et tout le reste est entre les deux. Donc, peu importe le niveau du pilote, il peut venir à mon cours et il aura son plan d'entraînement individuel. Et c'est aussi comme ça qu'on commence le cours.

[00:32:27] On fait des entretiens individuels pour définir les objectifs des pilotes afin de créer le plan de formation et de voir si c'est réaliste, s'ils peuvent y arriver en une semaine ou non. On construit donc un plan de formation pour chaque pilote. Chaque pilote reçoit son briefing de manœuvres individuel, et les débutants aiment aussi m'écouter quand j'explique les manœuvres réelles ou des choses comme ça. Tout le monde apprend énormément en très peu de temps,

genre six ou sept jours. Les pilotes sont vraiment motivés. Ils ont beaucoup d'informations et un plan de vol strict pour mon SIV. Les pilotes ne partent pas sans savoir quelle manœuvre ils vont faire au vol suivant.

[00:33:14] Tout est écrit sur le plan. Tout le monde sait quelle manœuvre vient à l'étape suivante. On fait ça avec 14 élèves. Tout le monde fait trois vols par jour, quand ça se passe bien. Du coup, à la fin de la journée, je suis vraiment épuisé. Et à 18 heures, le cours se termine. J'ai besoin de récupérer quelques heures et le lendemain à 8 heures du matin, on recommence.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** D'accord. Et quel serait, quel serait le cheminement pour un pilote, disons, un pilote générique, peut-être avec 50 heures, 70 heures de vol, quelqu'un de plutôt débutant qui fait son premier SIV, où espérez-vous qu'il en soit à la fin de la semaine ?

[00:33:59] **Xandi Meschuh:** Les choses les plus importantes pour moi, c'est qu'il maîtrise parfaitement la fermeture frontale accélérée et la fermeture latérale. Et qu'il maîtrise totalement la spirale. D'accord, ce sont les points les plus importants pour moi. S'il doit descendre assez vite, il doit savoir comment piloter une spirale et il doit savoir comment récupérer d'une fermeture latérale accélérée. Ce sont les bases fondamentales que je veux absolument lui enseigner. Les wing overs sont aussi assez importants, mais on ne peut pas apprendre les wing overs de haute intensité en quelques jours. Ce n'est pas possible. Mais il faut aussi faire les premiers pas vers le wing over et voir comment l'aile se comporte dans ce mouvement assez complexe.

[00:34:47] Mais les bases réelles, ce sont les fermetures et la spirale.

[00:34:51] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous espérez les faire passer par des décrochages complets ou des décrochages acro, ou est-ce que c'est trop avancé pour cette première semaine ?

[00:35:01] **Xandi Meschuh:** Eh bien, ça dépend. Je ne peux pas dire si c'est pour tous les pilotes, mais plus ou moins les plus jeunes, la jeune génération. Ils apprennent assez vite et ont une bonne progression et avec certains d'entre eux, on fait aussi de très belles remontées en queue de poisson et des petits exercices dynamiques dès la première semaine du SIV, alors que d'autres sont un peu plus âgés et n'ont pas cette condition physique pour faire des vols libres tous les jours. Ils sont fatigués aussi. Après un ou deux vols, ils veulent faire une pause. Donc selon le niveau d'apprentissage du pilote, les plus jeunes apprennent plus que la génération plus âgée.

[00:35:55] Carrément. Je vieillis aussi, je n'ai plus l'énergie. Il y a 20 ans, pendant la journée, ça changeait un peu avec le temps.

[00:36:06] **Gavin McClurg:** Quelles manœuvres, euh, est-ce que tu enseignais à l'époque, tu sais, au milieu des années 2000 ? Que tu n'enseignes plus maintenant, est-ce qu'il y a des choses qui ne sont plus pertinentes ?

[00:36:17] **Xandi Meschuh:** Je ense certaines manœuvres. Je les enseigne différemment, mais il n'y a aucune manœuvre pour laquelle je dirais que je ne la fais plus aujourd'hui. Si le manuel du propriétaire dit que chaque manœuvre est autorisée, c'est certain. On a certaines ailes où il est précisé que le "beast oil" n'est pas vraiment recommandé quand on peut le lire dans la description de l'aile, mais pour tout le reste... Je les enseigne bien sûr différemment parce que les ailes et les constructions ont aussi changé, mais les manœuvres sont les mêmes qu'en 2000 environ.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** D'accord. Et est-ce que le SIV n'est pas, enfin, pour moi, j'ai toujours eu cette idée depuis des années que si vous faites du cross country, vous prenez beaucoup trop de risques avec votre vie si vous ne faites pas de SIV très régulièrement. Du coup, j'ai été surpris d'entendre Jockey, qui, comme vous, enseigne le SIV tout le temps et a fait toutes les vidéos — et je pense que c'est un instructeur SIV formidable — ne pas être d'accord avec ça. Il a vraiment estimé que, oui, dans un monde idéal, c'est important pour tout le monde, mais ce n'est pas pour tout le monde. Vous savez, que pour certaines personnes, elles peuvent encore apprécier le vol et rester de bons pilotes sans faire de SIV parce que ça peut être, c'est juste trop traumatisant ou trop effrayant.

[00:37:43] Eh bien, quel est ton avis là-dessus ?

[00:37:45] **Xandi Meschuh:** Je vois aussi cette évolution, mais surtout chez cette génération de pilotes plus anciens. Je sais qu'il y a 10, 15 ou 20 ans, le full stop n'était pas une manœuvre. C'était juste un truc horrible qui pouvait arriver en

l'air et qui faisait trembler. Il y a 20 ans, mes amis et personne ne voulait faire de full stop ou quoi que ce soit. C'est seulement avec cette nouvelle génération. Maintenant, ils ont grandi avec ça et c'est totalement différent aujourd'hui. La jeune génération, au début, apprend à faire des manœuvres, puis elle apprend à décoller et à atterrir. Et ensuite, ils apprennent à faire du thermique. En fait, ça va être une génération de pilotes complètement différente de ceux qui volent depuis plus de 20 ans.

[00:38:36] Ils ne font jamais de SIV. Ils ne font jamais de full store, mais ils volent quand même sur des distances vraiment, vraiment grandes. Mais pour moi, c'est assez risqué parce que si je volais avec l'attitude du genre : « OK, je suis vraiment haut, je suis en pleine barre de vitesse », mais que quelque chose arrivait, je n'aurais pas de plan pour savoir quoi faire. Juste peut-être lâcher la barre de secours. Mais c'est aussi une grosse dose d'adrénaline pour moi.

[00:39:03] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Absolument. C'est pour tout le monde. Euh, ouais. OK. Eh bien, alors

[00:39:09] **Xandi Meschuh:** Il y a beaucoup de gens là-bas qui ne deviendront jamais des pilotes complets. Mais ils voleront certainement pendant plus de 10 ans à l'avenir et feront des vols tout le temps, vous voyez ?

[00:39:21] **Gavin McClurg:** Hmm. Alors, c'est quoi, c'est quoi ton, tu sais, maintenant, au lieu du pilote qui a 50 à 70 heures, peut-être que tu as le pilote qui a 200 ou 250 heures qui vient vers toi pour apprendre les sats rythmiques et les hélicos et peut-être des trucs un peu plus avancés. Tu sais, c'est quoi, qu'est-ce que tu aimes voir chez les pilotes qui peuvent, je ne sais pas si tu as ce terme là-bas. Tu l'as probablement, mais on appelle ça le syndrome intermédiaire, tu vois ? Donc tu as, on en parle beaucoup dans cette émission et je trouve ça assez fascinant, mais tu sais, tu as passé l'étape du débutant. Tu as passé le moment où tu n'as aucune idée de ce que tu ne sais pas. Et maintenant, tu sais, maintenant, tu en sais assez pour être dangereux et, euh, et tu pousses un peu les limites et tu essaies d'apprendre de nouvelles choses.

[00:40:07] Alors, quel est votre conseil ? Qu'est-ce que vous voyez chez ce genre de pilote qui vous rend un peu nerveux ? Et comment vous rectifiez ça ? Comment, vous savez, pouvez-vous m'expliquer un peu le profil de ce pilote ?

[00:40:19] **Xandi Meschuh:** Ouais, j'ai aussi dû confronter mon expérience à ça lors des 10 ou 15 dernières années de pratique du SIV. Au début, je voulais donner au pilote tout ce que je savais avec la progression la plus rapide possible. Mais j'ai aussi vu que parfois, c'est trop pour les pilotes. Ils en veulent trop. Ils ne voient pas leurs propres limites et vont bien au-delà. Et ça peut devenir assez dangereux en très peu de temps. Donc aujourd'hui, il est assez important que ces pilotes restent sur les bases pour les maîtriser à 100 % avant de passer au niveau supérieur.

[00:41:06] Certains pilotes ne veulent pas passer beaucoup de temps à s'entraîner pour une simple hélice, ils veulent faire des connexions en hélice torsadées et tout ça. Mais il vaut mieux se concentrer sur les bases jusqu'à les maîtriser à 100 % avant de passer à l'étape suivante. Et pour ça, il faut beaucoup de temps, mais les pilotes ne veulent pas... ils veulent être champions en un ou deux ans, pas en 10 ans. C'est parfois leur motivation, vous savez, plus ils progressent vite, mieux c'est. Mais vous savez, il y a beaucoup de jeunes et bons pilotes autour, mais il n'y a pas beaucoup de bons vieux pilotes.

[00:41:52] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Pas de vieux pilotes aguerris. Ouais, exactement. Quelle manœuvre aimerais-tu voir un pilote maîtriser parfaitement ? En d'autres termes, une manœuvre qui va se traduire par du succès, que ce soit pour du cross country thermique ou juste pour la sécurité pure.

[00:42:11] **Xandi Meschuh:** Eh bien, je pense qu'il y en a deux. Deux types de manœuvres. Qu'est-ce qui fait un bon pilote compétent ? C'est le décrochage complet et les wing overs. D'accord. C'est quand vous êtes capable de manœuvrer votre aile à travers ces deux manœuvres de manière parfaitement harmonique. Vous avez vraiment compris ce pendule assez difficile, en fait, ce que nous avons avec notre parapente avec ça. Ouais. Le poids en bas en tant que pilote. C'est donc un grand pendule, et vous devez comprendre ça, et avec les wing overs et les stories, vous pouvez vraiment donner de bonnes bases pour beaucoup de vols réussis et agréables.

[00:43:02] Et mes élèves, s'ils réussissent de belles stories et des wing overs, je suis vraiment content pour eux parce que je sais à quel point c'est difficile d'apprendre au début. Et je pense,

[00:43:16] **Gavin McClurg:** et je pense que, d'une certaine manière, on sous-estime à quel point, vous savez, réussir un très bon aile est un signe que vous êtes un pilote plutôt bon, n'est-ce pas ? Je veux dire, on ne peut pas juste avoir de la chance sur un aile, vous savez, il faut vraiment comprendre qu'il y a beaucoup de choses qui se passent là-dedans. Et une fois que vous y arrivez, c'est magique. C'est une manœuvre magnifique. Maintenant, parlons un peu du syndrome de l'expert, vous savez ? Les pilotes qui ont plus de mille heures et beaucoup d'expérience viennent vous voir parce qu'ils ont du mal à réussir l'infini ou quelque chose du genre. Quel est, quel est un problème courant que vous voyez à ce niveau ? Et comment gérez-vous ce genre de pilote ?

[00:43:59] **Xandi Meschuh:** Avant, les pilotes venaient me voir et me disaient : « Sandy, je fais des séries rythmiques super bien, mais dès que je me mets bien droit, proche de l'infini, mon cerveau dit non. Et là, j'arrête l'aile. Alors j'ai juste besoin de toi, de ta voix sous mon casque pour passer ce point difficile. Et ensuite, je gèrerai le tumbling infini. Sandy, on peut faire deux ou trois vols ? » Et au début, j'ai accepté parce que je me disais : « OK, ma voix sera plus forte que son cerveau. Je peux le faire entrer dans cet infini. » Mais j'ai eu trois fois où les pilotes avaient un cerveau plus fort que ma voix. Du coup, ils ont... ils ont fait un petit truc. Ils sont passés peut-être de 170 à 175 degrés, mais après, leur cerveau a encore pris le dessus.

[00:44:51] Le blocage est revenu et ils se sont arrêtés au pire moment possible. Ils étaient assez proches de la chute, mais ils ont senti la voile et Dieu merci, il ne s'est rien passé. Ils ont déclenché le parachute de secours et ont atterri dans l'eau. Tout le monde était en sécurité. Mais ensuite, je me suis dit, d'accord, ce n'est pas comme piloter avec un avion de contrôle, parce que là, je dois intervenir tout le temps. C'est toujours ce système de communication qui peut, euh, avoir une défaillance parfois. Dès que le pilote recommence à réfléchir, quand il a ses peurs dans cette manœuvre aujourd'hui, je n'enseigne plus que le rythmique à 270 degrés.

[00:45:36] Et je dis aux pilotes : pour l'infini, mon ami, tu dois travailler par toi-même. Je ne peux pas t'accompagner par la voix. Parce que, euh, je sais ce qui peut arriver. Et en fait, depuis tous les cours de SIV et d'acro que j'ai faits, je n'ai eu aucun accident du tout. Et je veux que ça reste comme ça. Si je continue à motiver les pilotes à passer du rythmique à l'infini juste avec ma voix, le risque est trop grand, en réalité. Et peut-être qu'il y a parfois des élèves que je peux aider et qui obtiennent l'infini en peu de temps. Et c'est bien. Mais ce qu'ils vivent... Oh, alors. Je constate qu'il y a beaucoup de pilotes là-bas qui pensent : « Ah, je fais du bike le dimanche pendant une journée. J'ai juste besoin de quelques mots de sa part. » Et ensuite, je dois faire l'infini plus vite que les autres, mais c'est la mauvaise attitude.

[00:46:26] Et avec cette façon de penser, vous n'irez pas bien loin. Surtout avec un truc aussi technique et dangereux, les pilotes doivent prendre leur temps et faire cet entraînement mental. Avoir le réflexe de se dire « d'accord, je dois décider de ce que je fais ensuite » va être un défi. Et c'est ce qu'il faut prendre en compte dans la manière dont vous pouvez, comment dire, entraîner les gens. Et lutter contre la peur pour laisser l'aile prendre de la vitesse quand elle a de l'énergie. On ne peut le faire qu'avec un entraînement vraiment sérieux et sécurisé. Et vous ne pouvez pas forcer cette manœuvre, vous savez.

[00:46:59] **Gavin McClurg:** Zandia, tu es dans ce milieu depuis longtemps. Je suis sûr que tu as vu, comme nous tous, beaucoup d'accidents. Quel serait ton conseil ? Je pose toujours cette question : si tu pouvais regarder en arrière, quand tu avais 50 heures de vol, quel conseil aimerais-tu avoir reçu ou avoir suivi ? Et en tant qu'instructeur, après avoir fait tout ce travail d'enseignement, quel conseil voudrais-tu transmettre aux auditeurs pour les aider à devenir des pilotes expérimentés qui n'ont pas eu d'accident ? Quels sont les points communs ou les thèmes récurrents que tu observes et qui mènent aux erreurs ?

[00:47:38] **Xandi Meschuh:** Mon conseil serait : ne jouez pas trop. On est censés s'amuser dans ce sport, notre sport doit être sûr, et nous ne sommes que des invités là-haut quand on vole. On ne devrait jamais commencer à faire des choses peu sérieuses avec la nature ou avec notre aile. Quand on veut faire quelque chose, on doit bien préparer tout et soi-même pour une nouvelle chose, et on ne devrait pas le faire de manière risquée. La sécurité, la sécurité avant tout, je pense. On sait tous que tout le monde peut entrer dans une manœuvre, aucun problème pour entrer, la question est : pouvez-vous aussi en sortir ? Donc, pour chaque nouvelle chose que vous voulez apprendre ou faire, qu'il s'agisse d'un vol en cross country ou d'une manœuvre, préparez-vous à 100 %. Ne partez pas à l'aveugle, ne réfléchissez pas sur le moment, préparez tout à 100 %. Demandez aux pros, lisez des livres, regardez des vidéos, faites de l'entraînement

mental. Préparez tout ce dont vous avez besoin : il faut avoir un plan A, mais aussi un plan B, et peut-être même un plan C si les plans A et B ne fonctionnent pas. Avec cette préparation, ça devrait marcher.

[00:48:53] **Gavin McClurg:** C'est tout à fait applicable au cross country, évidemment. J'espère que les auditeurs font le lien, j'en suis sûr. Mais oui, c'est un excellent conseil. Si quelqu'un voulait s'attaquer à l'acro, c'est assez délicat pour nous ici aux États-Unis parce qu'on n'a pas beaucoup d'eau pour s'entraîner. Il y a quelques endroits, mais je sais où vous habitez à Curlison. On est passés juste à côté pendant l'X-Alps, près de Villach. C'est juste idéal. Vous avez un téléphérique, un grand lac, beaucoup de dénivelé. Mais comment certains... je sais que les gars qui s'entraînent vraiment dur vont dans des endroits comme Organia pour s'entraîner au-dessus de la terre parce qu'on peut juste recommencer. On peut avoir tellement plus de temps qu'à, disons, un Garda ou un Curlison. Mais quand la jeune génération vient vers vous et veut tout apprendre, ils veulent... ils sont des pilotes assez novices, mais ils sont totalement accros à l'acro.

[00:49:49] Qu'est-ce que tu conseillerais à ce pilote pour s'y mettre ? Quelles sont les étapes ? Et, est-ce que — quelle proportion de tout ça devrait être faite avec un instructeur, tu sais, avec quelqu'un comme toi à la radio pour lui parler ?

[00:50:02] **Xandi Meschuh:** Eh bien, ça dépend. Il y a des gars qui n'ont pas besoin d'un instructeur du tout et qui ont toujours de bons réflexes. Et aujourd'hui, vous savez, les livres sont sortis. Les connaissances en acro sont sur Trust Acro, sur YouTube et partout. Donc, en fait, si vous savez comment fonctionne une aile, vous pouvez aussi passer par internet, les livres et tout le reste, et vous pouvez essayer par vous-même aussi. Ce n'est pas un problème. J'ai appris l'acro et les manœuvres complètement par moi-même. Il n'y avait personne pour me dire comment faire. Alors, j'ai tout parcouru et j'ai trouvé la meilleure façon de gérer la manœuvre. C'est la seule chose. Et il y a aussi des pilotes, vous savez, parce que cette vie est assez chère d'une certaine manière si vous réservez des stages, si vous voyagez partout,

[00:50:52] tu fais ceci et cela. Et cette jeune génération est vraiment motivée pour voler, mais elle n'a pas vraiment le budget pour ça, pour voler. Tout ce truc-là. Et Görlitz est l'un des endroits les moins chers pour faire de l'acro au-dessus de l'eau. Donc, on a beaucoup de pilotes là-bas qui sont totalement motivés, mais qui n'ont pas vraiment l'argent pour faire des stages et tout ça. Mais on a une belle communauté là-bas où les plus vieux, les plus expérimentés, prennent les plus jeunes à côté d'eux et leur montrent tout. C'est aussi ce que je promeus là-bas sur ce site de vol, Görlitz. Je dis aux expérimentés : prenez les plus jeunes, expliquez-leur tout, et ne faites pas les héros, expliquez-leur juste tout, et ils iront plus loin.

[00:51:41] Et c'est un système assez bien rodé qui fonctionne là-bas. Tout le monde s'entraide. C'est une très bonne communauté. Du coup, au final, le pilote doit au moins se demander ce qu'il veut faire. Est-ce que son objectif ultime est de décrocher la première place à la Coupe du Monde une fois ? Ou veut-il juste faire quelques belles manœuvres ? Et si vous voulez faire de la compétition en Coupe du Monde, bien sûr, il faut s'entraîner. Si vous partez de zéro, au moins un ou deux gars vraiment motivés quittent déjà Görlitz après deux ans pour aller à Organia et continuer là-bas. Mais en fait, oui, vous verrez où vous en êtes quand vous aurez passé quelques années à vous entraîner, genre quatre, cinq ou six ans d'entraînement.

[00:52:33] Si vous vous entraînez dur et que vous êtes prêt pour la compétition, alors vous avez fait un très, très grand pas et acquis de l'expérience si vous avez survécu à ces trois, quatre ou cinq années. Parce que beaucoup d'entre eux s'arrêtent au milieu de leur progression à cause d'un accident, d'une mauvaise expérience ou autre chose. Donc, si 100 pilotes motivés viennent à Görlitz, peut-être que 20 ou 30 continuent. Quelques années à Organia, mais le reste a vu combien de temps, d'énergie et de motivation il faut pour passer par toute cette procédure pour devenir un bon pilote acro. Et ensuite ils se disent : d'accord, j'ai un travail, j'ai une famille peut-être, ou j'ai aussi une vie normale à côté, donc je n'ai pas beaucoup de temps pour l'entraînement.

[00:53:24] Ouais, c'est un truc de jeune.

[00:53:25] **Gavin McClurg:** C'est le jeu de l'homme, n'est-ce pas ? Ouais.

[00:53:30] Je ne connais pas les ailes acro. Pour les ailes cross country, il y a eu ce saut énorme en 2009 qui a littéralement, d'une certaine manière, fait d'un vol de 100 miles un événement important. Et puis, du jour au lendemain, c'est devenu 200 miles, un truc énorme. Est-ce qu'il y a eu le même genre de saut pour les ailes acro ? Et aussi, où voyez-vous aller les deux types d'ailes avec votre développement chez Icaro ? Voyez-vous un autre grand saut de ce

genre arriver prochainement ?

[00:54:06] **Xandi Meschuh:** Eh bien, aussi après l'infinity tumbling, on s'est dit : d'accord, on a atteint la limite, qu'est-ce qui va suivre maintenant ? Et je vois beaucoup de potentiel aussi pour le futur parce que les matériaux évoluent. Et avec les matériaux, nos ailes changent aussi, et avec de nouvelles ailes, on peut faire de nouvelles manœuvres. On a fait beaucoup d'expériences. On a fait des tests avec des prototypes par le passé, comme quand on a volé avec des capes complètement fermées, genre de petits, petits morceaux où l'air peut entrer, mais ne peut jamais sortir. Et avec ces ailes, vous avez beaucoup de performance sur certaines manœuvres, mais pour d'autres, ça ne marche pas du tout.

[00:54:54] Mais nous voyons des possibilités pour l'avenir. Et je ne dirais pas qu'il y a une fin.

[00:55:03] J'en suis sûr. Je suis certain qu'il y aura une autre grande vague dans les trois ou quatre prochaines années avec de nouvelles inventions des entreprises pour, c'est sûr, de meilleures performances en vol plané et aussi peut-être une meilleure sécurité. C'est ça, la sécurité. Tant en cross country qu'en vol réel. Ce n'est pas fini.

[00:55:25] **Gavin McClurg:** C'est parfait. Notre

[00:55:27] **Xandi Meschuh:** le gliding est assez jeune. C'est 20 ou 30 ans maintenant, non ?

[00:55:31] **Gavin McClurg:** Ouais, exactement. Ça a commencé en

[00:55:32] **Xandi Meschuh:** en 1985 ou quelque chose comme ça. C'est trop tôt pour

[00:55:35] **Gavin McClurg:** dire, « oh oui, tout a déjà été fait, n'est-ce pas ? » C'est fascinant. On a l'impression que nous ne faisons que commencer. Eh bien, Danny, c'est une excellente conclusion. Je pense que cela nous laisse sur des pensées positives pour l'avenir. Y a-t-il autre chose que tu aimerais ajouter peut-être sur ton entreprise ou sur tes SIV avant que nous terminions, ou autre chose ? Tu as donné de super conseils. Un dernier conseil à nos auditeurs avant de clore ? Et ensuite, j'ai hâte de faire un peu de vol avec toi au printemps prochain. Je vais être à Gerlitz pour faire de la formation. Je suis donc assez impatient à ce sujet.

[00:56:10] **Xandi Meschuh:** Ce serait génial. Ouais, mais tu l'as déjà dit. Enfin, ce n'est pas un conseil, c'est une invitation pour tous les pilotes là-bas. Venez à Gerlitz et venez à ma base de vol. Profitez de l'ambiance sympa qu'on a sur le site d'atterrissage et de quelques boissons fraîches. L'ambiance est déjà au top. Parce que j'ai toujours — ou je — j'ai beaucoup visité d'autres pays par le passé. Et maintenant je suis basé à Gerlitz et j'ai un bel endroit. Et chaque pilote qui vient d'un autre pays est vraiment le bienvenu chez nous. On passe vraiment de super moments là-bas.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est un endroit génial. Je dois vous raconter une petite histoire rapide sur ma dernière fois — j'ai pas mal volé à Gerlitz. Mais pendant les X-Alps cette année, j'ai eu une troisième journée vraiment pourrie en allant en Slovaquie. Bref, je n'ai pas pu — le point de virage était derrière une météo vraiment mauvaise. Le lendemain était plutôt bon. Ça a fini en OD plus tard dans la journée, assez violemment. C'était une journée monstrueuse. Mais juste au moment où je venais du côté sud et que je traversais la vallée, je ne sais plus comment elle s'appelle, mais j'ai pratiquement traversé vers l'intérieur de Gerlitz. Et j'étais à peut-être cinq ou six kilomètres du décollage, le genre de décollage standard là-bas à Gerlitz. Et le ciel devenait complètement dingue. Alors j'ai fait un top landing super vite. C'était vraiment gris.

[00:57:33] Et il allait juste pleuvoir. J'ai atterri en haut près de quelques petites maisons, probablement à 200 mètres plus haut que le décollage de Gerlitz. J'étais donc très bien positionné pour un redécollage, que je n'ai jamais pu faire parce que la météo s'est totalement dégradée. J'ai atterri près d'une voiture. Et juste au moment où il a commencé à pleuvoir un peu, c'était le timing parfait. Et cette femme formidable est sortie. Elle et sa famille louaient un petit endroit là-bas, un truc genre Airbnb. Elle est sortie et, bien sûr, curieuse : qu'est-ce que vous faites là ? Personne n'atterrit jamais ici. Ils m'ont invité à entrer et m'ont donné une grande carafe de jus de canneberge. Évidemment, ils voulaient me donner de la bière, mais j'étais encore en pleine course. Alors je n'ai pas accepté la bière. Mais cette énorme assiette de salami, de fromage et tout le reste, ça a été l'un des moments forts de la course, en fait.

[00:58:24] Bien sûr, j'aurais aimé être en vol, mais c'est une zone tellement accueillante. C'est vraiment un endroit incroyable à visiter. Alors, oui, j'encourage tout le monde à aller en Autriche pour voler là-bas. Cette zone super cool, cet endroit en triangle génial. Et puis, vous avez un si bon spot pour l'acro. Mais, bon, cool. Eh bien, Zandy, merci infiniment. Encore une fois, j'apprécie vraiment votre temps. C'était vraiment sympa. Et j'ai hâte de voler avec vous ici dans quelques mois.

[00:58:45] **Xandi Meschuh:** Merci à vous aussi. Et j'ai hâte de vous y voir au printemps pour qu'on puisse profiter ensemble de belles sessions en l'air. Merci. Merci.

[00:58:54] **Gavin McClurg:** Merci. Salut, mon pote.

[00:58:57] Si

[00:58:59] si vous tirez quelque chose de ce podcast, je vous encourage à nous soutenir. C'est une émission soutenue par ses auditeurs. Tout ce que nous demandons, c'est que vous vous abonnerez à notre chaîne. Nous demandons l'équivalent d'un dollar par émission. Mais ça ne devrait pas être un sacrifice. Si c'est un sacrifice, si ça grignote votre budget Starbucks du matin, ce n'est pas ce qu'il faut faire. C'est gratuit. C'est censé être gratuit, et ça le restera toujours. Mais si vous pouvez nous soutenir financièrement, c'est super. Vous pouvez le faire via cloudbasemayhem.com, notre site web, ou via Patreon, patreon.com/cloudbasemayhem. Vous y trouverez toutes sortes de récompenses sympas et vous pouvez simplement configurer le tout et oublier sur ce site. Mais vous pouvez aussi nous soutenir en publiant simplement sur Facebook ou en faisant passer le mot. Ou en en parlant sur le chemin vers le décollage, en suivant mes publications sur Facebook ou Instagram. C'est le genre de choses, ce sont des moyens par lesquels je peux convertir cela en monnaie via mes sponsors.

[00:59:45] Il y a donc plein de façons différentes de nous soutenir. Tout ça, c'est juste pour partager le savoir, partager l'amour, et nous rendre tous plus en sécurité pour voler plus loin. Alors profitez bien. Merci. Et on se voit au prochain épisode. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Xandi Meschuh ist seitdem im Flugsport dabei, als es ganz anfang. Er lernte von seinem Vater, einem Piloten, bereits vor seinem zehnten Lebensjahr, wie man RC-Flugzeuge steuert, und fing kurz darauf mit dem Paragliding an. Xandi hat seinen eigenen Flugpark in der Nähe von Gerlitz, Österreich, wo er sowohl neue Schüler als auch erfahrene Profi-Piloten unterrichtet, die ihre erste Infinite Loop perfektionieren wollen. Er unterrichtet SIV seitdem SIV begann; ist seit 2004 Testpilot und Designer für Icaro; betreibt ein erfolgreiches Tandemgeschäft; ist ein versierter XC-Pilot und hat so gut wie alles gesehen.

Der Beitrag zu Episode 55- Xandi Meschuh and building a foundation erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud-Based Mayhem. Ich freue mich riesig, euch diese Show zu präsentieren. Bevor wir anfangen, noch ein paar kurze organisatorische Dinge. Ich wollte alle daran erinnern, dass wir die neue Spotify-Playlist, die Cloud-Based Mayhem Playlist, online haben. Die könnt ihr euch einfach schnappen. Ihr findet sie auf Spotify, aber auch auf der Website und im Facebook-Feed von Cloud-Based Mayhem. Und dann läuft immer noch unser Gewinnspiel. Das machen wir bis zum Ende des Monats weiter. Ich habe einen Flymaster Vario, ein B1, ein etwas älteres Modell, aber es funktioniert immer noch super. Und ich habe einen Ersatzakku vom Power Traveler. Ich glaube, das ist ein 8.000-Milliamperestunden-Akku. Ich habe das 2015 X-House, aber es ist brandneu und noch nie benutzt worden. Wenn ihr also einen extra Akku für das Fliegen oder für Vol-biv oder was auch immer braucht, ist er da. Und dann habe ich auch noch ein NOCO 15, sorry, ein 5-Watt-Solarpanel, das ist ziemlich leicht.

[00:01:07] Meiner Erfahrung nach braucht man für ordentliches Vol-biv noch ein bisschen mehr als das. Aber es reicht definitiv aus, um dein Handy oder einen extra Akku für einen kurzen ein- oder zweitägigen Trip am Laufen zu halten. Es ist ziemlich leicht. Und das Teil ist nagelneu. Außerdem wird es mit ein paar verschiedenen Akkus geliefert. Wir machen das jetzt also stattdessen so, anstatt die Bewertungen und so zu machen, wie wir es in der Vergangenheit getan haben – wir verbreiten es einfach über Social Media. Wenn ihr es also in einer Facebook-Gruppe teilt, in ein Forum postet oder einfach euren Freunden erzählt und euch eine coole kleine Jingle oder einen Weg überlegt, wie die Leute der Show wirklich zuhören und vielleicht neue Hörer gewinnen, lasst mich einfach wissen. Und ihr werdet eine von diesen drei tollen Sachen sein. Ich werde das wieder Ende des Monats ankündigen. Bei Social Media haben uns schon ein paar Leute angeboten, uns zu helfen. Vielen Dank dafür. Ich denke, wir haben das Vereinigte Königreich, den Großteil von Europa und wo noch?

[00:01:55] Rumänien, da sind ein paar Orte abgedeckt, aber ich suche immer noch nach jemandem, der uns in Nordamerika unterstützen kann. Ich denke, Australien und Neuseeland sind wir ziemlich gut abgedeckt, aber ich suche jemanden, der uns hilft, wenn wir eine neue Folge hochladen, um sie ein bisschen in den verschiedenen Facebook-Gruppen und so weiter zu verbreiten – die verschiedenen Paragliding- und Club-Gruppen. Wenn ihr uns also dabei helfen wollt, würde ich das wirklich zu schätzen wissen. Es wäre eine tolle Möglichkeit, die Show zu unterstützen. Und ja, lass uns in das Gespräch einsteigen. Ich habe gerade mit Zandy telefoniert. Er unterrichtet SIV und ist ein Testpilot für Icaro. Er unterrichtet SIV in Gurlitson und Acro. Er ist seit Ende der achtziger Jahre im Geschäft und hat eine faszinierende Geschichte. Er war viele, viele Jahre lang Testpilot. In dieser Folge gehen wir also auf SIV und Manöver ein, die wirklich wichtig sind.

[00:02:40] Und wie ein Schirm von der Papierzeichnung zum echten Produkt wird, durch die Zertifizierung geht und den Massenmarkt erreicht. Da gibt es viele faszinierende Dinge. Wir sprechen nicht wirklich über Unfälle, aber wir sprechen darüber, wie man sie vermeidet. Und er hat eine Menge gute Perspektiven, weil er das schon lange macht. Das kam zu uns über einen unserer Patreon-Hörer. Wenn ihr ein Patreon-Supporter seid, könnt ihr jemanden vorschlagen, den ihr gerne in der Show sehen würdet. Und ich versuche so hart ich kann, das wahr werden zu lassen. Hier ist einer

davon. Genießt dieses Gespräch mit Zandy direkt aus Gurlitson. Ich denke, es wird euch gefallen.

[00:03:20] Zandy, willkommen bei Mayhem. Es ist so genial, dich hier in der Show zu haben. Ich weiß deine Geduld wirklich zu schätzen. Es sind jetzt ein paar Monate her und wir haben versucht, uns abzustimmen und das Ganze zu realisieren. Ein Shout-out an Warner, der mich dir vorgestellt hat. Ich habe erst vor Kurzem überhaupt realisiert, dass eine meiner Bibles über Akrobatik tatsächlich von dir mitverfasst wurde. Es ist also aufregend für mich, dich hier zu haben. Warum fangen wir nicht damit an, ähm, für diejenigen, die mit deinem Hintergrund nicht vertraut sind – weil ich dich ja kenne, wir haben ja gerade vor der Aufnahme über deinen Hintergrund in acro, das Testen und das Dasein als Testpilot gesprochen –, aber bring mich mal zurück zu deinen Anfängen. Wie hast du angefangen zu fliegen und bring uns mal auf den Stand der Dinge?

[00:04:06] **Xandi Meschuh:** Hey, schön, bei deiner Show dabei zu sein. Danke für die Einladung. Ja, es ist toll, mit dir zu sprechen. Die Geschichte mit meinem Fliegen, die begann, als ich ein kleines Kind war, weißt du, es ist wie dieser typische Traum, wenn ein Kind anfängt zu rennen und Dinge zu sehen und wahrzunehmen. Und dann taucht plötzlich dieser Traum im Gehirn dieses Kindes auf, weißt du, so: Wow, fliegen, in die Luft kommen, sich wie ein Vogel fühlen oder so. Aber als Kind hat man nicht die Chance, abzuheben und zu fliegen. Vielleicht hat man einen Vater, der eine Gleitschirmschule hat, aber mein Vater... Ja, die hatten sie nicht, aber er war ein leidenschaftlicher Funkfernsteuerungs-Flugzeugpilot. Er war also voll dabei, beim Bauen, beim Flugzeug-Zug und hat mich jedes Wochenende auf das Flugfeld mitgenommen, wo er seine neuen Flugzeuge ausprobiert hat.

[00:04:57] Das war eigentlich mein erster Kontakt mit dem Fliegen. Ich bin auch total darauf abgefahren und habe meistens meine eigenen Entwürfe gemacht, meine eigenen ferngesteuerten Modelle. Und dann, mit 16 oder 17, glaube ich, dachte ich mir: Ja, mein Vater hat mir einen Gleitschirm zum Geschenk besorgt, und dann habe ich ihn auf einen Hügel mitgenommen. Und ich wusste eigentlich irgendwie, wie das Fliegen funktioniert, weil ich immer mit diesen Flugzeugen herum war, und der erste Start verlief gut. Und dann war ich auf dem Anfängerhügel und habe mit 16 oder 17 meine ersten Schritte mit dem Gleitschirm hinter dem Haus der Familie gemacht. Da waren keine coolen Flüge in der Nähe oder so.

[00:05:42] Und in welchem Jahr war das? Ähm, in welchem Jahr war das? Es war 1986 oder 80er, äh, 1989.

[00:05:55] **Gavin McClurg:** Wow. Also direkt am Anfang. Ja. Okay, cool.

[00:05:59] **Xandi Meschuh:** Ja, das war der Anfang und meine Mutter dachte, es sei gefährlich, und sie sagte: Nein, mach keine Experimente mehr mit diesem Ding. Bleib am Boden. Aber ich hatte mein Motorrad. Und also habe ich es versucht, meinen Gleitschirm im Wald. Und ich sagte zu meiner Mutter, ich gehe zum Promoter Biking. Und dann bin ich zum Berg gefahren und habe dort meine zwei Flüge gemacht. Und ich bin zu diesen Hügeln geflogen, die wir schon mal mit den Flugzeugen besucht hatten. Wir wussten, wo die Thermik war, und fing an, diesen Gleitschirm zu lieben, und alles hat am Anfang geklappt. Weil ich die Grundlagen von den Steuerungsdingen schon hatte. Und 1995 habe ich den Gleitschirmfluglizenz gemacht.

[00:06:44] Ich ging zur Flugschule und sagte: „Hey, ich brauche eigentlich einen Schein“, weil ich einmal auf einem Bauernfeld gelandet bin, ohne Lizenz, und er hat die Polizei gerufen, und ich hatte dann ein bisschen Ärger.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** War das in Karlitzen, oder wo warst du damals?

[00:07:05] **Xandi Meschuh:** Meine Heimatstadt ist eine halbe Stunde östlich von Klagenfurt, und dort gibt es Hügel mit 1.000 oder 1.500 Metern, wo ich meine ersten Schritte gemacht habe. Ich wusste auch von Klagenfurt, aber ich wusste auch, dass man dort nur mit einer Lizenz fliegen darf, und also habe ich 1993, 94 oder 95 diese Lizenz bekommen. Und um dieses Hobby fortzusetzen – eigentlich war es seitdem nur ein Hobby, weil mein eigentlicher Beruf damals war – normalerweise war ich Grundschullehrerin. Das ist das, was ich eigentlich am Anfang gelernt habe, um einen normalen Job zu haben, aber ich habe es nie gemacht.

[00:07:50] Ich bin beim Gleitschirmfliegen hängengeblieben.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Alles klar, verstehe.

[00:07:56] **Xandi Meschuh:** Im Jahr 2001, 2002 hatte ich meinen Plan, also so nach dem Motto, wie kann ich vom Gleitschirmfliegen leben? Okay. Weil man seinen Verstand braucht. Man braucht sein Geld, um irgendwie zu überleben, und deshalb habe ich versucht, das mit einigen Tandemflügen zu stemmen. Ich habe meine ersten SIVs für Schüler gemacht, und das Ganze fing also 2002 an, ja. Bis zu diesem Zeitpunkt,

[00:08:26] **Gavin McClurg:** hast du noch in der Grundschule unterrichtet? Ja, also in

[00:08:30] **Xandi Meschuh:** In dieser Umbruchphase habe ich eigentlich beides gemacht, ja, und dann habe ich diesen Job als Lehrerin und so weiter aufgegeben.

[00:08:40] Ich habe angefangen, professioneller Gleitschirmflieger zu werden. Verstehe. Cool. Ja, ja. Spannender. Es war ziemlich lustig.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** Und was genau bedeutet professioneller Gleitschirmflieger? War das eher dein persönliches Fliegen oder mehr mit der Schule, den Tandems und dem Unterrichten?

[00:08:58] **Xandi Meschuh:** Ja, man sollte eine Mischung finden, um mit dem Fliegen etwas Geld zu verdienen und ansonsten so viel Zeit wie möglich in der Luft zu verbringen, um Erfahrung zu sammeln, voranzukommen, zu lernen – weißt du, bestimmte Manöver oder um größere Distanzen zu fliegen oder was auch immer. Es war also immer eine Mischung aus Lernen und Erfahrung sammeln, aber andererseits auch Arbeiten, wie zum Beispiel Tandemflüge oder das Unterrichten von einfachen Dingen in SIVs, weißt du.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** Okay. Und hast du in dieser Phase, so Anfang der 2000er, dich eher zum cross country Flug, acro oder eher zu allem davon hingezogen gefühlt?

[00:09:39] **Xandi Meschuh:** Oh. Es war eine Mischung aus allem. Aber diese Gleitschirme waren zu dieser Zeit in Sachen Performance eigentlich nicht so gut. Und plötzlich war ich immer motivierter, wenn ich in die Wolken kam, um einige Manöver zu machen, eine Spirale oder Wing-overs oder asymmetrische Spiral-Loopings, Full-Stalls, Spins – also solche Manöver, die wir früher geflogen sind, als wir noch nicht wussten, wie ein Sat funktioniert oder so. Und eigentlich... Und eigentlich bin ich mehr von diesem Manöverfliegen abhängig geworden, ja. Ich fliege heute auch noch cross country, aber nur um Prototypen zu testen und Vergleiche mit anderen Schirmen zu ziehen.

[00:10:25] Aber das acro Fliegen war... Es wurde 2002 mehr zu einer Leidenschaft, ja. Und 2003 bin ich dann voll darin reingekommen.

[00:10:36] **Gavin McClurg:** Okay. Und dann, also das letzte... Also 2003, 2004. Ich verstehe. Ich verstehe, dass Sie 2004 angefangen haben, für Icaro zu arbeiten.

[00:10:44] **Xandi Meschuh:** Ja. Davor habe ich für Independence Gliders geflogen und für einige Schirme von Change und Edel, Edel, der alten Marke von Markus Gründhammer.

[00:10:57] Und dann bin ich 2004 zu Icaro gewechselt, ja. Und da bin ich auch noch heute.

[00:11:04] **Gavin McClurg:** Okay. Und wie teilst du dir heutzutage deine Zeit auf, weißt du, zwischen dem Unterrichten und deinem eigenen persönlichen Fliegen, so mit acro und so weiter, oder mit cross country – bist du da auch gewettet?

[00:11:18] **Xandi Meschuh:** Ich habe an einigen nationalen cross country Wettbewerben teilgenommen, aber auch einfach, um Erkenntnisse aus meinem Prototyp und meiner Arbeit zu gewinnen. Denn jedes Mal, wenn ich zum Flugberg fahre, habe ich mindestens zwei oder drei Prototypen im Auto. Das ist vielleicht ein Freestyle-Prototyp, ein ENB-Prototyp, ein Prototyp für Gleitschirmfliegen, Paramotor oder ein Anfänger-Schirm oder irgendwas in der Art. Und so habe ich die Pläne für heute. Und wenn ich sehen muss, wie die Leistung bei voller Beschleunigungsgeschwindigkeit mit meinem Prototyp ist oder wie er in der Thermik steigt, um ihn mit den anderen zu vergleichen. Deshalb gehe ich dann zu einem cross country Wettbewerb, um diesen Vergleich anzustellen.

[00:12:04] Aber ich nehme keinen Serien-Schirm mit und melde mich zum XC-Wettbewerb an, zum Beispiel. Ich habe immer diese Prototypen dabei, an denen ich arbeite. Ja, heutzutage ist das so. Der Sommer ist völlig anders als die

Winterzeit. Im Sommer bin ich wirklich, wirklich beschäftigt mit SIVs. Und seit zwei Jahren habe ich mein eigenes Landeplatz und meine eigene kleine Bar in Galitzin. Das braucht viel Zeit zur Organisation. Ich habe acht Tandempiloten, die dort für mich fliegen. Und während meiner SIVs mache ich auch viel Testarbeit. Und jetzt, wo Herbst und Winter kommen, habe ich ein Büro für das Design von Gurtzeug.

[00:12:49] **Gavin McClurg:** Wow, du bist ja beschäftigt.

[00:12:50] **Xandi Meschuh:** Das ist das, was ich im Winter mache. Ich meine, das Designen von Gurtzeugen. Das Acro-Gurtzeug geht gerade wirklich in die Produktion. Das cross country-Gurtzeug kommt nächstes Jahr. Das Gurtzeug für Anfänger kommt auch nächstes Jahr. Also Nähe ich jetzt im Winter viel und mache ein paar Testsessions auf den Kanarischen Inseln, um die neuen Prototypen auszuprobieren. Aber im Winter bin ich eher in der Konstruktionsarbeit drin. Und im Frühling sind es ständig große Testsessions. Und im Sommer Testen, Arbeiten, SIVs. Keine Zeit mehr für Acro-Wettbewerbe. Das ist nichts mehr.

[00:13:24] **Gavin McClurg:** Ja, und heutzutage erfordert das so viel Training, oder? Es ist hart.

[00:13:29] **Xandi Meschuh:** Ich bin schon 41. Ja.

[00:13:32] **Gavin McClurg:** Ich habe kein schlechtes Gewissen für dich. Ich bin 45. Meine Güte, die Zeit verfliegt, nicht wahr? Also, hey, du hast viele Dinge angesprochen, in die ich etwas tiefer eintauchen wollte. Aber zuerst denke ich, dass viele unserer Hörer nicht sehr vertraut damit sind, was es bedeutet, ein Testpilot zu sein. Aber kannst du uns auch kurz mitnehmen? Ich weiß, es gibt viele Zwischenstopps und viele Elemente dabei. Aber was ist nötig, um einen Schirm von der Traumphase, in der er nur ein Gedanke in deinem Kopf ist, zur Realität zu machen? Und wenn du kannst, gib uns vielleicht auch etwas mehr Hintergrundinfos zu Acro, weil ich mit ihren Schirmen nicht sehr vertraut bin. Wofür sind sie bekannt?

[00:14:18] Was ist einer ihrer meistverkauften Schirme?

[00:14:24] **Xandi Meschuh:** Die meistverkauften Schirme sind die ENB-Kategorie mit Acro. Darauf konzentrieren sie sich, weil die ENB-Kategorie eigentlich der größte Markt ist, wenn man Gleitschirme in großen Mengen verkaufen will. Man braucht alles in der ENB-Klasse. Man braucht einen Low-ENB-Gleitschirm, einen mittleren ENB und einen High-ENB. In Zukunft braucht man auch Anfänger-Gleitschirme, einen richtig langsamen und mutigen und einen anderen mit mehr Esprit und etwas mehr Geschwindigkeit. Das ist der Hauptmarkt, an dem wir arbeiten. Und der Rest, wie Acro- und Freestyle-Schirme, ist auch eine Art Markt, aber kein wirklich großer. Und die cross country Schirme, die ENC-Klasse.

[00:15:11] Das ist ziemlich interessant. Und die END-Klasse ist auch eine große Sache für die Promotion und um gute Ergebnisse in den großen Wettbewerben zu erzielen. Und das Wissen, das man dort gewinnt, kann man auch ein wenig in die Serienklasse einfließen lassen.

[00:15:26] Aber wenn du nur Schirme verkaufen willst, musst du dich auf normale Gleitschirme konzentrieren. E und A, B und einige C-Gleitschirme. Ja, und genau darauf konzentriert sich acro. Wenn wir einen neuen Gleitschirm herausbringen, genau wie immer. Der Chef, der Typ am Computer – also derjenige, der die Buttons in der Software erstellt, also der Designer – und der Haupttestpilot sitzen zusammen und wir erstellen einen Plan. Weißt du, was brauchen wir in unserem neuen Gleitschirm? Denn heutzutage sollte man nicht so viele Leinen haben. Alles sollte leicht sein. Man sollte die beste Performance haben. Man sollte die beste passive Sicherheit haben, die man daraus herausholen kann.

[00:16:11] Und dann bekommst du den ersten Prototyp. Wenn du also den ersten Prototyp hast, musst du mit etwa ein oder zwei Jahren Arbeit an diesem Projekt rechnen, bis er fertig ist. Okay. Und der Prozess ist so: Wenn du dein neues Produkt aus der Fabrik bekommst, hebst du es einfach im Wind ab und siehst, ob es fliegt oder nicht. Ob die Falten da sind oder ob die Kappe sauber ist. Wie ist die Basis? Und dann fängst du an, an der Basis zu arbeiten, um die Falten rauszubekommen, die ersten Gleitbewegungen zu machen, um zu sehen, wie es auf die Bremse reagiert – was der Designer mit diesem neuen Konzept gemacht hat.

[00:16:56] Und dann fängst du an, alle Falten rauszubekommen, um eine gute Leistung und ein schönes Handling zu erreichen. Dafür brauchst du mindestens drei oder vier Prototypen, bis das Teil ein schönes Flugverhalten hat. Und dann musst du den ersten Prototyp fertigbekommen. Und das ist der große Teil. Du musst ihn durch die Zertifizierung bringen. Das bedeutet, dass ich an einem Tag etwa 30 bis 50 voll beschleunigte Klapper mache. Und bei jedem Klapper fliege ich nah an der Kappe. Es ist eigentlich wirklich hart, wenn du einen Gleitschirm mit gutem Charakter hast und denkst, dass das der Geschmack der Piloten sein könnte, was sie da draußen haben wollen.

[00:17:41] Ja. Das Gefühl, was der Gleitschirm dir beim Fliegen gibt, um dieses Projekt auch durch die Manöver zu bringen, und dann gibt es den kniffligen Teil, um die maximale passive Sicherheit zu erreichen und gleichzeitig den guten Charakter des Gleitschirms zu bewahren. Ganz sicher. Man kann ein paar Schleifen im, im, äh, rückwärtigen Dreieck an den Tragegurten machen, um ihn langsamer zu machen. Und dann sind die Manöver vielleicht gut, aber er fliegt wie, äh, wie eine schwangere Kuh oder so, weißt du, der ganze Charakter ist weg. Also der, der wirklich knifflige Teil ist, herauszufinden, wo der Gleitschirm reaktiv ist, wo, wenn, wenn ich da ein paar Änderungen vornehme, die Reaktion ist, die ich will.

[00:18:34] Und kann ich den Charakter und die gute Performance behalten? Das funktioniert nicht einfach nur, indem man da unten Schleifen macht. Man muss die Bänder im Inneren ändern. Man muss die Spannung an der Leading Edge vorne ändern. Man muss Rigging-Foils herausnehmen oder mehr hinzufügen. Man muss die Position der A-, B- und C-Leinen an allen Teilen des Schirms ändern – in der Mitte, im Stern unten und überall. Man hat also so viele Optionen und muss den richtigen Weg finden. Und manchmal kostet dich das mehr als ein Jahr lang nur Manöver zu machen. Klapper, äh, nach jedem Flug ändern. Manchmal änderst du deinen Gleitschirm für eine Stunde und gehst dann für den nächsten Flug wieder hoch.

[00:19:21] Du landest wieder, änderst es für noch eine Stunde. Du gehst wieder hoch und das ist eigentlich der Testtag. Und am Ende des Tages bist du nicht glücklich, weil normalerweise ein guter Flugtag mit einem perfekten Flug endet, weißt du, aber bei diesem Teil hast du manchmal keine perfekten Flüge. Du fällst jedes Mal von diesem Gleitschirm runter. Und das ist echt deprimierend. Und der Designer steht auf dem Landeplatz und sieht zu, wie du ständig runterfällst. Und er sagt: Ja, ich habe jetzt eine brillante Idee, was zu ändern ist. Und dann werden alle Probleme weg sein. Und du weißt, dass er nicht recht hat, aber du musst es tun, du gehst wieder mit dem Gleitschirm hoch und denkst über den nächsten Flug nach und stürzt wieder ab, oder du stürzt nicht ab, aber du fällst in den Farben nah an die Kappe.

[00:20:11] Und manchmal ist es ziemlich frustrierend, eine Phase von Wochen zu haben, in denen man ständig neben der Kappe runterfällt, weil man das Teil mit dem voll beschleunigten Klapper nicht unter Kontrolle bekommt. Aber wenn man dann einen kleinen Weg findet und diesem folgt, dann bekommt man es mit der Zeit irgendwie hin, und man würde nie erwarten, dass dieser Mist von einem Schirm auch wirklich, wirklich schön fliegen kann. Man muss nur einen Weg finden. Wie reagiert der Schirm und wo reagiert er, wenn man etwas ändert – und das ist bei jedem Modell anders.

[00:20:50] **Gavin McClurg:** Und wie lange würde es im Durchschnitt dauern? Ich nehme an, das ist für alle Firmen ziemlich ähnlich. Wie lange dauert es von der Planung auf dem Papier bis zum zertifizierten Schirm – ein Jahr, drei Jahre?

[00:21:04] **Xandi Meschuh:** Ja, das hängt davon ab, ob ich ein komplett neues Produkt entwickeln will, wie zum Beispiel einen Hochleistungs-E- und B-Schirm, den ich momentan noch gar nicht in meinem Programm habe. Da fange ich wirklich bei Null an, und das kann mindestens zwei, drei Jahre dauern und bis zu 30 Prototypen kosten. Aber wenn ich schon ein schönes Modell in meinem Programm habe und nur Änderungen vornehme – also für das eine oder andere, für eine andere Version, das hier – das kann man in zwei, drei Monaten machen.

[00:21:38] **Gavin McClurg:** Alles klar. Alles klar.

[00:21:39] **Xandi Meschuh:** Genau das habe ich für dich vorbereitet. Also.

[00:21:41] **Gavin McClurg:** Ja. Und nimm mich mal mit durch den Prozess: Deine Schirme sind fertig, du hast alle Tests gemacht. Es ist der finale Prototyp. Du bist bereit, ihn an Air Turquoise oder wohin auch immer du ihn schickst, um die Zertifizierung zu erhalten. Was passiert da? Was sind die Manöver, die der Schirm für die Zertifizierung durchlaufen muss? Und wer führt sie aus?

[00:22:02] **Xandi Meschuh:** Jede Zertifizierungsstelle hat unterschiedliche Testpiloten. Ich kenne sie alle aus der Vergangenheit. Einige kenne ich aus einem Wettkampf, andere von Ausstellungen oder so. Und es ist heutzutage ziemlich knifflig, weil wir heute drei Zertifizierungsstellen haben. Es ist also irgendwie ein Markt geworden, weil wir früher nur den DHB hatten und jeder dorthin musste, um die Zertifizierung zu erhalten. Jetzt haben wir drei. Und diese drei Unternehmen wollen auch nicht ihre Kunden verlieren, also die Gleitschirmflieger, richtig? Klar. Und wenn ich also ein Projekt mit einem Prototyp mache, gehe ich zu Allen Solar, mit dem anderen Prototyp – also mit einem anderen Projekt – gehe ich zum DHB, mit einem anderen Projekt gehe ich zur EPR.

[00:22:55] Also bin ich jedes Mal zu anderen Zertifizierungsstellen gegangen. Nur um zu sehen, ob sie im gleichen Modus testen oder ob sie es irgendwie anders machen, aber am Ende haben sie ziemlich gut getestet. Und ja. Und sie nehmen das ziemlich ernst. Das ist auch wirklich wichtig. Ich

[00:23:17] **Gavin McClurg:** Ich verstehe, dass der Testprozess früher ziemlich subjektiv war, je nach Piloten, aber jetzt – was machen die da eigentlich wirklich? Denn es ist so, dass man das macht und für eine gewisse Zeit nichts tun kann. Ist das richtig? Wenn man zum Beispiel einen asymmetrischen Frontal-Einsturz hat und der Testpilot – ist das immer noch ziemlich subjektiv, je nach Können des Piloten, oder ist es wirklich ziemlich fair?

[00:23:47] **Xandi Meschuh:** In der Vergangenheit dachte ich bei einigen Projekten, die Testmethode sei ziemlich subjektiv und nicht ganz fair, aber mit der Zeit haben alle gelernt. Und ich habe es dann als verantwortungsbewussten Testpiloten gesehen, der sagt: Okay, dieser Schirm ist sicher. Lass uns ihn zur Zertifizierung bringen, um unsere Zertifizierung wie die ARB zu bekommen. Wenn du einen sicheren Schirm hast, wenn du ein sicheres Projekt hast, darf es den Test nicht nicht bestehen. Es ist nur so, wenn du einen Schirm hast, der ziemlich schwierig zu handhaben ist, oder wenn du fünf Klapper hast, vier sind okay, aber da ist einfach dieser eine, bei dem der Klapperwinkel nicht stimmt und der Schirm sich nicht schön verhält.

[00:24:34] Und dann sagt der Testpilot: Okay, das ist nicht sicher. Da kann also ein subjektiver Teil dabei sein, aber am Ende weiß ich, ob mein Gleitschirm in jeder Position in der Luft sicher ist. Ich werde keine Tests nicht bestehen, und der Test wird eigentlich objektiv sein. Und die haben da unten Kameras. Wenn wir den Test machen, bin ich immer auf dem Landeplatz und beobachte den Piloten, der meinen Gleitschirm fliegt. Die haben ihre Markierungen auf den Leinen, um Winkel und so weiter zu messen. Und bevor ich meinen Schirm dem Zertifizierungsleiter gebe, gehe ich alle Details mit ihm durch. Ich erzähle ihm alles über den Schirm und zeige ihm, wenn er möchte, Videos von meinen Testflügen.

[00:25:21] Also, um, um ihn nicht zu sehr unter Druck zu setzen, weil es als Zertifizierungspilot auch ziemlich gefährlich ist. Irgendwie fliegt man mit einem komplett neuen Produkt raus, weißt du, gar nichts, und dann soll man den asymmetrischen Klapper auslösen. Und dann kommt die große Überraschung. Also, um, auch der Tag der Testpiloten. Sie beginnen mit den Manövern ziemlich sanft und machen bei jedem Flug Fortschritte, um herauszufinden, ob es Fehler gibt oder nicht. Aber wenn man in der Entwicklung ziemlich gut gearbeitet hat, wird es keine Fehler geben und der Gleitschirm wird die Zertifizierung ohne Probleme bestehen.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Und ändern sich die, ändern sich die, ändern sich die Manöver, wenn sich die Bewertung des Schirms ändert? Mit anderen Worten, müssen die Testpiloten bei einem D andere Manöver fliegen als bei einem B?

[00:26:09] **Xandi Meschuh:** Nein, die Manöver sind jederzeit gleich.

[00:26:11] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Also die Bewertung. Die Bewertung ergibt sich daraus, wie der Schirm reagiert, je nach Manöver, die sie ausführen,

[00:26:18] **Xandi Meschuh:** was, was. Wie der Schirm reagiert, wenn der Pilot keine Reaktion zeigt. Ja. Und

[00:26:23] **Gavin McClurg:** wie viele Manöver

[00:26:24] **Xandi Meschuh:** Gibt es da welche? Dem Piloten ist es erlaubt, Reaktionen zu zeigen.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** Okay. Alles klar. Verstanden. Und wie viele Manöver muss der Schirm denn durchführen?

[00:26:33] **Xandi Meschuh:** Etwa 20, etwa 20 Manöver. Okay. Ja. Und

[00:26:38] **Gavin McClurg:** was ist das problematischste, was ist das Schwierigste?

[00:26:42] **Xandi Meschuh:** Wie immer, na ja, meistens ist es die voll beschleunigte Seite mit Klapper vorne oder manchmal die Spirale; einige Gleitschirme neigen dazu, in eine Spirale zu geraten. Okay, das sind die zwei Hauptbereiche, in denen ein Gleitschirm versagen kann. Alles andere ist unter beschleunigter Last. Die sind die ganze Zeit auf der sicheren Seite. Es ist nur so, wenn man voll auf den Beschleuniger geht und den Gleitschirm zerstört. Das Teil komplett über deinem Kopf. Das ist das Schwierigste.

[00:27:16] **Gavin McClurg:** Wahnsinn. Und ich würde denken, ähm, wissen Sie, ich fliege meistens nur Zwei-Liner und Wettkampf-Gleitschirme, und die sind unglaublich schwer frontal zu kollabieren, wissen Sie, nur indem man die A-Leinen packt. Ich verstehe, dass sie im Testprozess Leinen an der Vorderkante anbringen, damit man sie einfach ziehen kann. Aber, ähm, ich stelle mir vor, selbst das ist ziemlich subjektiv. Ich meine, es kommt darauf an, wie fest sie ziehen oder, oder wirklich, ob jeder irgendwie im Einklang damit ist, okay, so geht das. Also,

[00:27:44] **Xandi Meschuh:** Es gibt eine Markierung auf dem Schirm für den seitlichen und den frontalen Klapper. Die machen das mit etwas Klebeband; sie machen Markierungen auf den Schirmen und in dieses Feld hinein, in das der Testpilot das Manöver ausführen muss. Für einen frontalen Klapper zum Beispiel gibt es eine Markierung auf dem Schirm bei 30 % und eine bei 50 %. Zwischen diesen zwei Markierungen sollte der frontale Klapper ausgelöst werden. Der Testpilot führt ihn also auf der ersten Markierung aus, dann in der Mitte und dann auf der Markierung dahinter. Und dann ist es egal, wie fest er zieht oder so. Er muss das Manöver nur in dieses Feld, dieses Testfeld, hineinziehen, genau wie bei den Seitenauslösungen.

[00:28:33] Es gibt Markierungen auf den Schirmen und der Testpilot testet, die Call-ups genau auf diesen Markierungen zu fliegen.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** Alles klar. Alles klar. Alles klar. Ich verstehe. Okay. Und dann von

[00:28:43] **Xandi Meschuh:** diese Markierungen, ähm, die Reaktion des Gleitschirms ist, ähm, entscheidend für die Zertifizierung.

[00:28:50] **Gavin McClurg:** Was würde passieren, wenn Icaro zum Beispiel ein C hat, auf das du dich riesig freust, und es geht in die Tests und besteht alles außer einem Punkt? Und dann würde dieser eine Punkt, der nicht bestanden wurde, es in die D-Kategorie schieben. Würdest du es zurücknehmen und überarbeiten, um es trotzdem in die C-Kategorie zu bekommen? Oder würdest du es einfach als D auf den Markt bringen?

[00:29:15] **Xandi Meschuh:** Das ist eigentlich auch nicht allein meine Entscheidung. Das ist dann auch die Entscheidung des Chefs, ob ein Kompromiss gefunden wird oder nicht. Und in der Vergangenheit hatten wir ein Problem mit einem Freestyle-Schirm oder den Manövern dieses Freestyle-Schirms. Sie waren in E und A und B, nur eine Spirale war tief, weil sie nach dem Loslassen der Bremse zwei Umdrehungen mehr machte. Und dann sagte die Firma: Ja, gut, lass uns ihn in D lassen, weil es nur Freestyle ist und für diese Art von Piloten keine große Sache darstellt. Richtig. Aber sicher, wenn ich einen Schirm für E- und B-Piloten habe, muss natürlich alles in die E- und B-Kategorie fallen.

[00:30:04] **Gavin McClurg:** Klar. Okay, verstehe. Das ist faszinierend. Lass uns wechseln. Du unterrichtest viel SIV. Und die letzte Person, mit der wir gesprochen haben und die viel über SIV erzählt hat, war Jocky Sanderson. Ich würde gerne herausfinden, weil du damit angefangen hast zu unterrichten, bevor es die Shark Nose Technologie und die Art der pyramidenförmigen Linie gab. Also waren die Dinge, als du angefangen hast zu unterrichten, ganz anders als jetzt. Ich würde gerne einfach die Entwicklung von SIV hören, was du an Veränderungen gesehen hast. Und ja, vielleicht – ich weiß, das verbal zu machen ist schwer – aber vielleicht könntest du uns durch einen typischen SIV-Kurs bei dir führen. Weißt du, wie viele Tage, welche Manöver versuchst du bei allen durchzuführen?

[00:30:49] Ähm, ja, nimm uns mal mit durch eines deiner SIVs.

[00:30:54] **Xandi Meschuh:** Nun, das SIV beginnt am Montag und endet am Sonntag. Okay. Und also alle, alle guten Tage, die wir diese Woche haben, nutzen wir zum Fliegen. Wir sollten zumindest drei oder vier Tage mit gutem Flugwetter in der Vorhersage haben, um den Kurs zu starten. Wenn ihr, wenn ihr, wenn ihr gutes Flugwetter habt, solltet

ihr drei oder vier Tage haben, um den Kurs zu starten. Wenn wir nur zwei Tage Flugwetter haben und der Rest Regen oder schlechter Wind ist, wird der Kurs abgesagt. Ich führe den Kurs nur durch, wenn ich sehe, dass meine Schüler diese Woche mindestens zwischen sieben und elf oder zwölf Flüge absolvieren können. Dann macht es für mich Sinn, denn nur zu reden und im Simulator zu sitzen, aber nicht viel zu fliegen, ergibt nicht viel Sinn.

[00:31:39] Wenn das Wetter gut ist, treffe ich meine 14 motivierten Piloten in meinem Raum und es ist ein völlig individueller Trainingsmodus. Das bedeutet, ich habe Piloten, die ihren Schein letztes Jahr gemacht haben und mit ihren ersten Klappern, kleinen Spiralen, Wing-Overs und so weiter anfangen. Und ich habe Piloten, die nur noch die letzten Infos von Rhythmic bis Infinity wollen und auch Hilfe bei Dingen wie hügeligen Verbindungen brauchen, und alles andere liegt dazwischen. Das heißt, egal auf welchem Level ein Pilot ist, er kann zu meinem Kurs kommen und bekommt seinen individuellen Trainingsplan. Und so starten wir dann den Kurs.

[00:32:27] Wir führen individuelle Interviews, um die Ziele der Piloten zu ermitteln und den Trainingsplan zu erstellen und zu prüfen, ob das in einer Woche realistisch ist oder nicht. Und so erstellen wir für jeden Piloten einen Trainingsplan. Jeder Pilot bekommt sein individuelles Maneuver-Briefing, und auch die Anfänger hören gerne zu, wenn ich tatsächliche Manöver oder so etwas Ähnliches erkläre. Also lernt jeder in ziemlich kurzer Zeit viel, so sechs oder sieben Tage. Und die Piloten sind dann wirklich motiviert. Sie haben viele Informationen und einen strengen Flugplan in meinem SIV. Die Piloten wissen also nicht, welches Manöver sie im nächsten Flug machen werden.

[00:33:14] Alles ist im Plan schriftlich festgehalten. Jeder weiß, welches Manöver im nächsten Schritt kommt. Und so gehen wir das mit 14 Schülern durch. An einem guten Tag macht jeder drei Flüge am Tag. Am Ende des Tages bin ich wirklich erschöpft. Um 18 Uhr ist der Kurs zu Ende. Ich muss mich ein paar Stunden erholen und am nächsten Tag um 8 Uhr morgens fangen wir wieder an.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** Okay. Und wo – wie würde man das sagen – wo willst du deinen typischen Piloten, vielleicht einen mit 50 oder 70 Stunden, also jemanden, der ziemlich neu ist und sein erstes SIV macht, bis zum Ende der Woche stehen haben?

[00:33:59] **Xandi Meschuh:** Das Wichtigste für mich ist, dass er den vollen, vollen beschleunigten Frontal- und Seitenklapper beherrscht. Und dass er die Spirale komplett beherrscht. Okay, das sind für mich die wichtigsten Dinge. Wenn er ziemlich schnell runterkommen muss, muss er wissen, wie man eine Spirale fliegt und wie man den beschleunigten Seitenklapper auslöst. Das sind die absoluten Grundlagen, die ich auf jeden Fall unterrichten will. Wing-overs sind auch ziemlich wichtig, aber man kann keine hohen Wing-overs in ein paar Tagen lernen. Das ist nicht möglich. Aber man sollte auch die ersten Schritte in den Wing-over machen und sehen, wie sich der Gleitschirm bei dieser ziemlich komplexen Bewegung verhält.

[00:34:47] Aber die eigentlichen Grundlagen sind die Klapper und die Spirale.

[00:34:51] **Gavin McClurg:** Und würdest du hoffen, dass sie irgendwelche Fullstall oder acro Stalls machen, oder ist das für die erste Woche zu fortgeschritten?

[00:35:01] **Xandi Meschuh:** Nun, das kommt darauf an. Ich kann nicht sagen, ob das für alle Piloten gilt, aber mehr oder weniger die jüngeren Piloten, die jüngere Generation. Die lernen ziemlich schnell und haben einen guten Fortschritt, und bei einigen von ihnen machen wir auch richtig schöne Fly-back-Tailslides und kleine dynamische Stalls schon in der ersten Woche des SIV. Andere sind etwas älter und haben nicht diese Fitness, um jeden Tag Freiflüge zu machen. Die sind auch müde. Nach ein oder zwei Flügen wollen sie eine Pause machen. Es kommt also auf das Niveau an, in dem der Pilot lernt, oder die jüngeren Piloten lernen mehr als die ältere Generation.

[00:35:55] Auf jeden Fall. Ich merke auch, dass ich älter werde. Ich habe nicht mehr die Energie wie vor 20 Jahren tagsüber. Es ändert sich mit der Zeit ein bisschen.

[00:36:06] **Gavin McClurg:** Welche Manöver hast du damals, weißt du, so Mitte der 2000er, unterrichtet, die du heute nicht mehr machst? Gibt es Dinge, die nicht mehr relevant sind?

[00:36:17] **Xandi Meschuh:** Ich unterrichte einige Manöver. Ich unterrichte sie anders, aber es gibt kein Manöver, bei dem ich sage, dass ich es heute nicht mehr mache. Wenn das Handbuch sagt, dass jedes Manöver okay ist, dann auf

jeden Fall. Wir haben einige Schirme, bei denen in der Beschreibung steht, dass Beast Oil nicht ganz gut ist, aber den Rest... Ich unterrichte die Manöver auf jeden Fall anders, weil sich auch die Schirme und die Konstruktionen geändert haben, aber die Manöver sind dieselben wie um das Jahr 2000 herum.

[00:36:54] **Gavin McClurg:** Okay. Und ist SIV nicht, weißt du, ich hatte jahrelang die Einstellung, dass man einfach viel zu viel Risiko für sein Leben eingeht, wenn man cross country fliegt und nicht ganz regelmäßig SIV macht. Und deshalb war ich überrascht, das von Jockey zu hören, der – wie du – SIV ständig unterrichtet und alle Videos gemacht hat. Und ich finde, er ist ein großartiger SIV-Instruktor. Er war damit eigentlich nicht einverstanden. Er hatte wirklich das Gefühl, weißt du, ja, in einer idealen Welt ist es für jeden wichtig, aber es ist nicht für jeden. Weißt du, dass es für manche Leute einfach so ist, dass sie trotzdem noch fliegen und gute Piloten sein können, ohne SIV zu machen, weil es vielleicht einfach zu traumatisch oder zu beängstigend ist.

[00:37:43] Was ist deine Meinung dazu?

[00:37:45] **Xandi Meschuh:** Das sehe ich auch so, diese Entwicklung, aber vor allem bei dieser älteren Generation von Piloten. Ich weiß, vor 10, 15 oder 20 Jahren war der Full Stop kein Manöver. Das war einfach eine schreckliche Sache. Was in der Luft passieren kann und wie es schüttelt. Vor 20 Jahren wollten meine Freunde und niemand wollte einen Full Stop oder so machen. Aber jetzt ist diese neue Generation da. Die sind mit dem Ding aufgewachsen und heutzutage ist das völlig anders. Die junge Generation lernt zuerst, Manöver zu fliegen, und dann lernen sie, wie man abhebt und landet. Und dann lernen sie, wie man Thermik fliegt. Und das wird tatsächlich eine völlig andere Generation von Piloten sein als die älteren Typen, die schon seit mehr als 20 Jahren fliegen.

[00:38:36] Sie besuchen nie ein SIV. Sie haben nie einen Full Stop gemacht, fliegen aber trotzdem wirklich, wirklich große Distanzen. Aber für mich ist das eine ziemlich riskante Angelegenheit, denn wenn ich mit der Einstellung fliege wie: Okay, ich bin echt hoch, ich bin voll auf der Schirmkante, aber wenn jetzt etwas passiert, habe ich keinen Plan, was zu tun ist. Vielleicht nur den roten Stick ziehen. Aber das ist für mich auch ein riesiger Adrenalinkick.

[00:39:03] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Ja. Absolut. Das ist für jeden da. Äh, ja. Okay. Also, dann

[00:39:09] **Xandi Meschuh:** Es gibt viele Leute da draußen, die nie eine volle Flugstunde erreichen werden. Aber sicher werden sie in Zukunft mehr als 10 Jahre lang fliegen und ständig ihre Flüge machen, wissen Sie?

[00:39:21] **Gavin McClurg:** Hmm. Also, was ist das für ein Pilot, den du jetzt hast, statt der 50- bis 70-Stunden-Piloten? Vielleicht hast du den 200- oder 250-Stunden-Piloten, der zu dir kommt, um rhythmische Sätze und Helikopter und vielleicht etwas fortgeschritteneres zu lernen. Was möchtest du bei Piloten sehen, die vielleicht – ich weiß nicht, ob du diesen Begriff hast, du hast ihn wahrscheinlich, aber wir nennen es Intermediate-Syndrom – du weißt schon? Du hast jemanden, und wir sprechen in dieser Show oft darüber, ich finde es ziemlich faszinierend, aber du weißt schon, du hast das Anfängerzeug hinter dir. Du hast die Zeit hinter dir, in der du keine Ahnung hast, was du nicht weißt. Und jetzt weißt du genug, um gefährlich zu sein, und du gehst irgendwie an deine Grenzen und versuchst, neue Dinge zu lernen.

[00:40:07] Was ist also dein Rat? Was siehst du bei so einem Piloten, das dich ein wenig nervös macht? Und wie korrigierst du das? Wie gehst du da, wie führst du mich da ein bisschen durch diesen Piloten?

[00:40:19] **Xandi Meschuh:** Ja, das musste ich auch mit meiner Erfahrung in den letzten 10 bis 15 Jahren beim SIV-Fliegen feststellen. Am Anfang wollte ich dem Piloten alles geben, was ich wusste, auf dem schnellstmöglichen Weg. Aber ich habe auch gesehen, dass es für die Piloten manchmal zu viel ist. Sie wollen zu viel. Sie sehen ihre eigenen Grenzen nicht und gehen weit darüber hinaus. Und dann kann es in sehr kurzer Zeit ziemlich gefährlich werden. Deshalb ist es heute für diese Piloten ziemlich wichtig, eher bei den Grundlagen zu bleiben, bis man sie zu hundert Prozent beherrscht, und dann zur nächsten Stufe zu gehen.

[00:41:06] Manche Piloten wollen keine lange Zeit mit dem Training für eine einfache Helix verbringen. Sie wollen lieber komplexe Helix-Verbindungen und so weiter machen. Aber es ist besser, sich auf die Grundlagen zu konzentrieren, bis man sie zu 100 % beherrscht, und dann zum nächsten Schritt überzugehen. Dafür braucht man viel Zeit, aber die Piloten wollen nicht – sie wollen in ein oder zwei Jahren Champion sein, nicht in zehn Jahren. Das ist

manchmal ihre Motivation, wissen Sie, dass sie so schnell wie möglich Fortschritte machen wollen. Und je schneller, desto besser, aber wissen Sie, es gibt viele junge und gute Piloten da draußen, aber nicht viele gute alte Piloten.

[00:41:52] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Keine alten, erfahrenen Piloten. Ja, genau. Welches Manöver möchtest du, dass ein Pilot wirklich, wirklich beherrscht? Mit anderen Worten, ein Manöver, das sich in Erfolg übersetzt, sei es beim cross country Thermaling oder einfach nur in der reinen Sicherheit.

[00:42:11] **Xandi Meschuh:** Nun, ich denke, es gibt zwei Arten von Manövern. Was macht einen guten, geschickten Piloten aus? Es sind der Fullstall und Wing Overs. Okay. Es ist so, wenn man in der Lage ist, seinen Gleitschirm durch diese zwei Manöver auf eine perfekte harmonische Weise zu steuern. Man hat dieses ziemlich schwierige Pendeln, das wir mit unserem Gleitschirm haben, also mit diesem Gewicht da unten als Pilot, wirklich verstanden. Es ist also ein großes Pendel und man muss das verstehen, und mit Wing Overs und S-Turns kann man wirklich eine gute Basis für viele erfolgreiche und schöne Flüge schaffen.

[00:43:02] Und meine Schüler, wenn sie schöne Stories und Wing Overs machen, bin ich wirklich zufrieden mit ihnen, weil ich weiß, wie schwer es am Anfang ist, das zu lernen. Und ich denke,

[00:43:16] **Gavin McClurg:** und ich denke, in gewisser Weise wird unterschätzt, wie schwierig ein wirklich guter Schirmüberflug eigentlich ist – das zeigt, dass man ein ziemlich guter Pilot ist, oder nicht? Ich meine, man kann bei einem Schirmüberflug nicht einfach nur Glück haben, man muss wirklich verstehen, dass da vieles gleichzeitig abläuft. Und wenn man es dann schafft, ist es magisch. Es ist ein wunderschönes Manöver. Jetzt reden wir mal über die Experten, das Halo-Syndrom, wissen Sie? Piloten mit über tausend Stunden haben viel Erfahrung. Sie kommen zu Ihnen, weil sie Schwierigkeiten haben, das Infinite oder so zu meistern. Was ist da ein häufiges Problem, das Sie auf diesem Niveau sehen? Und wie gehen Sie mit so einem Piloten um?

[00:43:59] **Xandi Meschuh:** Früher kamen Piloten zu mir und sagten: „Sandy, ich mache so schöne rhythmische Sätze, aber sobald ich richtig gerade werde, nahe am Infinity, sagt mein Gehirn nein. Und dann stoppe ich den Gleitschirm. Also brauche ich dich und deine Stimme unter meinem Helm, um diesen schwierigen Punkt zu meistern. Und dann werde ich das Infinity-Tumbling schaffen. Sandy, können wir zwei, drei Flüge machen?“ Und am Anfang habe ich es gemacht, weil ich dachte: „Okay, meine Stimme wird stärker sein als sein Gehirn. Und ich kann ihn in dieses Infinity bringen, wenn du...“ Aber dann hatte ich es dreimal, dass die Piloten ein stärkeres Gehirn hatten als meine Stimme. Und also, sie haben es, äh, ein bisschen geschafft. Sie kamen vielleicht von 170 auf 175 Grad, aber dann war ihr Gehirn wieder stärker.

[00:44:51] Die Blockade kam wieder und sie haben sie im absolut schlimmsten Moment abgebrochen, in dem man es abbrechen kann. Sie kamen ihr ziemlich nahe, aber sie waren nah an der Kappe dran und Gott sei Dank ist nichts passiert. Sie haben den Rettungsschirm gezündet und im Wasser gelandet. Alles war sicher. Aber dann dachte ich mir, okay, das ist nicht wie das Fliegen mit einem Kontrollflugzeug, weil da muss ich ständig eingreifen. Es ist immer noch dieses Kommunikationssystem. Was passieren kann, was mal ausfallen kann. Sobald der Pilot wieder anfängt zu denken, wenn er seine Ängste in diesem Manöver hat, unterrichte ich heutzutage einfach nicht mehr über 270 Grad im Rhythmus.

[00:45:36] Und ich sage den Piloten, die Infinity, mein Freund, die musst du selbst erarbeiten. Ich kann nicht mit dir per Funk mitgehen. Weil ich weiß, was passieren kann. Und tatsächlich hatte ich seit allen SIV- und acro-Kursen, die ich gemacht habe, überhaupt keine Unfälle. Und das möchte ich so beibehalten. Wenn ich weiterhin Piloten motiviere, von Rhythmic zu Infinity zu wechseln, nur mit meiner Stimme, ist das Risiko eigentlich zu groß. Und vielleicht gibt es manchmal Schüler, denen ich helfen kann und die die Infinity in kurzer Zeit schaffen. Und das ist gut. Aber was sie erleben... Oh, also. Ich habe festgestellt, dass da viele Piloten draußen sind, die denken: Ah, ich fliege diesen Sonntag für einen Tag. Ich brauche nur ein paar Worte von ihm. Und dann muss ich die Infinity schneller schaffen als die anderen, aber das ist die falsche Einstellung.

[00:46:26] Und mit dieser Denkweise wirst du nicht weit kommen. Besonders bei dieser ziemlich technischen und gefährlichen Sache müssen die Piloten sich Zeit lassen und dieses mentale Training absolvieren. Die Einstellung, dass man entscheiden muss, was als Nächstes zu tun ist, wird eine Herausforderung sein. Und das ist der Punkt, den man bei

der Art und Weise berücksichtigen muss, wie man zum Beispiel Trainingsinhalte vermittelt. Man muss gegen die Angst ankämpfen, den Gleitschirm zu lassen beschleunigen, wenn er Energie hat. Und das kann man nur durch wirklich ernsthaftes und sicheres Training erreichen. Man kann dieses Manöver nicht erzwingen.

[00:46:59] **Gavin McClurg:** Zandia, du bist schon lange dabei. Ich bin sicher, du hast – wie wir alle – zu viele Unfälle gesehen. Was wäre dein Rat? Ich stelle diese Frage immer wieder: Wenn du auf dein Ich mit 50 Flugstunden zurückblicken könntest, welchen Rat würdest du dir wünschen, damals erhalten zu haben? Und als Instruktorin, nachdem du das alles unterrichtet hast, welchen Rat möchtest du den Hörern mitgeben, um ihnen zu helfen, zu einem der älteren Piloten zu gehören, die keinen Unfall hatten? Was sind die gemeinsamen Nenner oder Themen, die du siehst, die zu Fehlern führen?

[00:47:38] **Xandi Meschuh:** Mein Rat wäre: Spielt nicht zu viel herum. Wir sollten Spaß an diesem Sport haben, aber unser Sport sollte sicher sein. Wir sind dort oben nur Gäste, wenn wir fliegen, und wir sollten niemals anfangen, mit der Natur oder mit unserem Gleitschirm unseriöse Dinge zu machen. Wenn wir etwas Neues ausprobieren wollen, sollten wir uns und alles andere ziemlich gut auf das Neue vorbereiten und es nicht auf eine riskante Weise tun. Sicherheit, Sicherheit ist wichtig. Ich denke, Sicherheit geht vor. Wir wissen alle, dass jeder ein Manöver problemlos einleiten kann, es ist nur die Frage, ob man es auch wieder verlassen kann. Also, bei allem Neuen, was du lernen oder tun willst – egal ob es ein cross country Flug ist oder ein Manöver – bereite dich zu 100 % vor. Flieg nicht einfach blind los, denk nicht nach und zieh es einfach durch, sondern bereite dich zu 100 % vor. Frag die Profis, lies Bücher, schau dir Videos an, mach mentales Training. Bereite alles vor, was du brauchst. Du brauchst einen Plan A, aber auch einen Plan B und vielleicht sogar einen Plan C, falls Plan A und B nicht funktionieren. Mit dieser Vorbereitung sollte es klappen.

[00:48:53] **Gavin McClurg:** Das ist natürlich sehr auf cross country anwendbar. Ich bin mir sicher, die Hörer haben das zusammengefügt, aber ja, okay, großartige Tipps. Wenn jemand acro angehen wollte – das ist für uns hier in den USA ziemlich knifflig, weil wir nicht viel Wasser zum Trainieren haben. Es gibt ein paar Orte, aber ich weiß, wo du in Curlison wohnst. Wir sind da bei den X-Alps in der Nähe von Villach vorbeigeflogen. Es ist einfach ideal. Du hast eine Gondel, einen großen See, du hast viel Höhe. Aber wie würden manche – ich weiß, die Jungs, die wirklich hart trainieren, gehen an einen Ort wie Organia und trainieren über dem Boden, weil man dort einfach neu starten kann. Man bekommt viel mehr Zeit als zum Beispiel am Garda oder in Curlison. Aber wenn die jüngere Generation zu dir kommt und alles lernen will, sie wollen – sie sind ziemlich neue Piloten, aber sie sind total süchtig nach acro.

[00:49:49] Was würdest du diesem Piloten empfehlen, um das anzugehen? Was sind da die Schritte? Und wie viel davon sollte mit einem Instruktor gemacht werden, weißt du, mit jemandem wie dir am Funk, der mit ihnen spricht?

[00:50:02] **Xandi Meschuh:** Nun, das kommt darauf an. Es gibt Leute, die überhaupt keinen Instruktor brauchen und trotzdem gute Reflexe haben. Und heute, heutzutage, ist das Buch quasi aufgeschlagen. Das acro-Wissen ist auf Trust Acro und auf YouTube und überall verfügbar. Wenn man also weiß, wie ein Gleitschirm funktioniert, kann man auch über das Internet und Bücher und so weiter schauen und es auch selbst ausprobieren. Das ist kein Problem. Ich habe acro und die Manöver komplett auf eigene Faust gelernt. Es gab niemanden, der mir gesagt hat, wie man das macht. Also bin ich alles durchgegangen und habe den besten Weg gefunden, wie man das Manöver beherrscht. Das ist der eine Punkt. Und es gibt auch Piloten, die wissen, dass das Leben irgendwie ziemlich teuer ist, wenn man Kurse bucht oder herumreist,

[00:50:52] du machst das und das. Und diese junge Generation ist wirklich motiviert zu fliegen, hat aber eigentlich nicht das Budget dafür. All das Zeug. Und Görlitz ist einer der günstigsten Orte, um acro über dem Wasser zu fliegen. Wir haben dort viele Piloten, die total motiviert sind, aber nicht wirklich das Geld für Kurse und so haben. Aber wir haben dort eine nette Community, in der die älteren, erfahreneren Typen die Jüngeren mitnehmen und ihnen alles zeigen. Das ist auch das, was ich auf dieser Flugbasis in Görlitz verbreite. Ich sage zu den Erfahrenen: Nehmt die Jüngeren mit, erklärt ihnen alles und spielt nicht den Helden, erklärt ihnen einfach alles, und sie werden vorankommen.

[00:51:41] Und das ist ein ziemlich gutes System, das dort funktioniert. Jeder hilft dem anderen. Es ist eine wirklich gute Community. Am Ende muss sich der Pilot also zumindest selbst fragen, was er eigentlich will. Ist es sein größtes Ziel, einmal den ersten Platz im World Cup zu erreichen? Oder will er einfach nur alles können? Ein paar schöne, gute Manöver. Und wenn man im World Cup antreten will, muss man natürlich trainieren. Wenn man bei Null anfängt,

verlassen zumindest ein, zwei, ja, wirklich motivierte Typen Görlitz schon nach zwei Jahren und gehen nach Organia, um dort weiterzumachen. Aber eigentlich, ja, du wirst sehen, wo du stehst, wenn du einige Jahre lang trainierst, so vier, sechs, fünf Jahre Training.

[00:52:33] Wenn man sich durch das ziemlich harte Training durchkämpft und bereit für den Wettkampf ist, dann hat man einen wirklich, wirklich großen Schritt gemacht und viel Erfahrung gesammelt, wenn man diese drei, vier oder fünf Jahre überstanden hat. Denn viele von ihnen brechen mitten in der Entwicklung ab, weil sie einen schweren Unfall haben, schlechte Erfahrungen machen oder so weiter. Wenn also 100 motivierte Piloten nach Görlitz kommen, machen vielleicht 20 oder 30 weiter. Ein paar Jahre in Organia, aber der Rest hat gesehen, wie viel Zeit, Energie und Motivation es kostet, diesen ganzen Prozess zu durchlaufen, um ein guter acro Pilot zu werden. Und dann sehen sie: Okay, sie haben einen Job, vielleicht eine Familie, oder sie haben auch ein normales Leben daneben, also ist nicht viel Zeit für das Training übrig.

[00:53:24] Ja, das ist eine junge

[00:53:25] **Gavin McClurg:** Es ist ein Spiel für Männer, nicht wahr? Ja.

[00:53:30] Ich bin mit acro Schirmen nicht vertraut. Bei cross country Schirmen gab es diesen riesigen Sprung im Jahr 2009, der in gewisser Weise einen 100-Meilen-Flug zu einer großen Sache machte. Und dann, praktisch über Nacht, waren es 200 Meilen, eine große Sache. Gab es bei acro Schirmen eine ähnliche Art von Sprung? Und wo siehst du dann beide Schirmarten mit deiner Entwicklung bei Icaro hingehen? Siehst du einen weiteren großen Sprung wie diesen in der Pipeline?

[00:54:06] **Xandi Meschuh:** Nun, auch nach dem Infinity Tumbling dachten wir uns, okay, jetzt haben wir das Ende erreicht und was kommt als Nächstes, wissen Sie? Und ich sehe auch in der Zukunft viel Potenzial, weil sich die Materialien ändern. Und mit den Materialien ändern sich auch unsere Gleitschirme, und mit neuen Gleitschirmen können wir neue Manöver machen. Wir haben viele Experimente gemacht. Wir haben in der Vergangenheit Experimente mit Prototypen gemacht, wie zum Beispiel Flüge mit komplett geschlossenen Kappen, also kleine, kleine Öffnungen, durch die die Luft hineinfließen kann, aber niemals wieder heraus. Und mit diesen Schirmen hat man bei einigen Manövern viel Leistung, aber für andere Manöver funktionieren sie überhaupt nicht.

[00:54:54] Aber wir sehen Möglichkeiten für die Zukunft. Und ich würde nicht sagen, dass es ein Ende gibt.

[00:55:03] Ich bin mir sicher, dass in den nächsten drei oder vier Jahren eine weitere große Welle kommen wird mit neuen Erfindungen der Unternehmen, die ganz sicher eine bessere Gleitleistung und vielleicht auch eine bessere Sicherheit bieten werden. Genau, Sicherheit. Sowohl im cross country als auch beim eigentlichen Fliegen. Es ist noch nicht vorbei.

[00:55:25] **Gavin McClurg:** Das ist perfekt. Unsere

[00:55:27] **Xandi Meschuh:** Gliding ist ziemlich jung. Es sind gerade 20 oder 30 Jahre, oder?

[00:55:31] **Gavin McClurg:** Ja, genau. Es begann in

[00:55:32] **Xandi Meschuh:** 1985 oder so. Es ist noch zu früh, um

[00:55:35] **Gavin McClurg:** sagen, oh ja, das ist doch alles schon gemacht, oder? Es ist faszinierend. Es fühlt sich an, als würden wir gerade erst anfangen. Nun, Danny, das ist ein toller Abschluss. Ich denke, das lässt uns mit guten Gedanken an die Zukunft zurück. Möchtest du noch etwas zu deiner Firma oder zu deinen SIVs ergänzen, bevor wir abschließen, oder etwas anderes? Du hast einige großartige Ratschläge gegeben. Noch einen letzten Rat für unsere Hörer, bevor wir aufhören? Und dann freue ich mich darauf, diesen nächsten Frühling mit dir zu fliegen. Ich werde in Gerlitz sein und ein bisschen trainieren. Also bin ich ziemlich gespannt darauf.

[00:56:10] **Xandi Meschuh:** Das wäre klasse. Ja, aber das hast du ja schon erzählt. Also, das ist kein Rat, sondern eine Einladung an alle Piloten da draußen: Kommt nach Gerlitz und besucht meine Flugbasis. Genießt die coole Atmosphäre am Landeplatz und ein paar kühle Getränke. Die gute Stimmung ist sowieso schon da. Weil ich früher – oder ich – ich habe oft andere Länder besucht. Und jetzt bin ich in Gerlitz stationiert und habe einen wunderschönen Platz. Jeder Pilot,

der aus einem anderen Land kommt, ist bei uns herzlich willkommen. Wir haben dort wirklich eine tolle Zeit.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Ja, das ist ein toller Ort. Ich muss euch kurz eine Geschichte über meinen letzten Flug erzählen – ich bin Gerlitz schon ziemlich oft geflogen. Aber während der X-Alps in diesem Jahr hatte ich am dritten Tag auf dem Weg nach Slowenien ein richtig schlechtes Los. Und wie auch immer, ich habe es nicht geschafft – der Turnpoint lag hinter sehr schlechtem Wetter. Der nächste Tag war ziemlich gut. Am Ende bin ich später am Tag ziemlich heftig OD geflogen. Es war ein Monstertag. Aber gerade als ich von der Südseite kam und das Tal überquerte – ich weiß nicht, wie das Tal heißt, aber ich bin im Grunde auf die Innenseite von Gerlitz gekommen – war ich nur noch vielleicht fünf oder sechs Kilometer vom Start entfernt, so ein Standardstart dort in Gerlitz. Und der Himmel ist völlig ausgerastet. Also bin ich ganz schnell auf der Spitze gelandet. Es war richtig grau.

[00:57:33] Und es fing gleich an zu regnen. Ich landete oben in der Nähe von ein paar kleinen Häusern, wahrscheinlich so 200 Meter höher als beim Gerlitz-Startplatz. Ich war also perfekt für einen Wiederstart positioniert, den ich aber nie geschafft habe, weil das Wetter einfach komplett schlechter wurde. Ich landete in der Nähe von diesem Auto. Und genau als es anfang ein bisschen zu nieseln – also perfektes Timing – kam diese wunderbare Dame heraus. Sie und ihre Familie hatten dort eine kleine Unterkunft gemietet, so eine Art Airbnb. Und sie kam heraus. Und natürlich, aus Neugier: Was zum Teufel machst du hier? Hier ist noch nie jemand gelandet. Sie haben mich reingelassen und mir einen großen Krug Cranberrysaft gegeben. Natürlich wollten sie mir auch Bier geben, aber ich war noch im Wettkampfmodus. Also habe ich das Bier abgelehnt. Aber diesen riesigen Teller mit Salami, Käse und all dem Zeug – das war eigentlich einer der Höhepunkte des Rennens.

[00:58:24] Natürlich hätte ich gerne weitergeflogen, aber es ist so eine freundliche Gegend. Es ist einfach ein fantastischer Ort, um dorthin zu gehen. Also ja, ich würde jedem empfehlen, nach Österreich zu fahren und dort zu fliegen. Diese coole Zone, dieser tolle Dreiecksort. Und dann hat man so einen guten Spot für Acro. Aber na ja, cool. Also, Zandy, vielen Dank. Nochmals, ich schätze deine Zeit wirklich sehr. Das hat viel Spaß gemacht. Und ich freue mich darauf, in ein paar Monaten hier mit dir zu fliegen.

[00:58:45] **Xandi Meschuh:** Danke auch. Und ich freue mich darauf, dich im Frühling dort zu treffen und gemeinsam ein bisschen schöne Flugzeit zu genießen. Danke. Danke.

[00:58:54] **Gavin McClurg:** Danke dir. Mach's gut, Kumpel.

[00:58:57] Wenn

[00:58:59] Wenn ihr etwas aus diesem Podcast mitnehmt, möchte ich euch ermutigen, uns zu unterstützen. Dies ist eine von den Hörern unterstützte Show. Alles, was wir euch bitten, ist, unseren Kanal zu abonnieren. Wir bitten um etwa einen Dollar pro Folge. Aber das sollte keine große Belastung sein. Wenn das eine Belastung ist, wenn das von eurem morgendlichen Starbucks abgeht, dann ist das nicht das Ziel. Es ist kostenlos. Es soll kostenlos sein und wird es auch immer sein. Aber wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, super. Das könnt ihr über cloudbasemayhem.com, unsere Website, oder über Patreon, patreon.com/cloudbasemayhem tun. Dort findet ihr alle möglichen coolen Belohnungen und Sachen, wo ihr es einfach einrichten und vergessen könnt. Aber ihr könnt uns auch unterstützen, indem ihr einfach auf Facebook postet oder die Nachricht verbreitet. Oder darüber sprecht, wenn ihr auf dem Weg zum Launch seid, oder meinen Sachen auf Facebook oder Instagram folgt. Das ist die Art von Dingen, Wege, wie ich das über meine Sponsoren in Währung umwandeln kann.

[00:59:45] Es gibt also viele verschiedene Möglichkeiten, uns zu unterstützen. Worum es hier eigentlich geht, ist einfach, Wissen zu verbreiten, Liebe zu teilen und uns alle sicherer zu machen, damit wir weiter fliegen können. Also viel Spaß. Danke. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Tschüss.