

Ziad Bassil and Dust of the Universe

Cloudbase Mayhem Podcast 83 — Ziad Bassil

Published	2019-01-10
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-83-ziad-bassil-and-dust-of-the-universe/
Duration	01:07:50
Speakers	Gavin McClurg, Ziad Bassil
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0083-ziad-bassil-and-dust-of-the-universe.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	3 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	30
Show notes	30
Transcript	30

English

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

Show notes

Ziad Bassil is someone most pilots who have gear questions already know. His blog the "Dust of the Universe" is probably (definitely?) the most comprehensive independent gear testing site on Earth. He does it solely for pleasure and is PROLIFIC. If it flies, he flies it and then gives his many, many followers his opinions.

The post Episode 83- Ziad Bassil and Dust of the Universe first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Been a busy couple weeks since the release of the hang gliding episode. Lots and lots of feedback on that one. Seems like most people enjoyed it, but if you haven't caught that one yet, go back and listen. It's a fantastic history, super fun. That was really, really interesting to put together. And I apologize. Many people have pointed out that we missed some big legends along the way, which is, you know, it was a two-hour show. We had to decide what we were going to keep and what we would cut. And, you know, it's just hard to put everything together. But if anything, it meant we need to do more of those. There's so much knowledge there with the hang gliders. And, you know, they were doing it so much longer before paragliding was even around. And so I definitely need to interview a lot more hangies and try to capture that knowledge before it disappears potentially.

[00:01:11] But, yeah, fun show. Hope you enjoyed that one. This show, I don't have any real housekeeping before we get into this one. Thank you all for contributing that we had a huge surge in contributions with that last show with the hang gliding episode, which was really cool. I appreciate that. This show, I have been wanting to talk to Zayad Basil for a long time. I don't know if I'm saying his last name right. I apologize if I'm not. But Dust of the Universe, this is a blog that he maintains. He's been testing wings now for a very, very long time. He lives in Lebanon, you know, obviously a pretty fascinating place. So, you know, I've been wanting to talk to him for a long time. So, you know, I've been wanting to talk to him for a long time. I couldn't resist asking him some questions before we even got into it about Beirut and the Civil War and what's going on in Lebanon and the very unique challenges that they have to flying.

[00:01:57] But some cool places to fly. I've been watching the stuff that they've been doing for some time now. But I really wanted to ask him, and many of you have asked me to ask him, how he goes about testing. And, you know, he's been a prolific tester of gear, harnesses, and wings for a very long time. And so we talk about how he does that and why. And what he's been able to accomplish. And, of course, some of the blowback he gets for putting out his opinions. He's, you know, because he does it on his own dime, he's able to be very honest about his own opinions. He's not beholden to any company and doesn't have to say what they want him to say. He says what he says. So quite a different path. You know, it's an honest way to hear about a wing rather than an ad in a magazine or something.

[00:02:45] So I've been very appreciative of his work. For a very long time. We haven't always agreed. But it's been, I appreciate what he does very much. And I think you will as well. If you're not familiar with him, just Google Dust of the Universe and you'll find his Facebook page and his blog. And you'll see the prolific amount of testing he's done. It's really impressive. So I think you're going to enjoy this. If you're into gear or you're thinking about gear or you're just interested in flying, especially flying in the Middle East. Middle East. This is a cool show and a very cool character. So without further delay, please enjoy this cool conversation with Zayad Basil.

[00:03:30] Zayad, welcome to the Cloudbase Mayhem. This is pretty exciting for me. I've been following your write-ups about gear for I don't know how many years now. And we've, of course, had a ton of requests to have you on the show. So this is pretty exciting. I really appreciate your time. I thought a great place for us to start. It's just to share with everybody where you are and what the flying is like, where you are. We discussed before we started recording there that you've got some pretty unique challenges flying in Lebanon.

[00:04:04] **Ziad Bassil:** Zayad Basil Hi, Gavin, thank you for putting me on your show on the podcast.

[00:04:10] Yes, well, actually, if you want to speak about the challenges to fly in Lebanon, Lebanon is a small place to fly. But you have interesting sites, one site, two sites in the north. I mean, three sites in the north and one site in the middle of the country.

[00:04:34] It's practically flyable all year round, but not this year. This is very tough for us, very bad weather. The challenges of flying in Lebanon. Because of the. Because of the political situation, it's a bit difficult for us. We must phone the army before we fly and we must call them again when we land. Every flight? Yes, yes, every flight. You have to. Yeah, that's pretty tough sometimes, especially when we want to go for a good day for XC and it's difficult a bit. But it's flyable.

[00:05:19] And they let us fly every day if it's if it's if it's OK.

[00:05:24] **Gavin McClurg:** And are there are there like, you know, are there are there real risks to to flying in terms of, you know, violence, guns, landmines, you know, are that the stuff we see on TV or is that, you know, are you flying in areas that are, you know, that that's not really a risk? It's more just, you know, dealing with the army and letting them know.

[00:05:45] **Ziad Bassil:** Yeah, of course we fly in a really nice places. There are no risks in those places. There are restricted areas we cannot fly.

[00:05:57] So it's practically 50 kilometers by 50 kilometers. That's it. That's the area we can fly almost in Lebanon. It's pretty small, but it's that's pretty secure. That's to say.

[00:06:12] **Gavin McClurg:** And tell me, tell me about the community you have there. You know, how big is your do you have like a club? How big is the club? How many people? You know, and do you get together? Can you travel to nearby countries to fly? You know, what's it like getting in and out?

[00:06:28] **Ziad Bassil:** Well, there are really few pilots in Lebanon. There are three clubs, but there are if you gather all the pilots, maybe 50 pilots, 50 pilots. And on the weekends, you can see maybe 15, 20 pilots maximum. That's it. Mostly it's now. Focused on tandem flights since people likes to fly sing and solo pilots really. I mean, there's not really much. Yeah, there's not really much solo pilots flying in the air. Sometimes I'm flying maybe in the Cedar Range. It's a very nice place to fly and almost alone in the sky.

[00:07:17] So and during the week. Also, sometimes if I can, I can fly alone, maybe two or three pilots in the air. That's it. Tell

[00:07:28] **Gavin McClurg:** me to give give us a picture. I mean, I realize that's hard and it's not your native language, but give us a picture of what it's, you know, so I've spent quite a bit of time in Morocco, a little bit in Tangier. You know, what does it what does it look like? Describe the flying. You know, is it is it big mountains, small mountains? Are you flying? Is it urban? Is it rural? You know, what what is it? What's the flying? Flying like

[00:07:51] **Ziad Bassil:** maybe I should start by saying that we have the three small sites. There is one site in Juni Bay. This site is around seven hundred thirty meters above sea level and you can land on the beach. And this is a small site, but have nice weather conditions. It's protected, kind of protected from the wind, from the bad weather. This is a site in. Juni, the other site in the north part is called Miziara in front of Miziara. We have a zero is a mountain with eight hundred thirty meters of height. Then we have a flat land toward the sea and it's not really far from zero.

[00:08:40] It's twelve kilometers to the sea, but it's all flat. And this is a very nice site for comparison for wing comparisons also and for small XC flights.

[00:08:52] Very forgiving side, not really dangerous to fly there. And then these two these two sites are for the winter and summer. But the the Cedar Range, we have the Cedar Range and it's and this in the north part, the highest mountain is three thousand nine hundred meter. It's not really far also from the sea. So in a direct line. It's forty kilometers. So the condition there are really nice, really, really nice. So maybe in the morning we have the other side of this mountain. This mountain faces faces west and east and on the east.

[00:09:40] We have the Bekaa Valley, which is not really it's restricted area. We cannot fly there, but we have a very flat land and it's really powerful. So. So if you take up take off at ten o'clock, probably you get a six meter per second easy and twelve. Yes, at twelve. It's if you can handle the glider, I think sometimes in August get above six hundred meters. But of course, it's it's not really fun to fly because it's a strong thermal breeze. But anyway, if you get. To four thousand meters and just turn and just turn, you have a forty glide to the sea.

[00:10:30] So it's a very, very easy spot to go exceed.

[00:10:33] **Gavin McClurg:** Did you say four thousand meters?

[00:10:35] **Ziad Bassil:** Four thousand meters is just very easy to take. I mean, a school school. Yeah, because it's very easy to the thermals are really strong.

[00:10:45] **Gavin McClurg:** Wow. And are you are you are you in are you in Beirut?

[00:10:51] **Ziad Bassil:** No, I'm staying in Jbeil. Jbeil. Jbeil is Biblos, Biblos. It's in the north part. So I'm between all the sites. OK. Maybe if. Yeah. So an hour drive, I can be in the cedars. Fifteen minutes. I can be in June 45 minutes and can be in Miziara. So I'm between the three sites. And

[00:11:14] **Gavin McClurg:** most of the pilots there that fly in the club, maybe the the non tandem pilots, are they mostly from Lebanon or are they mostly expats?

[00:11:25] **Ziad Bassil:** No, mostly from Lebanon. OK. Mostly from Lebanon. Yes. Yeah.

[00:11:30] **Gavin McClurg:** Wow. And you have you have a school there, a couple of schools.

[00:11:34] **Ziad Bassil:** Yes, there are two schools there, but mostly they are focused now on tandem flying. They are, of course, teaching some pilots, but there is no really big interest now in learning paragliding. But we are trying to introduce this sport more and more. Um, but anyway, they are making tons. And like very often, every day, each pilot are making 10, 12 tandems. I don't know. They are really working well.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** So this is going to sound like a completely just a stupid question. But, you know, with with the with everything going on literally right across your border in Damascus, you know, is that how much does that impact you? Uh. How much does it impact Lebanon as as a country? I mean, is there is there any hope of ever dialing up to 4000 and going and going east?

[00:12:34] **Ziad Bassil:** Well, that's yeah, that's really difficult to say. I've never tried it because I can be I can be shocked.

[00:12:44] **Gavin McClurg:** Of course, of course,

[00:12:46] **Ziad Bassil:** quite easily, quite easily going to the Bekaa Valley at 4000. It's easy to go exceed. But you can I can go on. On the on my right to the to the south, so I can go to the south because the the range of mountains, it's separate Lebanon and horizontally so you can go to the south and go back. But the problem is the airline.

[00:13:12] **Gavin McClurg:** Mm hmm.

[00:13:13] **Ziad Bassil:** And then and is

[00:13:14] **Gavin McClurg:** that the same? Is that the same case with going, you know, kind of south southwest into Israel? Or is that even a is that a possibility? Yes,

[00:13:22] **Ziad Bassil:** but we cannot go there. Of course. Yeah. That's why I told. Yes, only 50 kilometers maximum by 50 kilometer. This is the area we can have some little fun. So you've got that really that

[00:13:37] **Gavin McClurg:** window and that's how long has it been like that?

[00:13:41] **Ziad Bassil:** Well, it has been like that since I began. Really? Since I can we had we had Syrian army before and the north part of that time and it was really challenging to fly. Over them and not being shot. So multiple times I have landed far away, maybe when there was Syrian army in the Kura flats and I was surrounded by military army with

gun pointing at me. So for me, this was a hell of an adventure.

[00:14:13] **Gavin McClurg:** And wow. And

[00:14:15] **Ziad Bassil:** to mention being arrested on many times and waiting and moments to get released. Yeah, because wow. But yeah, it was very difficult in the past.

[00:14:25] **Gavin McClurg:** Well, I'm. I'm encouraged by your passion and enthusiasm when it's and so it's kind of an isolated place where you can't really explore too much. I it's neat that you've stayed so passionate about the sport. But so

[00:14:40] **Ziad Bassil:** I mean, the problem to get one glider into a custom and receiving it, you don't know really the mess we got into only one glider. Each glider comes the customs put it into control. And we have to move two or three times to Beirut. It's a 35 to 40 kilometers from my place to three times because of the control of the glider. The glider stays and the customs office, a guy from the military gums and check it, then it will be cleared. So each glider takes about 20 to 25 days sometimes to get cleared. So imagine I received maybe one or two gliders.

[00:15:26] The first training is about 15 to 20 hours per week. And all the stress to to get it out of that's. Also, it's a challenge for us. But anyway, that's how we do it.

[00:15:38] **Gavin McClurg:** And we both have a mutual friend. I haven't seen him in years. But Ronnie, who's an American surfer in Maui and stuff. I'm not sure if he's still there, not. Is he still there? Yes, he

[00:15:51] **Ziad Bassil:** is. He's here many times. Yeah. Is it

[00:15:55] **Gavin McClurg:** different for him, or can he fly the same stuff that you guys do?

[00:15:59] **Ziad Bassil:** He knows the limits. In this part of the country, it's really safe to fly.

[00:16:07] **Gavin McClurg:** If he's

[00:16:08] **Ziad Bassil:** American, if he's any foreign pilot, he can fly really safely here. It's not that dangerous to fly because there is order here, peace and order, like we say. But in this part, we don't really go far at that point. Lebanon is a small country, but in this part, it's really, really safe. I mean, I was arrested by my own people, by my own army. They

[00:16:36] **Gavin McClurg:** wanted you to be safe,

[00:16:38] **Ziad Bassil:** yeah. Yeah, because where are you going? Why did you land here? So that's it. They're looking

[00:16:45] **Gavin McClurg:** after you.

[00:16:47] **Ziad Bassil:** Yeah, maybe when you fly and you like to fly, and the conditions are really good, you have to push the envelope. You have to go to make a long distance flying.

[00:17:00] And maybe 20 years ago, there was not really the political situation was really bad before. I mean, there is no government. There was Syrian army here, and it was militias. And we were flying, I mean, going to remote places.

[00:17:23] **Gavin McClurg:** Are you talking about during the civil war?

[00:17:26] **Ziad Bassil:** Yeah, maybe in 90, from 94, 93 to now. But now it's okay. Now we have a government. You have an army, Lebanese army. There is no problem here now. It's very safe, and lots of foreign pilots are coming. We had last week a Danish team. Danish team. Oh, really? Really? Cool. Often we have foreign pilots coming here.

[00:17:53] **Gavin McClurg:** Now, another place that I haven't been, but I've been fascinated for a long time, there's, you know, Jordan is not far from you. And that seems like this kind of bastion of security in a very insecure part of the world these days. Do you go to Jordan? Do you fly in Jordan?

[00:18:11] **Ziad Bassil:** No, no, I did not. I didn't, not yet. But I heard that also it's a bit restricted to fly. My friend work in Jordan, and he said that it's a bit difficult also. So there are places that you have to slip to fly, like, you know, to fly and to run away.

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Oh, really? Hike and run.

[00:18:32] **Ziad Bassil:** Fly and run. Hike, fly. Good

[00:18:35] **Gavin McClurg:** training for the ex-Alps. Maybe I should go there.

[00:18:39] Yeah.

[00:18:41] Okay. Well, I had to ask you some of the, just to get a sense of the place. I appreciate that. It's a fascinating part of the world. And it's sure not without. It's dangerous, but it sounds also pretty exciting. I'd like to get out there and fly. You've inspired me to come visit. It sounds neat. So a little bit more on your history, and then I wanted to get into gear. How long have you been flying? And tell us about the transition to do these gear reviews. How did that all happen?

[00:19:14] **Ziad Bassil:** Okay, so I'm flying. I began in the early 90s with a few friends. We were pioneers in that sport. There was a group of French tourists flying over here at that time, over Junier Bay. And I was hooked up. One Frenchman stayed a week later and told me how to fly. Later on, I began to kite my glider practically alone every day because, you know, this is the kind of magic carpet for me. So flying in some, yeah. So I was flying practically alone in some remote areas without no instrument, no weather report, had little knowledge of the weather, change, anything.

[00:20:03] So for me, it was a great adventure. In the very early days, I would sleep in the Cedar Range and would fly almost every day. It was, yeah, it was a dream with nature, elements. And weekends, I was joined with a couple of cool friends. I still remember. I remember my really best friends. Now they are not flying.

[00:20:29] Roland, Matthew, remember, Thomas. And it was great to share the flight with them. It was really, yeah, it's like you're alone, you know, and you're discovering everything about paragliding. The French guy taught me for three days and sent me a glider. And he sent me, he sent me the glider of Hugh Levi Smiles. The glider that Hugh Levi Smiles set the world record on. Wow.

[00:21:01] So for me, it was really dangerous. Yeah. And I was pretty scared. I was pretty scared to fly that glider in the Cedars. But I've learned, I've learned too much since then. And, well, and that's it.

[00:21:18] **Gavin McClurg:** And how did you start doing the gear reviews? And I think a lot of people would like.

[00:21:25] **Ziad Bassil:** I would like

[00:21:25] **Gavin McClurg:** to know, you know, how that works with the companies and, you know, are they loaners? Are they, do you have to buy them? Do they give them to you? How does that all work?

[00:21:37] **Ziad Bassil:** Well, actually, I began, I began the first, okay, I must tell you why I do those testing. I mean, for my first early days, I had this, I don't know, this, I don't know how to say it. It's like a field. It's like a field to get, to fly other gliders. It's like, it's like I always say that birds cannot exchange wings, but we can. That's it. This is, so they fly and they fly much better than us for a million years, but they cannot exchange wings. So we can exchange them and we can feel the difference when you exchange them.

[00:22:23] I mean, if you give and fly. An ENA glider, and then you fly a CCC glider, the difference is a huge. And I was really happy to exchange the wings from the early stages. So, I mean, if your friend comes in a wing, I would ask if I can fly these wings. And now, and afterward, everyone lent me his wing.

[00:22:50] That's how it began. And afterward, I would.

[00:22:57] Sometimes borrow, in the early days, I mean, the gliders from my friends. And then I was contacted by some manufacturers. I wrote the test on the net and nobody got them seriously. I mean, they said that who's going to listen to them? Who's going to read them? I mean, I'm happy. I'm just writing from my heart everything I know. That's it. I'm doing my best. And then I contacted some companies. And I bought the gliders.

[00:23:30] And 15 years ago, I mean, sometimes I was lent. They lent me the glider. But it wasn't good for me because if a company lends you the glider, sometimes they would ask. Then you can't be objective. Yeah. Yeah. But I'm always saying what I want to say. I'm always objective. But the problem is that when he lends you the glider and he said, OK, please just tell me before you ride. What? That's what you are going to ride. And that was frustrating to me. So I stopped that.

[00:24:07] And afterward, I made the budget. I put a budget and then I purchased some gliders. I began to purchase the gliders. And that's the way I can take full time and then fly the glider and then sell the glider. That's it.

[00:24:26] **Gavin McClurg:** And so that works. That works out. What's the economic model for you then? Is it you're able to buy the glider at maybe cost and then sell it and make enough? Or is it basically just a pass through and you're funding all this through your other work?

[00:24:47] **Ziad Bassil:** Yeah. I put a budget of maybe \$10,000 or a small budget. And I said this budget, I'm going to use it for buying stuff. And then because of Lebanon, there is no dealers in Lebanon. Yes, there is a dealer, but all friends. I mean, there is an ozone dealer. There is a gin dealer. But dealer with 50 pilots, not really interesting. I mean, they gave me the glider. I paid the glider at nearly the cost of the glider. And when there is no dealer, I can get the glider directly from the manufacturer. At the dealer price.

[00:25:32] Sometimes when the glider is finished and maybe it's somebody is interested here, you can sell it here. Otherwise, I can sell it worldwide. It's only one glider, one size, one tested. I don't get to work on this stuff. So I only purchase one glider, one size, or maybe two size, M, L, M, and SM. Okay. Because I'm thin. So the smaller size, yeah, smaller size and the medium size. And then I sell them afterward.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Okay. And is this your main job?

[00:26:12] **Ziad Bassil:** No, no, it's not my main job.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** Okay. What do you do for, quote, unquote, real work?

[00:26:23] This is obviously fun work, which we're all trying to figure out how to do. But yeah.

[00:26:30] **Ziad Bassil:** I had a special occasion during the war in 75. We get out from Beirut. My father, we get to go into Byblos, Jbeil, and I was 11 years old. I was still at school. And we finished. My father did his job here in Jbeil. We made. A big supermarket. And when I finished my school, I worked with my father. And in 2004, I took the job, the supermarket, enhanced it.

[00:27:18] And now I have a big company. And that's my main job.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** Okay. So you're very busy with that. Yes. How much time? How much time would you say? You can dedicate to the testing and writing. And we'll have all this in the show notes. But those of you who are listening, if you don't know it already, you probably do. But on Facebook, it's Dust of the Universe. And if you just Google search Dust of the Universe, you'll find Zayad's blog, which is terrific. And it's easier to Google it that way than the address. But you'll see what we're talking about with all the reviews and the different wings and everything. But. How much time are you able to dedicate? Or what would you say you dedicate to doing the testing maybe each month?

[00:28:11] **Ziad Bassil:** Well, Gavin, as I said, my home place is really between all the sites. And, well, if it's flyable and everything is on the right way, my company is really lots of people working. And. And I can manage to go and fly. So every day, if it's flyable, I can go fly. And I go back to work. I can go back to work very easily. So it's not really like France, maybe or Europe, because the sites are really far away. And you have to travel. So maybe 15 minutes, I can go to the near site. It's very easy to reach.

[00:28:57] So, I mean, I'm available when it's flyable.

[00:29:01] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Yeah. What do you do? You cover all manufacturers or are you are you trying to isolate just with a few or tell us about how you do you approach the testing? And I know it's, you know, it's harnesses, wings, everything, correct?

[00:29:20] **Ziad Bassil:** Yeah. Well, I mean, I mean, I like to test fly anything, all the gliders, all the harnesses, if I can, from every manufacturer. But sometimes, sometimes it's difficult to reach all the manufacturers. Sometimes it's difficult to, to push them. Some manufacturers don't let you get their wings. I mean, yeah, they know that I can write whenever I want. So some companies are not happy. That's it's a big business. And if everyone is, does know. They know how the business work and they know that they are keeping their business, you know, properly, properly maintained.

[00:30:09] I mean, if there is a problem with any glider, I'm, I will write it.

[00:30:13] **Gavin McClurg:** Because, you know, you're reviewing these things and you're very honest and, you know, sometimes they aren't glowing reports, you know, do you, do you receive much blowback from the community? Do you, do you, do you have to get into, you know? I don't know, little pissing matches.

[00:30:35] **Ziad Bassil:** No, I'm, I'm just, I write just exactly as I feel, exactly. I feel every word, I mean, but always being polite because I know I have a company and I understand the load and the pressure, uh, the company has the payments that, that, that, um, they have to, uh, to expand. I know. So. But I write everything right. Anyway, the, the people who get, um, pissed off, I mean, this is the companies, the owners of the companies and everyone, of course, maybe some tell, tell me that losing lots of money and you, you, you, you wrote that it's not really nice to roll this.

[00:31:20] The glider is really nice. I mean, I say, uh, the glider is really nice, but I mean, it's shown on the video. It's, it's, it's clear. It's, um. Maybe it's a D glider and this, uh, this C glider is performing much better. Um, I mean, it's, it's, it's obvious. What do you want me to write? This is the right thing to do. Yeah. And you should not release the wing, should not release the wing before you make your own testing. If it's nowadays, I cannot, um, I'm saying that, okay, so they are, the performance are really close. I say that the performance, I write that the performance are really close. I mean, that's it. They're really close. They are close, but if they are not close, I will, I will, I will write it as it is.

[00:32:08] I will write it because, but I will write it polite, uh, politely, you know, I'm not, I'm not the guy who just on a wreck, uh, all the companies. No, I'm just, I'm just the writing. What should, uh, what I felt. That's it. Yeah.

[00:32:24] **Gavin McClurg:** Yeah, sure. Sure. The, um, so, so what, what manufacturers do you mostly. Uh, review.

[00:32:35] **Ziad Bassil:** Well, everyone, every manufacturer, if, if I can purchase a wing, I can purchase it and I review the wing class and the C-class and then the D-class C because mainly competition gliders doesn't need the reviews. They fly by their own and they test, but maybe B and C and D gliders.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Sure. Okay. Um, so what, what company. Right now, uh, and again, listeners, this is Ziad's opinion, uh, and so we're all allowed to have them. So, you know, obviously you've probably got favorites and unfavorites, but, uh, you know, without, you know, maybe, uh, angering too many companies here, um, which, which manufacturer, cause there's, there's some new players on the block. We just did a podcast with, uh, Philippe Resende with flow. Uh, there's the, there's the Korean, uh, the new Korean company. There's fee. Fee, uh, which is kind of exciting, you know, man, they're, they're really just concentrating on the A gliders right now, but you know, long history there with, with Hannes. Um, but what, what manufacturers right now, do you feel like, uh, you know, are really kind of pushing the envelope?

[00:33:48] Are you kind of most excited about, maybe you can predict in the future, they're going to have the, you know, the, yeah. Who, who's, who in your mind is. Yeah.

[00:33:59] **Ziad Bassil:** Well, that's a tough question here. I mean, I felt that over the years, there was always some glider that will mark the paragliding world by their efficiencies in the air every, maybe four to five years, six years. I don't know. I felt there would be a new discovery from a certain company that lead to a better performance improvement. Uh, and then other companies do some effort to reach that development. Um, I think today eliminating, uh. The drag is the most challenging part and moving forward, uh, toward better performance because all the companies are really professional and they have a big R and D and the top bleeding brands as you know, them.

[00:34:49] Uh, so yeah, the bar is already very high in every category in the BC and D. And as I said, the top bleeding brands, the 10 top bleeding rats are trying hard to move forward. Or at least. To deliver up-to-date gliders, because maybe in the C category today, the performance is nearly the same and the high B also it's very close and that's it. So if, um, the easiness of flight also, there is really not, uh, I cannot say, uh, I cannot mention one company, but there's really top companies here that are doing really nice job.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** Yeah. So let's, I'm going to put you on the spot here. You don't have to. Answer this, but if you, if you'd like to go for it. Um, well, first of all, if you, when you're just flying for your own personal fun, uh, are you flying a CCC or a B or where, where, what are you flying for when you're trying to go out and do, you know, a

challenging XC flight?

[00:35:53] **Ziad Bassil:** Um, you see my philosophy in flying is pleasure in flight. That's why I, I like the gliders that, um,

[00:36:02] um, I mean, I've been swapping. Gliders like crazy. It's difficult for me to have only one glider, but of course not CCC because I'm not competing. I'm not sure that glider and it's difficult anyway, and to use it in some very turbulent air. So I'm taking a risk and, uh, this risk is. Yeah.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** Yeah. It's not worth it.

[00:36:23] **Ziad Bassil:** Yeah. It's not worth it. Yeah. That's it. I mean, today's gliders are, if, if I want to fly in the past now, 10 years ago, uh, I wouldn't dream of flying. Maybe a C glider or a B glider in this, the performance of those gliders today weren't available in competition gliders 10 years ago. So, I mean, I fly a, maybe a C or a D glider if I want to. That's it. I don't have one specific glider.

[00:36:53] **Gavin McClurg:** Okay. Um, great. I mean, I think that helps us just understand, you know, what, what you'd like to fly. So, um, let, let, let's run, let's run through. And again, I, everybody understands. This is just your, your opinion, but it's, uh, but you must have, uh, a favorite in each, you know, like what's your favorite B, what's your favorite C, what's your favorite D right now currently?

[00:37:16] **Ziad Bassil:** Of course. Of course. Uh, it's very easy answer. I mean, I'm a person who favors, um, the pleasure of flight. I mean, the handling of a glider, if the hand, the glider handles pretty well, I'm sensitive to that. So, I mean, it's personal. I mean, if I fly a glider and this glider gives me exact feeling of. Uh, agility inside the thermal and cut through and climb. And I like that glider. I favor this glider. So, I mean, in the B category now today, uh, um, I mean, the Shelly, uh, four is really nice to fly. Yeah. Skywalk and the Chile four. It's a really nice to fly among the B plus I can state doesn't have gliders. I mean, really?

[00:38:02] Yeah. Because. Wow. The B category. Wow. I've made the, I've made the comparison, the B comparison and the handling is what I really looking forward. I mean, the rush five. Now it's not handles swiftly like the, the Chile four, but it has really nice performance and very easy to fly also. So this, this is interesting to make up a B plus glider that is really comfortable to fly. And then also, uh, very high performance and also on the sea. And then the D category.

[00:38:36] **Gavin McClurg:** Yeah, I, I almost feel like we need to, I should have expanded on my question because the, the B category, you know, I, I, I haven't flown a B in many, many, many years, so I, I don't have experience with it. But, um, the, the, the B category is, is massive now, isn't it? I mean, the, the, we, we didn't use to say a hot B or a low B. We used to just say B, but now it's like, you know, there's a middle B, there's a low B, there's a high B. I mean, the high B is everybody says, oh, well, it's. It should be a C, um, you know, uh, so maybe I should even say, you know, what's your favorite low B high B. And then I think we have to do the same thing for the C's now. Don't we?

[00:39:16] **Ziad Bassil:** Well, Gavin, the B category is really big, uh, huge, I mean, and the manufacturers, yeah, because of the pilots, uh, this is the, this is the most purchased wings. Uh, of all the categories, sure. And, uh, this category. Uh. Um, I mean, it changes a lot. I mean, low B category, sometimes, sometimes low B category is not, uh, it's not really a low B category. Uh, I mean, manufacturers, some manufacturers has a low B and a high B, but many B sometimes when I fly a low B, I sense that, wow, it's a dynamic wing. Um, it shouldn't be, but it's the race for performance and race for performance is, uh.

[00:40:05] Uh, it's a race for performance. So when you challenge, when you make challenges with a low B and you're marketing, you are, you're marketing a low B glider, I expect to have a low B glider that is a bit, uh, spicy. Hmm. So, I mean, yeah, I mean, I mean, companies maybe should, uh, market, uh, should be marketing a high B glider. Okay. We understand. So it's a B, but it's marketing for XC use. And the other one. It's for, uh, beginner, uh, beginner plus that's it. But today, uh, it's, um, it's really messy. I mean, you have all, all of them are in the B category, all of them pass the certification, but, uh, not really all of them are, um, similar.

[00:40:55] I mean, in the low B category, as the HG stated, they are maybe one, two, three classes and they, and the low B category, they put three, four classes. I don't know, maybe in the high B also. Hmm. Yeah.

[00:41:09] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I think about like a, a Carrera versus, uh, what, what would be a good idea?

[00:41:16] **Ziad Bassil:** It's not to be, uh, yeah, at the time put it to be, but it's not really a B right.

[00:41:22] **Gavin McClurg:** Right. I think that's where people need to be careful. Don't they? Because it's, you know, you're, if you, if you've just come out of the school and you're a P one and you're looking for your first glider and you go, oh, I'll get a B and you get a career, uh, you're, you've just, you've just purchased a pretty hot. Hot ship.

[00:41:36] **Ziad Bassil:** Of course for them. Yeah. Yeah. I mean, also if you, if you got a wing that's really, um, tuned to pass a certification, I don't think you will get, um, uh, most of the performance with it. I mean, the Carrera, the, the original Carrera, the original Carrera was really nice to fly. It was dynamic to fly and we forget the B, but I mean, I mean, later on the B the Carrera plus was smooth to fly more pitch back and it wasn't a B of course, but it did, um, did not have the, uh, um, the performance field.

[00:42:21] I mean, lots of pilots today are going, uh, to ask about the B category. I mean, today, if you have a B category and you're flying for fun, that's the category you have to aim. But if you. Are, um, you want more challenging sensations of flights, I think big gliders can be boring, of course, but not for all the pilots. I mean, for weekend pilots, for a pilot flying maybe 50 hours per year. I mean, the B category, the B plus category is more than enough. I mean, if I fly the B category, I can practically fly with any glider with any good C or D glider. If she is, that is a good pilot flying a B. Plus. Plus glider. I don't, we miss anything about performance.

[00:43:08] It would be fly very, um, competitively. I mean, okay. Not for competition, but maybe for XC, for pleasure, for going on his own challenging.

[00:43:19] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I think, I think Nova proved that beyond a shadow of a doubt with the mentor, you know, and they put those great pilots on. I mean, I think people often miss that, that these were very, very good pilots flying that wing. Uh, you know, these were comp pilots in. In many cases, but, you know, they were, you know, the doing these massive triangles in the Alps on a mentor proved to everybody, uh, that, you know, that you don't necessarily need, uh, to take a lot of risk with your, with your glider choice. You know, you can get on a mentor and have a really good day.

[00:43:52] **Ziad Bassil:** And look, yeah, Gavin, it's no, it's really, um, this, this question of mentor, the best mentor was created. It was a mentor too. I had one in S size. And. And flying that glider was spicy. Yes, a bit, but really competitive among the current at the time, current glider at the time, it was competitive. Of course, it wasn't a glider for any beginner going to the sport, but it was like a new, it was, it was that glider that you feel that it is at the time it was pitching inside the term. It's a slipping through the thermal. You can feel everything. It's like a competition slider. And it, it was, it was digging through the stuff is surfing, getting in.

[00:44:37] So I was really impressed by that glider. And then the mentor series, the three was more mellow. The four was, I don't know, a bit, uh, very well performance, but, uh, anyway, uh, it changes a bit and the five combined all of them, uh, still, but very mellow, not all of them are not, uh, like the mentor to in the interesting and the, and the field, and then all the, all the other competitors, uh, catch up, caught up with them doesn't know how, now you have really five or six B plus company gliders, uh, which are really competitive.

[00:45:25] **Gavin McClurg:** Hmm. Um, okay. How about C's

[00:45:31] **Ziad Bassil:** about C's? What do you want to know?

[00:45:34] **Gavin McClurg:** Just your, your. Favorite right now. You, you know, your, your own, you know, if you had, if you had 15 of them sitting there from 15 different companies, which would you grab to go, which are you most excited about?

[00:45:43] **Ziad Bassil:** Yeah. Okay. Okay. I mean, my favorite one was, uh, five years ago was a Delta two and then, uh, Delta two in size MS, because also it's very important to stay the size when I make a test, uh, some people disagree because they do not fly the glider. The same size of the glider I tested at the same load is still different criteria is very difficult. I mean, yeah, it's, uh, differs a lot sometimes. Uh, so, um, Delta two MS, it was really nice glider and then

Skywalk, make it the Cayenne, the Cayenne, uh, five, it's very impressive glider. And now when I flew the Delta three, it was okay.

[00:46:32] Not really the handling, the fun handling, the precise. Handling of the Delta two, which was nice performance into in performance and real air, but I liked more the Alpina three. So this one, I'd been a three now I have, and I tested the. New York, um, Arctic five, which is really impressive. I got the edge of it over the Alpina in some ways and, and also, um, and also the new Jen Bonanza too. So, I mean, yeah, it's really nice. The Bonanza two also, all the three have very close performance. I mean, I have the three of them in my truck now, and each day I'm going to fly them.

[00:47:17] I pick one, I just go and fly. I land, I take another one and practically the same, the same, happy with them.

[00:47:27] **Gavin McClurg:** Yeah, we're working right now on a, in fact, it'd be released today. And that's not going to be the, that won't make any sense to the listeners because this won't be out. But it'd be the day where you and I are talking, um, about hang, a big hang gliding episode. And, uh, we've got, we had Dustin Martin. We were actually, there's a bunch of different, uh, people that are in that episode. And, uh, Dustin Martin, who has the current world record in hang gliding for distance is, has gotten into paragliding the last few years, and he's flying the Arctic five. And he was talking about the, the launch characteristics are just unreal. He says that you can just launch it from anywhere and almost any kind of conditions. He said, it's really, really nice. It made me want to fly the glider. I, I, I spent, you know, maybe, as you know, I spent quite a bit of time on the Arctic back in the old, old day, the Arctic two, the Arctic one.

[00:48:14] Um, but, uh, as I haven't flown any of the more recent NIVX in that, in the, in that range, but I've heard good things about the Arctic. That's that's great.

[00:48:23] **Ziad Bassil:** Yes. That's, I mean, I mean, I like this glider. I like very much this glider. Uh, this is a good glider. It's comfortable to fly. Also, if you change a bit from the early versions, it was a bit. More aggressive. I mean, changed a bit of the lines. It's a bit less, but still very well sorted out. Very nice glider.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** Okay. Uh, how about these?

[00:48:50] **Ziad Bassil:** Well, these, I, um, I liked very much the M six. I had the M six and then I got the LM six, the light version of the M six, which is, uh, an improvement a bit in the turbine conditions. It was a really nice glider. This impressive D glider. I don't think till now, uh, there is a competitive, uh, D glider into the market, maybe a few, but not really getting, uh, better than this one. And the Xeno, the Xeno is of course my best glider is, um, it's the best glider to fly. It's a, it's a, um, very soft in reaction, very competitive.

[00:49:34] It has everything. I mean, this is the most. Uh, efficient glider in ABC, of course, and the D gliders, the D category, I mean, yeah.

[00:49:45] **Gavin McClurg:** Is anybody else, um, yeah, the Xeno has just taken the world by storm. Isn't it? Hasn't it? It really isn't. I have to give it to them. It's an amazing glider. What is anybody else, uh, threatening in that space right now, in your opinion?

[00:50:00] **Ziad Bassil:** I mean, I flew, uh, some of the two liners, uh, the new generation two liners. I mean, yes. Of course they are really close. I mean, it's really close. Some of them are a bit faster than the Xeno. And, uh, this forward speed, uh, sometimes helps maybe in getting more. If you don't push the bar often, but they are very close, not really. I, I mean, I prefer still the Xeno for the time. Hmm.

[00:50:35] **Gavin McClurg:** Tell us how you approach testing. How, how, you know? You get a new glider, um, take me through what you do with it. Uh, you know, how, how do you assimilate opinions with, in different air, you know, in different conditions, um, you, you, you, you, you, you document your process quite well on your website, but I, I just, if you could run us through a summary of how you do it, um, that would be useful.

[00:51:04] **Ziad Bassil:** Yeah. Yes, of course. It's look, it's very easy, uh, for me here flying in this small. In the same area for a very long time in the same spot in the place I know for 30 years, top landing, swapping gears on the same day, very often. I mean, 30 minutes flying one hour flying, come top land, get another wing. Um, let me understand better the

abilities of a certain glider. That's the feeling of the wing, uh, and the same condition of course, of the day. And, uh, then I will. Fly next to a friend of mine with a reference glider reference glider. I mean, in the big category, I keep always a reference glider on a certain size.

[00:51:50] Okay. Maybe. Okay. And in the CEO category also, and I keep, uh, on the DS reference glider, maybe on the D I'm capping at the Zeno on the sea. I'm keeping, I don't know, I have three gliders now. I don't know what to keep. I mean, if I keep the Alpina or the Bonanza or the. The gin is the same, I will keep one. Uh, so in the B category, I have the rush five and I fly next to a friend with same load type. We put ballast to, to, to be on the same load. And I tried to be on the same size. Of course I try to be not always possible, but I'll try. And the sizes are not really from the S to the large.

[00:52:35] No, it's SMS. That's it. Or the same size or only. One size above.

[00:52:43] And then, uh, I fly always in a moving air. I'm not, I don't make a comparison. You're not doing

[00:52:51] **Gavin McClurg:** slider flights. Okay. Okay. No,

[00:52:53] **Ziad Bassil:** no, we don't fly any, not any of us fly in Calmer. So in Calmer and, um, numbers on papers are really silly. You know, it's, uh, if, uh, if any pilots, if any pilots just get this GPS and go on the. Calmest of air and makes a glide, he understand that he cannot put any number because he will always get, um, minus 0.1, 0.2, uh, difference. And that glide will differ from a nine to a 9.5 to 8.8. So that

[00:53:33] **Gavin McClurg:** agreed. It's just a useless exercise. Yeah, totally

[00:53:35] **Ziad Bassil:** agreed. Yeah. Yeah. Okay. So that, that's it. So, so I evaluate by my. See, like I look, we see how the glider ability can show what glider has the ability to serve the air better and the glider who's who, what glider move forward and gets a bit higher. Of course, it's a moving air, but we don't make only one glide. Um, so one, two or three glide are not enough to determine which glider is more efficient. Many attempts, um, are needed to evaluate, uh, their potential.

[00:54:10] **Gavin McClurg:** And what about. Uh, How are you judging, um, like, uh, safety characteristics? Are you, are you putting every glider you fly through, through some kind of a similar SIV? Are you stalling? Are you doing asymmetric? Are you doing kind of SIV stuff? Or is it mostly just fun flying, thermal flying, XC flying?

[00:54:30] **Ziad Bassil:** Well, no, I don't put it to SIV. So I don't stall the gliders. I don't spend them. I find the limit of the stalls. I'm I know when, when it's will stall. I release, I don't make a full store and I make, I make a frontals and, but the frontals in and asymmetric also I make, but all of them, all of those cannot really, if the pilots now are to know that, but that doesn't really represent the glider in moving air when, and they collapse because when I collapse the glider, my head are thinking that I'm collapsing the glider and I'm ready. And my muscles, my bottom muscles are ready to counter steer if I'm not thinking properly.

[00:55:20] So I'm ready for the, for the collapse and, but collapses in real life are really much more different. And I got some collapses when I fly in turbulent air, some high rate, the gliders, and I was really, uh, you know, uh, surprised by the dynamics of those gliders that were tested. Before, uh, in calm air over the sea. So, uh, yeah, I mean, I see metrics and, uh, frontals, uh, induced asymmetric frontals. Doesn't show the real, uh, the real, uh, glider in the air, a bit of small picture, I think, uh, and in moving air in moving air, when you get to collapse, uh, maybe the, uh, the wing is a front of you.

[00:56:08] Maybe it's a bit on the side, so it's all different.

[00:56:13] **Gavin McClurg:** I'm going to run a scenario by you. Uh, let's say tomorrow you and I get an invitation, uh, not tomorrow because it's the wrong time of year. Okay. Let's say it's July and you and I get an invitation to go fly, you know, some really cool part of the Alps together. Uh, so you've got to, you got to root yourself up from, from Lebanon, get on a plane. Uh, you know, you don't want, you can't take 10 gliders. You got to take one and one harness. Um, and, and you, it's you and I are going to go fly, you know, some really cool. Cool line across the Alps for a few days. Um, what would you take, uh, uh, harness wing, uh, maybe even instruments and, and why.

[00:56:54] **Ziad Bassil:** Well, if I'm going to go to fly with you and the ops, I'm going to take, uh, an Enzo four.

[00:57:03] **Gavin McClurg:** Oh, no, no, no, no, no, no, no, no, no, no, no, we're flying for fun. We're flying for fun. Okay.

[00:57:13] **Ziad Bassil:** We're going

[00:57:13] **Gavin McClurg:** to go fly in the Dolomites and it's just, we're not trying to break any records. Uh, there's, you know, we're, we're, we're gaggle flying. We're, we're just having fun together. So,

[00:57:24] **Ziad Bassil:** I mean, yeah, I mean, I, I, I can take any, any of, uh, the available gliders I have here. Maybe I get a sea glider, I think.

[00:57:33] **Gavin McClurg:** Okay. But which, which one, which one and which harness, like which, you know, you must have a favorite for, you know, for just going to have a fun trip in a, in a part of the world where we don't have to worry about anything. Too much about, you know, hiking, like it doesn't have to be necessarily be lightweight kid. It's just for, for a fun flying vacation.

[00:57:53] **Ziad Bassil:** Well, I can get maybe, uh, which harness, I mean, there's lots of harnesses. I have, um, five harnesses here for testing, but I will get maybe the, um, I don't know if, uh, I have light harnesses. Maybe I get my own harness. I mean, I have a X rated six. I like this glider, this harness very much. And it's. It's practically my own harness for every day test flying.

[00:58:19] **Gavin McClurg:** Okay. But

[00:58:20] **Ziad Bassil:** if I want to get a light one, I will get the, uh, I have the Woody Valley GTO, the new one, the light. I mean,

[00:58:30] **Gavin McClurg:** it's, it's, it doesn't

[00:58:31] **Ziad Bassil:** have a seat board also, but it's, it's okay.

[00:58:34] **Gavin McClurg:** Hmm. And wing.

[00:58:37] **Ziad Bassil:** And wing, I'll get, uh, maybe the, the, uh, the Diviuk. Ah.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Excellent. Good, good answer. Good answer. Good answer.

[00:58:52] **Ziad Bassil:** Dominic will like it.

[00:58:53] **Gavin McClurg:** Yeah, he would, he would like it a lot. He'd like it a lot. Perfect. Okay. Um, okay. Let, let's switch to harnesses, uh, seat board or no seat board and, and why.

[00:59:05] **Ziad Bassil:** Okay. So the hammock style harnesses are really very comfortable. I mean, the, for the sitting position, for the back comfort, the lightness too, the Forza, the Empress 3, the Woody Valley GTO lights. But by the, but they do not provide the precision of a weight shift in turbulent air. I mean, the seat harness will let you, uh, lean on a, like on a stiff corner and lock yourself into a precise turn. You know, that, that kind of angle. And that's what I personally prefer, uh, the seat harness for the moment, you know, uh, that's, it's a personal, but I mean, I fly for fun with a seatless and I like them very much. But maybe for a high aspect ratio glider and, uh,

[00:59:53] a competition glider, I will surely will prefer a seat harness. Hmm.

[00:59:59] **Gavin McClurg:** Hmm. There's some, there's some interesting work being done. I'm seeing like in the new, the new, uh, delight three, I guess it is in the new sub pair harness. They're using, you know, quite stiff, uh, exactly. Quite stiff underneath your butt. So it's almost like having a seat board. But I, I don't have personal experience with that. Are you noticing that that is, is it helping?

[01:00:25] **Ziad Bassil:** Well, look, the, the Forza doesn't have a seat board, but it's very easy to just open the, the zip and slide, um, carbon seat plate just over the protection. And when you sit with the protection, with the seat board, it gets a bit, uh, like you have a seat board, but I mean, it's not connected. Yeah. To the, uh, to the seat, uh, belts, to the

belts, it's not connected to the belts. Don't you? So you feel, you feel it, but it's not as connected as a seat harness. The seat harness, uh, the, the seat board is connected is under the belt. Yeah. So you get all the, uh, the precise turn, but

[01:01:10] it's okay. It's much better.

[01:01:12] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. I, I'm kind of going through my own interesting, um, phase with, with. Harnesses because, you know, of course in the X-Alps, you fly the lightest, lightest stuff you possibly can, you know, in 2015, I flew the ice peak seven, um, the regular one, it wasn't even a light version. Uh, and then I, I flew with the strike, um, and I, and I'd flown the impress for, for quite a while, even in my early years of racing. And I, so I'm, I'm quite comfortable with the hammock harness, but I really feel like, um, I've maybe made a mistake there. I think, I think in this next. X-Alps, I think I'm willing to carry that, you know, very small additional weight of a carbon seat board and go with a seat board. Cause I, I agree with you.

[01:01:57] I think when you're flying a higher aspect wing, you really need that extra feel.

[01:02:02] **Ziad Bassil:** Yeah. Because maybe of course that, um, you, anyone could fly maybe if not anyone, I mean, athletes like yourself can fly easy on a hammock harness and the competition wing, but you have to. Uh, yeah. To pay the extra, uh, the extra workout and maybe if in a competition, like the XL, maybe you, you will be happy not to pay those extra charges in the air. So if you, uh, if you can minimize the load, it's much, it will be much better. The load, the workload. I mean, yeah, it's much better if this compensate, if, if the harness compensate, uh,

[01:02:49] the movement, they're all movement of the harness and it will have much less workout. I mean, you can maybe have more energy to, for another, uh, kilometers. I don't know. Hmm.

[01:03:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Um, Zayed, I want to be mindful of your, your time. So we'll, we'll wrap things up here. This has been enormously educational and fun. I really appreciate it. Um, before we do, I, you, you, I know you listen to the podcast. Sometimes you've heard this question. You've

[01:03:20] **Ziad Bassil:** heard it before,

[01:03:20] **Gavin McClurg:** so maybe you're prepared for it, but, uh, if you could rewind the clock and for you, it's, it's a, it's a long rewind, 30 years, um, back to if you can kind of imagine where you were and what you were doing when you were a 50 hour pilot, it sounds like it was shortly after your, your French friend taught you how to ground handle and do a little bit of flying, then hand it off a comp glider to you. Um, what, what would you, what would you do differently or what, what advice would you have for the audience, uh, who are just starting out? You know, like when you look back at your own, uh, progression, uh, w would there be anything you would change?

[01:03:58] **Ziad Bassil:** Um, no, really no, because the best thing I remember is that I'm flying for fun from the first day I learned paragliding and the feeling of weightless, uh, field on the ground and soaring sometimes, this is the field I want to get, and this is the field I want to stay with me. So it's. So if anyone wants to fly beside competition, I mean, they have to find only for the, to fly for the pleasure, having fun. And that's maybe, I don't know, that's, that's my goal and I hope it will still be available.

[01:04:39] **Gavin McClurg:** So just fly for the fun. I like that. That works.

[01:04:44] **Ziad Bassil:** Well, yeah, I mean, I mean, if you can fly, uh, because I mean, in my country, I cannot really. Go, uh, very long XCs and those circuits I make, and that's, that's what I can do. So, I mean, if I want to stay here, I want to fly on a change wings and, uh, um, yeah, that's it. The field that I get from the wings, uh, I hope to get the most of the pleasure field when flying them. Hmm.

[01:05:18] **Gavin McClurg:** Love it. Zaya. Thank you very much. That was, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, a real pleasure. I've been smiling constantly for an hour. Uh, it's, it's, it's a real treat to, to speak to you quote unquote, well, not really in person here, but it's, it's nice to hear your voice. Uh, I feel like you and I know each other for many years of reading all your, your material, which is fantastic. Uh, we'll add all that to the show notes. I want to encourage people to again, go check out dust of the universe and, and read Zaya reviews and, uh, good luck there. And I, I do hope we get a chance someday to fly in the Alps. We're somewhere else in the world and, and, uh,

yee-haw at the cloud base.

[01:05:57] **Ziad Bassil:** Yeah. Well, thank you, Gavin. Thank you for having me on this podcast. Really sorry for my English. Uh, but, uh, yes, of course it will be a great pleasure for me, uh, to fly with you wherever. And if you come over here also, so thank you very much.

[01:06:15] **Gavin McClurg:** Thank you. Appreciate it. Talk soon. Thank

[01:06:17] **Ziad Bassil:** you, Gavin. Thank you very much.

[01:06:24] **Gavin McClurg:** I hope you enjoyed that as always. Uh, if you're getting something out of the show, all we ask for is a buck show, uh, if you can afford it, uh, and you can do that as a one-time donation and don't just send us a buck. That's kind of silly. Cause PayPal takes a big chunk of it and, you know, wait till you've listened to 20 or something and make sure you really dig it. Uh, you can do that. If you go to the website, cloudbasedmayhem.com, you can see how to, uh, contribute to the show financially through PayPal, or you can set it and forget it through Patreon, which is a really cool way to, uh, you know, just contribute every time we put content out. So it's only. You only pay when something, when we create content and then you can be rewarded for doing so at various different levels. Uh, so that's kind of fun, but there are many other ways you can support the show. Uh, you can share it, you can blog about it, you can, uh, post it on Facebook or Instagram or Twitter or however you like to communicate.

[01:07:15] Uh, you can talk about it with your friends on the way up to launch. Um, what this is all about is just spreading knowledge, spreading information and trying to make us all better pilots and, uh, and safer pilots. So, uh, you can also rate us on iTunes or Stitcher or however you get your podcast. That actually goes a long way. I've learned a lot about that in the last couple of months. So, um, we've got tons of great ratings already. It's fantastic. I really appreciate that. Thank you all so much. So, uh, yeah, that's it. Thank you very much. Thanks for listening 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

Ziad Bassil est quelqu'un que la plupart des pilotes ayant des questions sur l'équipement connaissent déjà. Son blog "Dust of the Universe" est probablement (définitivement ?) le site de test d'équipement indépendant le plus complet au monde. Il le fait uniquement par plaisir et il est PROLIFIQUE. Si ça vole, il le fait voler et donne ensuite ses opinions à ses nombreux, nombreux abonnés.

Le post Episode 83- Ziad Bassil and Dust of the Universe est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Ces deux dernières semaines ont été bien remplies depuis la sortie de l'épisode sur le deltaplane. On a reçu énormément de retours là-dessus. Il semblerait que la plupart des gens l'aient apprécié, mais si vous ne l'avez pas encore écouté, retournez l'écouter. C'est une histoire fantastique, super sympa. Ça a été vraiment, vraiment intéressant à monter. Et je m'en excuse. Beaucoup de gens ont souligné que nous avons oublié quelques grandes légendes en chemin, ce qui est, enfin, c'était un épisode de deux heures. On a dû décider ce qu'on gardait et ce qu'on coupait. Et, vous savez, c'est juste difficile de tout mettre ensemble. Mais si c'est quelque chose, ça signifie qu'on doit en faire plus. Il y a tellement de connaissances sur les deltaplanes. Et, vous savez, ils le faisaient depuis bien plus longtemps avant même que le parapente n'existe. Donc je dois absolument interviewer beaucoup plus de pratiquants de deltaplane et essayer de capturer ces connaissances avant qu'elles ne disparaissent potentiellement.

[00:01:11] Mais bon, c'était un épisode sympa. J'espère que vous l'avez apprécié. Pour celui-ci, je n'ai pas vraiment de petites annonces avant de commencer. Merci à tous pour vos contributions, on a eu un énorme pic de participations avec le dernier épisode sur le deltaplane, ce qui était vraiment cool. Je vous en remercie. Pour cet épisode, je voulais parler à Zayad Basil depuis longtemps. Je ne sais pas si je prononce bien son nom de famille. Je m'excuse si ce n'est pas le cas. Mais Dust of the Universe, c'est un blog qu'il gère. Il teste des ailes depuis très, très longtemps. Il vit au Liban, un endroit évidemment assez fascinant. Alors, je voulais vraiment lui parler depuis longtemps. Je n'ai pas pu m'empêcher de lui poser quelques questions avant même d'entrer dans le vif du sujet sur Beyrouth, la guerre civile, ce qui se passe au Liban et les défis très particuliers qu'ils rencontrent pour voler.

[00:01:57] Mais il y a des endroits super pour voler. Je regarde ce qu'ils font depuis un certain temps maintenant. Mais je voulais vraiment lui demander, et beaucoup d'entre vous me l'ont demandé, comment il procède pour ses tests. Et, vous savez, il a été un testeur prolifique de matériel, de sellettes et d'ailes pendant très longtemps. Alors, on va parler de comment il fait ça et pourquoi. Et de ce qu'il a pu accomplir. Et, bien sûr, de certains retours qu'il reçoit pour avoir exprimé ses opinions. Comme il le fait avec son propre argent, il peut être très honnête sur ses propres opinions. Il n'est redevable à aucune entreprise et n'a pas à dire ce qu'elles veulent qu'il dise. Il dit ce qu'il pense. C'est donc une approche assez différente. C'est une façon honnête d'en savoir plus sur une aile plutôt que par une publicité dans un magazine ou autre chose.

[00:02:45] J'apprécie énormément son travail depuis très longtemps. On n'a pas toujours été d'accord, mais j'apprécie beaucoup ce qu'il fait. Et je pense que vous aussi. Si vous ne le connaissez pas, tapez juste "Dust of the Universe" sur Google et vous trouverez sa page Facebook et son blog. Vous verrez la quantité incroyable de tests qu'il a effectués. C'est vraiment impressionnant. Je pense donc que vous allez apprécier ça. Si vous vous intéressez au matériel, si vous envisagez d'en acheter ou si vous êtes juste intéressé par le vol, surtout dans le Moyen-Orient. Le Moyen-Orient. C'est une super émission avec un personnage très cool. Alors, sans plus attendre, profitez de cette super conversation avec Zayad Basil.

[00:03:30] Zayad, bienvenue sur Cloudbase Mayhem. C'est assez excitant pour moi. Je suis tes comptes rendus sur le matériel depuis je ne sais plus combien d'années maintenant. Et on a bien sûr reçu une tonne de demandes pour t'avoir sur l'émission. Donc c'est assez excitant. J'apprécie vraiment que tu prennes du temps pour nous. Je me suis dit que ce serait un bon point de départ pour nous de partager avec tout le monde où tu te trouves et à quoi ressemble le vol là-bas. On a discuté avant de commencer l'enregistrement du fait que tu as des défis assez uniques en volant au Liban.

[00:04:04] **Ziad Bassil:** Zayad Basil Salut Gavin, merci de m'avoir invité dans ton podcast.

[00:04:10] Oui, eh bien, en fait, si vous voulez parler des défis pour voler au Liban, c'est un petit pays pour le vol. Mais vous avez des sites intéressants, un site, deux sites au nord. Je veux dire, trois sites au nord et un site au milieu du pays.

[00:04:34] C'est pratiquement flyable toute l'année, mais pas cette année. C'est très difficile pour nous, la météo est très mauvaise. Les défis du vol au Liban. À cause de la situation politique, c'est un peu compliqué pour nous. On doit appeler l'armée avant de décoller et on doit les rappeler quand on atterrit. Chaque vol ? Oui, oui, chaque vol. Il faut le faire. Ouais, c'est assez dur parfois, surtout quand on veut partir pour une bonne journée de XC et que c'est un peu difficile. Mais c'est flyable.

[00:05:19] Et ils nous laissent voler tous les jours si c'est... si c'est OK.

[00:05:24] **Gavin McClurg:** Et est-ce qu'il y a, vous savez, des risques réels à voler en termes de violence, d'armes, de mines terrestres, vous voyez ? Est-ce que c'est ce qu'on voit à la télé ou est-ce que vous volez dans des zones où ce n'est pas vraiment un risque ? Est-ce que c'est plutôt juste, vous savez, gérer les relations avec l'armée et les tenir au courant ?

[00:05:45] **Ziad Bassil:** Oui, bien sûr, on vole dans de très beaux endroits. Il n'y a aucun risque dans ces zones. Il y a des zones restreintes où nous ne pouvons pas voler.

[00:05:57] C'est pratiquement 50 kilomètres sur 50 kilomètres. C'est tout. C'est la zone où nous pouvons voler presque partout au Liban. C'est assez petit, mais c'est assez sûr. C'est ce que je veux dire.

[00:06:12] **Gavin McClurg:** Et dis-moi, parle-moi de la communauté que tu as là-bas. Tu sais, est-ce que tu as un club ? Quelle est sa taille ? Combien de personnes ? Et est-ce que vous vous voyez ? Est-ce que vous pouvez voyager dans les pays voisins pour voler ? Tu sais, c'est comment pour entrer et sortir ?

[00:06:28] **Ziad Bassil:** Eh bien, il y a vraiment peu de pilotes au Liban. Il y a trois clubs, mais si on rassemble tous les pilotes, on en compte peut-être 50, 50 pilotes. Et le week-end, on peut en voir peut-être 15, 20 maximum. C'est tout. Pour l'instant, c'est surtout axé sur les vols en tandem puisque les gens aiment voler en tandem et il y a vraiment peu de pilotes solo. Je veux dire, il n'y a pas vraiment beaucoup de pilotes solo dans les airs. Parfois, je vole peut-être dans la chaîne du Liban. C'est un endroit très sympa pour voler et on est presque seul dans le ciel.

[00:07:17] Alors, pendant la semaine, aussi, parfois si je peux, je peux voler seul, il y a peut-être deux ou trois pilotes dans les airs. C'est tout. Dites-moi...

[00:07:28] **Gavin McClurg:** donnez-nous une idée. Je sais que c'est difficile et que ce n'est pas votre langue maternelle, mais décrivez-nous un peu à quoi ça ressemble. J'ai passé pas mal de temps au Maroc, un peu à Tanger. Alors, à quoi ça ressemble ? Décrivez le vol. Est-ce que ce sont de grandes montagnes, de petites montagnes ? Est-ce que vous volez au-dessus d'une zone urbaine ou rurale ? Enfin, c'est quoi ? C'est quoi le vol ? C'est comme...

[00:07:51] **Ziad Bassil:** Je devrais peut-être commencer par dire que nous avons trois petits sites. Il y en a un à Juni Bay. Ce site se trouve à environ sept cent trente mètres au-dessus du niveau de la mer et vous pouvez atterrir sur la plage. C'est un petit site, mais il a de bonnes conditions météo. Il est protégé, d'une certaine manière, du vent et des mauvaises conditions. C'est un site à Juni, l'autre site dans la partie nord s'appelle Miziara, devant Miziara. Nous avons un zéro, c'est une montagne de huit cent trente mètres de haut. Ensuite, nous avons une plaine vers la mer et ce n'est pas vraiment loin du zéro.

[00:08:40] C'est à douze kilomètres de la mer, mais c'est tout plat. Et c'est un très beau site, pour comparer les ailes et pour les petits vols XC.

[00:08:52] C'est un côté très indulgent, ce n'est pas vraiment dangereux d'y voler. Et puis ces deux sites sont pour l'hiver et l'été. Mais la chaîne du Liban, on a la chaîne du Liban et c'est dans la partie nord, la plus haute montagne fait trois mille neuf cents mètres. Ce n'est pas vraiment loin non plus de la mer. En ligne directe, ça fait quarante kilomètres. Donc les conditions là-bas sont vraiment sympas, vraiment, vraiment sympas. Alors peut-être que le matin, on a l'autre côté de cette montagne. Cette montagne fait face à l'ouest et à l'est, et à l'est.

[00:09:40] On a la vallée de la Bekaa, qui n'est pas vraiment une zone restreinte. On ne peut pas y voler, mais c'est une terre très plate et c'est vraiment puissant. Donc, si vous décollez à dix heures, vous obtenez probablement facilement six mètres par seconde, voire douze. Oui, à douze. Si vous arrivez à gérer l'aile, je pense qu'en août, on peut parfois dépasser les six cents mètres. Mais bien sûr, ce n'est pas vraiment amusant à voler parce que c'est une forte brise thermique. Mais de toute façon, si vous atteignez quatre mille mètres et que vous faites juste demi-tour, vous avez une portée de glisse de quarante kilomètres jusqu'à la mer.

[00:10:30] C'est donc un endroit très, très facile pour dépasser.

[00:10:33] **Gavin McClurg:** Tu as dit quatre mille mètres ?

[00:10:35] **Ziad Bassil:** Quatre mille mètres, c'est très facile à faire. Je veux dire, c'est une école. Ouais, parce que c'est très facile, les thermiques sont vraiment forts.

[00:10:45] **Gavin McClurg:** Wow. Et est-ce que vous êtes à Beyrouth ?

[00:10:51] **Ziad Bassil:** Non, je loge à Jbeil. Jbeil, c'est Biblos, Biblos. C'est dans la partie nord. Donc je suis entre tous les sites. OK. Peut-être si... Ouais. À une heure de route, je peux être aux Cèdres. En quinze minutes, je peux être à Bcharre, en 45 minutes je peux être à Miziara. Donc je suis entre les trois sites. Et

[00:11:14] **Gavin McClurg:** la plupart des pilotes qui volent au club, peut-être les pilotes en solo, sont-ils surtout libanais ou sont-ils surtout des expatriés ?

[00:11:25] **Ziad Bassil:** Non, surtout du Liban. D'accord. Principalement du Liban. Oui. Ouais.

[00:11:30] **Gavin McClurg:** Wow. Et vous avez une école là-bas, quelques écoles.

[00:11:34] **Ziad Bassil:** Oui, il y a deux écoles là-bas, mais elles se concentrent surtout sur le vol en biplace maintenant. Elles forment bien sûr quelques pilotes, mais il n'y a pas vraiment de grand intérêt pour apprendre le parapente en ce moment. Mais nous essayons d'introduire ce sport de plus en plus. Enfin, de toute façon, ils en font énormément. Très souvent, tous les jours, chaque pilote fait 10 ou 12 biplaces. Je ne sais pas. Ils travaillent vraiment bien.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** Alors, ça va avoir l'air d'une question complètement stupide. Mais, vous savez, avec tout ce qui se passe littéralement juste de l'autre côté de votre frontière à Damas, à quel point est-ce que ça vous impacte ? Euh. À quel point est-ce que ça impacte le Liban en tant que pays ? Je veux dire, est-ce qu'il y a un espoir d'atteindre un jour les 4000 mètres et de repartir vers l'est ?

[00:12:34] **Ziad Bassil:** Eh bien, c'est... oui, c'est vraiment difficile à dire. Je n'ai jamais essayé parce que je peux être... je peux être choqué.

[00:12:44] **Gavin McClurg:** Bien sûr, bien sûr,

[00:12:46] **Ziad Bassil:** assez facilement, assez facilement en allant dans la vallée de la Bekaa à 4000. C'est facile de dépasser. Mais je peux continuer. Sur ma droite, vers le sud, je peux aller au sud parce que la chaîne de montagnes sépare le Liban horizontalement, donc on peut aller au sud et revenir. Mais le problème, c'est la compagnie aérienne.

[00:13:12] **Gavin McClurg:** Mm hmm.

[00:13:13] **Ziad Bassil:** Et puis est-ce que c'est

[00:13:14] **Gavin McClurg:** c'est la même chose ? Est-ce que c'est pareil pour aller, vous savez, vers le sud-sud-ouest en Israël ? Ou est-ce que c'est même une... est-ce que c'est une possibilité ? Oui,

[00:13:22] **Ziad Bassil:** mais on ne peut pas y aller. Évidemment. Ouais. C'est pour ça que j'ai dit. Oui, seulement 50 kilomètres maximum, par 50 kilomètres. C'est la zone où on peut s'amuser un peu. Donc vous avez vraiment ça...

[00:13:37] **Gavin McClurg:** fenêtre, et ça fait combien de temps que c'est comme ça ?

[00:13:41] **Ziad Bassil:** Eh bien, ça a toujours été comme ça depuis que j'ai commencé. Vraiment ? Depuis que je peux, on avait l'armée syrienne avant, dans la partie nord à cette époque, et c'était vraiment difficile de voler au-dessus d'eux sans se faire tirer dessus. Plusieurs fois, j'ai atterri loin, peut-être quand il y avait l'armée syrienne dans les plaines de Kura et j'étais entouré de militaires avec des fusils pointés sur moi. Alors pour moi, c'était une sacrée aventure.

[00:14:13] **Gavin McClurg:** Et wow. Et

[00:14:15] **Ziad Bassil:** pour mentionner avoir été arrêté plusieurs fois et avoir attendu des moments avant d'être libéré. Ouais, parce que wow. Mais oui, c'était très difficile par le passé.

[00:14:25] **Gavin McClurg:** Eh bien, je suis encouragé par votre passion et votre enthousiasme, surtout quand c'est un endroit assez isolé où on ne peut pas vraiment explorer beaucoup de choses. C'est génial que vous soyez restés aussi passionnés par ce sport. Mais alors...

[00:14:40] **Ziad Bassil:** Je veux dire, le problème pour faire entrer une aile par la douane et la recevoir, vous n'avez aucune idée du bazar dans lequel on se retrouve pour une seule aile. Pour chaque aile, la douane la met en zone de contrôle. Et on doit faire le trajet vers Beyrouth deux ou trois fois. C'est à 35 ou 40 kilomètres de chez moi, trois fois à cause du contrôle de l'aile. L'aile reste au bureau de douane, un gars des militaires vient la voir et la vérifier, puis elle sera dédouanée. Donc chaque aile met environ 20 à 25 jours parfois pour être dédouanée. Alors imaginez, j'ai reçu peut-être une ou deux ailes.

[00:15:26] La première formation dure environ 15 à 20 heures par semaine. Et tout le stress pour le sortir de là, c'est aussi un défi pour nous. Mais bon, c'est comme ça qu'on fait.

[00:15:38] **Gavin McClurg:** Et on a tous les deux un ami commun. Je ne l'ai pas vu depuis des années. Mais Ronnie, qui est un surfeur américain à Maui et tout ça. Je ne sais pas s'il y est encore, pas sûr. Est-ce qu'il y est encore ? Oui, il

[00:15:51] **Ziad Bassil:** il l'est. Il est venu ici plusieurs fois. Ouais. Est-ce que c'est

[00:15:55] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est différent pour lui, ou est-ce qu'il peut piloter les mêmes trucs que vous ?

[00:15:59] **Ziad Bassil:** Il connaît les limites. Dans cette partie du pays, c'est vraiment sûr pour voler.

[00:16:07] **Gavin McClurg:** S'il est

[00:16:08] **Ziad Bassil:** Américain, ou n'importe quel pilote étranger, il peut voler très en sécurité ici. Ce n'est pas si dangereux de voler parce qu'il y a de l'ordre, la paix et l'ordre, comme on dit. Mais dans cette partie, on n'a pas vraiment loin à ce stade. Le Liban est un petit pays, mais dans cette partie, c'est vraiment, vraiment sûr. Je veux dire, j'ai été arrêté par mes propres gens, par ma propre armée. Ils

[00:16:36] **Gavin McClurg:** ils voulaient que vous soyez en sécurité,

[00:16:38] **Ziad Bassil:** Ouais. Ouais, parce que tu vas où ? Pourquoi tu as atterri ici ? Voilà, c'est ça. Ils cherchent.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** après vous.

[00:16:47] **Ziad Bassil:** Ouais, quand tu voles et que tu aimes ça, et que les conditions sont vraiment bonnes, il faut repousser les limites. Il faut aller faire des vols longue distance.

[00:17:00] Et il y a peut-être 20 ans, la situation politique était vraiment mauvaise avant. Je veux dire, il n'y avait pas de gouvernement. Il y avait l'armée syrienne ici, et il y avait des milices. Et nous volions, je veux dire, nous allions dans des endroits reculés.

[00:17:23] **Gavin McClurg:** Vous parlez de l'époque de la guerre civile ?

[00:17:26] **Ziad Bassil:** Ouais, peut-être en 90, de 94, de 93 à maintenant. Mais maintenant ça va. On a un gouvernement. Vous avez une armée, l'armée libanaise. Il n'y a pas de problème ici maintenant. C'est très sûr, et beaucoup de pilotes étrangers viennent. La semaine dernière, on a eu une équipe danoise. Une équipe danoise. Oh, vraiment ? Vraiment ? Cool. Souvent, on a des pilotes étrangers qui viennent ici.

[00:17:53] **Gavin McClurg:** Maintenant, il y a un autre endroit où je ne suis pas allé, mais qui me fascine depuis longtemps : la Jordanie, vous savez, elle n'est pas loin de chez vous. Et elle semble être une sorte de bastion de sécurité dans une partie du monde très instable ces jours-ci. Est-ce que vous allez en Jordanie ? Est-ce que vous y volez ?

[00:18:11] **Ziad Bassil:** Non, non, je ne l'ai pas fait. Pas encore. Mais j'ai entendu dire que c'est aussi un peu restreint pour y voler. Mon ami travaille en Jordanie, et il a dit que c'était un peu difficile aussi. Donc il y a des endroits où il faut se faufiler pour voler, genre, vous savez, pour voler et s'échapper.

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Oh, vraiment ? Randonner et courir.

[00:18:32] **Ziad Bassil:** Cours et cours. Randonnée, cours. Bien.

[00:18:35] **Gavin McClurg:** s'entraîner pour les X-Alps. Je devrais peut-être y aller.

[00:18:39] Ouais.

[00:18:41] D'accord. Eh bien, je devais vous poser quelques questions, juste pour me faire une idée de l'endroit. J'apprécie ça. C'est une partie fascinante du monde. Et c'est sûr que ce n'est pas sans... C'est dangereux, mais ça a l'air aussi assez passionnant. J'aimerais aller là-bas et voler. Vous m'avez donné envie de venir vous voir. Ça a l'air super. Alors, un peu plus sur votre parcours, et ensuite je voulais aborder le matériel. Depuis combien de temps volez-vous ? Et parlez-nous de la transition vers ces tests de matériel. Comment tout cela s'est-il passé ?

[00:19:14] **Ziad Bassil:** D'accord, alors je vole. J'ai commencé au début des années 90 avec quelques amis. On était des pionniers dans ce sport. Il y avait un groupe de touristes français qui volaient ici à cette époque, au-dessus de Junier Bay. Et j'ai accroché. Un Français est resté une semaine plus tard et m'a appris à voler. Plus tard, j'ai commencé à piloter mon aile pratiquement seul tous les jours parce que, vous savez, c'est mon genre de tapis magique. Donc voler dans certains... oui. Je volais pratiquement seul dans des zones reculées sans aucun instrument, sans bulletin météo, avec peu de connaissances sur les changements météo ou quoi que ce soit.

[00:20:03] Alors pour moi, c'était une grande aventure. Au tout début, je dormais dans la chaîne du Liban et je volais presque tous les jours. C'était, oui, c'était un rêve avec la nature, les éléments. Et les week-ends, j'étais rejoint par quelques amis super cools. Je m'en souviens encore. Je me souviens de mes meilleurs amis. Maintenant, ils ne volent plus.

[00:20:29] Roland, Matthew, et je me souviens de Thomas. Et c'était génial de partager le vol avec eux. C'était vraiment... ouais, c'est comme si tu étais seul, tu sais, et que tu découvrais tout sur le parapente. Le Français m'a appris pendant trois jours et m'a prêté une aile. Et il m'a envoyé, il m'a envoyé l'aile de Hugh Levi Smiles. L'aile avec laquelle Hugh Levi Smiles a battu le record du monde. Waouh.

[00:21:01] Alors pour moi, c'était vraiment dangereux. Ouais. Et j'avais assez peur. J'avais assez peur de piloter cette aile dans les Cèdres. Mais j'ai appris, j'ai appris beaucoup depuis. Et, eh bien, c'est tout.

[00:21:18] **Gavin McClurg:** Et comment as-tu commencé à faire des tests de matériel ? Et je pense que beaucoup de gens aimeraient.

[00:21:25] **Ziad Bassil:** J'aimerais

[00:21:25] **Gavin McClurg:** pour savoir, vous savez, comment ça se passe avec les entreprises et, vous savez, est-ce que ce sont des prêts ? Est-ce qu'il faut les acheter ? Est-ce qu'ils vous les donnent ? Comment tout ça fonctionne ?

[00:21:37] **Ziad Bassil:** Eh bien, en fait, j'ai commencé, j'ai commencé la première, d'accord, je dois vous dire pourquoi je fais ces tests. Je veux dire, pour mes premiers jours, j'avais ça, je ne sais pas, je ne sais pas comment le dire. C'est comme un terrain, c'est comme un terrain pour obtenir, pour voler d'autres ailes. C'est comme, c'est comme je dis

toujours que les oiseaux ne peuvent pas échanger d'ailes, mais nous, nous le pouvons. C'est tout. C'est ça, ils volent et ils volent bien mieux que nous depuis un million d'années, mais ils ne peuvent pas échanger d'ailes. Alors nous pouvons les échanger et nous pouvons ressentir la différence quand on les échange.

[00:22:23] Je veux dire, si vous volez sur une aile ENA, puis que vous volez sur une aile CCC, la différence est énorme. Et j'étais vraiment content d'échanger les ailes dès le début. Donc, je veux dire, si un ami arrivait avec une aile, je lui demandais si je pouvais voler avec. Et maintenant, et après cela, tout le monde m'a prêté son aile.

[00:22:50] C'est comme ça que ça a commencé. Et après, je faisais...

[00:22:57] Parfois, au début, j'empruntais les ailes à mes amis. Et puis, certains fabricants m'ont contacté. J'ai écrit les tests sur le net et personne ne les prenait au sérieux. Je veux dire, ils disaient : qui va les écouter ? Qui va les lire ? Moi, je suis content. J'écris juste avec mon cœur tout ce que je sais. C'est tout. Je fais de mon mieux. Et ensuite, j'ai contacté des entreprises. Et j'ai acheté les ailes.

[00:23:30] Il y a 15 ans, je me faisais parfois prêter des ailes. Mais ce n'était pas bon pour moi parce que si une entreprise vous prête une aile, parfois ils demandent. Et là, vous ne pouvez plus être objectif. Ouais. Ouais. Mais je dis toujours ce que je veux dire. Je suis toujours objectif. Le problème, c'est quand il vous prête l'aile et qu'il dit : « OK, s'il te plaît, dis-moi juste avant que tu ne voles. Quoi ? C'est ce que tu vas voler. » Et ça, c'était frustrant pour moi. Alors j'ai arrêté ça.

[00:24:07] Et après, j'ai fait un budget. J'ai établi un budget et j'ai ensuite commencé à acheter des ailes. C'est comme ça que je peux m'y consacrer à plein temps, piloter l'aile et ensuite la revendre. C'est tout.

[00:24:26] **Gavin McClurg:** Et ça marche. Ça fonctionne. C'est quoi ton modèle économique, alors ? Est-ce que tu es capable d'acheter l'aile au prix coûtant, puis de la revendre pour gagner assez ? Ou est-ce que c'est essentiellement juste une transaction de passage et que tu finances tout ça avec ton autre travail ?

[00:24:47] **Ziad Bassil:** Ouais. J'ai prévu un budget d'environ 10 000 dollars, un petit budget. Et j'ai dit que j'allais utiliser ce budget pour acheter du matériel. Et à cause du Liban, il n'y a pas de revendeurs au Liban. Si, il y a un revendeur, mais ce sont tous des amis. Je veux dire, il y a un revendeur Ozone. Il y a un revendeur Gin. Mais un revendeur avec 50 pilotes, ce n'est pas vraiment intéressant. Je veux dire, ils m'ont donné l'aile. J'ai payé l'aile presque au prix coûtant. Et quand il n'y a pas de revendeur, je peux obtenir l'aile directement auprès du fabricant. Au prix du revendeur.

[00:25:32] Parfois, quand l'aile est terminée et que quelqu'un est intéressé ici, on peut la vendre ici. Sinon, je peux la vendre dans le monde entier. C'est une seule aile, une seule taille, une seule testée. Je ne travaille pas sur ces trucs. Donc je n'achète qu'une seule aile, une seule taille, ou peut-être deux tailles, M, L, M et SM. D'accord. Parce que je suis mince. Donc la petite taille, oui, la petite taille et la taille moyenne. Et ensuite, je les vends.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** D'accord. Et est-ce que c'est votre travail principal ?

[00:26:12] **Ziad Bassil:** Non, non, ce n'est pas mon travail principal.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** D'accord. Et qu'est-ce que tu fais pour, entre guillemets, ton vrai travail ?

[00:26:23] C'est évidemment un travail amusant, et on essaie tous de trouver comment le faire. Mais oui.

[00:26:30] **Ziad Bassil:** J'ai vécu un événement spécial pendant la guerre de 75. On a quitté Beyrouth, mon père et moi, pour aller à Byblos, Jbeil, et j'avais 11 ans. J'étais encore à l'école. Et on a fini. Mon père a fait son travail ici à Jbeil. On a créé un grand supermarché. Et quand j'ai fini l'école, j'ai travaillé avec mon père. Et en 2004, j'ai repris le travail, le supermarché, je l'ai développé.

[00:27:18] Et maintenant, j'ai une grande entreprise. C'est mon travail principal.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc tu es très occupé avec ça. Oui. Combien de temps, dirais-tu, peux-tu consacrer aux tests et à l'écriture ? On mettra tout ça dans les notes de l'épisode. Mais pour ceux qui écoutent et qui ne le savent pas encore, vous le savez probablement déjà. Sur Facebook, c'est Dust of the Universe. Et si vous tapez juste

Dust of the Universe sur Google, vous trouverez le blog de Zayad, qui est génial. C'est plus facile de le chercher comme ça que par l'adresse. Mais vous verrez de quoi on parle avec tous les avis et les différentes ailes et tout ça. Mais, combien de temps es-tu capable d'y consacrer ? Ou quel serait le temps que tu consacres aux tests, disons, chaque mois ?

[00:28:11] **Ziad Bassil:** Eh bien, Gavin, comme je l'ai dit, mon point de chute se trouve vraiment entre tous les sites. Et, enfin, si c'est flyable et que tout est en ordre, mon entreprise compte beaucoup de monde. Et je peux m'organiser pour aller voler. Donc chaque jour, si c'est flyable, je peux y aller. Et je peux retourner au travail très facilement. Ce n'est pas vraiment comme en France, peut-être, ou en Europe, parce que les sites sont vraiment loin. Il faut voyager. Donc peut-être 15 minutes, je peux aller au site proche. C'est très facile d'accès.

[00:28:57] Alors, je veux dire, je suis disponible quand c'est flyable.

[00:29:01] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord. Ouais. Qu'est-ce que tu fais ? Tu couvres tous les fabricants ou est-ce que tu essaies de te limiter à quelques-uns ? Dis-nous comment tu abordes les tests. Et je sais que c'est, tu sais, les sellettes, les ailes, tout, c'est bien ça ?

[00:29:20] **Ziad Bassil:** Ouais. Enfin, j'aime bien tester et voler de tout, toutes les ailes, toutes les sellettes, si je peux, de tous les fabricants. Mais parfois, parfois c'est difficile d'atteindre tous les fabricants. Parfois, c'est difficile de les pousser. Certains fabricants ne vous laissent pas avoir leurs ailes. Enfin, ouais, ils savent que je peux écrire quand je veux. Donc certaines entreprises ne sont pas contentes. C'est un gros business. Et si tout le monde le sait... Ils savent comment le business fonctionne et ils savent qu'ils maintiennent leur activité, vous savez, correctement, correctement entretenue.

[00:30:09] Je veux dire, s'il y a un problème avec une aile, je l'écrirai.

[00:30:13] **Gavin McClurg:** Parce que, vous savez, vous passez ces choses en revue et vous êtes très honnête et, vous savez, parfois ce ne sont pas des rapports élogieux, vous savez, est-ce que vous recevez beaucoup de retours négatifs de la part de la communauté ? Est-ce que vous devez vous embarquer dans, je ne sais pas, des petites disputes inutiles ?

[00:30:35] **Ziad Bassil:** Non, je je je vais juste écrire exactement ce que je ressens, exactement. Je ressens chaque mot, je veux dire, mais je reste toujours poli parce que je sais que j'ai une entreprise et je comprends la charge et la pression, l'entreprise a des paiements qu'ils doivent, euh, pour s'étendre. Je sais. Donc. Mais j'écris tout correctement. De toute façon, les gens qui s'énervent, je veux dire, ce sont les entreprises, les propriétaires des entreprises et tout le monde, bien sûr, peut-être que certains me disent qu'ils perdent beaucoup d'argent et que vous avez écrit que ce n'est pas vraiment agréable de faire ce roulis.

[00:31:20] L'aile est vraiment sympa. Je veux dire, je dis que l'aile est vraiment sympa, mais je veux dire, ça se voit sur la vidéo. C'est, c'est clair. C'est, enfin... C'est peut-être une aile D et cette aile C est bien plus performante. Je veux dire, c'est évident. Qu'est-ce que tu veux que j'écrive ? C'est la chose à faire. Ouais. Et tu ne devrais pas sortir l'aile avant d'avoir fait tes propres tests. Si c'est le cas aujourd'hui, je ne peux pas, je dis que, d'accord, les performances sont vraiment proches. Je dis que les performances sont vraiment proches. Je veux dire, c'est tout. Elles sont vraiment proches. Elles sont proches, mais si elles ne le sont pas, je l'écrirai comme ça.

[00:32:08] Je vais l'écrire, mais je vais le faire poliment, vous voyez, je ne suis pas le genre de gars qui démolit toutes les entreprises. Non, je me contente d'écrire ce que j'ai ressenti. C'est tout. Ouais.

[00:32:24] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Alors, quels sont les fabricants que vous passez le plus en revue ?

[00:32:35] **Ziad Bassil:** Eh bien, tout le monde, tous les fabricants, si je peux acheter une aile, je l'achète et je passe en revue la classe A, la classe C et ensuite la classe D, parce que principalement les ailes de compétition n'ont pas besoin de tests. Elles volent par elles-mêmes et elles sont testées, mais peut-être les ailes de classe B, C et D.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Bien sûr. D'accord. Alors, quelle entreprise, en ce moment ? Et encore une fois, pour les auditeurs, c'est l'opinion de Ziad, et on a tous le droit d'en avoir une. Donc, évidemment, vous avez probablement vos préférés et ceux que vous n'aimez pas, mais sans, vous savez, peut-être en mettre trop à dos, quel fabricant, parce qu'il y a de nouveaux acteurs sur le marché. On vient de faire un podcast avec Philippe Resende de Flow. Il y a la nouvelle

entreprise coréenne. Il y a Fee. Fee, ce qui est plutôt excitant, ils se concentrent vraiment sur les ailes de classe A pour l'instant, mais ils ont une longue histoire avec Hannes. Mais quels fabricants, en ce moment, avez-vous l'impression qu'ils repoussent vraiment les limites ?

[00:33:48] Est-ce que vous êtes plutôt enthousiaste pour, peut-être pouvez-vous prédire, qu'ils vont sortir le... oui. Qui, qui est, qui en avez-vous en tête ? Oui.

[00:33:59] **Ziad Bassil:** C'est une question difficile. Je veux dire, j'ai eu le sentiment que, au fil des années, il y avait toujours une aile qui marquait le monde du parapente par son efficacité en l'air tous les, peut-être quatre à cinq ans, six ans. Je ne sais pas. J'ai eu l'impression qu'il y aurait une nouvelle découverte d'une certaine entreprise qui mènerait à une meilleure amélioration des performances. Et ensuite, les autres entreprises font des efforts pour atteindre ce développement. Je pense qu'aujourd'hui, éliminer la traînée est la partie la plus difficile et progresser vers de meilleures performances, parce que toutes les entreprises sont vraiment professionnelles et ont un gros département R&D, et les meilleures marques, comme vous le savez.

[00:34:49] Ouais, alors le niveau est déjà très élevé dans toutes les catégories en BC et D. Et comme je l'ai dit, les meilleures marques, les 10 meilleures marques, s'efforcent de progresser. Ou du moins, de proposer des ailes à jour, parce que peut-être que dans la catégorie C aujourd'hui, la performance est presque la même et pour la haute B aussi, c'est très proche et c'est tout. Donc si, l'maniabilité aussi, il n'y a vraiment pas, je ne peux pas dire, je ne peux pas citer une entreprise, mais il y a vraiment des entreprises de premier plan ici qui font un travail vraiment impeccable.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, je vais vous mettre sur le spot là. Vous n'êtes pas obligé de répondre, mais si vous voulez tenter le coup. Enfin, d'abord, quand vous volez juste pour votre plaisir personnel, est-ce que vous volez un CCC, un B ou quoi ? Qu'est-ce que vous volez quand vous essayez de faire, vous savez, un vol XC difficile ?

[00:35:53] **Ziad Bassil:** Ma philosophie de vol, c'est le plaisir de voler. C'est pour ça que j'aime les ailes qui...

[00:36:02] je veux dire, j'ai beaucoup changé d'aile. C'est difficile pour moi de n'avoir qu'une seule aile, mais bien sûr pas en CCC parce que je ne fais pas de compétition. Je ne suis pas sûr de cette aile et c'est difficile de toute façon, et de l'utiliser dans de l'air très turbulent. Donc je prends un risque et, euh, ce risque est. Ouais.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** Ouais. Ça n'en vaut pas la peine.

[00:36:23] **Ziad Bassil:** Ouais. Ça n'en vaut pas la peine. Ouais. C'est tout. Je veux dire, les ailes d'aujourd'hui, si je veux voler dans le passé, il y a 10 ans, euh, je ne rêverais même pas d'en piloter. Peut-être une aile C ou une aile B, mais la performance de ces ailes aujourd'hui n'était pas disponible sur les ailes de compétition il y a 10 ans. Donc, je veux dire, je pilote peut-être une aile C ou une aile D si j'en ai envie. C'est tout. Je n'ai pas une aile spécifique.

[00:36:53] **Gavin McClurg:** D'accord. Super. Je pense que ça nous aide à comprendre ce que vous aimeriez piloter. Alors, passons en revue. Et encore une fois, tout le monde comprend bien qu'il s'agit de votre opinion, mais vous devez avoir un favori dans chaque catégorie, vous savez, quel est votre préféré en B, en C et en D en ce moment ?

[00:37:16] **Ziad Bassil:** Bien sûr. Bien sûr. C'est une réponse très facile. Je suis quelqu'un qui privilégie le plaisir de voler. Je veux dire, la maniabilité d'une aile, si l'aile se comporte bien, j'y suis sensible. Donc, c'est personnel. Si je pilote une aile et que cette aile me donne exactement cette sensation d'agilité à l'intérieur de la thermique, de pénétration et de montée, alors j'aime cette aile. Je la privilégie. Donc, dans la catégorie B aujourd'hui, je veux dire, la Shelly 4 est vraiment agréable à piloter. Oui. Skywalk et la Chile 4. C'est vraiment agréable à piloter parmi les ailes B+ que je peux citer. Je veux dire, vraiment ?

[00:38:02] Ouais. Parce que, wow. La catégorie B. Wow. J'ai fait la comparaison, la comparaison des B, et la maniabilité est ce que je recherche vraiment. Je veux dire, la Rush 5. Maintenant, elle ne se manie pas aussi vivement que la Chile 4, mais elle a de vraiment bonnes performances et elle est aussi très facile à piloter. Donc, c'est intéressant de concevoir une aile B+ qui soit vraiment confortable à piloter. Et puis aussi, de très hautes performances, et aussi sur la mer. Et ensuite, la catégorie D.

[00:38:36] **Gavin McClurg:** Ouais, j'ai presque l'impression que j'aurais dû développer ma question parce que la catégorie B, vous savez, ça fait énormément d'années que je n'ai pas piloté de B, donc je n'ai pas d'expérience avec. Mais la catégorie B est massive maintenant, n'est-ce pas ? Je veux dire, on ne disait pas "un B chaud" ou "un B lent". On disait juste B, mais maintenant c'est comme, vous savez, il y a le B intermédiaire, le B lent, le B rapide. Je veux dire, pour le B rapide, tout le monde dit : "Oh, bah ça devrait être un C". Donc je devrais peut-être même demander : "C'est quoi votre B lent ou B rapide préféré ?". Et puis je pense qu'on doit faire la même chose pour les C maintenant, non ?

[00:39:16] **Ziad Bassil:** Eh bien, Gavin, la catégorie B est vraiment grande, énorme, je veux dire, et les fabricants, oui, à cause des pilotes, c'est, ce sont les ailes les plus achetées. De toutes les catégories, bien sûr. Et, cette catégorie. Je veux dire, ça change beaucoup. Je veux dire, la catégorie low B, parfois, parfois la catégorie low B n'est pas, ce n'est pas vraiment une catégorie low B. Je veux dire, certains fabricants ont une low B et une high B, mais beaucoup de B, parfois quand je vole une low B, je sens que, wow, c'est une aile dynamique. Ça ne devrait pas l'être, mais c'est la course à la performance et la course à la performance, c'est...

[00:40:05] C'est une course à la performance. Donc quand vous lancez des défis avec une catégorie low B et que vous faites du marketing, quand vous vendez une aile low B, je m'attends à avoir une aile low B qui est un peu, euh, piquante. Hmm. Donc, je veux dire, oui, je veux dire que les entreprises devraient peut-être, euh, commercialiser, euh, devraient commercialiser une aile high B. D'accord, on comprend. C'est une B, mais c'est du marketing pour de l'XC. Et l'autre, c'est pour les, euh, débutants, euh, débutants plus, c'est tout. Mais aujourd'hui, euh, c'est, euh, c'est vraiment confus. Je veux dire, elles sont toutes dans la catégorie B, elles passent toutes la certification, mais, euh, elles ne sont pas vraiment, euh, similaires.

[00:40:55] Je veux dire, dans la catégorie Low B, comme l'a indiqué l'HG, il y a peut-être une, deux ou trois classes, alors que dans la catégorie Low B, ils en mettent trois ou quatre. Je ne sais pas, peut-être aussi dans la High B. Hmm. Ouais.

[00:41:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, je pense à une Carrera par rapport à, euh, quoi, ce serait une bonne idée ?

[00:41:16] **Ziad Bassil:** Ce n'est pas censé être, euh, ouais, à l'époque on le présente comme tel, mais ce n'est pas vraiment un B, non ?

[00:41:22] **Gavin McClurg:** Exactement. Je pense que c'est là qu'il faut faire attention, non ? Parce que vous savez, si vous venez juste de sortir de l'école, que vous êtes P1 et que vous cherchez votre première aile et que vous vous dites : « Oh, je vais prendre une B », et que vous achetez une Carrera, vous venez d'acheter un appareil assez performant.

[00:41:36] **Ziad Bassil:** Bien sûr, pour eux. Ouais. Enfin, si vous avez une aile qui est vraiment, euh, réglée pour passer une certification, je ne pense pas que vous en tirerez, euh, la majeure partie des performances. Je veux dire, la Carrera, la Carrera originale, elle était vraiment agréable à piloter. Elle était dynamique et on oublie la B, mais enfin, plus tard, la Carrera Plus était plus fluide, plus stable en tangage et ce n'était pas une B bien sûr, mais elle n'avait pas, euh, le, euh, le niveau de performance.

[00:42:21] Je veux dire, beaucoup de pilotes aujourd'hui vont demander des infos sur la catégorie B. Aujourd'hui, si vous avez une catégorie B et que vous volez pour le plaisir, c'est la catégorie que vous devez viser. Mais si vous voulez des sensations de vol plus exigeantes, je pense que les grandes ailes peuvent être ennuyeuses, bien sûr, mais pas pour tous les pilotes. Je veux dire, pour les pilotes du week-end, pour un pilote qui vole peut-être 50 heures par an, la catégorie B, la catégorie B plus, c'est plus que suffisant. Je veux dire, si je vole en catégorie B, je peux pratiquement voler avec n'importe quelle aile, n'importe quelle bonne aile de catégorie C ou D. Si c'est un bon pilote qui vole une aile B plus, on ne manque de rien en termes de performance.

[00:43:08] Ça se volerait de manière très, euh, compétitive. Enfin, d'accord, pas pour la compétition, mais peut-être pour du XC, pour le plaisir, pour aller sur ses propres défis.

[00:43:19] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, je pense que Nova l'a prouvé au-delà de tout doute avec le Mentor, tu sais, et ils ont mis ces super pilotes dessus. Je pense que les gens oublient souvent que c'étaient de très, très bons pilotes

qui pilotaient cette aile. Tu sais, c'étaient des pilotes de compétition dans beaucoup de cas, mais ils faisaient ces triangles massifs dans les Alpes sur un Mentor, ce qui a prouvé à tout le monde que tu n'as pas forcément besoin de prendre beaucoup de risques avec le choix de ton aile. Tu peux monter sur un Mentor et passer une super journée.

[00:43:52] **Ziad Bassil:** Et regarde, oui Gavin, c'est non, c'est vraiment, cette question du Mentor, le meilleur Mentor a été créé. C'était un Mentor aussi. J'en avais un en taille S. Et piloter cette aile, c'était pimenté. Oui, un peu, mais vraiment compétitif par rapport aux ailes actuelles de l'époque, c'était compétitif. Bien sûr, ce n'était pas une aile pour n'importe quel débutant qui se mettait au sport, mais c'était comme une nouvelle, c'était cette aile où tu sens qu'au moment où elle était en train de basculer à l'intérieur de la thermique, elle glissait à travers la thermique. Tu peux tout ressentir. C'est comme une aile de compétition. Et elle, elle creusait dans la matière, elle surfait, elle s'engouffrait.

[00:44:37] Alors, j'ai vraiment été impressionné par cette aile. Et ensuite, la série Mentor, la trois était plus tranquille. La quatre était, je ne sais pas, un peu, enfin, très performante, mais bon, elle changeait un peu et la cinq combinait tout ça, tout en restant très tranquille, pas toutes les caractéristiques de la Mentor 2 qui étaient intéressantes, et puis tous les autres concurrents ont rattrapé leur retard, je ne sais pas comment, maintenant vous avez vraiment cinq ou six ailes de catégorie B+ qui sont vraiment compétitives.

[00:45:25] **Gavin McClurg:** Hmm. Bon, et pour les C ?

[00:45:31] **Ziad Bassil:** À propos de C's ? Qu'est-ce que tu veux savoir ?

[00:45:34] **Gavin McClurg:** Just ton, ton préféré en ce moment. Tu sais, ton, ton propre... si tu en avais 15 là, de 15 entreprises différentes, lequel tu prendrais pour partir ? Lequel te tente le plus ?

[00:45:43] **Ziad Bassil:** Ouais. D'accord. Enfin, mon préféré, il y a cinq ans, c'était une Delta deux, et puis la Delta deux en taille MS, parce qu'il est aussi très important de garder la même taille quand je fais un test. Certains ne sont pas d'accord parce qu'ils ne pilotent pas l'aile de la même taille que celle que j'ai testée avec la même charge, mais les critères sont différents, c'est très difficile. Enfin, oui, ça diffère beaucoup parfois. Donc, la Delta deux MS, c'était une très belle aile, et puis Skywalker a fait la Cayenne, la Cayenne cinq, c'est une aile très impressionnante. Et maintenant, quand j'ai piloté la Delta trois, c'était correct.

[00:46:32] Pas vraiment la maniabilité, la maniabilité fun, la maniabilité précise du Delta deux, qui avait de bonnes performances en performance et en air réel, mais j'ai préféré l'Alpina trois. Alors celui-ci, j'ai eu un trois maintenant, et j'ai testé le nouveau New York, l'Arctic cinq, qui est vraiment impressionnant. J'ai pris le dessus sur l'Alpina sur certains points, et aussi le nouveau Jen Bonanza deux. Enfin, oui, c'est vraiment sympa. Le Bonanza deux aussi, les trois ont des performances très proches. Je veux dire, j'ai les trois dans mon camion maintenant, et chaque jour je vais les faire voler.

[00:47:17] J'en choisis un, je pars voler. Je me pose, j'en prends un autre, c'est pratiquement la même chose, je suis content avec tous les trois.

[00:47:27] **Gavin McClurg:** Ouais, on travaille dessus en ce moment, en fait, ça sortirait aujourd'hui. Et ça ne va pas être le... ça n'aura aucun sens pour les auditeurs parce que ça ne sera pas sorti. Mais ce serait le jour où on va parler, toi et moi, de vol en aile, un gros épisode sur le vol en aile. Et on avait Dustin Martin. En fait, il y a plusieurs personnes différentes dans cet épisode. Et Dustin Martin, qui détient le record du monde actuel de distance en vol en aile, s'est mis au parapente ces dernières années, et il vole l'Arctic Five. Il parlait du fait que les caractéristiques de lancement sont tout simplement incroyables. Il dit qu'on peut le lancer de n'importe où et dans presque toutes les conditions. Il a dit que c'était vraiment, vraiment sympa. Ça m'a donné envie de voler l'aile. J'ai passé, tu sais, peut-être, comme tu le sais, pas mal de temps sur l'Arctic à l'époque, l'Arctic Two, l'Arctic One.

[00:48:14] Mais comme je n'ai pas piloté les modèles NIVX plus récents dans cette gamme, j'ai entendu de bonnes choses sur l'Arctic. C'est super.

[00:48:23] **Ziad Bassil:** Oui. C'est, je veux dire, j'aime bien cette aile. J'aime beaucoup cette aile. C'est une bonne aile. Elle est confortable à piloter. De plus, si on change un peu par rapport aux premières versions, elle était un peu plus agressive. Je veux dire, ils ont un peu modifié les lignes. Elle est un peu moins, mais elle est toujours très bien équilibrée. Une très belle aile.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** D'accord. Et ceux-là, qu'en pensez-vous ?

[00:48:50] **Ziad Bassil:** Eh bien, ceux-là, j'ai, euh, j'ai beaucoup aimé le M six. J'avais le M six et puis j'ai pris le LM six, la version légère du M six, qui est, euh, une petite amélioration dans les conditions de turbine. C'était une vraiment belle aile. Cette aile D impressionnante. Je ne pense pas qu'à ce jour, euh, il y ait une aile D compétitive sur le marché, peut-être quelques-unes, mais rien qui soit vraiment, euh, meilleur que celle-ci. Et le Xeno, le Xeno est bien sûr ma meilleure aile, c'est, euh, la meilleure aile à piloter. C'est une, c'est une, euh, très douce en réaction, très compétitive.

[00:49:34] Il a tout. Je veux dire, c'est l'aile la plus efficace en catégorie ABC, bien sûr, et pour les ailes de catégorie D, je veux dire, oui.

[00:49:45] **Gavin McClurg:** Est-ce que quelqu'un d'autre, enfin, la Xeno a vraiment conquis le monde, non ? N'est-ce pas ? C'est vrai, je dois leur en donner. C'est une aile incroyable. Selon vous, qui d'autre menace dans ce secteur en ce moment ?

[00:50:00] **Ziad Bassil:** Je veux dire, j'ai piloté certains des deuxièmes modèles, la nouvelle génération de deuxièmes modèles. Enfin, oui, ils sont vraiment proches. Je veux dire, c'est vraiment proche. Certains sont un peu plus rapides que le Xeno. Et cette vitesse de pointe, parfois, ça aide peut-être à en prendre plus. Si on ne pousse pas la barre souvent, mais ils sont très proches, pas vraiment. Je veux dire, je préfère toujours le Xeno pour le moment. Hmm.

[00:50:35] **Gavin McClurg:** Dites-nous comment vous abordez les tests. Comment, vous savez, quand vous avez une nouvelle aile, expliquez-moi ce que vous faites avec. Comment vous assimilez les sensations dans différentes conditions aérologiques ? Vous documentez assez bien votre processus sur votre site, mais si vous pouviez nous faire un résumé de votre méthode, ce serait utile.

[00:51:04] **Ziad Bassil:** Ouais. Oui, bien sûr. Écoutez, c'est très facile pour moi ici, je vole dans ce petit coin depuis très longtemps, au même endroit que je connais depuis 30 ans, atterrissage au décollage, changement d'aile le même jour, très souvent. Je veux dire, je vole 30 minutes, une heure, puis je fais un atterrissage au décollage et je prends une autre aile. Ça me permet de mieux comprendre les capacités d'une certaine aile, la sensation de l'aile, et bien sûr, dans les mêmes conditions de la journée. Et ensuite, je volerai à côté d'un ami avec une aile de référence. Je veux dire, dans la catégorie grande, je garde toujours une aile de référence d'une certaine taille.

[00:51:50] D'accord. Peut-être. D'accord. Et dans la catégorie CEO aussi, et je garde, euh, sur le DS comme aile de référence, peut-être sur le D je plafonne sur le Zeno sur la mer. Je garde, je ne sais pas, j'ai trois ailes maintenant. Je ne sais pas laquelle garder. Je veux dire, si je garde l'Alpina ou la Bonanza ou la... La Gin est la même, je vais en garder une. Euh, donc dans la catégorie B, j'ai la Rush 5 et je vole à côté d'un ami avec le même type de charge. On met du lest pour, pour, pour être sur la même charge. Et j'ai essayé d'être sur la même taille. Bien sûr, j'essaie, ce n'est pas toujours possible, mais j'essaierai. Et les tailles ne vont pas vraiment du S au Large.

[00:52:35] Non, c'est SMS. C'est tout. Ou la même taille, ou seulement une taille au-dessus.

[00:52:43] Et puis, euh, je vole toujours dans de l'air en mouvement. Je ne, je ne fais pas de comparaison. Tu ne fais pas

[00:52:51] **Gavin McClurg:** des vols en planeur. D'accord. D'accord. Non,

[00:52:53] **Ziad Bassil:** non, on n'en fait aucun, aucun d'entre nous ne vole en Calmer. Donc à Calmer, les chiffres sur le papier sont vraiment ridicules. Vous savez, si des pilotes prennent juste ce GPS et vont sur le Calmer et font une plane, ils comprennent qu'ils ne peuvent mettre aucun chiffre parce qu'ils auront toujours une différence de -0,1 ou 0,2. Et cette plane variera de 9 à 9,5 ou 8,8. Donc ça...

[00:53:33] **Gavin McClurg:** D'accord. C'est juste un exercice inutile. Ouais, carrément.

[00:53:35] **Ziad Bassil:** D'accord. Ouais. Ouais. OK. Donc, c'est ça. Donc, j'évalue par mes... Voyez, je regarde, on voit comment la capacité de l'aile peut montrer quelle aile a la capacité de mieux servir l'air et quelle aile avance et monte un peu plus. Bien sûr, c'est de l'air en mouvement, mais on ne fait pas qu'un seul plané. Donc, un, deux ou trois planés ne suffisent pas pour déterminer quelle aile est la plus efficace. De nombreuses tentatives sont nécessaires pour évaluer leur potentiel.

[00:54:10] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il de... comment évaluez-vous les caractéristiques de sécurité ? Est-ce que vous soumettez chaque aile que vous pilotez à une sorte de SIV similaire ? Est-ce que vous faites des décrochages ? Est-ce que vous faites des asymétries ? Est-ce que vous faites des trucs de SIV ? Ou est-ce que c'est principalement du vol plaisir, du vol en thermique, du XC ?

[00:54:30] **Ziad Bassil:** Eh bien, non, je ne les mets pas en SIV. Je ne mets pas les ailes en décrochage. Je ne les fais pas fermer. Je trouve la limite du décrochage. Je sais quand l'aile va décrocher. Je relâche, je ne fais pas de décrochage complet et je fais des frontales, mais je fais aussi des frontales asymétriques, mais toutes ces manœuvres ne peuvent pas vraiment, si les pilotes le savent maintenant, mais ça ne représente pas vraiment l'aile dans de l'air en mouvement quand elle ferme parce que quand je fais fermer l'aile, ma tête pense que je fais fermer l'aile et je suis prêt. Et mes muscles, mes muscles fessiers sont prêts à contre-diriger si je ne réfléchis pas correctement.

[00:55:20] Je suis donc prêt pour la fermeture, mais les fermetures dans la vraie vie sont vraiment très différentes. J'ai eu quelques fermetures quand je vole dans de l'air turbulent, avec des ailes à forte vitesse, et j'ai été vraiment, euh, vous savez, surpris par la dynamique de ces ailes qui avaient été testées auparavant, euh, dans de l'air calme au-dessus de la mer. Donc, euh, ouais, je veux dire, je vois des métriques et, euh, des frontales, des frontales asymétriques induites. Ça ne montre pas la réalité, euh, la réalité de l'aile en l'air, c'est un peu une vue d'ensemble, je pense, euh, et dans de l'air en mouvement, quand vous avez une fermeture, euh, peut-être que, euh, l'aile est devant vous.

[00:56:08] C'est peut-être un peu à côté de la plaque, donc tout est différent.

[00:56:13] **Gavin McClurg:** Je vais vous soumettre un scénario. Disons que demain, vous et moi recevons une invitation — pas demain, parce que ce n'est pas la bonne période de l'année. D'accord. Disons que c'est en juillet et que vous et moi recevons une invitation pour aller voler ensemble dans un coin vraiment sympa des Alpes. Alors, il faut que vous vous déraciniez du Liban, que vous preniez l'avion. Vous ne pouvez pas prendre 10 ailes. Il faut en prendre une et une sellette. Et vous, c'est vous et moi qui allons aller voler, vous savez, une ligne vraiment cool à travers les Alpes pendant quelques jours. Qu'est-ce que vous prendriez, en termes de sellette, d'aile, peut-être même d'instruments, et pourquoi ?

[00:56:54] **Ziad Bassil:** Eh bien, si je dois aller voler avec toi et les autres, je vais prendre un Enzo 4.

[00:57:03] **Gavin McClurg:** Oh, non, non, non, non, non, non, non, non, non, non, on vole pour le plaisir. On vole pour le plaisir. D'accord.

[00:57:13] **Ziad Bassil:** On va

[00:57:13] **Gavin McClurg:** pour aller voler dans les Dolomites et on n'essaie pas de battre des records. On est en vol en groupe, on s'amuse juste ensemble. Donc,

[00:57:24] **Ziad Bassil:** Je veux dire, oui, je peux prendre n'importe laquelle des ailes disponibles ici. Je vais peut-être prendre une aile de mer, je pense.

[00:57:33] **Gavin McClurg:** D'accord. Mais lequel, lequel et quelle sellette, genre, tu dois bien avoir une préférée pour, tu sais, juste faire un voyage sympa dans une partie du monde où on n'a pas à se soucier de quoi que ce soit. Pas trop de randonnée, genre ça n'a pas besoin d'être forcément léger, mec. C'est juste pour des vacances de vol sympas.

[00:57:53] **Ziad Bassil:** Eh bien, je pourrais prendre peut-être, euh, quelle sellette ? Je veux dire, il y a plein de sellettes. J'en ai, hum, cinq ici pour les tests, mais je vais peut-être prendre la, hum, je ne sais pas si, euh, j'ai des sellettes légères. Je vais peut-être prendre ma propre sellette. Je veux dire, j'ai une X rated six. J'aime beaucoup cette aile, cette sellette. Et c'est, c'est pratiquement ma propre sellette pour les vols d'essai quotidiens.

[00:58:19] **Gavin McClurg:** D'accord. Mais

[00:58:20] **Ziad Bassil:** si je veux une version légère, je vais prendre la, euh, j'ai la Woody Valley GTO, la nouvelle, la légère. Je veux dire,

[00:58:30] **Gavin McClurg:** ça, ça ne...

[00:58:31] **Ziad Bassil:** il y a aussi un tableau de bord, mais c'est, c'est bon.

[00:58:34] **Gavin McClurg:** Hmm. Et aile.

[00:58:37] **Ziad Bassil:** Et aile, je vais prendre, euh, peut-être le, le, euh, le Diviuk. Ah.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Excellent. Bien, bonne réponse. Bonne réponse. Bonne réponse.

[00:58:52] **Ziad Bassil:** Dominic va aimer ça.

[00:58:53] **Gavin McClurg:** Ouais, il aimerait beaucoup. Il aimerait vraiment beaucoup. Parfait. OK. Bon, passons aux sellettes, avec ou sans planche de siège, et pourquoi.

[00:59:05] **Ziad Bassil:** D'accord. Alors, les sellettes de type hamac sont vraiment très confortables. Je veux dire, pour la position assise, le confort du dos, la légèreté aussi, la Forza, l'Empress 3, la Woody Valley GTO Light. Mais elles n'offrent pas la précision d'un transfert de poids en air turbulent. Je veux dire, une sellette avec siège vous permettra de vous appuyer sur un angle rigide, comme sur un coin, et de vous verrouiller dans un virage précis. Vous voyez, ce genre d'angle. Et c'est ce que je préfère personnellement, la sellette avec siège pour le moment, vous savez, c'est personnel, mais je veux dire, je vole pour le plaisir avec une sellette sans siège et je les aime beaucoup. Mais peut-être pour une aile à forte finesse et, euh,

[00:59:53] pour une aile de compétition, je préférerai certainement une sellette avec siège. Hmm.

[00:59:59] **Gavin McClurg:** Hmm. Il y a des travaux intéressants en cours. Je vois que sur le nouveau Delight 3, je suppose que c'est sur la nouvelle sellette Subpair, ils utilisent, vous savez, quelque chose de assez rigide, exactement. Assez rigide sous vos fesses. C'est donc presque comme avoir une planche de siège. Mais je n'ai pas d'expérience personnelle avec ça. Est-ce que vous remarquez que ça aide ?

[01:00:25] **Ziad Bassil:** Eh bien, écoutez, la Forza n'a pas de planche de siège, mais il est très facile d'ouvrir la fermeture éclair et de faire glisser la plaque de siège en carbone juste sur la protection. Et quand vous êtes assis avec la protection, avec la planche de siège, c'est un peu comme si vous aviez une planche de siège, mais je veux dire, elle n'est pas connectée. Ouais. Aux, aux sangles de siège, aux sangles, elle n'est pas connectée aux sangles. Vous ne le sentez pas ? Alors vous le sentez, mais ce n'est pas aussi connecté qu'une sellette de siège. Pour la sellette de siège, la planche de siège est connectée sous la sangle. Ouais. Donc vous avez tout le pivot précis, mais

[01:01:10] C'est correct. C'est bien mieux.

[01:01:12] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Je traverse une phase assez intéressante avec les sellettes parce que, tu sais, bien sûr, en X-Alps, on vole avec le plus léger possible. En 2015, j'ai volé avec l'Ice Peak 7, la version standard, ce n'était même pas une version légère. Et puis j'ai volé avec le Strike, et j'avais volé avec l'Impress pendant pas mal de temps, même au début de mes années de compétition. Donc je suis assez à l'aise avec la sellette hamac, mais j'ai vraiment l'impression que j'ai peut-être fait une erreur là-dessus. Je pense que pour le prochain X-Alps, je suis prêt à supporter ce petit poids supplémentaire d'une planche de siège en carbone et à prendre une planche de siège. Parce que je suis d'accord avec toi.

[01:01:57] Je pense que quand on pilote une aile à forte finesse, on a vraiment besoin de ce ressenti supplémentaire.

[01:02:02] **Ziad Bassil:** Ouais. Parce que bien sûr, n'importe qui pourrait peut-être, enfin pas n'importe qui, je veux dire des athlètes comme toi peuvent voler facilement avec une sellette hamac et une aile de compétition, mais il faut... Ouais. Assumer l'effort supplémentaire et peut-être qu'en compétition, comme sur le XL, tu seras content de ne pas avoir à payer ces frais supplémentaires en l'air. Donc si tu peux minimiser la charge, ce sera bien mieux. La charge de travail. Je veux dire, ouais, c'est bien mieux si ça compense, si la sellette compense...

[01:02:49] le mouvement, c'est tout le mouvement de la sellette et ça demandera beaucoup moins d'effort. Je veux dire, vous aurez peut-être plus d'énergie pour d'autres kilomètres. Je ne sais pas. Hmm.

[01:03:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Zayed, je veux respecter votre temps. On va donc terminer ici. Ça a été énormément instructif et amusant. Je l'apprécie vraiment. Avant qu'on ne finisse, je sais que vous écoutez le podcast. Parfois, vous

avez déjà entendu cette question. Vous avez

[01:03:20] **Ziad Bassil:** vous l'avez déjà entendue,

[01:03:20] **Gavin McClurg:** Alors, peut-être que tu es prêt pour ça, mais si tu pouvais remonter le temps — et c'est un long voyage, 30 ans — pour imaginer où tu en étais et ce que tu faisais quand tu étais un pilote de 50 heures, on dirait que c'était peu après que ton ami français t'ait appris à gérer au sol et à faire un peu de vol, avant de te confier une aile de compétition. Qu'est-ce que tu ferais différemment ou quel conseil donnerais-tu au public qui débute à peine ? Tu sais, quand tu regardes ta propre progression, est-ce qu'il y aurait quelque chose que tu changerais ?

[01:03:58] **Ziad Bassil:** Non, vraiment non, parce que le meilleur souvenir que j'ai, c'est que je pratique le parapente pour le plaisir depuis le premier jour où j'ai appris. Cette sensation d'apesanteur, d'être au sol et de planer parfois, c'est ce que je veux ressentir et c'est ce que je veux garder avec moi. Donc, si quelqu'un veut voler en compétition, je veux dire, il doit aussi trouver le plaisir de voler, s'amuser. Et c'est peut-être, je ne sais pas, c'est mon objectif et j'espère que ce sera toujours possible.

[01:04:39] **Gavin McClurg:** Alors, volez juste pour le plaisir. J'aime ça. Ça marche.

[01:04:44] **Ziad Bassil:** Eh bien, oui, je veux dire, si vous pouvez voler, parce que dans mon pays, je ne peux pas vraiment faire de très longs XC et les circuits que je fais, c'est ce que je peux faire. Donc, si je veux rester ici, je veux voler sur une aile de change et, oui, c'est tout. Le champ que je tire des ailes, j'espère en tirer le plus de plaisir quand je vole avec. Hmm.

[01:05:18] **Gavin McClurg:** C'est génial. Zaya, merci infiniment. C'était un vrai plaisir. Je n'ai pas arrêté de sourire pendant une heure. C'est un vrai régal de discuter avec vous, enfin, pas vraiment en personne ici, mais c'est sympa d'entendre votre voix. J'ai l'impression que nous nous connaissons depuis des années à force de lire tout votre contenu, qui est fantastique. On ajoutera tout ça dans les notes de l'émission. Je veux encourager les gens à aller encore voir Dust of the Universe et à lire les critiques de Zaya, et bonne chance pour ça. Et j'espère vraiment qu'on aura l'occasion un jour de voler dans les Alpes, ou ailleurs dans le monde, et yee-haw à la base des nuages.

[01:05:57] **Ziad Bassil:** Ouais. Eh bien, merci Gavin. Merci de m'avoir invité dans ce podcast. Je suis vraiment désolé pour mon anglais. Mais, oui, bien sûr, ce sera un grand plaisir pour moi de voler avec vous n'importe où. Et si vous venez ici aussi, alors merci beaucoup.

[01:06:15] **Gavin McClurg:** Merci. C'est gentil. On se reparle bientôt. Merci.

[01:06:17] **Ziad Bassil:** toi, Gavin. Merci beaucoup.

[01:06:24] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié, comme toujours. Si vous tirez quelque chose de l'émission, tout ce que nous demandons, c'est un don d'un dollar, si vous pouvez vous le permettre, et vous pouvez le faire comme un don unique, mais ne nous envoyez pas juste un dollar, ce serait un peu ridicule parce que PayPal en prend une grosse partie. Attendez d'avoir écouté 20 épisodes ou quelque chose comme ça et assurez-vous que ça vous plaît vraiment. Vous pouvez le faire sur le site cloudbasedmayhem.com, où vous verrez comment contribuer financièrement à l'émission via PayPal, ou vous pouvez configurer un don récurrent via Patreon, ce qui est une super façon de contribuer à chaque fois que nous publions du contenu. Vous ne payez que lorsque nous créons du contenu et vous pouvez être récompensé à différents niveaux. C'est plutôt sympa, mais il y a bien d'autres façons de soutenir l'émission. Vous pouvez la partager, en parler sur un blog, la publier sur Facebook, Instagram, Twitter ou sur le canal de communication de votre choix.

[01:07:15] Vous pouvez aussi en parler avec vos amis sur le chemin du décollage. Tout l'objectif ici, c'est de diffuser des connaissances, des informations et d'essayer de nous faire tous devenir de meilleurs pilotes, et des pilotes plus en sécurité. Vous pouvez aussi nous noter sur iTunes, Stitcher ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast. Ça aide vraiment beaucoup. J'ai appris énormément de choses à ce sujet ces derniers mois. Alors, on a déjà reçu des tonnes de super notes. C'est fantastique. Je vous en remercie vraiment. Merci infiniment à tous. Voilà, c'est tout. Merci beaucoup. Merci de nous avoir écoutés et on se retrouve au prochain épisode. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Ziad Bassil ist jemand, den die meisten Piloten mit Fragen zur Ausrüstung bereits kennen. Sein Blog „Dust of the Universe“ ist wahrscheinlich (definitiv?) die umfassendste unabhängige Testseite für Ausrüstung auf der Erde. Er tut dies rein aus Vergnügen und ist PRODUKTIV. Wenn es fliegt, fliegt er es und gibt seinen vielen, vielen Followern dann seine Meinung dazu.

Der Post Episode 83- Ziad Bassil and Dust of the Universe erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Seit der Veröffentlichung der Folge über Hanggliding waren es ein paar geschäftige Wochen. Wir haben extrem viel Feedback dazu bekommen. Es scheint, dass es den meisten gefallen hat, aber falls ihr die noch nicht gehört habt, hört sie euch unbedingt an. Es ist eine fantastische Geschichte, super unterhaltsam. Es war wirklich, wirklich interessant, das zusammenzustellen. Und ich entschuldige mich. Viele haben darauf hingewiesen, dass wir unterwegs einige große Legenden ausgelassen haben, was aber, ihr wisst schon, eine zweistündige Show war. Wir mussten entscheiden, was wir behalten und was wir kürzen. Und es ist einfach schwer, alles unterzubringen. Aber wenn überhaupt, bedeutet das, dass wir mehr davon machen müssen. Es gibt so viel Wissen über Hangglider. Und sie haben das schon viel länger gemacht, bevor es überhaupt Gleitschirmfliegen gab. Also muss ich definitiv noch viel mehr Hangglider interviewen und versuchen, dieses Wissen festzuhalten, bevor es potenziell verschwindet.

[00:01:11] Aber ja, eine unterhaltsame Show. Ich hoffe, sie hat euch gefallen. Bei dieser Folge habe ich keine besonderen organisatorischen Dinge zu klären, bevor wir anfangen. Danke an euch alle für eure Beiträge; wir hatten bei der letzten Folge über das Hanggliding einen riesigen Anstieg an Einsendungen, was echt cool war. Das weiß ich zu schätzen. In dieser Folge wollte ich schon lange mit Zayad Basil sprechen. Ich weiß nicht, ob ich seinen Nachnamen richtig ausspreche. Entschuldigt bitte, falls nicht. Dust of the Universe ist ein Blog, den er führt. Er testet jetzt schon seit sehr, sehr langer Zeit Schirme. Er lebt im Libanon, was natürlich ein ziemlich faszinierender Ort ist. Also, ich wollte schon lange mit ihm sprechen. Ich konnte nicht widerstehen, ihn vorab ein paar Fragen zu Beirut, zum Bürgerkrieg und dazu zu stellen, was im Libanon abgeht und welche ganz speziellen Herausforderungen sie beim Fliegen haben.

[00:01:57] Aber es gibt einige coole Orte zum Fliegen. Ich verfolge das, was die da machen, schon seit einiger Zeit. Aber ich wollte ihn unbedingt fragen – und viele von euch haben mich gebeten, ihn zu fragen –, wie er bei seinen Tests vorgeht. Er ist nämlich schon sehr lange ein produktiver Tester für Ausrüstung, Gurtzeug und Schirme. Wir sprechen also darüber, wie und warum er das macht und was er damit erreichen konnte. Und natürlich auch über die Kritik, die er für seine Meinungen bekommt. Da er das auf eigene Kosten macht, kann er sehr ehrlich zu seinen eigenen Ansichten sein. Er ist keiner Firma verpflichtet und muss nicht sagen, was die von ihm hören wollen. Er sagt, was er denkt. Das ist also ein ganz anderer Weg. Es ist eine ehrliche Art, etwas über einen Schirm zu erfahren, statt einer Anzeige in einem Magazin oder so.

[00:02:45] Ich schätze seine Arbeit schon sehr lange sehr zu würdigen. Wir waren nicht immer einer Meinung, aber ich schätze das, was er tut, sehr. Und ich denke, ihr werdet es auch. Wenn ihr ihn nicht kennt, sucht einfach mal nach „Dust of the Universe“ bei Google, dann findet ihr seine Facebook-Seite und seinen Blog. Dort seht ihr die enorme Menge an Tests, die er durchgeführt hat. Es ist wirklich beeindruckend. Ich denke, das wird euch gefallen. Wenn ihr euch für Ausrüstung interessiert, oder über Ausrüstung nachdenkt, oder einfach nur am Fliegen interessiert seid, besonders am Fliegen im Nahen Osten. Naher Osten. Das ist eine coole Show und ein sehr cooler Charakter. Also ohne weitere Umschweife, genießt bitte diese spannende Unterhaltung mit Zayad Basil.

[00:03:30] Zayad, willkommen bei Cloudbase Mayhem. Das ist ziemlich aufregend für mich. Ich verfolge deine Berichte über Ausrüstung schon seit ich weiß nicht wie vielen Jahren. Und wir hatten natürlich eine Menge Anfragen,

dich in der Show zu haben. Also ist das ziemlich spannend. Ich schätze deine Zeit wirklich sehr. Ich dachte, ein guter Anfang wäre, einfach mit allen zu teilen, wo du gerade bist und wie das Fliegen dort so ist. Wir haben vor dem Aufnehmen besprochen, dass du beim Fliegen im Libanon vor ziemlich einzigartigen Herausforderungen stehst.

[00:04:04] **Ziad Bassil:** Zayad Basil: Hallo Gavin, danke, dass du mich in deinem Podcast zu Gast hast.

[00:04:10] Ja, also eigentlich, wenn man über die Herausforderungen beim Fliegen in Libanon sprechen will, ist Libanon ein kleiner Ort zum Fliegen. Aber man hat interessante Spots, einen Spot, zwei Spots im Norden. Ich meine, drei Spots im Norden und einen Spot in der Mitte des Landes.

[00:04:34] Es ist praktisch das ganze Jahr über fliegbar, aber nicht in diesem Jahr. Das ist sehr hart für uns, sehr schlechtes Wetter. Die Herausforderungen beim Fliegen im Libanon. Wegen der... wegen der politischen Lage ist es für uns etwas schwierig. Wir müssen die Armee anrufen, bevor wir fliegen, und wir müssen sie wieder anrufen, wenn wir landen. Jeder Flug? Ja, ja, jeder Flug. Das muss man. Ja, das ist manchmal ziemlich hart, besonders wenn wir einen guten Tag für XC wollen, und es ist ein bisschen schwierig. Aber es ist fliegbar.

[00:05:19] Und sie lassen uns jeden Tag fliegen, wenn es okay ist.

[00:05:24] **Gavin McClurg:** Und gibt es da, wissen Sie, gibt es echte Risiken beim Fliegen in Bezug auf Gewalt, Waffen, Landminen – ist das das Zeug, das wir im Fernsehen sehen, oder fliegen Sie in Gebieten, in denen das nicht wirklich ein Risiko ist? Ist es eher so, dass man mit dem Militär zu tun hat und ihnen Bescheid gibt.

[00:05:45] **Ziad Bassil:** Ja, natürlich fliegen wir an wirklich schönen Orten. Dort gibt es keine Risiken. Es gibt aber Sperrzonen, in denen wir nicht fliegen dürfen.

[00:05:57] Es sind praktisch 50 Kilometer mal 50 Kilometer. Das ist alles. Das ist die Fläche, auf der wir fast überall im Libanon fliegen können. Es ist ziemlich klein, aber es ist ziemlich sicher. Das ist der Punkt.

[00:06:12] **Gavin McClurg:** Und erzähl mir mal, wie sieht die Community dort aus? Weißt du, wie groß ist dein Club? Wie viele Leute sind da? Und trifft ihr euch? Könnt ihr in benachbarte Länder fliegen? Wie läuft das mit dem Hin- und Herreisen so ab?

[00:06:28] **Ziad Bassil:** Nun, es gibt wirklich nur wenige Piloten im Libanon. Es gibt drei Clubs, aber wenn man alle Piloten zusammenzählt, sind es vielleicht 50 Piloten, 50 Piloten. Und am Wochenende sieht man vielleicht maximal 15, 20 Piloten. Das ist alles. Momentan liegt der Fokus hauptsächlich auf Tandemflügen, da die Leute gerne fliegen, und Solo-Piloten wirklich... ich meine, es gibt nicht wirklich viele. Ja, es gibt nicht wirklich viele Solo-Piloten in der Luft. Manchmal fliege ich vielleicht im Cedar Range. Das ist ein sehr schöner Ort zum Fliegen und man ist fast allein am Himmel.

[00:07:17] Also unter der Woche. Manchmal kann ich, wenn es geht, alleine fliegen, vielleicht sind zwei oder drei Piloten in der Luft. Das ist alles. Erzähl mir

[00:07:28] **Gavin McClurg:** beschreibe uns das mal. Ich weiß, dass das schwer ist und es nicht deine Muttersprache ist, aber gib uns mal ein Bild davon, wie es so ist. Ich habe ziemlich viel Zeit in Marokko verbracht, ein bisschen in Tanger. Wie sieht es da aus? Beschreibe das Fliegen. Sind das große Berge, kleine Berge? Fliegst du dort? Ist es städtisch oder ländlich? Wie ist das so? Wie ist das Fliegen? Fliegt man so wie

[00:07:51] **Ziad Bassil:** Vielleicht sollte ich damit anfangen zu sagen, dass wir drei kleine Spots haben. Es gibt einen Spot in der Juni Bay. Dieser Spot liegt auf etwa 730 Metern über dem Meeresspiegel und man kann auf dem Strand landen. Das ist ein kleiner Spot, aber er hat schöne Wetterbedingungen. Er ist geschützt, sozusagen vor Wind und schlechtem Wetter. Das ist ein Spot in Juni, der andere Spot im Norden heißt Miziara, vor Miziara. Wir haben dort einen Berg mit 830 Metern Höhe. Dann haben wir flaches Land Richtung Meer, und es ist nicht wirklich weit vom Berg entfernt.

[00:08:40] Es sind zwölf Kilometer bis zum Meer, aber es ist alles flach. Und das ist ein sehr schöner Spot, zum Vergleich für Schirm-Vergleiche und auch für kleine XC-Flüge.

[00:08:52] Eine sehr verzeihende Seite, es ist nicht wirklich gefährlich dort zu fliegen. Und dann gibt es diese zwei, diese zwei Plätze für den Winter und den Sommer. Aber die Cedar Range, wir haben die Cedar Range und die im nördlichen Teil ist der höchste Berg drei tausend neunhundert Meter. Es ist auch nicht wirklich weit von der See entfernt. In einer direkten Linie sind es vierzig Kilometer. Die Bedingungen dort sind wirklich schön, wirklich, wirklich schön. Vielleicht haben wir am Morgen die andere Seite dieses Berges. Dieser Berg ist nach Westen und Osten ausgerichtet und im Osten.

[00:09:40] Wir haben das Bekaa-Tal, das eigentlich ein Sperrgebiet ist. Wir dürfen dort nicht fliegen, aber es ist ein sehr flaches Land und es ist wirklich kraftvoll. Wenn du also um zehn Uhr abhebst, kriegst du wahrscheinlich locker sechs Meter pro Sekunde, ja, bei zwölf. Wenn du den Gleitschirm beherrschen kannst, komme ich denke im August manchmal über sechshundert Meter. Aber natürlich macht es nicht wirklich Spaß zu fliegen, weil es eine starke Thermik-Brise ist. Aber egal, wenn du auf viertausend Meter kommst und einfach umdrehst, hast du einen Gleitweg von vierzig Kilometern bis zum Meer.

[00:10:30] Es ist also ein sehr, sehr einfacher Spot, um XC zu machen.

[00:10:33] **Gavin McClurg:** Hast du gerade viertausend Meter gesagt?

[00:10:35] **Ziad Bassil:** Viertausend Meter sind einfach zu schaffen. Ich meine, das ist eine Schule. Ja, weil es sehr einfach ist, die Thermik ist wirklich stark.

[00:10:45] **Gavin McClurg:** Wow. Und bist du bist du bist du in Beirut?

[00:10:51] **Ziad Bassil:** Nein, ich wohne in Jbeil. Jbeil, das ist Biblos. Das ist im Norden. Ich bin also zwischen allen Standorten. Okay. Vielleicht wenn... Ja. Also mit einer Stunde Fahrt bin ich in den Zedern. In fünfzehn Minuten bin ich in Jeita, in 45 Minuten in Mizziara. Ich bin also zwischen den drei Standorten. Und

[00:11:14] **Gavin McClurg:** Sind die meisten Piloten dort, die im Club fliegen, vielleicht die Nicht-Tandem-Piloten, hauptsächlich aus dem Libanon oder sind das mostly Expats?

[00:11:25] **Ziad Bassil:** Nein, meistens aus dem Libanon. Okay. Meistens aus dem Libanon. Ja. Ja.

[00:11:30] **Gavin McClurg:** Wow. Und ihr habt da eine Schule, ein paar Schulen.

[00:11:34] **Ziad Bassil:** Ja, es gibt dort zwei Schulen, aber momentan konzentrieren sie sich hauptsächlich auf Tandemflüge. Sie unterrichten natürlich auch einige Piloten, aber es gibt derzeit kein wirklich großes Interesse daran, Gleitschirmfliegen zu lernen. Aber wir versuchen, diese Sportart immer mehr einzuführen. Aber wie auch immer, sie verdienen Unmengen. Und sehr oft, jeden Tag, machen die Piloten jeweils 10 oder 12 Tandemflüge. Ich weiß nicht. Sie machen wirklich gute Zahlen.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** Das wird jetzt wie eine völlig dumme Frage klingen. Aber, wissen Sie, bei allem, was da buchstäblich direkt vor Ihrer Grenze in Damaskus passiert, wie sehr beeinflusst das Sie? Wie sehr beeinflusst das den Libanon als Land? Ich meine, gibt es irgendeine Hoffnung, jemals auf 4000 zu steigen und nach Osten zu fliegen?

[00:12:34] **Ziad Bassil:** Nun, das ist ja, das ist wirklich schwer zu sagen. Ich habe es noch nie versucht, weil ich schockiert sein kann.

[00:12:44] **Gavin McClurg:** Natürlich, natürlich,

[00:12:46] **Ziad Bassil:** ziemlich einfach, ziemlich einfach ins Bekaa-Tal auf 4000 zu fliegen. Es ist einfach, das zu übertreffen. Aber man kann, ich kann nach rechts in den Süden weiterfliegen, also kann ich in den Süden fliegen, weil die Gebirgskette den Libanon horizontal trennt, sodass man in den Süden fliegen und zurückkehren kann. Aber das Problem ist die Fluggesellschaft.

[00:13:12] **Gavin McClurg:** Mhm.

[00:13:13] **Ziad Bassil:** Und dann ist und ist

[00:13:14] **Gavin McClurg:** Gilt das Gleiche, wenn man zum Beispiel Richtung Süd Südwesten nach Israel fährt? Oder ist das überhaupt eine Möglichkeit? Ja,

[00:13:22] **Ziad Bassil:** aber wir können nicht dorthin gehen. Natürlich nicht. Ja. Deshalb habe ich gesagt. Ja, maximal 50 Kilometer, also 50 Kilometer. Das ist die Fläche, auf der wir ein bisschen Spaß haben können. Also, du hast da wirklich dieses

[00:13:37] **Gavin McClurg:** Fenster, und wie lange ist das schon so?

[00:13:41] **Ziad Bassil:** Nun, das ist schon so, seit ich angefangen habe. Wirklich? Seit ich kann. Wir hatten damals die syrische Armee im Norden, und es war echt schwierig zu fliegen. Über sie hinweg, ohne angeschossen zu werden. Ich bin deswegen schon oft weit weg gelandet, vielleicht als die syrische Armee in den Kura-Ebenen war und ich von der Armee umzingelt wurde, die mich mit Waffen anvisierte. Für mich war das ein wahnsinniges Abenteuer.

[00:14:13] **Gavin McClurg:** Und wow. Und

[00:14:15] **Ziad Bassil:** zu erwähnen, dass man oft verhaftet wurde und auf die Entlassung warten musste. Ja, denn wow. Aber ja, es war in der Vergangenheit sehr schwierig.

[00:14:25] **Gavin McClurg:** Nun, ich bin beeindruckt von deiner Leidenschaft und deinem Enthusiasmus, wenn man bedenkt, dass es so ein isolierter Ort ist, an dem man nicht wirklich viel erkunden kann. Es ist toll, dass du so leidenschaftlich beim Sport geblieben bist. Aber also...

[00:14:40] **Ziad Bassil:** Ich meine, das Problem, einen Gleitschirm durch den Zoll zu bekommen und ihn zu erhalten – Sie haben keine Ahnung, was für ein Chaos wir da haben. Nur ein einziger Gleitschirm. Jeder Gleitschirm wird vom Zoll unter Kontrolle gesetzt. Und wir müssen zwei oder drei Mal nach Beirut fahren. Es sind 35 bis 40 Kilometer von meiner Wohnung aus, und das drei Mal, weil der Gleitschirm unter Kontrolle steht. Der Gleitschirm bleibt im Zollamt, ein Typ vom Militär kommt und prüft ihn, dann wird er freigegeben. Also dauert es für jeden Gleitschirm etwa 20 bis 25 Tage, bis er freigegeben ist. Stellen Sie sich vor, ich habe vielleicht einen oder zwei Gleitschirme erhalten.

[00:15:26] Das erste Training umfasst etwa 15 bis 20 Stunden pro Woche. Und der ganze Stress, um es da rauszubekommen, das ist auch eine Herausforderung für uns. Aber egal, so machen wir das.

[00:15:38] **Gavin McClurg:** Und wir haben beide einen gemeinsamen Freund. Ich habe ihn seit Jahren nicht mehr gesehen. Aber Ronnie, der ein amerikanischer Surfer auf Maui und so ist. Ich bin mir nicht sicher, ob er noch dort ist, nicht. Ist er noch dort? Ja, er

[00:15:51] **Ziad Bassil:** ist. Er ist oft hier. Ja. Ist es

[00:15:55] **Gavin McClurg:** Ist das für ihn anders, oder kann er das gleiche fliegen wie ihr?

[00:15:59] **Ziad Bassil:** Er kennt die Grenzen. In diesem Teil des Landes ist es wirklich sicher zu fliegen.

[00:16:07] **Gavin McClurg:** Wenn er

[00:16:08] **Ziad Bassil:** Amerikaner, wenn er ein ausländischer Pilot ist, kann er hier wirklich sicher fliegen. Es ist nicht so gefährlich zu fliegen, weil es hier Ordnung gibt, Frieden und Ordnung, wie wir sagen. Aber in diesem Teil fliegen wir an diesem Punkt nicht wirklich weit. Libanon ist ein kleines Land, aber in diesem Teil ist es wirklich, wirklich sicher. Ich meine, ich wurde von meinen eigenen Leuten verhaftet, von meiner eigenen Armee. Sie

[00:16:36] **Gavin McClurg:** sie wollten, dass du sicher bist,

[00:16:38] **Ziad Bassil:** Ja. Ja, denn wo willst du hin? Warum bist du hier gelandet? Also, das war's. Sie suchen...

[00:16:45] **Gavin McClurg:** nach dir.

[00:16:47] **Ziad Bassil:** Ja, wenn man fliegt und gerne fliegt und die Bedingungen wirklich gut sind, muss man sich herausfordern. Man muss Langstreckenflüge machen.

[00:17:00] Und vor vielleicht 20 Jahren war die politische Lage vorher wirklich schlecht. Ich meine, es gab keine Regierung. Da war die syrische Armee hier und es gab Milizen. Und wir sind geflogen, ich meine, wir sind an abgelegene Orte geflogen.

[00:17:23] **Gavin McClurg:** Meinst du während des Bürgerkriegs?

[00:17:26] **Ziad Bassil:** Ja, vielleicht in den 90ern, von 93 bis 94, aber jetzt ist alles okay. Jetzt haben wir eine Regierung. Ihr habt eine Armee, die libanesisch ist. Hier gibt es jetzt keine Probleme. Es ist sehr sicher und viele ausländische Piloten kommen her. Letzte Woche hatten wir ein dänisches Team. Ein dänisches Team. Oh, wirklich? Wirklich? Cool. Oft kommen ausländische Piloten hierher.

[00:17:53] **Gavin McClurg:** Ein anderer Ort, an dem ich noch nicht war, der mich aber schon lange fasziniert: Jordanien ist ja nicht weit von euch entfernt. Und das scheint heutzutage eine Art Sicherheitsbastion in einem sehr unsicheren Teil der Welt zu sein. Gehst du nach Jordanien? Fliegst du in Jordanien?

[00:18:11] **Ziad Bassil:** Nein, nein, das habe ich nicht. Noch nicht. Aber ich habe gehört, dass es auch etwas eingeschränkt ist, dorthin zu fliegen. Ein Freund von mir arbeitet in Jordanien und er meinte, dass es auch etwas schwierig ist. Es gibt also Orte, an denen man sich schleichen muss, um zu fliegen, um zu fliegen und wegzukommen.

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Oh, wirklich? Wandern und rennen.

[00:18:32] **Ziad Bassil:** Fliegen und laufen. Wandern, fliegen. Gut.

[00:18:35] **Gavin McClurg:** Training für die X-Alps. Vielleicht sollte ich mal dorthin gehen.

[00:18:39] Ja.

[00:18:41] Alles klar. Also, ich musste dich nach einigen Dingen fragen, nur um ein Gefühl für den Ort zu bekommen. Ich schätze das. Es ist ein faszinierender Teil der Welt. Und es ist sicher nicht ohne. Es ist gefährlich, aber es klingt auch ziemlich aufregend. Ich würde gerne dorthin gehen und fliegen. Du hast mich dazu inspiriert, mich zu besuchen. Das klingt toll. Erzähl mir noch ein bisschen mehr über deine Geschichte, und dann wollte ich zum Thema Ausrüstung kommen. Wie lange fliegst du schon? Und erzähl uns von dem Übergang zu diesen Ausrüstungsbewertungen. Wie ist das alles passiert?

[00:19:14] **Ziad Bassil:** Okay, also ich fliege. Ich habe in den frühen 90ern mit ein paar Freunden angefangen. Wir waren Pioniere in diesem Sport. Es gab damals eine Gruppe französischer Touristen, die hier über Junier Bay geflogen sind. Und ich war total begeistert. Ein Franzose blieb eine Woche länger und hat mir gezeigt, wie man fliegt. Später habe ich praktisch jeden Tag fast alleine meinen Gleitschirm geflogen, weil das für mich so eine Art magischer Teppich ist. Also, ich bin in einigen abgelegenen Gebieten praktisch alleine geflogen, ohne Instrumente, ohne Wetterbericht, mit wenig Wissen über Wetteränderungen oder irgendetwas.

[00:20:03] Für mich war das ein großartiges Abenteuer. In der ganz frühen Zeit habe ich in der Cedar Range geschlafen und bin fast jeden Tag geflogen. Es war, ja, es war ein Traum mit der Natur, den Elementen. Und am Wochenende war ich mit ein paar coolen Freunden zusammen. Ich erinnere mich noch. Ich erinnere mich an meine allerbesten Freunde. Die fliegen jetzt nicht mehr.

[00:20:29] Roland, Matthew, erinnert euch, Thomas. Und es war toll, den Flug mit ihnen zu teilen. Es war wirklich, ja, es ist so, als wäre man allein und entdeckt alles über Gleitschirmfliegen. Der Franzose hat mich drei Tage lang unterrichtet und mir einen Gleitschirm geschickt. Und er hat mir den Gleitschirm von Hugh Levi Smiles geschickt. Den Gleitschirm, mit dem Hugh Levi Smiles den Weltrekord aufgestellt hat. Wow.

[00:21:01] Für mich war es wirklich gefährlich. Ja. Und ich hatte ziemlich Angst. Ich hatte ziemlich Angst, diesen Gleitschirm in den Cedars zu fliegen. Aber ich habe seitdem viel gelernt. Und, na ja, das war's.

[00:21:18] **Gavin McClurg:** Und wie hast du mit den Gear-Reviews angefangen? Ich denke, viele Leute würden das gerne wissen.

[00:21:25] **Ziad Bassil:** Ich würde gerne

[00:21:25] **Gavin McClurg:** um zu wissen, wie das mit den Firmen abläuft und, wissen Sie, sind das Leihgeräte? Muss man sie kaufen? Geben sie sie einem? Wie funktioniert das alles?

[00:21:37] **Ziad Bassil:** Nun, eigentlich habe ich, ich habe angefangen, okay, ich muss euch sagen, warum ich diese Tests mache. Ich meine, in meinen ersten Tagen hatte ich das, ich weiß nicht, wie ich das sagen soll. Es ist wie ein Feld. Es ist wie ein Feld, um andere Gleitschirme zu fliegen. Es ist so, wie ich immer sage, dass Vögel keine Schirme austauschen können, aber wir können das. Das ist es. Also, sie fliegen und sie fliegen seit einer Million Jahren viel besser als wir, aber sie können keine Schirme austauschen. Wir können sie austauschen und wir können den Unterschied spüren, wenn man sie austauscht.

[00:22:23] Ich meine, wenn man einen ENA Gleitschirm fliegt und dann einen CCC Gleitschirm, ist der Unterschied riesig. Und ich war schon in der frühen Phase sehr froh, die Schirme zu tauschen. Wenn also ein Freund mit einem Schirm kam, habe ich gefragt, ob ich diesen Schirm fliegen darf. Und danach hat mir jeder seinen Schirm geliehen.

[00:22:50] So ist es angefangen. Und danach habe ich...

[00:22:57] Manchmal habe ich in der Anfangszeit Gleitschirme von meinen Freunden ausgeliehen. Und dann haben mich einige Hersteller kontaktiert. Ich habe die Tests im Netz geschrieben und niemand hat sie ernst genommen. Ich meine, sie sagten, wer würde denen schon zuhören? Wer würde die lesen? Ich meine, ich bin glücklich. Ich schreibe einfach alles aus meinem Herzen auf, was ich weiß. Das ist alles. Ich gebe mein Bestes. Und dann habe ich einige Firmen kontaktiert und die Gleitschirme gekauft.

[00:23:30] Vor 15 Jahren wurde mir manchmal ein Gleitschirm geliehen. Aber das war nicht gut für mich, denn wenn dir eine Firma einen Gleitschirm leiht, fragen sie manchmal nach. Dann kannst du nicht mehr objektiv sein. Ja. Ja. Aber ich sage immer, was ich sagen will. Ich bin immer objektiv. Aber das Problem ist, wenn er dir den Gleitschirm leiht und sagt: „Okay, sag mir bitte vorher, was du fliegen willst.“ Das war frustrierend für mich. Also habe ich damit aufgehört.

[00:24:07] Und danach habe ich das Budget erstellt. Ich habe ein Budget festgelegt und dann einige Gleitschirme gekauft. Ich habe angefangen, die Gleitschirme zu kaufen. Und so kann ich es volltime machen, den Gleitschirm fliegen und dann den Gleitschirm verkaufen. Das ist alles.

[00:24:26] **Gavin McClurg:** Und das funktioniert so. Wie sieht das Wirtschaftsmodell für dich dann aus? Kannst du den Gleitschirm vielleicht zum Selbstkostenpreis kaufen und ihn dann weiterverkaufen und genug Gewinn machen? Oder ist das im Grunde nur ein Durchlauf und du finanzierst das alles über deine andere Arbeit?

[00:24:47] **Ziad Bassil:** Ja. Ich habe ein Budget von vielleicht 10.000 Dollar oder ein kleines Budget festgelegt. Und ich sagte, dieses Budget werde ich für den Kauf von Sachen verwenden. Und weil es den Libanon betrifft, gibt es keine Händler im Libanon. Ja, es gibt einen Händler, aber nur Freunde. Ich meine, es gibt einen Ozone-Händler. Es gibt einen Gin-Händler. Aber ein Händler mit 50 Piloten ist nicht wirklich interessant. Ich meine, sie haben mir den Gleitschirm gegeben. Ich habe den Gleitschirm fast zum Selbstkostenpreis bezahlt. Und wenn es keinen Händler gibt, kann ich den Gleitschirm direkt vom Hersteller bekommen. Zum Händlerpreis.

[00:25:32] Manchmal, wenn der Gleitschirm fertig ist und vielleicht hier jemand Interesse hat, kann man ihn hier verkaufen. Ansonsten kann ich ihn weltweit verkaufen. Es ist nur ein Gleitschirm, eine Größe, ein getestetes Modell. Ich arbeite nicht an diesen Sachen. Also kaufe ich nur einen Gleitschirm in einer Größe oder vielleicht zwei Größen, M und L, M und SM. Okay. Weil ich dünn bin. Also die kleinere Größe, ja, die kleinere Größe und die mittlere Größe. Und dann verkaufe ich sie danach.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Okay. Und ist das dein Hauptjob?

[00:26:12] **Ziad Bassil:** Nein, nein, das ist nicht mein Hauptjob.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** Okay. Was machst du denn für die, wie soll ich sagen, „echte“ Arbeit?

[00:26:23] Das ist natürlich eine Spaßarbeit, bei der wir alle noch versuchen herauszufinden, wie man sie am besten macht. Aber ja.

[00:26:30] **Ziad Bassil:** Ich hatte einen besonderen Anlass während des Krieges 75. Wir kamen aus Beirut raus. Mein Vater, wir kamen nach Byblos, Jbeil, und ich war 11 Jahre alt. Ich war noch in der Schule. Und wir waren fertig. Mein Vater hat hier in Jbeil seinen Job gemacht. Wir haben einen großen Supermarkt aufgebaut. Und als ich die Schule beendet hatte, habe ich mit meinem Vater gearbeitet. Und 2004 habe ich den Job übernommen, den Supermarkt ausgebaut.

[00:27:18] Und jetzt habe ich eine große Firma. Und das ist mein Hauptjob.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** Okay. Du bist also sehr beschäftigt damit. Ja. Wie viel Zeit? Wie viel Zeit würdest du sagen, dass du dem Testen und Schreiben widmen kannst? Wir werden das alles in den Shownotes haben. Aber für diejenigen, die zuhören und es noch nicht wissen, wahrscheinlich wisst ihr es schon. Aber auf Facebook heißt es Dust of the Universe. Und wenn ihr einfach nach Dust of the Universe googelt, findet ihr Zayads Blog, der fantastisch ist. Es ist einfacher, es so zu googeln als die Adresse. Aber ihr werdet sehen, worüber wir mit all den Bewertungen und den verschiedenen Schirmen und allem reden. Aber wie viel Zeit kannst du widmen? Oder wie viel Zeit würdest du sagen, dass du pro Monat für das Testen aufwendest?

[00:28:11] **Ziad Bassil:** Nun, Gavin, wie gesagt, mein Zuhause liegt eigentlich zwischen all den Spots. Und, also, wenn es flugtauglich ist und alles passt, hat meine Firma wirklich viele Leute, die arbeiten. Und ich kann es schaffen, hinzugehen und zu fliegen. Also jeden Tag, wenn es flugtauglich ist, kann ich fliegen. Und ich kann danach ganz einfach zur Arbeit zurückkehren. Es ist also nicht wirklich wie in Frankreich oder Europa, weil die Spots dort wirklich weit weg sind und man reisen muss. Hier kann ich vielleicht in 15 Minuten zum nahen Spot fahren. Er ist sehr leicht zu erreichen.

[00:28:57] Also, ich meine, ich bin verfügbar, wenn es flugfähig ist.

[00:29:01] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Ja. Was machst du? Deckst du alle Hersteller ab oder versuchst du dich auf nur wenige zu beschränken? Erzähl uns mal, wie du an die Tests herangehst. Und ich weiß, es geht um Gurtzeug, Schirme, alles, richtig?

[00:29:20] **Ziad Bassil:** Ja. Also, ich teste gerne alles, alle Gleitschirme, alle Gurtzeuge, wenn ich kann, von jedem Hersteller. Aber manchmal ist es schwierig, alle Hersteller zu erreichen. Manchmal ist es schwer, sie zu drängen. Manche Hersteller lassen dich ihre Schirme nicht bekommen. Ich meine, ja, sie wissen, dass ich jederzeit schreiben kann. Also sind einige Firmen nicht glücklich. Das ist ein großes Geschäft. Und wenn jeder weiß, wie das Geschäft funktioniert und dass sie ihr Geschäft, wissen Sie, ordentlich, ordentlich führen.

[00:30:09] Ich meine, wenn es ein Problem mit einem Gleitschirm gibt, werde ich darüber schreiben.

[00:30:13] **Gavin McClurg:** Weil, wissen Sie, Sie bewerten diese Dinge und sind sehr ehrlich und, wissen Sie, manchmal sind das keine begeisterten Berichte, wissen Sie, bekommen Sie viel Gegenwind von der Community? Müssen Sie sich, wissen Sie, in, ich weiß nicht, kleine Schlammkämpfe verstricken?

[00:30:35] **Ziad Bassil:** Nein, ich schreibe einfach genau das, was ich fühle, ganz genau. Ich fühle jedes Wort, aber ich bleibe immer höflich, weil ich weiß, dass ich eine Firma habe und ich verstehe die Last und den Druck, den die Firma hat, die Zahlungen, die sie machen müssen, um zu expandieren. Ich weiß das. Also schreibe ich alles richtig. Wie auch immer, die Leute, die sich aufregen, sind die Firmen, die Firmeninhaber und alle anderen natürlich, vielleicht sagen mir einige, dass sie viel Geld verlieren und du geschrieben hast, dass es nicht wirklich schön ist, das zu rollen.

[00:31:20] Der Gleitschirm ist wirklich schön. Ich meine, ich sage, der Gleitschirm ist wirklich schön, aber ich meine, das sieht man im Video. Es ist, es ist klar. Vielleicht ist es ein D-Gleitschirm und dieser C-Gleitschirm schneidet viel besser ab. Ich meine, es ist offensichtlich. Was willst du, dass ich schreibe? Das ist das Richtige zu tun. Ja. Und ihr solltet den Schirm nicht auf den Markt bringen, bevor ihr eure eigenen Tests gemacht habt. Wenn es heutzutage so ist, kann ich nicht... ich sage, okay, die Leistungen sind wirklich nah beieinander. Ich sage, die Leistungen, ich schreibe, dass die Leistungen wirklich nah beieinander liegen. Ich meine, das ist es. Sie liegen wirklich nah beieinander. Sie liegen nah beieinander, aber wenn sie es nicht tun, werde ich es so schreiben, wie es ist.

[00:32:08] Ich werde es schreiben, aber ich werde es höflich formulieren, wissen Sie, ich bin nicht der Typ, der einfach alle Firmen fertigmacht. Nein, ich schreibe nur das auf, was ich gefühlt habe. Das ist alles. Ja.

[00:32:24] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Also, welche Hersteller bewertest du denn hauptsächlich?

[00:32:35] **Ziad Bassil:** Nun, jeder, jeder Hersteller, wenn ich einen Schirm kaufen kann, kaufe ich ihn und ich teste die B-Klasse und die C-Klasse und dann die D-Klasse, weil die C-Klasse hauptsächlich Wettbewerbs-Gleitschirme sind und die brauchen keine Testberichte. Die fliegen selbst und testen selbst, aber vielleicht B- und C- und D-Gleitschirme.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Sicher. Okay. Also, welche Firma gerade, äh, und nochmals für die Hörer, das ist Ziyads Meinung, äh, und wir dürfen alle solche haben. Also, ihr habt offensichtlich wahrscheinlich Favoriten und Unfavoriten, aber, äh, ohne, wisst ihr, vielleicht zu viele Firmen hier zu verärgern, um welchen Hersteller geht es, weil es da einige neue Player auf dem Markt gibt. Wir haben gerade einen Podcast mit Philippe Resende von Flow gemacht. Da ist die neue koreanische Firma. Da ist Fee. Fee ist irgendwie spannend, wisst ihr, die konzentrieren sich gerade wirklich nur auf die A-Gleitschirme, aber ihr habt da eine lange Geschichte mit Hannes. Aber welche Hersteller gerade, habt ihr das Gefühl, äh, wissen, die verschieben gerade wirklich die Grenzen?

[00:33:48] Auf wen freust du dich am meisten, vielleicht kannst du sogar vorhersagen, wer in Zukunft das Ding sein wird? Wer ist das in deinem Kopf? Ja.

[00:33:59] **Ziad Bassil:** Das ist eine schwere Frage. Ich hatte das Gefühl, dass es über die Jahre immer einen Gleitschirm gab, der die Welt des Gleitschirmfliegens durch seine Effizienz in der Luft alle vier bis fünf Jahre, vielleicht sechs Jahre geprägt hat. Ich weiß nicht. Ich hatte das Gefühl, dass es immer eine neue Entdeckung von einer bestimmten Firma geben würde, die zu einer besseren Leistungssteigerung führt. Und dann geben andere Firmen Anstrengungen, um diese Entwicklung zu erreichen. Ich denke, heute ist die Eliminierung des Luftwiderstands der anspruchsvollste Teil und der Weg zu besserer Leistung, weil alle Firmen wirklich professionell sind und eine große Forschungs- und Entwicklungsabteilung haben, und die Top-Marken, wie ihr wisst, eben diese.

[00:34:49] Also ja, die Messlatte liegt in jeder Kategorie im B- und D-Bereich bereits sehr hoch. Und wie gesagt, die Top-Marken, die zehn führenden Marken, versuchen hart, voranzukommen. Oder zumindest, um aktuelle Gleitschirme zu liefern, denn vielleicht ist die Performance in der C-Kategorie heute fast identisch und auch im hohen B ist es sehr nah beieinander, und das war's. Wenn man also die Leichtigkeit des Flugs betrachtet, gibt es wirklich nicht – ich kann nicht eine bestimmte Firma nennen, aber es gibt wirklich Top-Unternehmen hier, die einen wirklich tollen Job machen.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** Ja. Also, ich werde dich hier mal etwas in die Enge treiben. Du musst nicht antworten, aber wenn du dazu bereit bist. Also, erstens, wenn du nur für deinen persönlichen Spaß fliegst, fliegst du dann eine CCC oder eine B oder wo – was fliegst du eigentlich, wenn du versuchst, eine herausfordernde XC-Tour zu machen?

[00:35:53] **Ziad Bassil:** Also, meine Philosophie beim Fliegen ist der Spaß am Flug. Deshalb mag ich die Gleitschirme, die...

[00:36:02] Ich meine, ich habe ständig Gleitschirme gewechselt. Es fällt mir schwer, nur einen Gleitschirm zu haben, aber natürlich keinen CCC, weil ich nicht wettbewerbe. Ich bin mir bei diesem Gleitschirm nicht sicher und es ist sowieso schwierig, ihn in sehr turbulenter Luft zu benutzen. Also gehe ich ein Risiko ein und, äh, dieses Risiko ist... Ja.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** Ja. Es lohnt sich nicht.

[00:36:23] **Ziad Bassil:** Ja. Es lohnt sich nicht. Ja. Das ist alles. Ich meine, die heutigen Gleitschirme – wenn ich heute in der Vergangenheit fliegen wollte, vor 10 Jahren, äh, würde ich nicht einmal träumen, einen zu fliegen. Vielleicht einen C-Gleitschirm oder einen B-Gleitschirm in diesem Bereich, die Leistung dieser Gleitschirme war bei den Wettkampfgleitschirmen vor 10 Jahren nicht verfügbar. Also, ich meine, ich fliege vielleicht einen C- oder D-Gleitschirm, wenn ich will. Das ist alles. Ich habe nicht einen speziellen Gleitschirm.

[00:36:53] **Gavin McClurg:** Okay. Super. Ich denke, das hilft uns zu verstehen, was du gerne fliegen würdest. Also, lass uns das mal durchgehen. Und noch mal, jeder versteht, dass das nur deine Meinung ist, aber du musst ja in jeder Kategorie einen Favoriten haben, weißt du? Was ist dein aktueller Favorit in der B-, C- und D-Klasse?

[00:37:16] **Ziad Bassil:** Natürlich. Natürlich. Das ist eine sehr einfache Antwort. Ich bin jemand, der das Flugerlebnis schätzt. Wenn ein Gleitschirm gut zu handhaben ist, merke ich das sofort. Es ist also persönlich. Wenn ich einen Gleitschirm fliege und dieser mir genau das Gefühl von Agilität in der Thermik, zum Durchschneiden und Steigen gibt, dann mag ich diesen Gleitschirm. Den bevorzuge ich. In der B-Kategorie ist heute also die Shelly 4 wirklich schön zu fliegen. Ja, der Skywalk und die Chile 4. Die sind unter den B-Plus-Gleitschirmen wirklich schön zu fliegen, das kann ich bestätigen. Wirklich?

[00:38:02] Ja. Weil. Wow. Die B-Kategorie. Wow. Ich habe den Vergleich gemacht, den B-Vergleich, und das Handling ist das, worauf ich mich wirklich freue. Ich meine, der Rush Five – der lässt sich jetzt nicht so flink handhaben wie der Chile Four, aber er hat eine wirklich schöne Performance und ist auch sehr einfach zu fliegen. Es ist also interessant, einen B-Plus-Gleitschirm zu bauen, der wirklich komfortabel zu fliegen ist, aber gleichzeitig eine sehr hohe Performance bietet, auch auf dem See. Und dann die D-Kategorie.

[00:38:36] **Gavin McClurg:** Ja, ich habe fast das Gefühl, ich hätte meine Frage weiter ausführen müssen, weil die B-Kategorie – wissen Sie, ich habe seit vielen, vielen Jahren kein B mehr geflogen, also habe ich da keine Erfahrung mehr. Aber die B-Kategorie ist mittlerweile riesig, oder? Ich meine, früher haben wir nicht von einem Hot B oder einem Low B gesprochen. Wir haben einfach nur B gesagt, aber jetzt ist es so, wissen Sie, es gibt ein mittleres B, ein Low B, ein High B. Ich meine, beim High B sagen alle: „Oh, das sollte eigentlich ein C sein“, wissen Sie. Also sollte ich vielleicht sogar fragen: „Was ist dein Lieblings-Low B oder High B?“ Und dann denke ich, das müssen wir jetzt auch für die C-Kategorie machen, oder nicht?

[00:39:16] **Ziad Bassil:** Nun, Gavin, die B-Kategorie ist wirklich groß, riesig, ich meine, und die Hersteller, ja, wegen der Piloten, das sind die meistgekauften Schirme. Von allen Kategorien, klar. Und diese Kategorie... ich meine, sie verändert sich viel. Ich meine, die Low-B-Kategorie ist manchmal nicht wirklich eine Low-B-Kategorie. Ich meine, einige Hersteller haben einen Low-B und einen High-B, aber viele B-Schirme... manchmal, wenn ich einen Low-B fliege, spüre ich: Wow, das ist ein dynamischer Schirm. Das sollte er nicht sein, aber es ist der Wettlauf um die Performance, und der Wettlauf um die Performance ist...

[00:40:05] Es ist ein Wettlauf um die Performance. Wenn man also mit einem Low B Herausforderungen annimmt und ein Low B Gleitschirm vermarktet, erwarte ich einen Low B Gleitschirm, der ein bisschen, äh, spicy ist. Hmm. Also, ich meine, ja, ich meine, Unternehmen sollten vielleicht, äh, einen High B Gleitschirm vermarkten. Okay. Wir verstehen. Es ist ein B, aber es wird für XC-Einsatz vermarktet. Und der andere ist für, äh, Anfänger, äh, Anfänger Plus, das ist alles. Aber heute ist es, äh, es ist wirklich unübersichtlich. Ich meine, sie sind alle in der B-Kategorie, sie bestehen alle die Zertifizierung, aber, äh, nicht alle sind, äh, ähnlich.

[00:40:55] Ich meine, in der Low-B-Kategorie haben sie, wie die HG angegeben hat, vielleicht ein, zwei oder drei Klassen, und in der Low-B-Kategorie setzen sie drei oder vier Klassen rein. Ich weiß nicht, vielleicht auch in der High-B. Hmm. Ja.

[00:41:09] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ich denke da an so einen Carrera gegen, äh, was wäre eine gute Idee?

[00:41:16] **Ziad Bassil:** Es ist nicht zu... ja, man könnte es zum Zeitpunkt so sagen, aber es ist nicht wirklich ein B, oder?

[00:41:22] **Gavin McClurg:** Genau. Ich denke, da müssen die Leute vorsichtig sein, oder? Weil, ihr wisst schon, wenn man gerade erst aus der Schule kommt, einen P1 hat und nach seinem ersten Gleitschirm sucht und sich denkt: „Oh, ich nehme ein B“, und dann kauft man sich einen Carrera – da hat man gerade ein ziemlich schnelles Teil gekauft.

[00:41:36] **Ziad Bassil:** Natürlich für sie. Ja. Ja. Ich meine, auch wenn man einen Schirm hat, der wirklich nur darauf ausgelegt ist, eine Zertifizierung zu bestehen, denke ich, dass man damit nicht die meiste Leistung bekommt. Ich meine, die Carrera, die ursprüngliche Carrera, war wirklich schön zu fliegen. Sie war dynamisch zu fliegen und wir vergessen die B, aber ich meine, später war die B Carrera Plus ruhiger zu fliegen, mehr Nickbewegung nach hinten und sie war natürlich keine B, aber sie hatte nicht das Leistungsniveau.

[00:42:21] Ich meine, viele Piloten fragen heute nach der B-Kategorie. Wenn man heute eine B-Kategorie hat und zum Spaß fliegt, ist das die Kategorie, auf die man sich konzentrieren sollte. Aber wenn man anspruchsvollere Flugerlebnisse sucht, können große Gleitschirme natürlich langweilig sein, aber nicht für alle Piloten. Für Wochenendpiloten, die vielleicht 50 Stunden im Jahr fliegen, sind die B- oder B-Plus-Kategorie mehr als ausreichend. Wenn ich die B-Kategorie fliege, kann ich praktisch mit jedem guten C- oder D-Gleitschirm fliegen. Wenn sie eine gute Pilotin ist, die einen B-Plus-Gleitschirm fliegt, vermissen wir nichts an der Performance.

[00:43:08] Es würde sich sehr wettbewerbsorientiert anfühlen. Ich meine, okay, nicht für Wettbewerbe, aber vielleicht für XC, zum Vergnügen, um auf eigene, herausfordernde Weise unterwegs zu sein.

[00:43:19] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ich denke, Nova hat das mit dem Mentor zweifellos bewiesen, wissen Sie, und sie haben diese großartigen Piloten damit fliegen lassen. Ich meine, ich denke, die Leute übersehen oft, dass das sehr, sehr gute Piloten waren, die diesen Schirm geflogen haben. Wissen Sie, in vielen Fällen waren das Wettkampfpiloten, aber wissen Sie, sie haben diese riesigen Dreiecke in den Alpen mit einem Mentor geflogen und damit allen bewiesen, dass man nicht unbedingt viel Risiko bei der Wahl seines Gleitschirms eingehen muss. Wissen Sie, man kann auf einem Mentor sitzen und einen wirklich guten Tag haben.

[00:43:52] **Ziad Bassil:** Und schau, ja, Gavin, es ist, es ist wirklich diese Frage zum Mentor, der beste Mentor wurde erschaffen. Es war auch ein Mentor. Ich hatte einen in Größe S. Und diesen Gleitschirm zu fliegen war intensiv. Ja, ein bisschen, aber wirklich wettbewerbsfähig unter den aktuellen Gleitschirmen der damaligen Zeit, er war wettbewerbsfähig. Natürlich war er kein Gleitschirm für jeden Anfänger, der in den Sport einsteigt, aber es war wie ein neuer, es war dieser Gleitschirm, bei dem man spürt, dass er in der Thermik kippt. Er rutscht durch die Thermik. Man kann alles fühlen. Er ist wie ein Wettkampf-Gleitschirm. Und er, er hat sich durch das Zeug durchgebohrt, hat gesurft, ist reingekommen.

[00:44:37] Ich war von diesem Gleitschirm wirklich beeindruckt. Und dann war die Mentor-Serie: die Drei war entspannter. Die Vier war, ich weiß nicht, ein bisschen, äh, sehr leistungsstark, aber, äh, jedenfalls, äh, sie hat sich ein wenig verändert und die Fünf hat alle kombiniert, äh, immer noch, aber sehr entspannt, nicht alle sind, äh, wie die Mentor so interessant und das, und das Feld, und dann haben alle, alle anderen Konkurrenten, äh, aufgeholt, ich weiß nicht wie, jetzt hast du wirklich fünf oder sechs B-Plus-Gleitschirme, äh, die wirklich konkurrenzfähig sind.

[00:45:25] **Gavin McClurg:** Hmm. Okay. Wie sieht es mit den C-Klassen aus?

[00:45:31] **Ziad Bassil:** Was über C's? Was willst du wissen?

[00:45:34] **Gavin McClurg:** Nur dein, dein Favorit im Moment. Du, weißt du, dein eigener, du weißt, wenn du 15 davon da liegen hättest, von 15 verschiedenen Firmen, welchen würdest du zum Fliegen schnappen, für welchen bist du am meisten begeistert?

[00:45:43] **Ziad Bassil:** Ja. Okay. Also, mein Favorit vor fünf Jahren war ein Delta zwei, und dann das Delta zwei in der Größe MS, weil es auch sehr wichtig ist, bei der Größe zu bleiben, wenn ich einen Test mache. Manche widersprechen mir, weil sie den Gleitschirm nicht in der gleichen Größe wie ich getestet haben, bei der gleichen Belastung – das sind unterschiedliche Kriterien, das ist sehr schwierig. Ich meine, ja, es unterscheidet sich manchmal sehr stark. Also, das Delta zwei MS war ein wirklich schöner Gleitschirm, und dann hat Skywalk den Cayenne gemacht, den Cayenne fünf, das ist ein sehr beeindruckender Gleitschirm. Und jetzt, als ich den Delta drei geflogen habe, war er okay.

[00:46:32] Nicht wirklich das Handling, das spaßige Handling, das präzise Handling des Delta zwei, das eine schöne Performance in der Performance und in echter Luft hatte, aber ich mochte die Alpina drei lieber. Also diese hier, die Alpina drei habe ich jetzt und ich habe die neue York, die Arctic fünf getestet, die wirklich beeindruckend ist. Ich habe sie in manchen Aspekten gegenüber der Alpina übertroffen und auch die neue Jen Bonanza zwei. Also, ja, sie ist wirklich schön. Die Bonanza zwei auch, alle drei haben eine sehr ähnliche Performance. Ich meine, ich habe jetzt alle drei auf meinem Truck und jeden Tag werde ich sie fliegen.

[00:47:17] Ich nehme eins aus, gehe einfach fliegen. Ich lande, nehme das nächste und es ist praktisch das Gleiche, das Gleiche – ich bin mit allen zufrieden.

[00:47:27] **Gavin McClurg:** Ja, wir arbeiten gerade an einer, die eigentlich heute erscheinen würde. Und das wird für die Hörer keinen Sinn ergeben, weil das noch nicht draußen ist. Aber es wäre der Tag, an dem du und ich über Hang-Gliding sprechen, eine große Hang-Gliding-Episode. Und wir hatten Dustin Martin dabei. Es sind eigentlich eine Menge verschiedener Leute in dieser Episode. Und Dustin Martin, der den aktuellen Weltrekord im Hang-Gliding über die Distanz hält, ist in den letzten Jahren ins Gleitschirmfliegen eingestiegen und fliegt den Arctic Five. Er hat darüber gesprochen, dass die Startcharakteristiken einfach unreal sind. Er sagt, man kann ihn von überall und unter fast jeder Art von Bedingungen starten. Er meinte, es sei wirklich, wirklich schön. Das hat mich dazu gebracht, den Gleitschirm fliegen zu wollen. Ich habe, wie du weißt, damals in der alten Zeit ziemlich viel Zeit mit dem Arctic verbracht, dem Arctic Two, dem Arctic One.

[00:48:14] Aber da ich keine der neueren NIVX in dieser Klasse geflogen bin, habe ich aber Gutes über die Arctic gehört. Das ist klasse.

[00:48:23] **Ziad Bassil:** Ja. Das ist, ich meine, ich mag diesen Gleitschirm. Ich mag diesen Gleitschirm sehr gerne. Das ist ein guter Gleitschirm. Er ist angenehm zu fliegen. Außerdem, wenn man ihn ein wenig von den frühen Versionen unterscheidet, war er ein bisschen aggressiver. Ich meine, sie haben ein bisschen die Leinen geändert. Er ist ein bisschen weniger, aber immer noch sehr gut sortiert. Ein sehr schöner Gleitschirm.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** Okay. Wie sieht es mit diesen aus?

[00:48:50] **Ziad Bassil:** Also, diese, ich habe den M6 sehr gerne gemocht. Ich hatte den M6 und dann bekam ich den LM6, die Leichtversion des M6, die in Turbinenbedingungen eine kleine Verbesserung darstellt. Das war ein wirklich schöner Gleitschirm. Dieser beeindruckende D-Gleitschirm. Ich glaube nicht, dass bis jetzt ein konkurrenzfähiger D-Gleitschirm auf den Markt gekommen ist, vielleicht ein paar, aber nicht wirklich besser als dieser hier. Und der Xeno, der Xeno ist natürlich mein bester Gleitschirm, er ist der beste Gleitschirm zum Fliegen. Er ist sehr sanft in der Reaktion, sehr konkurrenzfähig.

[00:49:34] Er hat alles. Ich meine, das ist der effizienteste Gleitschirm in der ABC-Klasse, und bei den D-Gleitschirmen, der D-Kategorie, meine ich, ja.

[00:49:45] **Gavin McClurg:** Hat noch jemand, ähm, ja, der Xeno hat die Welt gerade förmlich im Sturm erobert, oder nicht? Hat er nicht? Er ist wirklich unglaublich. Ich muss es ihnen lassen. Es ist ein erstaunlicher Gleitschirm. Was bedroht aus eurer Sicht gerade noch in diesem Bereich andere?

[00:50:00] **Ziad Bassil:** Ich meine, ich bin einige der neuen Generation von Two-Linern geflogen. Also ja, die liegen wirklich nah beieinander. Ich meine, es ist wirklich nah dran. Einige davon sind ein bisschen schneller als der Xeno. Und diese Vorwärtsgeschwindigkeit hilft manchmal vielleicht, mehr zu erreichen, wenn man die Hantel nicht oft drückt, aber sie liegen wirklich sehr nah beieinander. Ich meine, ich bevorzuge den Xeno momentan immer noch. Hmm.

[00:50:35] **Gavin McClurg:** Erzähl uns mal, wie du an das Testen herangehst. Wie, wie – weißt du? Wenn du einen neuen Gleitschirm bekommst, nimm mich mal mit durch, was du damit machst. Wie, wie integrierst du die Eindrücke in unterschiedlicher Luft, in verschiedenen Bedingungen? Du dokumentierst deinen Prozess auf deiner Website ja ziemlich gut, aber wenn du uns einfach mal eine Zusammenfassung geben könntest, wie du das machst, wäre das hilfreich.

[00:51:04] **Ziad Bassil:** Ja. Ja, natürlich. Schau, es ist sehr einfach für mich, hier in diesem kleinen Bereich zu fliegen. Seit sehr langer Zeit am selben Spot, an einem Ort, den ich seit 30 Jahren kenne, Toplanding, Wechsel der Schirme am selben Tag, sehr oft. Ich meine, 30 Minuten fliegen, eine Stunde fliegen, dann Toplanding, dann einen anderen Schirm nehmen. Um die Fähigkeiten eines bestimmten Gleitschirms besser zu verstehen. Das ist das Gefühl des Schirms, und natürlich die gleichen Bedingungen des Tages. Und dann werde ich neben einem Freund mit einem Referenzgleitschirm fliegen. Ich meine, in der großen Kategorie behalte ich immer einen Referenzgleitschirm in einer bestimmten Größe.

[00:51:50] Okay. Vielleicht. Okay. Und auch in der CEO-Kategorie behalte ich, äh, den DS-Referenzgleitschirm, vielleicht auf dem D bin ich beim Zeno auf dem Meer begrenzt. Ich behalte, ich weiß nicht, ich habe jetzt drei Gleitschirme. Ich weiß nicht, welchen ich behalten soll. Ich meine, wenn ich die Alpina oder die Bonanza oder die... die Gin ist die gleiche, werde ich einen behalten. Äh, also in der B-Kategorie habe ich die Rush 5 und ich fliege neben

einem Freund mit dem gleichen Lasttyp. Wir haben Ballast hinzugefügt, um, um, um die gleiche Last zu haben. Und ich habe versucht, die gleiche Größe zu haben. Natürlich versuche ich es, ist nicht immer möglich, aber ich werde es versuchen. Und die Größen sind nicht wirklich von S bis Large.

[00:52:35] Nein, es ist SMS. Das ist alles. Oder die gleiche Größe oder nur eine Größe größer.

[00:52:43] Und dann fliege ich immer in bewegter Luft. Ich mache keinen Vergleich. Du machst das nicht

[00:52:51] **Gavin McClurg:** Gleitflüge. Okay. Okay. Nein,

[00:52:53] **Ziad Bassil:** Nein, wir fliegen keine, keiner von uns fliegt in Calmer. Also in Calmer sind die Zahlen auf dem Papier wirklich lächerlich. Weißt du, wenn irgendein Pilot dieses GPS nimmt und in Calmer abhebt und gleitet, dann versteht er, dass er keine Zahl angeben kann, weil er immer eine Differenz von minus 0,1 oder 0,2 haben wird. Und dieser Gleitflug wird von 9 auf 9,5 oder 8,8 variieren. Also das...

[00:53:33] **Gavin McClurg:** Stimmt. Das ist einfach eine sinnlose Übung. Ja, absolut.

[00:53:35] **Ziad Bassil:** Genau. Ja. Okay. Also, das ist es. Ich bewerte das anhand meiner... Sieh mal, wir schauen uns an, wie die Gleitschirm-Fähigkeiten zeigen können, welcher Gleitschirm die Luft besser nutzt und welcher Gleitschirm vorwärtskommt und ein bisschen höher steigt. Natürlich ist es bewegte Luft, aber wir machen nicht nur einen Gleitflug. Also ein, zwei oder drei Gleitflüge reichen nicht aus, um zu bestimmen, welcher Gleitschirm effizienter ist. Es werden viele Versuche benötigt, um ihr Potenzial zu bewerten.

[00:54:10] **Gavin McClurg:** Und wie ist das mit den Sicherheitscharakteristiken? Wie beurteilst du die? Machst du mit jedem Gleitschirm, den du fliegst, eine ähnliche SIV? Gehst du in den Strömungsabriss? Machst du asymmetrische Fluglagen? Machst du so eine SIV-Sache? Oder ist es hauptsächlich nur Spaßfliegen, Thermikfliegen oder XC-Fliegen?

[00:54:30] **Ziad Bassil:** Nun, nein, ich mache keine SIV. Ich bringe die Gleitschirme nicht in den Strömungsabriss. Ich lasse sie nicht abstürzen. Ich finde die Grenze des Strömungsabrisse. Ich weiß, wann er kommen wird. Ich löse ihn, ich mache keinen kompletten Strömungsabriss, sondern ich mache Frontalabbrüche, und auch asymmetrische Frontalabbrüche mache ich, aber all das kann nicht wirklich – wenn die Piloten das jetzt wüssten –, aber das repräsentiert den Gleitschirm in bewegter Luft nicht wirklich, wenn er einen Klapper hat, weil wenn ich den Gleitschirm in einen Klapper bringe, denkt mein Kopf, dass ich den Gleitschirm in einen Klapper bringe und ich bin bereit. Und meine Muskeln, meine Gesäßmuskeln sind bereit, gegenzusteuern, wenn ich nicht richtig denke.

[00:55:20] Also bin ich bereit für den Klapper, aber Klapper im echten Leben sind wirklich viel anders. Und ich habe einige Klapper gehabt, als ich in turbulenter Luft geflogen bin, einige mit hoher Rate, und ich war wirklich, äh, wissen Sie, überrascht von der Dynamik dieser Gleitschirme, die zuvor, äh, in ruhiger Luft über dem Meer getestet wurden. Also, äh, ja, ich meine, ich sehe Metriken und, äh, Frontals, äh, induzierte asymmetrische Frontals. Das zeigt nicht den echten, äh, den echten Gleitschirm in der Luft, ein bisschen zu kleinteilig, denke ich, äh, und in bewegter Luft, wenn man zum Klapper kommt, äh, vielleicht ist, äh, der Schirm vor dir.

[00:56:08] Das ist vielleicht etwas nebensächlich, es ist alles ganz anders.

[00:56:13] **Gavin McClurg:** Ich werde mal ein Szenario mit dir durchspielen. Nehmen wir an, morgen bekommen du und ich eine Einladung – nicht morgen, weil es die falsche Jahreszeit ist. Okay, nehmen wir an, es ist Juli und du und ich bekommen eine Einladung, um zusammen in einem richtig coolen Teil der Alpen zu fliegen. Du musst dich also aus dem Libanon aufraffen und in ein Flugzeug steigen. Du kannst ja nicht 10 Gleitschirme mitnehmen. Du musst einen Schirm und ein Gurtzeug mitnehmen. Und du und ich werden über ein paar Tage eine richtig coole Route über die Alpen fliegen. Was würdest du mitnehmen, welches Gurtzeug, welchen Schirm, vielleicht sogar Instrumente, und warum?

[00:56:54] **Ziad Bassil:** Nun, wenn ich mit dir und den anderen fliegen gehe, nehme ich einen Enzo four mit.

[00:57:03] **Gavin McClurg:** Oh nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, wir fliegen zum Spaß. Wir fliegen zum Spaß. Okay.

[00:57:13] **Ziad Bassil:** Wir fliegen

[00:57:13] **Gavin McClurg:** um in den Dolomiten zu fliegen, und wir versuchen nicht, Rekorde zu brechen. Wir fliegen in einer Gruppe, wissen Sie, wir haben einfach zusammen Spaß. Also,

[00:57:24] **Ziad Bassil:** Ich meine, ja, ich kann jeden der verfügbaren Gleitschirme nehmen, die ich hier habe. Vielleicht nehme ich einen Sea Glider, ich glaube.

[00:57:33] **Gavin McClurg:** Okay. Aber welches, welches Modell und welches Gurtzeug, also welches, du musst doch ein Favorit haben, um zum Beispiel einfach einen schönen Ausflug in einen Teil der Welt zu machen, wo wir uns um nichts kümmern müssen. Nicht zu viel über das Wandern, es muss nicht unbedingt leicht sein, Kids. Es ist nur für einen schönen Flugurlaub.

[00:57:53] **Ziad Bassil:** Nun, ich könnte vielleicht, äh, welches Gurtzeug – ich meine, es gibt viele Gurtzeuge. Ich habe hier fünf Gurtzeuge zum Testen, aber ich nehme vielleicht das, ähm, ich weiß nicht, ob ich leichte Gurtzeuge habe. Vielleicht nehme ich mein eigenes Gurtzeug. Ich meine, ich habe ein X rated six. Ich mag diesen Gleitschirm, dieses Gurtzeug sehr gerne. Und es ist praktisch mein eigenes Gurtzeug für das tägliche Testfliegen.

[00:58:19] **Gavin McClurg:** Okay. Aber

[00:58:20] **Ziad Bassil:** wenn ich ein leichtes will, nehme ich das, äh, ich habe den Woody Valley GTO, das neue, das leichte. Ich meine,

[00:58:30] **Gavin McClurg:** es ist, es ist nicht

[00:58:31] **Ziad Bassil:** haben auch ein Sitzbrett, aber es ist, es ist okay.

[00:58:34] **Gavin McClurg:** Hmm. Und Schirm.

[00:58:37] **Ziad Bassil:** Und Schirm, ich werde vielleicht den, den, äh, den Diviuk bekommen. Ah.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet. Gut, gute Antwort. Gute Antwort. Gute Antwort.

[00:58:52] **Ziad Bassil:** Dominic wird es mögen.

[00:58:53] **Gavin McClurg:** Ja, das würde ihm sehr gefallen. Das würde ihm sehr gefallen. Perfekt. Okay. Ähm, okay. Wechseln wir zu den Gurtzeugen, äh, mit oder ohne Sitzbrett und warum.

[00:59:05] **Ziad Bassil:** Okay. Also, die Gurtzeuge im Hängematten-Stil sind wirklich sehr bequem. Ich meine, für die Sitzposition, den Komfort im Rücken, die Leichtigkeit auch – das Forza, die Empress 3, die Woody Valley GTO Lights. Aber sie bieten nicht die Präzision beim Gewichtsverlagerung in turbulenter Luft. Ich meine, ein Sitzgurtzeug erlaubt es dir, dich an eine, sagen wir mal, steife Kante zu lehnen und dich in eine präzise Kurve zu bringen. Du weißt schon, diesen Winkel. Und das ist das, was ich persönlich momentan lieber mag, das Sitzgurtzeug, weißt du, das ist eine persönliche Sache, aber ich fliege zum Spaß mit einem ohne Sitz und ich mag die sehr gerne. Aber vielleicht für einen Gleitschirm mit hohem Streckungsgrad und, äh,

[00:59:53] bei einem Wettkampf-Gleitschirm würde ich definitiv ein Sitzgurt bevorzugen. Hmm.

[00:59:59] **Gavin McClurg:** Hmm. Da wird gerade einige interessante Arbeit geleistet. Ich sehe das zum Beispiel beim neuen Delight 3, ich glaube, es ist beim neuen Subpair-Gurtzeug. Die verwenden da, wissen Sie, ziemlich steifes Material, genau. Ziemlich steif unter dem Hintern. Es ist also fast so, als hätte man ein Sitzbrett. Aber ich habe da keine persönlichen Erfahrungen damit. Merken Sie das, hilft das?

[01:00:25] **Ziad Bassil:** Nun, schau, das Forza hat zwar keine Sitzplatte, aber es ist sehr einfach, den Reißverschluss zu öffnen und die Carbon-Sitzplatte einfach über den Schutz zu schieben. Und wenn man mit dem Schutz, mit der Sitzplatte sitzt, ist es ein bisschen so, als hätte man eine Sitzplatte, aber ich meine, sie ist nicht verbunden. Ja. Mit den Sitzgurten, mit den Gurten, sie ist nicht mit den Gurten verbunden. Oder doch? Also, man spürt sie, aber sie ist nicht so verbunden wie bei einem Sitz-Gurtzeug. Beim Sitz-Gurtzeug ist die Sitzplatte unter dem Gurt verbunden. Ja. Also bekommt man die ganze präzise Drehung, aber

[01:01:10] Es ist okay. Es ist viel besser.

[01:01:12] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ich mache gerade eine ziemlich interessante Phase mit Gurtzeugen durch, weil, ihr wisst ja, natürlich fliegt man beim X-Alps das leichteste Zeug, das man überhaupt kann. 2015 habe ich das Ice Peak Seven geflogen, das normale Modell, es war nicht mal eine Leichtversion. Und dann habe ich mit dem Strike geflogen, und ich hatte das Impress über eine ganze Weile geflogen, sogar in meinen frühen Rennjahren. Also, ich bin mit dem Hammock-Gurtzeug recht vertraut, aber ich habe wirklich das Gefühl, dass ich da vielleicht einen Fehler gemacht habe. Ich denke, beim nächsten X-Alps bin ich bereit, dieses sehr geringe Zusatzgewicht eines Carbon-Sitzbretts zu tragen und mit einem Sitzbrett zu gehen. Weil ich dir zustimme.

[01:01:57] Ich denke, wenn man einen Schirm mit höherem Streckungsgrad fliegt, braucht man dieses zusätzliche Gefühl wirklich.

[01:02:02] **Ziad Bassil:** Ja. Weil natürlich jeder, oder zumindest Athleten wie du, können auf einem Hammock-Gurtzeug und einem Wettbewerbsschirm ganz einfach fliegen, aber du musst... Ja. Du musst den zusätzlichen Kraftaufwand leisten, und vielleicht bei einem Wettbewerb wie dem XL wirst du froh sein, diese zusätzlichen Kosten in der Luft nicht zahlen zu müssen. Wenn du also die Belastung minimieren kannst, wird es viel besser sein. Die Belastung, die Arbeitsbelastung. Ich meine, ja, es ist viel besser, wenn das Gurtzeug das ausgleicht, wenn das Gurtzeug...

[01:02:49] die Bewegung, das ist alles Bewegung des Gurtzeugs und es wird viel weniger anstrengend sein. Ich meine, du hast vielleicht mehr Energie für weitere Kilometer. Ich weiß nicht. Hmm.

[01:03:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Ähm, Zayed, ich möchte deine Zeit respektieren. Also werden wir hier abschließen. Das war enorm lehrreich und unterhaltsam. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ähm, bevor wir das tun, ich, du, ich weiß, dass du den Podcast hörst. Manchmal hast du diese Frage schon gehört. Du hast

[01:03:20] **Ziad Bassil:** das schon mal gehört,

[01:03:20] **Gavin McClurg:** Vielleicht bist du darauf vorbereitet, aber wenn du die Uhr zurückdrehen könntest – und das wäre ein langer Rücksprung, 30 Jahre –, wenn du dir vorstellen könntest, wo du warst und was du gemacht hast, als du ein Pilot mit 50 Stunden Flugzeit warst; es klingt so, als wäre es kurz danach gewesen, als dein französischer Freund dir beigebracht hat, wie man am Boden kontrolliert und ein bisschen fliegt, und dir dann einen Wettkampf-Gleitschirm übergeben hat. Was würdest du anders machen oder welchen Rat hättest du für das Publikum, das gerade erst anfängt? Weißt du, wenn du auf deinen eigenen Fortschritt zurückblickst, gäbe es etwas, das du ändern würdest?

[01:03:58] **Ziad Bassil:** Nein, wirklich nein, denn das Beste, an das ich mich erinnere, ist, dass ich vom ersten Tag an, an dem ich Gleitschirmfliegen gelernt habe, aus Spaß geflogen bin. Dieses Gefühl von Schwerelosigkeit, das Gefühl auf dem Boden und das gelegentliche Segeln – das ist das Gefühl, das ich haben will und das ich bei mir behalten möchte. Wenn also jemand neben dem Wettkampffliegen auch nur zum Vergnügen fliegen will, muss er das nur für den Spaß und die Freude tun. Und das ist vielleicht, ich weiß nicht, das ist mein Ziel und ich hoffe, dass es immer noch möglich sein wird.

[01:04:39] **Gavin McClurg:** Also einfach nur zum Spaß fliegen. Das gefällt mir. Das funktioniert.

[01:04:44] **Ziad Bassil:** Nun ja, ich meine, wenn man fliegen kann, äh, weil ich in meinem Land nicht wirklich sehr lange XCs fliegen kann, und diese Kreise, die ich fliege, das ist das, was ich machen kann. Also, wenn ich hier bleiben will, will ich auf Schirme fliegen und, äh, ja, das ist alles. Das Gefühl, das ich von den Schirmen bekomme, äh, hoffe ich, beim Fliegen damit das meiste Vergnügen daraus zu ziehen. Hmm.

[01:05:18] **Gavin McClurg:** Genial. Zaya, vielen Dank. Das war ein echtes Vergnügen. Ich habe die letzte Stunde über die ganze Zeit hinweg gelächelt. Es ist wirklich eine Freude, mit dir zu sprechen – also, nicht wirklich persönlich hier, aber es ist schön, deine Stimme zu hören. Ich habe das Gefühl, wir kennen uns schon seit vielen Jahren, weil ich all deine Materialien gelesen habe, die fantastisch sind. Wir werden das alles in die Shownotes aufnehmen. Ich möchte die Leute noch einmal dazu ermutigen, sich Dust of the Universe anzusehen und Zayas Reviews zu lesen – viel Erfolg dabei. Und ich hoffe wirklich, dass wir irgendwann die Chance haben, in den Alpen zu fliegen. Oder irgendwo anders

auf der Welt – und yee-haw an der Wolkenbasis.

[01:05:57] **Ziad Bassil:** Ja. Also danke, Gavin. Danke, dass du mich in diesem Podcast dabei hast. Es tut mir wirklich leid wegen meines Englisch. Aber ja, natürlich wird es mir eine große Freude sein, mit dir überallhin zu fliegen. Und wenn du auch hierher kommst, also vielen Dank.

[01:06:15] **Gavin McClurg:** Danke. Ich weiß das zu schätzen. Bis bald. Danke.

[01:06:17] **Ziad Bassil:** du, Gavin. Vielen Dank.

[01:06:24] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, es hat euch wie immer gefallen. Wenn ihr etwas von der Show mitnehmt, bitten wir nur um einen Dollar für die Show, sofern ihr es euch leisten könnt. Das kann als einmalige Spende geschehen – schickt uns aber bitte nicht nur einen einzigen Dollar, das wäre irgendwie albern, weil PayPal einen großen Teil davon einbehält. Wart lieber, bis ihr etwa 20 Folgen gehört habt und sicher seid, dass es euch wirklich gefällt. Das könnt ihr machen: Wenn ihr auf die Website cloudbasedmayhem.com geht, seht ihr, wie ihr die Show finanziell über PayPal unterstützen könnt, oder ihr könnt es über Patreon einrichten und vergessen – das ist eine echt coole Art, bei jedem neuen Inhalt beizutragen. Ihr zahlt nämlich nur, wenn wir neuen Content erstellen, und ihr könnt dafür auf verschiedenen Stufen belohnt werden. Das macht ganz schön Spaß, aber es gibt viele andere Möglichkeiten, die Show zu unterstützen. Ihr könnt sie teilen, darüber bloggen oder sie auf Facebook, Instagram, Twitter oder über welchen Kanal ihr auch immer kommuniziert, posten.

[01:07:15] Ihr könnt auch mit euren Freunden auf dem Weg zum Launch darüber reden. Um was es hier eigentlich geht, ist einfach das Verbreiten von Wissen, das Teilen von Informationen und der Versuch, uns alle zu besseren und sichereren Piloten zu machen. Ihr könnt uns also auch auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr eure Podcasts hört, bewerten. Das bewirkt tatsächlich viel. Das habe ich in den letzten Monaten viel darüber gelernt. Wir haben also schon tonnenweise tolle Bewertungen bekommen. Das ist fantastisch. Ich schätze das wirklich sehr. Vielen Dank an euch alle. Also, ja, das war's. Vielen Dank fürs Zuhören und wir sehen uns in der nächsten Folge. Prost.