

Deniz Burnham and flying EVERYTHING

Cloudbase Mayhem Podcast 108 — Deniz Burnham

Published	2019-12-26
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-108-deniz-burnham-and-flying-everything/
Duration	00:49:20
Speakers	Deniz Burnham, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0108-deniz-burnham-and-flying-everything.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Contents

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

English

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

Show notes

Deniz Burnham is an Alaskan resident who just happens to RUN an oil rig. Not work on an oil rig, she runs the show. She's the only female on the rig and has worked in some of the most remote places on Earth, which would be more than enough to fill an entire podcast on its own, but this is a free-flight podcast so we reached out to Deniz to talk about her rather adventurous relationship with free flight and her passion for flying just about everything that flies. Deniz pilots seaplanes, helicopters, paramotors, hang gliders, paragliders, sailplanes and from time to time- jumps out of them (or walks on them!)

The post Episode 108- Deniz Burnham and flying EVERYTHING first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. We are trying to venture out of our kind of typical show with paragliding and XC and a little bit of acro and trying to talk to people who have very different backgrounds and flying different aircrafts. This is certainly no exception. In this talk I speak to Denise Burnham who's an Alaska resident and she works on oil rigs all over the world. Right now she's on a two-week rotation down in Texas working on a gas rig, but she runs the rig. I think she's the only female that is on that rig, which is fascinating, but she's a chemical engineer by education and she flies everything. Helicopters, seaplanes, sailplanes, paramotors, paragliders, hang gliders, so has a real interest obviously in aviation.

[00:01:14] And this was just a fascinating talk with a very, very fascinating person. I think you're going to enjoy it. A little bit of housekeeping before we get into the talk. I don't have a ton of time. I don't have a ton of stuff, but remember that we're having a little thing for those who share the show. We'll be put into a pot and I'll do a little grab bag for Patagonia, big Patagonia discounts. And also we've got a couple of blue fly varios left from Alistair who gave me some of these a couple of years back. I've got a couple of those. So please share the show with your friends or put it out on social media or just talk about it on the way to launch. Let me know you've done so. We'll put your name in a... In a sack and we'll draw from that sometime early January.

[00:01:59] Happy holidays, everybody. And hope you enjoy the show. Cheers. I just don't go in for sweet young things and superstition. Are you drunk? Denise, welcome to the Cloud Based Mayhem. I've been really excited to talk to you. I was just fascinated to follow you recently on Instagram. A friend of yours reached out and said, you've got to check this girl out and see what she's doing. And I thought an interesting place to start. We just had this kind of long conversation about some of your history and education and work. But if you and I were sitting in a party and we never, you know, we'd never met, we didn't know each other. And I said, hey, what do you do? How do you answer that? Because you've got a fascinating background.

[00:02:45] **Deniz Burnham:** Yeah, thanks. I think I just kind of normally tell people I just work in oil and gas industry. And it's kind of taken me some really... To promote locations. Like I spend years in the Arctic. I've worked in Canada and some other places throughout the U.S. But my background itself is engineering.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** And you have quite a unique position on these rates. Right now, you're down in Texas. Is that right? You're drilling for gas?

[00:03:16] **Deniz Burnham:** Yeah, in East Texas.

[00:03:17] **Gavin McClurg:** Okay. And your schedule, you were saying, is two weeks on, two weeks off. And you live in Alaska. So that's a lot of travel.

[00:03:23] **Deniz Burnham:** Yeah, it is a lot of travel. So, yeah, I'm definitely gone more than six and a half months out of the year because the travel days count against me.

[00:03:31] **Gavin McClurg:** And how long have you been doing this?

[00:03:34] **Deniz Burnham:** It's been about 10 years now.

[00:03:36] **Gavin McClurg:** And so, okay, so you, like I said, when we were talking before we started recording, you went to USC and UCSD out in California. And was this kind of on your radar, getting into oil and gas?

[00:03:50] **Deniz Burnham:** No, not at all. I studied chemical engineering at UCSD. And so biotech is huge in San Diego. So that's kind of where I had focused my internships on alternative energy or a little bit of stem cell research.

[00:04:06] But it was just one of those opportunities. I got to be interviewed in Bakersfield.

[00:04:11] And that's the first time I've ever even seen an oil rig. And they made a job offer to me to go to Brazil. And being from San Diego, I was super excited. And of course, I was like, well, heck yeah, I'm going to sign up for that. And then they sent me to the Arctic.

[00:04:24] **Gavin McClurg:** Crazy. I mean, what was the catalyst for the flying? Did this come from your parents? And to find, I think people are going to be fascinated to learn all the things you do fly. So we'll get into the various aircraft you fly. But when did that all happen?

[00:04:39] **Deniz Burnham:** Both my parents were in the military, but neither one of them was a pilot. I guess I, just from a very young age, I had like a true love of aviation. I would draw like little pictures of helicopters. You know, getting to go to school in San Diego. Of course, there's Torrey Pines right there in La Jolla. And I remember seeing stuff, but of course, you know, you can't really afford it. So you would just kind of watch people do things. But I've always had that desire. I started actually flying at the local Aero Club on base when I was 17. So I got a taste of it and I knew I loved it. But most of the other types of flight, I just got to kind of watch people doing it until I knew I had, could dedicate the time and the resources.

[00:05:20] **Gavin McClurg:** And what was first?

[00:05:22] **Deniz Burnham:** So I got my fixed wing license first. That was about 10 years ago in California. And so that was just a single engine land.

[00:05:30] **Gavin McClurg:** And so this is when you were going to school?

[00:05:32] **Deniz Burnham:** So that was right after school. Okay. And then I kind of like to try a lot of things. And unfortunately, sometimes I try something and then I'll come back years and years later and finish it. But so I kind of dabbled around in a couple of things. Like that's kind of the first time I tried helicopters, but it was, you know, helicopters are quite expensive to fly. And it requires a lot of money. It requires a big time commitment. And when I was working in the Arctic, I didn't actually have a normal rotation. So I would work for sometimes six weeks straight, only get three days off. And obviously, when you're in the Arctic, there's I mean, you're working right. You're on a rig. There's nothing else to do there. So you would kind of talk to other people, maybe hear about something and you just kind of take a little mental note. But kind of the next thing I remember doing is I kind of feel like I tried the accelerated freefall with Skydive.

[00:06:24] So I went down that path a little bit and then I actually went and did the hang gliding and look out mountain. And then I kind of I kind of learned that paragliding backwards. I went and I learned how to fly paramotors first. And then and then I did paragliding and then I went and did my seaplane rating and then helicopter license to Alaska.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** So a lot of people I know out in the Midwest, there's a lot there we got to unpack. But I can't believe you fly. Wow, that's awesome. And I mean, it's also it's great that you fly all these things without the you know, like you got into flying helicopters on your own. You know, most people have to go through either military training or, you know, it's expensive to learn how to fly a helicopter. But as I understand, you've done all this through your job.

[00:07:12] **Deniz Burnham:** Oh, yeah, for sure. So I did all this kind of self-funded it. I work, you know, that rotating schedule. So in my days off, I would go and say, OK, I'm going to focus on this one area. And so, you know, for

instance, for the helicopter, it took me several rotations. Right. So I had to probably do it over the course of six or seven months. Whereas some of the other stuff, right, paramotors, I was able to do it in just one of those days off rotations.

[00:07:41] **Gavin McClurg:** And do you own like do you own your own seaplane or do you how does that how do you get how do you get hours?

[00:07:47] **Deniz Burnham:** So a lot of this stuff, like helicopters, once you get your license through a school, they'll normally let you rent it. Through them. So I've done it that way. So like renting it through the people that I learned from or, you know, there's sometimes like little clubs you can join, like aero clubs or something like that. But I do own my own like paraglider.

[00:08:09] **Gavin McClurg:** Yeah. And that's so I know a lot of people learn paramotoring first. And that's not that unique because they're out in the Midwest and there aren't mountains to hop off. But it's always that's always scared me to death. And the first paramotor I flew was actually up in Alaska. I was in Alaska with my buddy Kenny up there and it just terrified me. I just I felt so out of control and heavy. It was just really it was I've never really gotten into paramotoring. But how do you learn how to paramotor before you paraglide? I've never really understood that.

[00:08:42] **Deniz Burnham:** I mean, first of all, I 100 percent agree with you. Something about the takeoffs itself. Oh, my God.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** You're so yeah. There's no way you can make that look good. I mean, even the guys that like to really do it professionally. They don't want to do

[00:08:54] **Deniz Burnham:** it. They're like, Oh, my God, I'm going to take that

[00:08:54] **Gavin McClurg:** great taking off. It's just it's kind of hard. You're taking these weird little steps and.

[00:08:59] **Deniz Burnham:** Well, also, you know, you have so much thrust, right? So it's pushing your hips forward. So in a way, like you said, there's really like no cool way to take off. But it's just really funny to think about. That's what makes me laugh.

[00:09:13] So I had a really good instructor. His name is Joe Cruz. He's a he was out of Valley Springs. And like he did it very because he's actually he flies free flight as well as the parents. So he does like the just the paraglider itself. And he's very talented pilot. So he kind of progressively like the one thing he always stressed is like, you got to know how to kite your wing. So kind of like, I guess everybody learns, right? You just got to learn how to kite the paraglider. And then they have like a winch. So they would kind of tow you with just the paraglider because they wanted you to get used to having getting pulled from the waist a little bit. Because remember how when you're getting that motor is on? Exactly. You're getting pushed with your hips forward. And then they kind of let you they would just kind of have you do like dry runs with the paramotor itself.

[00:10:02] So of course, you know, this is a lot of ground handling, a lot of training on the ground because the paramotor itself is really heavy. And for me, I actually I found it quite heavy for foot launching and stuff like that. But especially when you're carrying a lot of fuel.

[00:10:17] So, yeah, I mean, I remember to the first time you actually take off, you're just like, oh, my gosh, like, there's no way this is going to work. And then like magically you're in the air. But, you know, I've learned some hard lessons to write like I learned when an instructor tells you don't jump. I learned that the hard way. Unfortunately, like one of the times where you kind of feel like, OK, I know I got enough speed. I'm just going to, you know, like do a little hop and know like you come crashing down and it's pretty brutal, right? You have like 70 pounds on your back.

[00:10:48] **Gavin McClurg:** Yeah. With its pressing you into the ground.

[00:10:51] **Deniz Burnham:** Yeah. Yeah. You just kind of lay there just ashamed. Throttle off. Throttle off. Yeah. Yeah.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Have you ever had any accidents flying all these different apparatus?

[00:11:04] **Deniz Burnham:** You know, kind of knock on wood. No, I haven't.

[00:11:08] Just, you know, especially with hang gliding and stuff like that. I've had like a little bit of maybe like a little bit of rough landings and stuff like that. But thankfully, most things in the air kind of fly the same way. So it's always the takeoff and landing that makes it really unique. Yeah.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** And I think that's something you're doing is very foreign to me that you're flying all these different things. You're also working pretty hard. So you can't leave that much time to really devote to one thing. I mean, I got into paragliding and that was it. My life just became paragliding and I stopped doing a lot of other things. Probably to all those other things detracts for sure. But how do you how do you kind of approach maintaining security and flight? How do you approach – you're probably not getting enough hours to stay super proficient. So how does your approach vary when you jump in a sailplane, jump in a helicopter, you go fly a hang glider? Yeah. How do you approach all that side of things?

[00:12:10] **Deniz Burnham:** So stuff like the helicopter airplanes or seaplanes, those are federal licenses. So they actually have like FAA sets currency requirements. But because you're renting it through a school, they have their own currency requirements, right? So something like that, you know, helicopter to me was the most expensive. And I kind of feel like consequence-wise, like I think it's quite easy to get killed doing it if you're not careful. Because you literally cannot let go of the controls on that. So I feel like if I take a little bit of too much time off, I'm always like, there's no ego in this aviation, right? Go get an instructor, get checked out again, make sure you're comfortable, practice auto rotations.

[00:12:55] Just, you know, use common sense, right? Like I never just say – I don't take a month or two off of something and say, okay, I'm just going to go wing it. Like that's crazy. I always say like, for instance, when I took my gear – because I got my gear in Santa Barbara for the paragliding. So when I took my gear up to Alaska, I went and found like a local pilot. And I got a site orientation and I just don't care to pay somebody to kind of, hey, you know, do you mind just walking me through? It's been a little while or just get a refresher that way. And then I kind of go off and do my own thing. But always, always I make sure that I'm comfortable first because you can pay with your life for sure.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** That's – I like how you think of it in terms of currency. Will any of these endeavors – do you ever see any of them becoming commercial? Or these will just – Are they purely recreational activities?

[00:13:48] **Deniz Burnham:** I mean in terms of like my hours, I definitely have enough hours between helicopters and the fixed wing. I could pursue the commercial license. But – and, you know, I could be wrong about this. This is kind of how I feel. Like I never wanted to taint my love because it was just like for me, like it's a hobby. I enjoy it so much. And I kind of feel like if somebody was paying you to do it, well, now it becomes – and you'd have to kind of see how I fly, right? Because I kind of dress up in characters or I tell a story. And that's not going to fly if somebody is paying you money, right? Like I'm going to be like, what are you doing? So I kind of like keeping it separate. I kind of like getting to express myself through flying that I kind of feel like it would be affected if I was paid to do it.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** Where are you based?

[00:14:33] **Deniz Burnham:** So I'm actually an Alaska resident. But, you know, I travel every two weeks for work.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** So you're near Anchorage?

[00:14:41] **Deniz Burnham:** It's about an hour north, yeah.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Is your flying site then Hatcher Pass, right?

[00:14:47] **Deniz Burnham:** Yeah, yeah. That's actually – That's

[00:14:49] **Gavin McClurg:** kind of the local flying site. Okay. So seaplanes, helicopters, hang gliders, paramotors, paragliders, what's your favorite? Have I missed any there? Can you fly anything else?

[00:14:59] **Deniz Burnham:** So in terms of all the licenses, that's what I have. But I have all but the check ride for the sailplane, so for the gliders. Oh,

[00:15:07] **Gavin McClurg:** my God. You fly sailplanes too? You're ridiculous.

[00:15:11] **Deniz Burnham:** No, I just truly enjoy the learning process and kind of testing yourself, right? Yeah. Yeah. I'm not somebody that's sitting there breaking records or anything like that. For me, it's just like kind of the pursuit of the knowledge and testing yourself, like saying, hey, can I do this? Or, you know, not everything I do, I'm not like amazing at everything, right? I'm okay. Yeah. Oh, in terms of like my favorite, like I've, you know, I've been obsessed with helicopters since I was a little girl. So when I got that license, I was just so thrilled. And, you know, my – it's something that I had started when I was kind of right. It was right around the time that I got my fixed wing license. But it was one of those things, like I said, it was expensive and I couldn't really dedicate the time. So I had always wanted it, but I had to really wait a long time to get that. And I was just so thrilled to accomplish it.

[00:15:57] And for me, like taking it back and doing it in Alaska was really special too.

[00:16:02] **Gavin McClurg:** So helicopters are your favorite?

[00:16:04] **Deniz Burnham:** In terms of like the amount of effort and like I spend so much time and energy and thought goes into learning how to fly it. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. I think that's the only one that's ever like made me emotional in terms of like – I was literally like the first time I launched off of Lookout Mountain, I was like crying. I was just so – it was just such a pure form of flying.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** Yeah. And I think being prone is pretty special. You know, you're like a bird. Oh, for sure. Wow. I'm a bird. Which one of those do you kind of have the most respect for or maybe the most fear for?

[00:16:39] **Deniz Burnham:** Like with helicopters, I'll just say the type of helicopter I fly, right? Because it's – it's – It's the R-22, right? So like there's a lot that can go wrong if you're not careful. Like, you know, some of this stuff like in a fixed wing, when you have a lot of hours, you can get a little bit complacent, right? You can like trim it out. You can take your hands off the controls for a second if you need to or whatever. But you don't really do stuff like that in helicopters. I mean, it's like it requires vigilance because in the event of emergency, you have 1.2 seconds to react to get that collective down to enter the auto rotation. And then as you go up in altitude, your kind of time window starts shrinking. So in terms of like you always feel like, oh my gosh, like you can't really like – you enjoy it, but you can't enjoy it too much.

[00:17:24] But I've always enjoyed the solo flying. Paramotor – paragliders, to me, the launch has always felt a little bit different. Like I've seen some people do some crazy things where I thought like, holy smokes, is this person going to survive the launch? Or you just kind of see like poor decisions sometimes where people maybe are launching out of – you know, you just – as an observer, you just kind of see like poor decisions sometimes where people maybe are launching out of – or sometimes you're just like, man, I can't believe somebody's launching in those conditions. But, you know, everybody has a different, I guess – Threshold. Skill set. Yeah, and thresholds, you know, comfort and stuff. But, yeah, like the paraglider launching, to me, I always found that very different compared to the others.

[00:18:02] **Gavin McClurg:** Denise, for the entertainment of our listeners, I think probably a lot of people don't know about auto rotation. It's fascinating and, to me, just incredibly scary. So describe what an auto rotation is. What does auto rotation with a helicopter entail?

[00:18:19] **Deniz Burnham:** So, essentially, it's like if you have an engine failure or something like that, right? Because now you – like picture like a pinwheel. Like remember those little things as a kid? You'd have it and you'd have to blow on it. So the whole point of auto rotation is you've got to keep that main rotor spinning, right?

[00:18:36] So you're having to manage between your collective and your cyclic. So you have one that's collectively changing the pitch of the blades and the other one that's kind of like cycling through. So you're trying to manage that energy to make sure that you're keeping the main blade spinning and you have like a little RPM threshold there. Because obviously you can't overspeed the rotor, but you also – if it slows down too much, it becomes something that you can't recover from, right? So your blades can tool up or something horrifying can happen like that and you're just – you're going to fall like a refrigerator at that point. But, yeah, auto rotation is itself. Like there's some super talented pilots out there that can enter it. Like from conditions that most of us probably couldn't. Most of us, you know, like when you're getting your private license and stuff like that, like you're kind of entering it from always like a standard set of conditions.

[00:19:27] Like, okay, you already have a forward airspeed of like, you know, 60 knots or something like that. And then you're just trying to maintain your airspeed because you're going to have to need – you need that energy at the bottom to flare too. Because you can imagine like that's it. You don't have power. You're just coming down and then you're going to flare and just set the helicopter down. But in the same way – In the same way, like in the United States and stuff like that, like I can't speak for overseas. I'm not sure. You actually – they don't train you in those schools to do full set down autos. It's something that you do recover at the very end. Crazy.

[00:19:56] **Gavin McClurg:** So the way you're describing it, I think of like SIV with paragliding. We go and go to a course and take SIV and you're taking it in perfect conditions. It's not combat.

[00:20:08] It's over the water with somebody in your ear telling you everything to do. And I think people often forget. They forget that when it happens in real life, it's a little different.

[00:20:18] **Deniz Burnham:** Oh, absolutely. But that's why it's so important to practice. You're hoping that the muscle memory takes over, right? Because some of that stuff you probably wouldn't even have time to think about.

[00:20:27] **Gavin McClurg:** So when you're flying a helicopter, how many auto rotations are you doing a year?

[00:20:33] **Deniz Burnham:** I mean there's no standard like that. It's something that like for instance if you're solo and you're renting somebody else's stuff, they actually wouldn't allow you to go do that on your own. Their expectation is that – I mean you can respect that. You can respect their decision too, right? Because it's a minimum quarter million dollar machine. They don't want you to go – obviously they don't want you to kill yourself, but they also don't want you to destroy their machine. Right. So yeah, it's something that like whenever – if I'm going solo flying and stuff like that, that's great, but I'll always make sure I practice auto rotations with an instructor just before I go up because in the event you're by yourself, like what are you going to do, right? You got to make sure you can save yourself. Yeah.

[00:21:15] **Gavin McClurg:** Yeah. Are you traveling a lot to fly or these days because you're working so much in those two weeks off, you're just mostly going home and flying at home?

[00:21:23] **Deniz Burnham:** So a lot of these licenses have been kind of spread out. Like I used to love traveling to go learn something new because I would like do all my research online and say, okay, where do I think I can go get some good instruction? So like hang gliding was in Lookout Mountain. The paramotors was in California, in Northern California. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. And then I did the helicopter tour in Santa Barbara, Helicopters of Alaska, Maine. I did the sea planes and then the fixed wing I did in California. So I used to be totally willing to go out and travel for it, but I do find now that I don't like to do it as much. Like now I just take my wing somewhere and like as far as paragliding goes, I'll just fly locally in Hatcher's Pass.

[00:22:09] Other than that, like helicopters, I've done it in California too. But it's just because it's like kind of where you can go out. There's flight schools throughout the country that you can go and, you know, either rent their equipment or whatever, because it's a lot easier than having to take stuff with you.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** How is flying? I mean, usually I would say, you know, how is paragliding or hang gliding changed your life? But with you, it's just flying. How is flying changed your life?

[00:22:42] **Deniz Burnham:** So for me, it was kind of maybe a confidence thing. So because I studied, you know, chemical engineering at UCSD, like it was very like I spent a lot of time just kind of focusing on schoolwork. And then I got thrust into like a predominantly male dominated industry with the oil and gas industry. And I was in a remote location. So for me, like it was number one in the escape, a way to kind of. Daydream a little bit and kind of picture going out and doing things I've always wanted. But it's also like to accomplish certain things. Right. You gain more and more confidence and you're just it kind of makes you a safer pilot. But that's where I got like I wasn't always like dressing up in costumes and stuff like that. It was something that as I got more confident and kind of felt like, OK, it's not going to distract me from actually flying the aircraft or whatever it is I'm doing.

[00:23:37] But that's actually how I started off. There was like a film. Festival in Northern California. It was probably about six or seven years ago. And it was like a free flight film festival. And like the what I made for that entry was it was I called it overcoming fear. So I made different characters that I would say like, OK, like if you're too afraid to go tackle

something yourself, create a character and have them go tackle it for you. So I made like two characters. One was a female. One was a man. And the female was based off of like one of my favorite songs at the time. It was like Sia's chandelier song. So like there was a certain way the girl dressed in the video with like this ballerina outfit. So that's kind of what I did. It was like super, super embarrassing looking back on it.

[00:24:22] But for the guy, it was kind of my way of expressing like having always been surrounded in that kind of industry or even like with so much of flight instruction. It's almost predominantly men teaching you. So it was kind of my way of poking fun at always having you. And I was like, OK, I'm going to try to get that feeling of like people expect you to be one of the guys and stuff like that. So I kind of made those characters like one just for that video. By the way, I learned how to do the paramotors and I did it dress up as the girl, you know, as just as the ballerina and stuff, which was super funny because I can tell you falling down in tights is not a good time.

[00:25:03] Yeah, I had some pretty gnarly grass stains and everything else. And um, but yeah, I mean, that's kind of how I started off. Like, I didn't really know how to articulate the way I was feeling. So I was like, OK, I'm just going to do this performance art. So for me, it's like a big confidence boost, I think.

[00:25:19] **Gavin McClurg:** Is performance art something you've done before? You've mentioned this costume thing a couple of times. I should probably take you down a little bit. What's with the costumes?

[00:25:28] **Deniz Burnham:** Yeah, I just, I guess I never really, like, whenever I kind of share stuff, like, I should say that I put a lot of time and effort into that film festival submission. And I think that's kind of what I learned. And that film festival actually got canceled that year. So I never, I never got to, like, show anybody. So I was like, oh, man, like, that's super disappointing. But I was like, OK, I'm going to just post it on YouTube and see what happens. And of course, people were like, what is this?

[00:25:55] So it was kind of a good experience, too, right? Because it's like the expectation versus reality. Just because you put a lot of time and effort into something, it's sometimes difficult to portray to others what you're actually thinking or feeling. Because I don't really like to maybe talk a lot. I just kind of prefer to just let the action speak for itself in terms of the flying.

[00:26:16] So anyway, I learned something from that. And I have submitted again. And I actually got to show one of my films at one of those film festivals maybe a year or so later. And, you know, it did OK. But, like, honestly, like, I got to see how other people's take on stuff was. Always different. Yeah. Yeah, I'm definitely the only one doing the, you know.

[00:26:39] I'm the only one doing the bizarre route. I don't know how else to describe it. Because I was just trying to show maybe a different perspective, right? Because obviously there's some super high skill level pilots out there that are doing absolutely crazy things visually. Whereas for me it was more like, OK, I can't do that. But I can, you know, if I still have a right to participate, I'm going to participate at my own level. I'm not going to take an unnecessary risk. But I'm going to do something that I think is kind of funny. And that was kind of always my goal with this. It's like, man, you know. Maybe at least I can make people laugh.

[00:27:08] **Gavin McClurg:** Have you been to St. Hilaire for Kupacar? No, I haven't. You would be the best entry there. You've probably seen videos of it and pictures and that kind of thing. But, I mean, everybody dresses up. Thousands and thousands and thousands of people. It's the biggest festival in paragliding and, well, in freelance. I mean, they have ballooning and acro and hang gliding and everything. But it's the biggest festival in the world flying every year. It's in September. And it's a hoot. And if you like dressing up, you'd love it. It's just terrific. People do some amazing, you know, like 50-foot long dragons and just fantastic stuff. You know, eating wine and brie as they're flying around. And it's good. It's very entertaining. Yeah.

[00:27:51] Okay. So, the rig. What do you think it is about you and your personality? You are definitely partaking not only in, you know, your recreational time but in business time in very male-dominated things. We were talking before we started recording that you run the rig. Is that right?

[00:28:12] **Deniz Burnham:** Yeah. So, as a well-side leader. So, overseeing all the drilling operations. And your

[00:28:17] **Gavin McClurg:** position, they've had to change this, I think, because you're in it. But you're called a what man or something?

[00:28:24] **Deniz Burnham:** So, traditionally, it's known as a company man. Company man. Yeah. It's kind of the way the title is. But now it's more so like well-side leader or just kind of other. Other companies call it different things like maybe drilling manager or something like that.

[00:28:39] **Gavin McClurg:** And what's that like being in that position as a female? I mean, I don't need to get into the sexist stuff too much. But it's, I mean, I imagine that's pretty tricky. You said you're the only female on the rig, right?

[00:28:51] **Deniz Burnham:** Yeah, on mine for sure. Wow. Yeah. I mean, it's something that I think when I was younger, of course, the experiences were a lot different. Because when you've never seen something before. Obviously, you have the knowledge gap is huge, right? You have so much to learn. So, you kind of feel intimidated too because, you know, it's a different culture. It's kind of hard to explain it. You've never been around it. But the expectations, you know, people can be kind of rough to each other in terms of how they talk or anything like that. And, you know, when you're just straight out of college and like I said, you've never even seen a rig before. And somebody's talking to you a certain way, you're just kind of like horrified and you're just super upset. But you're kind of like, okay. Like I would just kind of be quiet. And I was like, okay, like I need to study a lot and make sure that I have to do my best to close that knowledge gap.

[00:29:43] You know, what else can you do? Like I don't think quitting is always the right answer. Like just because you face hardship, you know what I mean? Like it's like, okay, it's a hard industry. I mean, I'm not in prison. This is voluntary. So, like obviously, like, you know, if I chose to be here, I can't complain. So, it was one of those things where I was like, okay, I'm going to suck it up. I'm going to study and just make sure that I just learn something new every day. And I kind of take my hobbies the same way.

[00:30:08] **Gavin McClurg:** Is it enjoyable being on the rig? I mean, is it something that, you know, when you're having these two weeks off like you are now, you're going back tomorrow. Is that right?

[00:30:17] **Deniz Burnham:** Yeah, I'll be flying back tomorrow. I've done it a long time. So, I think I don't always get the same like fear factor or anything like that. Like you're just kind of more focused on accomplishing a task. And you want everybody to be safe. And, you know, you want to do well. Because you're going to be there. Because we all, you know, we all kind of exist. We get to operate as long as we're doing a good job. So, it's kind of like a lot of different pressures, right? It's not just technology or people management or anything like that. You know, it's also financial. So, you have to make sure that you're not overspending budgets or anything like that.

[00:30:53] **Gavin McClurg:** Are you always on land-based rigs or both, ocean and land?

[00:30:59] **Deniz Burnham:** So, my experience in the lower 48 and stuff like that has always been on land. And in Alaska, I did get to go out to the Beaufort Sea. They had a man-made island there. That was really different. But because it freezes, you would like drive out to it.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Whoa. Bizarre. You said that hang gliding was the one kind of form of aviation that you undertook that really made you super emotional. Talk about that a little bit more.

[00:31:26] **Deniz Burnham:** Yeah. So, I learned how to fly in the Lakella Mountain. And I'm not sure if you've ever seen what they're ranked. I don't know what the ramp looks like. But it's pretty gnarly. It's pretty steep. Yeah. And I think now, like maybe this last year, so they started allowing paraglider pilots to start flying there as well. But when I had learned back then, it was only for hang gliders. And so, they kind of train you. Everything, I guess, the training starts kind of similar, right? You start on small hills. You kind of progressively work your way up. But you kind of go from like, you know, maybe 50 foot to maybe like 100 or 150 foot. And then next thing you know, you're like in the thousands range. Because they say it all kind of flies the same. Like there's no point in kind of taking more increments than that.

[00:32:11] So, I remember doing the training and then going up to that launch site. And I was like, holy smokes. Like it was so steep. It was so cold. It was in maybe January. I don't know how long it's been now. Maybe seven or eight years

ago. And I remember my mom was with me. And, you know, she was just holding me. And I was terrified when she saw that ramp. I remember because I'm, you know, with hang gliders, right, you had to kind of set it up and tear it down every single time. So, like I was setting it up and it takes about, you know, 15, 20 minutes or so. So, I'm kind of off to the side there. And I could hear my mom telling that instructor. She was like, look, I don't think Denise would fly today. She was just so scared. Like it's just such a breathtaking, you know, it's a gorgeous area, you know, for those of you that don't know it.

[00:33:01] but if you definitely just take the time to look it up, it's pretty shocking. Yeah.

[00:33:06] So like, I was kind of nervous and I hear my mom saying that and I was like, Holy smokes, you know, maybe, maybe I shouldn't do it. But I remember like I kind of set it up and then of course the instructor trying to offer encouragement too. But the only other really experiences I had up to that point, like I had done the skydiving, I had done, you know, I had my fixed wing license and stuff like that. But when I actually took those steps and then, uh, it's just such a sheer, sheer drop off of that ramp. I remember when it, when everything actually like you actually hang in your straps and you're like, Oh my God, like you're so relieved, but, uh, you're just so overwhelmed too. Or at least I was, I was so, uh, I had thought about it for such a long time, you know, in San Diego, seeing the hang glider pilots at Torrey Pines, I'd always got to watch people.

[00:33:53] I, um, yeah, I don't know. Like I, it's just something that I had thought about for such a long time and finally getting to do it myself. And I was like, Oh my gosh, I can do this. And it was just such a beautiful flight too. I mean, it was definitely, even though you're up so high, like it was still, you know, a sled run, uh, cause they chose like a super calm day for your first time you, you launch. And, um, but I remember just kind of, uh, flying and kind of taking the hands off and they want you to kind of find the trim and stuff like that, or just kind of play around with it a little bit. They would give you like simple tasks. And I was just really, um, yeah, it was just such a, out of all the things I've done, like there's, uh, kind of few things that I really stuck in my brain. And that's kind of one of them is just that the kind of first time launching off that ran.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Do you think that's ever that feeling is something you can have again? Cause you hear from people all the time. And I'm certainly one of these people as well that, you know, in some ways our flying careers are always chasing that first flight. That sensation is indescribable.

[illegible]

[00:35:45] Now you're going to go solo. You're just like, holy smokes. Um, I do remember my first solos for the fixed wing and stuff like that too. But it was once again, one of those things where you're like, you're a little bit anxious, but you're so focused, um, on the task at hand. Cause they, they have you do something very specific, like, okay, you're going to go fly in the pattern at the airport three times. And that's your first solo. Whereas with hang gliding, it's like, no, I mean, you're, you're kind of like everybody else. Like it's maybe hard to identify the first solo. I mean, like, obviously, you know, you could maybe tell from the type of glider person that's flying, it's more of a beginner's glider or something, but you know, it's, uh, I think it's harder to identify, right. Because you're, you're just like the person next to you. Whereas in the airplane, like nobody else is just sitting there circling the patterns like that.

[00:36:37] **Gavin McClurg:** Do you have flying, flying goals and ambitions?

[00:36:41] **Deniz Burnham:** Yeah. Um, I, I have thought about,

[00:36:46] like for me, it's no longer about like accumulating ratings or certificates or anything like that. Like that's, it's just not that interesting for me. Like I've, uh, I've tried certain things. Um, like I've done wing walking, uh, you know, I went and got the tail dragger endorsements. Um, I've flown in some amphibious planes. So at this kind of point in my life, I like to go try different things and I'm, I still guess I'm searching for something. Um, I don't know, like before I commit to purchasing something, I like to kind of get a feel for like what is out there, but I do want to, uh, in the near future, kind of own my own aircraft. But other than that, like, I still like to just make little kind of silly videos and kind of the desire to make people laugh. Right. It's just, it's still going to be something lighthearted for me. Do

[00:37:30] **Gavin McClurg:** you have other hobbies too, or is flying your, your kind of biggest hobby? Do you ski? Do you do other stuff up in Alaska that's not flying based?

[00:37:38] **Deniz Burnham:** Yeah, for sure. Like, uh, and you know, keep in mind, like flying does take up majority of my time just because I've invested so much time, you know, in the military. So I've been into it over, you know, how many years now, 10, 12 years. I do have a couple of motorcycles in addition to that. Like I can ski, but you know, I went to high school in Northern California, so it was near Tahoe. Um, so like the military, um, would have buses and stuff that could like bus you up there. And so there's some other stuff that I can do, but I would say like flying is what I do. Definitely the best.

[00:38:12] **Gavin McClurg:** Of all the places you've flown, what's your favorite?

[00:38:15] **Deniz Burnham:** Well, Like Alaska has always been, um, kind of a special place to fly. Uh, there's such a big aviation community up there. Um, and I, I love seeing the mountains. Like it's really something that I, that's like one of my favorite solo flights is just going and flying in the mountains or even with the sea planes itself, like just go landing in a random lakes. Um, there's, there's just so much opportunity for flying up there and the scale of the mountains is just, uh, is very humbling.

[00:38:43] **Gavin McClurg:** Hmm. That's big. Alaska. Yeah. It's just big.

[00:38:47] **Deniz Burnham:** Yeah. It's, and it's crazy too, because it's like, you know, such a small population, right? It's, it's got more coastline than the entire lower, lower 48 combined. I know

[00:38:56] **Gavin McClurg:** that's, that's amazing. Yeah. It's crazy. It's a huge, it's just so vast. It's really hard. I, I very, I struggled. We struggled with that and making the film up there, North unknown film that we did in the Alaska range. It was, it was hard to articulate just the scope of everything. It just makes you feel really, really, really, I've spent a lot of time at sea, which makes you feel very small, but some about those mountains, some of them out that state, it's just, it's just big. It's huge.

[00:39:25] **Deniz Burnham:** Yeah, for sure.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Two questions to wrap us up. What's been the biggest challenge of your flying career. And then the second one, what's been the biggest challenge of your professional career?

[00:39:38] **Deniz Burnham:** In terms of the flying itself, I'd say the greatest challenges that I faced was, and we touched on it some, right? Like I spend so much time away balancing,

[00:39:52] balancing the hobbies and the interests. Like there's a give and take, right? Something's always going to suffer. And sometimes

[00:40:01] you have to pick and choose. Like there's certain things I don't ever want to let kind of cross the line. I don't want to let it be a challenge. I don't want to let it be a challenge. I don't want to let it crumble. Right? Like I spent so much time and money on the helicopters. I just kind of feel like obligated in a way to kind of keep that current. So yeah, I mean, because I have to balance my work and life, my hobbies like that. And I've always had to do it without the time off. I think my biggest challenge is just finding the time, I guess, to dedicate to anything without getting burnt out. And professionally. You know, I did, I did my masters while working full time. You know, there's a lot of responsibility as you kind of move up to where you're operating. And I'd say, I guess the biggest challenge itself is like, you you're, you're pulled in so many directions, you want to do a really good job.

[00:40:54] You want the people because they kind of become your brothers in a way like you're seeing the same people. Just give you an idea of people work minimum 12 hour shifts, and you're working for two weeks straight. So you spend a lot of time together with the crews. So you see them like your brothers, you want them to stay safe, but you want to do a good job. So you're pulled in a lot of different directions. So in terms of multitasking, like, that always comes to the forefront, right? So I'd say professionally, like juggling so many things at once. It's just like private life, right? Like, it's always give and take, right? Something always wants your attention.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** It's always a negotiation.

[00:41:30] **Deniz Burnham:** Yeah, for sure. I'm always grateful for the opportunities that I've been given, right? Like, if I'm given an opportunity, I want to give it to somebody. Like, if I'm given an opportunity, I want to give it to somebody. Like, if I'm given an opportunity, I want to give it to somebody. I try to do a good job, because then you hope that it opens the door for others that come behind you, right? And it's men or women. Like, I don't want to make it seem like just one sided, right? Like, I'm grateful for any young person to be given an opportunity. And hopefully by doing an honorable job, you make that available to others. Sure. My main point of flying and stuff like that, too, is like, I came, I guess, from a really different, you know, because I'm not like this accomplished, like, record holders or nothing like that. Mine was more like, the ability to share with others, when you spend so much time in remote locations, I think that was mostly my hope, right? Just like reaching out to people, the wider audience.

[00:42:15] I've had,

[00:42:18] I think what's given me the most joy, too, was just sharing the flying adventures with people that maybe have never tried it before, right? Because you're not necessarily going to impress somebody that's done it all. But somebody that hasn't gets to see it, and maybe they get inspired, they get to go, they get to go try it or that's kind of what makes me the happiest, I think. Like, number one, I do enjoy it when somebody gets a good laugh out of it, because it's meant to be lighthearted. But sometimes people write me, they say, Hey, like, they want to learn more about, like, for some reason, people are super fascinated by para loaders. So like, they always want to reach out and say, like, Hey, what is that? Like, Hey, how do you get into that or whatever? And I kind of love that, the knowledge sharing, but it's what keeps the sports alive, too, right? Or it keeps the hobbies alive or, or whatever, right? Like, I'm always afraid of hang gliding going away, because that's one thing that I don't really see my life as a sport.

[00:43:05] much in Alaska. And I do want to take a hang glider up there and, and, you know, kind of keep doing my little solo flying and stuff like that. But I'm most afraid of that stuff just vanishing one day. And like, what a shame it would be because there's so many people that came before us that took those risks to develop it. It just seems like a sad way to die off.

[00:43:28] **Gavin McClurg:** Yeah, I had a great talk in the last show with Larry Buhner. They did this X flight expedition from the Gulf of Mexico. Yeah. To Canada, the Canadian border and a series of flights where they were, there was car supported, but they all the South to North flight, it was all done in the air, you know, so they could move laterally, but they had to fly if they were going North. And, and awesome talk. It was, it was really fascinating. And it made, but it also made me realize how much knowledge they all have. When I was doing the Alaska Traverse, one of the, I took off above, you know, where the road goes through between and Denali's off on your left. And

[00:44:05] **Deniz Burnham:** I was like, Oh, I'm going to fly. And I was like,

[00:44:05] **Gavin McClurg:** Oh, I'm going to fly.

[00:44:06] **Deniz Burnham:** And I was like, Oh, I'm going to fly. And I was like, Oh, I'm going to fly. I forget the

[00:44:06] **Gavin McClurg:** name of it. Cantwell. And then just beyond Cantwell, there's a little tiny village that's kind of where a lot of people kind of Mount, they've stayed before they go into the park. I can't remember that. And there's a little tiny village there and they have a pizza place. Anyway, I was holed up there in really bad weather for quite a few days. And then I took off where I kind of started going again after Dave left, I took off from, it was like Panorama Peak or something. And you know, you're, you're up there and you're like, there's no way anybody's ever flown from here before. And the hang gliders were using it back in the seventies. They were walking up there and flying off and it just

like, well, I'm not that special at all. These guys have been, they were up here decades ago and it's just, there's a lot of knowledge there that, uh, you know, that we're slowly losing.

[00:44:56] **Deniz Burnham:** Yeah, for sure.

[00:44:58] **Gavin McClurg:** No, we got, we got to, got to keep, got to keep the hanging hangies alive for sure. Not the, not the people that the sport is very special.

[00:45:06] **Deniz Burnham:** Just in general. Right. Like it's something that, uh, it's something that I noticed too, with like, uh, when you share stuff either on social media or whatever, like a lot of people that haven't been through it, can't relate to the effort or the skill or whatever it is. Right. Like, uh, the demand too. And that's something that I really feel strongly about is like, because I try to post different types of things, if it gets too much like negativity or too much positivity, I actually ignore extremes because, uh, it totally kills your creativity. Like if you're always getting praised, then you're always going to keep doing the same thing. Right. But if you're like the kind of the outliers to the super negative people, like, okay, they're not really contributing. They're just like, like, why is it? Like, what is it making them so negative? So it's hard to even tell sometimes if you're talking to a person or a bot.

[00:45:53] Um, but yeah, just in general, like that's kind of been my experiences. Like that's, I kind of feel like my contribution or way of paying it forward is like, at least to try to keep that interest alive in some of this stuff. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:46:30] **Gavin McClurg:** Well, Denise, I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know I know with you you're a fascinating person i hope i get to see you in costume one of these days flying around that sounds like a lot of fun and thanks for sharing your stories with us i really appreciate it

[00:46:45] **Deniz Burnham:** yeah cool thank you bye cheers

[00:46:47] **Gavin McClurg:** bye trim the sleeves if you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways help spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind-the-scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you a premium For each show that comes out, we put a new show out every two weeks.

[00:47:36] So, for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year. So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently. But for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions. But our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website.

[00:48:23] We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material. A little video cast that we do. An extra little. Nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you'll be in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter. Or bought Cloudbase Mayhem merchandise. T-shirts or hats or anything. You should be all set up. You should have an account. And you should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support.

[00:49:08] And we'll see on the next show. Thank you. Let me remind you again.

[00:49:20] Let me remind you again. Let me remind you again. Let me remind you again. Let me remind you again. Let me remind you again.

Français

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

Show notes

Deniz Burnham est une résidente de l'Alaska qui se trouve simplement à DIRIGER une plateforme pétrolière. Elle ne travaille pas sur une plateforme pétrolière, elle dirige le spectacle. Elle est la seule femme sur la plateforme et a travaillé dans certains des endroits les plus reculés de la Terre, ce qui suffirait à lui seul à remplir un podcast entier, mais il s'agit d'un podcast sur le vol libre, nous avons donc contacté Deniz pour parler de sa relation plutôt aventureuse avec le vol libre et de sa passion pour le pilotage de presque tout ce qui vole. Deniz pilote des hydravions, des hélicoptères, des paramoteurs, des deltaplans, des parapentes, des planeurs et, de temps en temps, elle en saute hors d'eux (ou marche dessus !).

Le post Episode 108- Deniz Burnham and flying EVERYTHING est apparu pour la première fois sur CLONUBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. On essaie de sortir un peu de notre format habituel sur le parapente, le XC et un peu d'acro pour discuter avec des personnes aux parcours très différents qui pilotent des appareils variés. Ce n'est certainement pas une exception. Dans cette discussion, je parle avec Denise Burnham, résidente en Alaska qui travaille sur des plateformes pétrolières partout dans le monde. En ce moment, elle est en rotation de deux semaines au Texas sur une plateforme de gaz, mais c'est elle qui dirige la plateforme. Je pense qu'elle est la seule femme sur ce site, ce qui est fascinant, mais elle est ingénieure chimiste de formation et elle pilote de tout. Hélicoptères, hydravions, voiliers, paramoteurs, parapentes, deltaplanes, elle a donc évidemment un réel intérêt pour l'aviation.

[00:01:14] Et ça a été une discussion passionnante avec une personne vraiment, vraiment fascinante. Je pense que vous allez apprécier. Un petit point logistique avant de commencer l'entretien. Je n'ai pas énormément de temps ni énormément de choses à dire, mais n'oubliez pas que nous organisons un petit truc pour ceux qui partagent l'émission. Vos noms seront mis dans un tirage au sort et je ferai un petit "grab bag" pour Patagonia, avec de grosses réductions. On a aussi encore quelques varios Blue Fly restants d'Alistair, qui m'en avait donné il y a quelques années. J'en ai quelques-uns. Alors s'il vous plaît, partagez l'émission avec vos amis, postez-la sur les réseaux sociaux ou parlez-en simplement sur le chemin vers le décollage. Dites-moi quand c'est fait. On mettra votre nom dans un... dans un sac et on tirera au sort début janvier.

[00:01:59] Joyeuses fêtes à tous. J'espère que vous apprécierez l'émission. Santé. Je ne suis pas du genre à adhérer aux choses mignonnes et aux superstitions. Vous êtes ivre ? Denise, bienvenue sur Cloud Based Mayhem. J'avais vraiment hâte de vous parler. J'ai été fasciné de vous suivre récemment sur Instagram. Une de vos amies m'a contacté en disant : « Tu dois absolument regarder ce que fait cette fille ». Et je me suis dit que c'était un point de départ intéressant. Nous venons d'avoir cette longue conversation sur votre parcours, vos études et votre travail. Mais si vous et moi étions à une fête et qu'on ne s'était jamais rencontrés, qu'on ne se connaissait pas. Et je disais : « Hé, qu'est-ce que tu fais ? » Comment répondez-vous à ça ? Parce que vous avez un parcours fascinant.

[00:02:45] **Deniz Burnham:** Ouais, merci. En général, je dis juste aux gens que je travaille dans l'industrie du pétrole et du gaz. Et ça m'a amenée dans des endroits vraiment... variés. J'ai passé des années dans l'Arctique. J'ai travaillé au Canada et dans d'autres endroits aux États-Unis. Mais ma formation de base, c'est l'ingénierie.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** Et vous avez une position assez unique sur ces tarifs. En ce moment, vous êtes au Texas, c'est bien ça ? Vous forez pour du gaz ?

[00:03:16] **Deniz Burnham:** Oui, dans l'est du Texas.

[00:03:17] **Gavin McClurg:** D'accord. Et votre emploi du temps, vous disiez, c'est deux semaines de travail, deux semaines de repos. Et vous habitez en Alaska. Donc, ça fait beaucoup de déplacements.

[00:03:23] **Deniz Burnham:** Oui, c'est beaucoup de voyage. Donc, ouais, je suis clairement absente plus de six mois et demi par an parce que les jours de trajet comptent pour moi.

[00:03:31] **Gavin McClurg:** Et ça fait combien de temps que vous faites ça ?

[00:03:34] **Deniz Burnham:** Ça fait environ 10 ans maintenant.

[00:03:36] **Gavin McClurg:** Alors, d'accord, donc comme je l'ai dit, quand on discutait avant de commencer l'enregistrement, tu es allé à USC et à UCSD en Californie. Est-ce que le secteur du pétrole et du gaz était un peu sur ton radar ?

[00:03:50] **Deniz Burnham:** Non, pas du tout. J'ai étudié le génie chimique à UCSD. Et la biotech est énorme à San Diego. Donc, c'est là que j'ai plutôt concentré mes stages sur les énergies alternatives ou un peu sur la recherche sur les cellules souches.

[00:04:06] Mais c'était juste l'une de ces opportunités. J'ai été reçue en entretien à Bakersfield.

[00:04:11] Et c'est la première fois que je voyais une plateforme pétrolière. Et ils m'ont proposé un poste au Brésil. Comme je viens de San Diego, j'étais super excitée. Et bien sûr, je me suis dit : « Bah ouais, je vais signer pour ça ! » Et puis, ils m'ont envoyée dans l'Arctique.

[00:04:24] **Gavin McClurg:** C'est dingue. Je veux dire, quel a été le déclic pour l'aviation ? Est-ce que ça vient de tes parents ? Et je pense que les gens vont être fascinés d'apprendre toutes les choses que tu pilotes. On abordera les différents appareils que tu conduis, mais quand est-ce que tout ça a commencé ?

[00:04:39] **Deniz Burnham:** Mes deux parents étaient dans l'armée, mais aucun des deux n'était pilote. Je suppose que, dès très jeune âge, j'ai eu un véritable amour pour l'aviation. Je dessinais des petits dessins d'hélicoptères. Vous savez, j'ai pu aller à l'école à San Diego. Bien sûr, il y a Torrey Pines juste là à La Jolla. Je me souviens avoir vu des trucs, mais évidemment, on ne peut pas vraiment se le permettre. Alors on se contentait de regarder les gens faire des choses. Mais j'ai toujours eu ce désir. J'ai commencé à piloter concrètement au Aero Club local sur la base quand j'avais 17 ans. J'ai pu y goûter et j'ai su que j'adorais ça. Mais pour la plupart des autres types de vol, je me suis contentée de regarder les gens le faire jusqu'à ce que je sache que je pouvais y consacrer le temps et les ressources nécessaires.

[00:05:20] **Gavin McClurg:** Et qu'est-ce qui est arrivé en premier ?

[00:05:22] **Deniz Burnham:** Alors, j'ai d'abord obtenu ma licence aile fixe. C'était il y a environ 10 ans en Californie. Et c'était juste pour un monocycle terrestre.

[00:05:30] **Gavin McClurg:** C'était quand tu étais à l'école ?

[00:05:32] **Deniz Burnham:** C'était juste après l'école. D'accord. Et j'aime bien essayer beaucoup de choses. Malheureusement, parfois je commence quelque chose et je ne reviens le terminer que des années plus tard. Mais j'ai un peu touché à plusieurs domaines. C'était la première fois que j'essayais l'hélicoptère, mais vous savez, c'est assez cher de piloter un hélicoptère. Ça demande beaucoup d'argent. Ça demande un gros investissement en temps. Et quand je travaillais dans l'Arctique, je n'avais pas une rotation normale. Je travaillais parfois six semaines d'affilée pour seulement trois jours de repos. Et évidemment, quand on est dans l'Arctique, je veux dire, on travaille, on est sur une plateforme. Il n'y a rien d'autre à faire là-bas. Alors on discute avec les autres, on entend peut-être parler de quelque chose et on garde ça un peu en tête. Mais la chose suivante dont je me souviens, c'est que je crois avoir essayé le parachutisme en chute libre accélérée avec Skydive.

[00:06:24] Alors, j'ai un peu suivi cette voie et j'ai fini par faire du deltaplane en montagne. Et puis, j'ai appris le parapente à l'envers. J'ai d'abord appris à piloter des paramoteurs. Et ensuite, j'ai fait du parapente, puis j'ai passé mon brevet d'hydravion et enfin mon permis d'hélicoptère pour l'Alaska.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** Alors, beaucoup de gens que je connais dans le Midwest, il y a beaucoup de choses à décortiquer là-dedans. Mais je n'arrive pas à croire que tu pilotes. Waouh, c'est génial. Et je veux dire, c'est aussi super que tu pilotes toutes ces choses sans, tu sais, genre, tu t'es mis au pilotage d'hélicoptères par toi-même. La plupart des gens doivent passer par une formation militaire ou, tu sais, c'est cher d'apprendre à piloter un hélicoptère. Mais d'après ce que je comprends, tu as fait tout ça grâce à ton travail.

[00:07:12] **Deniz Burnham:** Oh, oui, carrément. J'ai tout financé moi-même. Je travaille avec ce système de rotations, donc pendant mes jours de repos, je me disais : OK, je vais me concentrer sur ce domaine-là. Par exemple, pour l'hélicoptère, ça m'a pris plusieurs rotations. Du coup, j'ai dû le faire sur une période de six ou sept mois. Alors que pour d'autres trucs, comme les paramoteurs, j'ai pu le faire en seulement une rotation de repos.

[00:07:41] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous possédez votre propre hydravion ou comment est-ce que vous... comment est-ce que vous faites pour accumuler des heures ?

[00:07:47] **Deniz Burnham:** Alors, pour beaucoup de ces trucs, comme les hélicoptères, une fois que vous avez votre licence via une école, ils vous laissent normalement en louer un par leur intermédiaire. C'est comme ça que j'ai fait. Donc, en le louant auprès des gens qui m'ont appris, ou, vous savez, il y a parfois de petits clubs auxquels on peut adhérer, comme des aéro-clubs ou quelque chose comme ça. Mais je possède mon propre parapente.

[00:08:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je sais que beaucoup de gens apprennent le paramoteur en premier. Ce n'est pas si rare parce qu'ils sont dans le Midwest et qu'il n'y a pas de montagnes pour décoller. Mais ça m'a toujours fait une peur bleue. Et le premier paramoteur que j'ai piloté était en fait en Alaska. J'étais en Alaska avec mon pote Kenny et ça m'a juste terrifié. Je me sentais tellement hors de contrôle et lourd. C'était vraiment... je ne me suis jamais vraiment mis au paramoteur. Mais comment est-ce qu'on apprend le paramoteur avant le parapente ? Je n'ai jamais vraiment compris ça.

[00:08:42] **Deniz Burnham:** Je veux dire, avant tout, je suis à 100 % d'accord avec toi. Il y a quelque chose dans les décollages en eux-mêmes. Oh mon Dieu.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** C'est clair. Il n'y a aucun moyen de rendre ça bien. Je veux dire, même les mecs qui aiment vraiment le faire professionnellement, ils ne veulent pas le faire.

[00:08:54] **Deniz Burnham:** ça. Ils sont genre : Oh mon Dieu, je vais prendre ça

[00:08:54] **Gavin McClurg:** super pour le décollage. C'est juste que c'est un peu difficile. Tu fais ces petits pas bizarres et...

[00:08:59] **Deniz Burnham:** Eh bien, aussi, vous savez, vous avez tellement de poussée, non ? Ça pousse vos hanches vers l'avant. Donc d'une certaine manière, comme vous l'avez dit, il n'y a vraiment aucun moyen stylé de décoller. Mais c'est juste vraiment drôle d'y penser. C'est ce qui me fait rire.

[00:09:13] J'ai eu un très bon instructeur. Il s'appelle Joe Cruz. Il venait de Valley Springs. Et il l'a fait très bien parce qu'en fait, il fait aussi du vol libre en plus du paramoteur. Donc il fait juste le parapente lui-même. C'est un pilote très talentueux. Du coup, il a procédé par étapes, et la seule chose qu'il a toujours soulignée, c'est qu'il faut savoir faire du cerf-volant avec son aile. Enfin, je suppose que tout le monde apprend ça, non ? Il faut juste apprendre à faire du cerf-volant avec le parapente. Et ensuite, ils ont un treuil. Ils te tiraient avec juste le parapente parce qu'ils voulaient que tu t'habitues à être un peu tiré par la taille. Parce que tu te rappelles quand le moteur est allumé ? Exactement. Tu es poussé avec les hanches vers l'avant. Et ensuite, ils te laissaient faire des essais à sec avec le paramoteur lui-même.

[00:10:02] Alors bien sûr, ça demande beaucoup de maniement au sol, beaucoup d'entraînement au sol parce que le paramoteur en lui-même est vraiment lourd. Et pour moi, je l'ai trouvé assez lourd pour le décollage au pied et tout ça. Mais surtout quand on transporte beaucoup de carburant.

[00:10:17] Alors, ouais, je me rappelle que la première fois que tu décolles, tu te dis : « Oh mon Dieu, c'est pas possible que ça marche ». Et puis, comme par magie, tu es en l'air. Mais, tu sais, j'ai appris quelques leçons difficiles, comme quand un instructeur te dit de ne pas sauter. Je l'ai appris à la dure. Malheureusement, il y a eu une fois où tu te dis : « OK, je sais que j'ai assez de vitesse, je vais juste faire un petit saut », et là, tu te prends une énorme chute et c'est assez

brutal, non ? Tu as genre 30 kilos sur le dos.

[00:10:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Avec tout son poids qui te plaque au sol.

[00:10:51] **Deniz Burnham:** Ouais. Ouais. Tu restes juste là, à avoir honte. Manette coupée. Manette coupée. Ouais. Ouais.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez déjà eu des accidents en pilotant tous ces différents appareils ?

[00:11:04] **Deniz Burnham:** Je touche du bois, mais non, jamais.

[00:11:08] Surtout avec le deltaplane et ce genre de trucs. J'ai eu quelques atterrissages un peu brutaux, mais heureusement, la plupart des choses en l'air volent de la même manière. C'est donc toujours le décollage et l'atterrissage qui rendent ça vraiment unique. Ouais.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** Et je trouve que ce que tu fais est très étrange pour moi, le fait de piloter toutes ces différentes choses. Tu travailles aussi pas mal. Du coup, tu ne peux pas consacrer autant de temps à une seule chose. Moi, je me suis mis au parapente et c'était tout. Ma vie est devenue le parapente et j'ai arrêté beaucoup d'autres activités. Probablement au détriment de toutes ces autres choses, c'est sûr. Mais comment est-ce que tu abordes le maintien de la sécurité et du vol ? Comment est-ce que tu gères ça — tu ne fais probablement pas assez d'heures pour rester super compétent. Alors, comment ton approche varie-t-elle quand tu montes dans une aile, dans un hélicoptère, ou quand tu vas faire du deltaplane ? Oui. Comment tu gères tout ce côté-là ?

[00:12:10] **Deniz Burnham:** Alors, pour les hélicoptères, les avions ou les hydravions, ce sont des licences fédérales. Ils ont donc des exigences de maintien de compétences de la part de la FAA. Mais comme vous les louez via une école, ils ont leurs propres exigences, n'est-ce pas ? Donc, pour moi, l'hélicoptère était le plus cher. Et j'ai l'impression que, niveau conséquences, je pense qu'il est assez facile de se faire tuer si on n'est pas prudent. Parce qu'on ne peut littéralement pas lâcher les commandes là-dessus. Alors, si je prends un peu trop de temps de pause, je me dis toujours : il n'y a pas de place pour l'ego dans l'aviation, d'accord ? Va voir un instructeur, repasse une évaluation, assure-toi d'être à l'aise, entraîne-toi aux rotations automatiques.

[00:12:55] Faut juste utiliser son bon sens, non ? Je ne me dis jamais : je ne prends pas un mois ou deux de pause sur une activité pour me dire, d'accord, je vais improviser. C'est dingue. Je dis toujours, par exemple, quand j'ai pris mon équipement — parce que j'ai acheté mon matos à Santa Barbara pour le parapente. Quand j'ai emporté mon équipement en Alaska, je suis allé trouver un pilote local. J'ai eu une présentation du site et je n'hésite pas à payer quelqu'un pour qu'il me dise, genre, « est-ce que ça vous dérangerait de me faire faire le tour ? » ça fait un moment ou juste pour avoir une petite remise à niveau de cette façon. Et ensuite, je pars faire ma chose. Mais je m'assure toujours, toujours, d'être à l'aise d'abord parce que ça peut vraiment coûter la vie.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** C'est... j'aime la façon dont tu abordes ça en termes de rémunération. Est-ce que l'une de ces activités pourrait devenir commerciale un jour ? Ou est-ce que ce sont uniquement des activités récréatives ?

[00:13:48] **Deniz Burnham:** Je veux dire, en termes d'heures, j'ai clairement assez d'heures entre les hélicoptères et l'aile fixe. Je pourrais passer la licence commerciale. Mais — et, vous savez, je peux me tromper là-dessus, c'est juste comme ça que je le ressens. Genre, je n'ai jamais voulu ternir mon amour pour ça parce que c'est juste un passe-temps pour moi. J'aime tellement ça. Et j'ai un peu l'impression que si quelqu'un vous payait pour le faire, eh bien, ça devient... et il faudrait voir comment je vole, non ? Parce que je me mets un peu en personnage ou je raconte une histoire. Et ça ne passera pas si quelqu'un vous paie, non ? Je serais genre : « Mais qu'est-ce que tu fais ? » Donc j'aime bien garder ça séparé. J'aime pouvoir m'exprimer à travers le vol et j'ai l'impression que ça serait affecté si j'étais payé pour le faire.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** Tu habites où ?

[00:14:33] **Deniz Burnham:** En fait, je suis résidente de l'Alaska. Mais, vous savez, je voyage toutes les deux semaines pour le travail.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** Alors, vous êtes près d'Anchorage ?

[00:14:41] **Deniz Burnham:** C'est à environ une heure au nord, oui.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Ton site de vol, c'est donc Hatcher Pass, c'est bien ça ?

[00:14:47] **Deniz Burnham:** Ouais, ouais. En fait, c'est – C'est

[00:14:49] **Gavin McClurg:** le site de vol local. D'accord. Alors, hydravions, hélicoptères, deltaplanes, paramoteurs, parapentes, quel est ton préféré ? Est-ce que j'en ai oublié ? Tu peux piloter autre chose ?

[00:14:59] **Deniz Burnham:** Alors, en termes de licences, c'est ce que j'ai. Mais j'ai tout sauf le check-ride pour le plane à voile, donc pour les ailes. Oh,

[00:15:07] **Gavin McClurg:** Mon Dieu. Tu pilotes aussi des planeurs ? Tu es incroyable.

[00:15:11] **Deniz Burnham:** Non, j'apprécie vraiment juste le processus d'apprentissage et le fait de se mettre à l'épreuve, non ? Ouais. Ouais. Je ne suis pas quelqu'un qui va battre des records ou quoi que ce soit du genre là. Pour moi, c'est juste un peu la quête du savoir et le fait de se tester, comme se dire : « Hé, est-ce que je peux faire ça ? » Ou, tu sais, je ne suis pas incroyable dans tout ce que je fais, d'accord ? Je suis correcte. Ouais. Oh, en ce qui concerne mon préféré, tu sais, j'ai été obsédée par les hélicoptères depuis que je suis petite fille. Alors quand j'ai eu cette licence, j'étais tellement ravie. Et, tu sais, c'est quelque chose que j'avais commencé quand j'étais... c'était juste au moment où j'ai obtenu ma licence de vol à voile fixe. Mais c'était l'un de ces trucs, comme je l'ai dit, c'était cher et je ne pouvais pas vraiment y consacrer du temps. Alors je l'avais toujours voulu, mais j'ai dû vraiment attendre longtemps pour l'obtenir. Et j'étais tellement ravie de l'avoir accompli.

[00:15:57] Et pour moi, le fait d'y retourner et de le faire en Alaska était aussi vraiment spécial.

[00:16:02] **Gavin McClurg:** Alors, les hélicoptères, c'est ton préféré ?

[00:16:04] **Deniz Burnham:** En termes d'effort, je passe tellement de temps, d'énergie et de réflexion à apprendre à le piloter. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Je pense que c'est le seul qui m'a jamais émue, parce que — la toute première fois que j'ai décollé de Lookout Mountain, j'étais littéralement en train de pleurer. J'étais tellement... c'était juste une forme de vol si pure.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je pense que voler en position allongée est assez spécial. Tu sais, on est comme un oiseau. Oh, carrément. Waouh. Je suis un oiseau. Lequel de ces oiseaux respectes-tu le plus ou pour lequel as-tu le plus peur ?

[00:16:39] **Deniz Burnham:** Prenez les hélicoptères, je vais juste citer le type d'hélicoptère que je pilote, d'accord ? Parce que c'est... c'est le R-22, non ? Donc il y a beaucoup de choses qui peuvent mal tourner si on n'est pas prudent. Vous savez, avec certaines choses comme en aile fixe, quand on a beaucoup d'heures, on peut devenir un peu complaisant, non ? On peut régler le trim. On peut lâcher les commandes une seconde si besoin ou quoi que ce soit. Mais on ne fait pas vraiment de trucs comme ça en hélicoptère. Je veux dire, ça demande de la vigilance parce qu'en cas d'urgence, on a 1,2 seconde pour réagir et abaisser le collectif pour entrer en auto-rotation. Et puis, à mesure que vous prenez de l'altitude, votre fenêtre de temps commence à rétrécir. Donc, en termes de ressenti, on a toujours l'impression de se dire : « Oh mon Dieu », genre, on ne peut pas vraiment... on en profite, mais on ne peut pas trop en profiter.

[00:17:24] Mais j'ai toujours aimé le vol en solo. En paramoteur — en parapente, pour moi, le décollage a toujours semblé un peu différent. J'ai vu des gens faire des trucs de dingue où je me suis dit : « Purée, est-ce que cette personne va survivre au décollage ? » Ou alors, on voit parfois des décisions foireuses où les gens décollent peut-être de... enfin, en tant qu'observateur, on voit parfois des décisions foireuses où les gens décollent peut-être de... ou parfois on se dit : « Mec, je n'arrive pas à croire que quelqu'un décolle dans ces conditions. » Mais, vous savez, tout le monde a un... je suppose, un seuil différent. Un ensemble de compétences. Ouais, et des seuils, vous savez, le confort et tout ça. Mais ouais, le décollage en parapente, pour moi, j'ai toujours trouvé ça très différent par rapport aux autres.

[00:18:02] **Gavin McClurg:** Denise, pour le plaisir de nos auditeurs, je pense que beaucoup de gens ne savent pas ce qu'est l'autorotation. C'est fascinant et, pour moi, c'est tout simplement terrifiant. Alors, explique-nous ce qu'est une autorotation. En quoi consiste l'autorotation avec un hélicoptère ?

[00:18:19] **Deniz Burnham:** Alors, en gros, c'est comme si vous aviez une panne moteur ou quelque chose du genre, d'accord ? Parce que là, vous... imaginez une hélice de moulin à vent. Vous vous souvenez de ces petits trucs quand on était enfants ? Vous en aviez un et il fallait souffler dessus. Le but même de l'autorotation, c'est que vous devez maintenir le rotor principal en rotation, n'est-ce pas ?

[00:18:36] **Donc,** vous devez gérer entre votre collectif et votre cyclique. Vous en avez un qui change l'angle des pales et l'autre qui fait un mouvement cyclique. Vous essayez de gérer cette énergie pour vous assurer que le rotor principal continue de tourner, et vous avez un petit seuil de régime là-dessus. Parce qu'évidemment, vous ne pouvez pas faire surrégler le rotor, mais aussi — si ça ralentit trop, ça devient irrécupérable, non ? Vos pales peuvent s'enrouler ou quelque chose d'horrible peut arriver et vous allez — vous allez tomber comme un frigo à ce stade. Mais, ouais, l'autorotation en soi... Il y a des pilotes super doués qui peuvent y entrer. À partir de conditions que la plupart d'entre nous ne pourraient probablement pas gérer. La plupart d'entre nous, vous savez, quand on passe sa licence privée et tout ça, on y entre toujours à partir d'un ensemble de conditions standard.

[00:19:27] **Genre,** d'accord, vous avez déjà une vitesse vers l'avant de genre 60 nœuds ou quelque chose comme ça. Et là, vous essayez juste de maintenir votre vitesse parce que vous allez avoir besoin — vous avez besoin de cette énergie en bas pour le flare aussi. Parce que vous pouvez imaginer que c'est tout. Vous n'avez plus de puissance. Vous descendez, puis vous allez faire le flare et juste poser l'hélicoptère. Mais de la même manière — de la même manière, genre aux États-Unis et tout ça, je ne peux pas parler pour l'étranger, je ne sais pas. En fait — ils ne vous forment pas dans ces écoles à faire des autos avec pose complète. C'est quelque chose que vous récupérez au tout dernier moment. C'est dingue.

[00:19:56] **Gavin McClurg:** Du coup, avec la façon dont tu le décris, je pense au SIV en parapente. On va suivre une formation et on fait du SIV dans des conditions parfaites. Ce n'est pas un combat.

[00:20:08] **C'est** au-dessus de l'eau, avec quelqu'un dans votre oreille qui vous dit tout ce qu'il faut faire. Et je pense que les gens l'oublient souvent. Ils oublient que quand ça arrive en vrai, c'est un peu différent.

[00:20:18] **Deniz Burnham:** Oh, absolument. Mais c'est pour ça qu'il est si important de s'entraîner. On espère que la mémoire musculaire prend le relais, non ? Parce que pour certaines choses, vous n'auriez probablement même pas le temps d'y réfléchir.

[00:20:27] **Gavin McClurg:** Alors, quand vous pilotez un hélicoptère, combien d'autorotations faites-vous par an ?

[00:20:33] **Deniz Burnham:** Je veux dire, il n'y a pas de norme comme ça. C'est le genre de chose où, par exemple, si tu es seul et que tu loues le matériel de quelqu'un d'autre, ils ne te laisseraient pas faire ça tout seul. Ils s'attendent à ce que... enfin, tu peux respecter ça. Tu peux respecter leur décision aussi, non ? Parce que c'est une machine qui vaut au moins un quart de million de dollars. Ils ne veulent pas que tu... évidemment, ils ne veulent pas que tu te tues, mais ils ne veulent pas non plus que tu détruises leur machine. C'est ça. Donc ouais, c'est le genre de truc où, quand je vole en solo et tout ça, c'est super, mais je m'assure toujours de pratiquer les autorotations avec un instructeur juste avant de décoller parce qu'au cas où tu serais seul, qu'est-ce que tu vas faire, non ? Tu dois être sûr de pouvoir te sauver. Ouais.

[00:21:15] **Gavin McClurg:** Ouais. Est-ce que tu voyages beaucoup pour voler ces derniers temps ? Parce que comme tu travailles tellement pendant tes deux semaines de repos, est-ce que tu rentres surtout chez toi pour voler là-bas ?

[00:21:23] **Deniz Burnham:** Alors, ces licences ont été obtenues un peu partout. Avant, j'adorais voyager pour apprendre quelque chose de nouveau parce que je faisais toutes mes recherches en ligne et je me disais : « OK, où est-ce que je peux aller pour avoir une bonne instruction ? » Par exemple, le deltaplane, c'était à Lookout Mountain. Les paramoteurs, c'était en Californie, dans le nord de la Californie. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Et puis j'ai fait le tour en hélicoptère à Santa Barbara, des hélicoptères d'Alaska, du Maine. J'ai fait les hydravions et ensuite l'aile fixe, je l'ai faite en Californie. Avant, j'étais tout à fait prête à partir et à voyager pour ça, mais je trouve que maintenant, je n'aime plus trop le faire. Maintenant, je prends juste mon aile quelque part et pour ce qui est du parapente, je vole juste localement à Hatcher's Pass.

[00:22:09] À part ça, pour les hélicoptères, j'en ai fait en Californie aussi. Mais c'est juste parce que c'est un peu là où on peut aller. Il y a des écoles de pilotage partout dans le pays où on peut aller et, vous savez, soit louer leur équipement ou quoi que ce soit, parce que c'est beaucoup plus facile que de devoir transporter son propre matériel.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** C'est quoi, le vol ? Je veux dire, d'habitude, je demanderais : « Comment le parapente ou le deltaplane a changé ta vie ? » Mais avec toi, c'est juste le vol. Comment le vol a-t-il changé ta vie ?

[00:22:42] **Deniz Burnham:** Alors pour moi, c'était peut-être une question de confiance en soi. Parce que j'ai étudié le génie chimique à UCSD, j'ai passé énormément de temps à me concentrer uniquement sur mes études. Et puis, on m'a projetée dans un secteur à prédominance masculine, l'industrie du pétrole et du gaz. Et j'étais dans un endroit isolé. Donc pour moi, c'était avant tout une façon de s'évader, de rêvasser un peu et d'imaginer faire des choses que j'ai toujours voulu faire. Mais c'est aussi pour accomplir certaines choses, non ? On gagne de plus en plus de confiance et ça fait de vous un pilote plus sûr. Mais c'est là que j'ai... je ne me déguisais pas toujours avec des costumes et tout ça. C'était quelque chose que j'ai fait au fur et à mesure que je prenais confiance et que je me disais : OK, ça ne va pas me distraire du fait de piloter l'appareil ou de ce que je suis en train de faire.

[00:23:37] Mais c'est comme ça que j'ai commencé. Il y avait un festival de films dans le nord de la Californie, il y a peut-être six ou sept ans. C'était un festival de films de vol libre. Et ce que j'ai fait pour cette sélection, je l'ai appelé « surmonter la peur ». J'ai créé différents personnages pour dire, genre, si tu as trop peur d'affronter quelque chose par toi-même, crée un personnage et fais-le affronter à ta place. Alors, j'ai créé deux personnages. L'un était une femme, l'autre un homme. Et la femme était basée sur l'une de mes chansons préférées de l'époque, celle de Sia, « Chandelier ». La fille était habillée d'une certaine façon dans la vidéo, avec une tenue de ballerine. C'est un peu ce que j'ai fait. C'était super, super embarrassant quand j'y repense.

[00:24:22] Mais pour le mec, c'était un peu ma façon d'exprimer le fait d'avoir toujours été entourée dans ce genre d'industrie, ou même avec autant d'instructeurs de vol. C'est presque majoritairement des hommes qui vous enseignent. Donc, c'était ma façon de me moquer du fait d'être toujours avec eux. Je me suis dit : « OK, je vais essayer de retranscrire ce sentiment que les gens s'attendent à ce que tu sois l'un des gars et tout ça ». Du coup, j'ai créé ces personnages, genre juste pour cette vidéo. D'ailleurs, j'ai appris à piloter les paramoteurs et je l'ai fait déguisée en fille, tu sais, juste en ballerine et tout, ce qui était super drôle parce que je peux vous dire que tomber en collants, c'est pas le meilleur moment.

[00:25:03] Ouais, j'avais des taches d'herbe assez impressionnantes et tout le reste. Et, enfin, c'est comme ça que j'ai commencé. Je ne savais pas vraiment comment exprimer ce que je ressentais. Alors je me suis dit : OK, je vais juste faire de la performance artistique. Pour moi, je pense que c'est un énorme boost de confiance en soi.

[00:25:19] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as déjà fait de la performance art ? Tu as mentionné cette histoire de costume à plusieurs reprises. Je devrais peut-être te demander d'en dire un peu plus. C'est quoi cette histoire de costumes ?

[00:25:28] **Deniz Burnham:** Ouais, je... je suppose que je ne l'ai jamais vraiment dit, mais quand je partage des choses, je devrais préciser que j'ai mis énormément de temps et d'efforts dans cette candidature pour le festival de cinéma. Et je pense que c'est ce que j'en ai retenu. Le festival a d'ailleurs été annulé cette année-là. Du coup, je n'ai jamais pu le montrer à qui que ce soit. J'étais en mode : « Oh mince, c'est super décevant. » Mais je me suis dit : « OK, je vais juste le poster sur YouTube et voir ce qu'il se passe. » Et bien sûr, les gens se sont mis à dire : « C'est quoi ça ? »

[00:25:55] C'était quand même une bonne expérience, non ? Parce que c'est un peu le choc entre l'attente et la réalité. Ce n'est pas parce qu'on met beaucoup de temps et d'efforts dans quelque chose qu'il est facile de faire comprendre aux autres ce qu'on pense ou ce qu'on ressent vraiment. Parce que je n'aime pas forcément beaucoup parler. Je préfère laisser l'action parler d'elle-même, en ce qui concerne le vol.

[00:26:16] Bref, j'ai appris quelque chose de tout ça. Et j'ai postulé à nouveau. J'ai même pu projeter l'un de mes films dans l'un de ces festivals environ un an plus tard. Et, vous savez, ça s'est plutôt bien passé. Mais honnêtement, j'ai pu voir comment les autres abordaient les choses. C'est toujours différent. Ouais. Ouais, je suis clairement le seul à faire le, vous savez.

[00:26:39] Je suis la seule à faire cette route bizarre. Je ne sais pas comment le décrire autrement. Parce que j'essayais juste de montrer peut-être une perspective différente, non ? Parce qu'évidemment, il y a des pilotes avec un niveau de compétence super élevé qui font des trucs absolument dingues visuellement. Alors que pour moi, c'était plutôt : OK, je ne peux pas faire ça. Mais je peux, vous savez, si j'ai toujours le droit de participer, je vais participer à mon propre niveau. Je ne vais pas prendre de risques inutiles. Mais je vais faire quelque chose que je trouve plutôt drôle. Et c'était toujours un peu mon objectif avec ça. C'est genre, mec, tu sais. Peut-être que je peux au moins faire rire les gens.

[00:27:08] **Gavin McClurg:** Tu es déjà allé à St. Hilaire pour Kupacar ? Non, je n'y suis pas allé. Tu serais le meilleur pour y entrer. Tu as probablement vu des vidéos, des photos et ce genre de choses. Mais enfin, tout le monde se déguise. Des milliers et des milliers et des milliers de personnes. C'est le plus grand festival de parapente et, eh bien, de loisirs. Je veux dire, ils ont du ballonnet, de l'acro, du deltaplane et tout le reste. Mais c'est le plus grand festival de vol au monde chaque année. C'est en septembre. Et c'est génial. Et si tu aimes te déguiser, tu adorerais. C'est juste magnifique. Les gens font des trucs incroyables, genre des dragons de 15 mètres de long et des trucs tout simplement fantastiques. Tu sais, ils boivent du vin et mangent du brie pendant qu'ils volent autour. Et c'est cool. C'est très divertissant. Ouais.

[00:27:51] D'accord. Alors, le chantier. Qu'est-ce qu'il y a dans votre personnalité ? Vous participez clairement non seulement à vos loisirs, mais aussi, pendant le travail, à des activités très masculines. On a discuté avant de commencer l'enregistrement du fait que vous dirigez le chantier. C'est bien ça ?

[00:28:12] **Deniz Burnham:** Ouais. En tant que responsable de site de forage. Donc, superviser toutes les opérations de forage. Et votre

[00:28:17] **Gavin McClurg:** votre poste, ils ont dû changer ça, je pense, parce que vous êtes dedans. Mais on vous appelle un "company man" ou quelque chose comme ça ?

[00:28:24] **Deniz Burnham:** Alors, traditionnellement, on appelle ça un "company man". Un "company man". Ouais, c'est comme ça que le titre est formulé. Mais maintenant, c'est plutôt comme un "well-side leader" ou juste autre chose. D'autres entreprises appellent ça différemment, genre "drilling manager" ou quelque chose comme ça.

[00:28:39] **Gavin McClurg:** Et c'est comment, d'être dans cette position en tant que femme ? Je ne veux pas trop m'attarder sur les questions de sexisme, mais j'imagine que c'est assez délicat. Tu as dit que tu étais la seule femme sur le site, c'est bien ça ?

[00:28:51] **Deniz Burnham:** Ouais, pour la mienne, c'est clair. Waouh. Ouais. Je veux dire, c'est quelque chose que je pense... quand j'étais plus jeune, bien sûr, les expériences étaient très différentes. Parce que quand on n'a jamais vu quelque chose auparavant, évidemment, le fossé de connaissances est énorme, non ? Tu as tellement de choses à apprendre. Du coup, on se sent un peu intimidé aussi parce que, tu sais, c'est une culture différente. C'est assez dur à expliquer. Tu n'en as jamais été autour. Mais les attentes, tu sais, les gens peuvent être assez brusques les uns envers les autres dans leur façon de parler ou tout ça. Et, tu sais, quand on sort tout juste de la fac et que, comme je l'ai dit, on n'a même jamais vu une plateforme avant. Et que quelqu'un te parle d'une certaine manière, tu es juste horrifiée et super bouleversée. Mais tu te dis, ok. Genre, je resterais juste silencieuse. Et je me disais, ok, je dois beaucoup étudier et m'assurer de faire de mon mieux pour combler ce fossé de connaissances.

[00:29:43] Quoi d'autre est-ce que je peux faire ? Je ne pense pas que démissionner soit toujours la bonne solution. Juste parce qu'on fait face à des difficultés, vous voyez ce que je veux dire ? C'est comme, d'accord, c'est un milieu difficile. Je ne suis pas en prison, c'est volontaire. Donc, évidemment, si j'ai choisi d'être ici, je ne peux pas me plaindre. C'était l'un de ces moments où je me suis dit : d'accord, je vais m'en contenter. Je vais étudier et m'assurer d'apprendre quelque chose de nouveau chaque jour. Et je traite mes loisirs de la même manière.

[00:30:08] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est agréable d'être sur la plateforme ? Je veux dire, est-ce que c'est le genre de truc où, quand tu as ces deux semaines de repos comme maintenant, tu repars demain. C'est bien ça ?

[00:30:17] **Deniz Burnham:** Ouais, je repars demain en avion. Ça fait longtemps que je le fais. Du coup, je ne ressens pas toujours le même facteur de peur ou quoi que ce soit. On est plutôt concentré sur l'accomplissement d'une manche. On veut que tout le monde soit en sécurité et, tu sais, on veut bien faire. Parce qu'on va être là. Parce que nous tous, on

existe d'une certaine manière. On a le droit d'opérer tant qu'on fait du bon travail. Donc, c'est un peu comme une multitude de pressions différentes, non ? Ce n'est pas seulement la technologie ou la gestion des personnes ou quoi que ce soit. Tu sais, c'est aussi financier. Il faut donc s'assurer de ne pas dépasser les budgets ou quoi que ce soit.

[00:30:53] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous êtes toujours sur des plateformes terrestres ou sur les deux, mer et terre ?

[00:30:59] **Deniz Burnham:** Alors, mon expérience dans les 48 États du sud et tout ça a toujours été sur terre. Et en Alaska, j'ai pu aller jusqu'à la mer de Beaufort. Ils avaient une île artificielle là-bas. C'était vraiment différent. Mais comme ça gèle, on pouvait y aller en voiture.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Waouh. Bizarre. Tu as dit que le deltaplane était la seule forme d'aviation que tu as pratiquée et qui t'a vraiment rendu très émotif. Peux-tu en parler un peu plus ?

[00:31:26] **Deniz Burnham:** Ouais. Alors, j'ai appris à voler dans la montagne de Lakella. Je ne sais pas si vous avez déjà vu à quoi ils ressemblent. Je ne sais pas à quoi ressemble la rampe, mais c'est assez impressionnant. C'est assez raide. Ouais. Et je pense que maintenant, peut-être cette année dernière, ils ont commencé à autoriser les pilotes de parapente à y voler aussi. Mais quand j'ai appris à l'époque, c'était seulement pour les deltaplanes. Et donc, ils vous forment un peu. Tout, je suppose, la formation commence de façon assez similaire, non ? Vous commencez sur de petites collines. Vous montez progressivement. Mais vous passez de, genre, peut-être 15 mètres à peut-être 30 ou 45 mètres. Et puis, avant même que vous vous en rendiez compte, vous êtes dans les milliers. Parce qu'ils disent que ça vole tous de la même manière. Il n'y a pas de raison de faire plus d'étapes que ça.

[00:32:11] Je me souviens avoir fait la formation, puis être montée jusqu'à ce décollage. Et j'étais en mode : "Oh là là". C'était tellement raide. Il faisait tellement froid. C'était peut-être en janvier. Je ne sais plus combien de temps ça fait maintenant. Peut-être il y a sept ou huit ans. Et je me rappelle que ma mère était avec moi. Et, vous savez, elle me tenait. J'étais terrifiée quand elle a vu la rampe. Je m'en souviens parce que, vous savez, avec les ailes delta, il fallait le monter et le démonter à chaque fois. Alors, j'étais en train de le monter, ça prend environ 15 ou 20 minutes. J'étais un peu sur le côté. Et j'entendais ma mère dire à l'instructeur : "Écoutez, je ne pense pas que Denise va voler aujourd'hui. Elle a juste tellement peur." C'est vraiment un endroit à couper le souffle, c'est une région magnifique, pour ceux qui ne la connaissent pas.

[00:33:01] mais si vous prenez vraiment le temps de faire des recherches, c'est assez choquant. Ouais.

[00:33:06] Alors, j'étais un peu nerveuse et j'entends ma mère dire ça et je me suis dit : « Purée, peut-être que je ne devrais pas le faire. » Mais je me souviens avoir préparé le truc et, bien sûr, l'instructeur essayait aussi de m'encourager. Mais mes seules autres expériences jusqu'à ce moment-là, genre j'avais fait du parachutisme, j'avais, vous savez, ma licence d'aile fixe et tout ça. Mais quand j'ai fait ces pas et que, euh, c'est juste une chute tellement, tellement verticale depuis cette rampe. Je me souviens quand tout s'est passé, quand tu es vraiment suspendu dans tes sangles et que tu te dis : « Oh mon Dieu », genre tu es tellement soulagée, mais, euh, tu es aussi tellement dépassée. Enfin, au moins moi je l'étais, j'avais tellement, euh, j'avais pensé à ça pendant si longtemps, vous savez, à San Diego, en voyant les pilotes d'aile delta à Torrey Pines, j'avais toujours regardé les gens.

[00:33:53] Moi, euh, ouais, je ne sais pas. C'est juste quelque chose auquel j'avais pensé pendant si longtemps et j'ai enfin pu le faire moi-même. Et je me suis dit : « Oh mon Dieu, je peux le faire. » Et c'était aussi un vol tellement magnifique. Je veux dire, c'était carrément, même si on est si haut, c'était quand même, tu sais, une descente en luge, parce qu'ils ont choisi une journée super calme pour ta première fois, pour ton décollage. Et, euh, mais je me souviens juste d'avoir volé et d'avoir lâché les mains et ils veulent que tu trouves le réglage et tout ça, ou juste que tu joues un peu avec. Ils te donnaient des manches simples. Et c'était vraiment, euh, ouais, c'était juste, parmi toutes les choses que j'ai faites, il y a, euh, peu de choses qui sont vraiment restées gravées dans mon cerveau. Et c'en est une, c'est juste le genre de premier décollage sur cette rampe.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu penses que c'est un sentiment que tu peux revivre ? Parce qu'on entend tout le temps des gens dire que, et j'en fais partie aussi, nos carrières de pilotes consistent en quelque sorte à toujours courir après ce premier vol. Cette sensation est indescriptible.

[00:34:57] **Deniz Burnham:** Je pense que j'ai aussi de l'expérience, parce que ça m'a toujours passionnée. Mais je me souviens qu'il n'y avait pas de temps pour pleurer. Genre, on ne peut pas juste, tu sais, s'arrêter, lâcher prise, rien de tout ça, d'accord ? C'était une sensation tellement intense. J'étais vraiment excitée et heureuse, mais on le ressent plus après coup, plutôt que pendant qu'on le fait, ou alors on est super anxieux avant, parce qu'on se dit : « Bon, l'instructeur va enfin me dire : OK, je vais sauter. »

[00:35:45] Maintenant, tu vas passer en solo. Tu te dis : « Purée ». Je me souviens de mes premiers solos en aile fixe et tout ça aussi. Mais c'était encore une de ces fois où tu es un peu anxieux, mais tellement concentré sur la manche à accomplir. Parce qu'ils te font faire quelque chose de très spécifique, genre : « OK, tu vas faire trois tours dans le circuit de l'aéroport ». Et c'est ton premier solo. Alors qu'avec le vol libre, c'est genre : non, je veux dire, tu es comme tout le monde. C'est peut-être difficile d'identifier le premier solo. Je veux dire, évidemment, on pourrait peut-être le deviner au type d'aile que la personne pilote, c'est une aile de débutant ou quelque chose comme ça, mais bon, je pense que c'est plus difficile à identifier, non ? Parce que tu es juste comme la personne à côté de toi. Alors que dans l'avion, personne d'autre ne reste juste là à faire des cercles dans le circuit comme ça.

[00:36:37] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as des objectifs et des ambitions en matière de pilotage ?

[00:36:41] **Deniz Burnham:** Ouais. Euh, j'ai réfléchi à,

[00:36:46] pour moi, il ne s'agit plus d'accumuler des classements ou des certificats ou quoi que ce soit comme ça. Ce n'est tout simplement plus intéressant pour moi. J'ai essayé certaines choses. J'ai fait du wing walking, vous savez, je suis allé passer les certifications pour les tail draggers. J'ai volé sur certains avions amphibies. Donc, à ce stade de ma vie, j'aime essayer différentes choses et je suppose que je cherche encore quelque chose. Je ne sais pas, avant de m'engager à acheter quelque chose, j'aime prendre le pouls de ce qui existe, mais je veux, dans un avenir proche, posséder mon propre avion. Mais à part ça, j'aime toujours faire de petites vidéos un peu bêtes et j'ai toujours envie de faire rire les gens. C'est juste que ça restera quelque chose de léger pour moi.

[00:37:30] **Gavin McClurg:** Tu as d'autres loisirs aussi, ou est-ce que le pilotage est ton principal passe-temps ? Tu fais du ski ? Tu fais d'autres trucs en Alaska qui ne sont pas liés au pilotage ?

[00:37:38] **Deniz Burnham:** Ouais, carrément. Et tu sais, garde à l'esprit que le pilotage prend la majeure partie de mon temps simplement parce que j'ai investi énormément de temps dans l'armée. Ça fait plus de, je ne sais plus combien d'années maintenant, 10 ou 12 ans que je m'y consacre. J'ai aussi quelques motos en plus de ça. Je sais skier, mais tu sais, j'ai fait mon lycée dans le nord de la Californie, donc c'était près de Tahoe. L'armée avait des bus et tout pour t'y emmener. Donc il y a d'autres trucs que je peux faire, mais je dirais que le pilotage est ce que je fais le plus. C'est clairement le meilleur.

[00:38:12] **Gavin McClurg:** Parmi tous les endroits où vous avez volé, quel est votre préféré ?

[00:38:15] **Deniz Burnham:** Eh bien, l'Alaska a toujours été, enfin, un endroit assez spécial pour voler. Il y a une communauté aéronautique tellement importante là-haut. Et j'adore voir les montagnes. C'est vraiment quelque chose que j'aime beaucoup, l'un de mes vols en solo préférés, c'est juste d'aller voler dans les montagnes ou même avec les hydravions, genre juste atterrir dans un lac au hasard. Il y a tellement d'opportunités pour voler là-haut et l'échelle des montagnes est vraiment, est très impressionnante.

[00:38:43] **Gavin McClurg:** Hmm. C'est énorme. L'Alaska. Ouais. C'est juste immense.

[00:38:47] **Deniz Burnham:** Ouais. Et c'est dingue aussi, parce que c'est genre, tu sais, une population si petite, non ? Ça a plus de côtes que les 48 États du sud réunis. Je sais.

[00:38:56] **Gavin McClurg:** C'est, c'est incroyable. Ouais. C'est dingue. C'est immense, c'est juste tellement vaste. C'est vraiment difficile. J'ai, j'ai vraiment eu du mal avec ça et pour le tournage du film là-haut, North Unknown, qu'on a fait dans la chaîne de montagnes de l'Alaska. C'était, c'était dur d'exprimer juste l'ampleur de tout ça. Ça te donne vraiment une sensation de... j'ai passé beaucoup de temps en mer, ce qui te fait te sentir très petit, mais certaines de ces montagnes, certaines là-bas dans cet État, c'est juste, c'est juste grand. C'est énorme.

[00:39:25] **Deniz Burnham:** Ouais, sans aucun doute.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Deux questions pour conclure. Quel a été le plus grand défi de votre carrière de pilote ? Et la deuxième, quel a été le plus grand défi de votre carrière professionnelle ?

[00:39:38] **Deniz Burnham:** En ce qui concerne le pilotage en soi, je dirais que le plus grand défi auquel j'ai été confrontée était... et on en a un peu parlé, non ? C'est le fait de passer tellement de temps à l'extérieur, à essayer de trouver un équilibre,

[00:39:52] équilibrer les loisirs et les centres d'intérêt. C'est un jeu d'équilibre, non ? Quelque chose va toujours en pâtir. Et parfois

[00:40:01] il faut faire des choix. Il y a certaines choses que je ne veux jamais laisser franchir la ligne. Je ne veux pas que ça devienne un défi. Je ne veux pas que ça s'écroule, d'accord ? J'ai passé tellement de temps et d'argent sur les hélicoptères que je me sens, d'une certaine manière, obligé de maintenir ça à jour. Alors oui, je veux dire, parce que je dois équilibrer mon travail, ma vie, mes loisirs, tout ça. Et j'ai toujours dû le faire sans prendre de congés. Je pense que mon plus grand défi, c'est juste de trouver le temps, je suppose, de me consacrer à quoi que ce soit sans faire un burn-out. Et professionnellement. Vous savez, j'ai fait mon master tout en travaillant à plein temps. Il y a beaucoup de responsabilités quand on monte en grade jusqu'à là où on opère. Et je dirais que le plus grand défi en soi, c'est que vous êtes tiré dans tellement de directions différentes, vous voulez faire un travail vraiment impeccable.

[00:40:54] On veut ces gens parce qu'ils deviennent un peu comme tes frères, tu vois les mêmes personnes tout le temps. Juste pour vous donner une idée, les gens font des quarts de travail de 12 heures minimum, et tu travailles deux semaines d'affilée. Tu passes donc beaucoup de temps avec les équipages. Tu les vois comme tes frères, tu veux qu'ils restent en sécurité, mais tu veux aussi faire du bon travail. Du coup, on est tiré dans plein de directions différentes. Alors en termes de multitâche, ça revient toujours au premier plan, non ? Je dirais que professionnellement, c'est comme jongler avec tellement de choses à la fois. C'est pareil pour la vie privée, non ? C'est toujours un équilibre, non ? Quelque chose veut toujours ton attention.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** C'est toujours une négociation.

[00:41:30] **Deniz Burnham:** Ouais, carrément. Je suis toujours reconnaissante pour les opportunités qu'on m'a offertes, non ? Genre, si on me donne une opportunité, je veux la transmettre à quelqu'un. J'essaie de faire du bon travail, parce qu'ensuite, on espère que ça ouvrira la porte aux autres qui viendront après vous, non ? Et que ce soit des hommes ou des femmes. Je ne veux pas que ça ait l'air unilatéral, tu vois ? Je suis reconnaissante pour n'importe quel jeune qui reçoit une opportunité. Et en faisant un travail honorable, on espère que ça devient accessible aux autres. Bien sûr. Mon but principal avec le pilotage et tout ça, c'est aussi que, je suppose, je viens d'un milieu vraiment différent, parce que je ne suis pas une grande accomplie, genre une recordeuse ou quoi. Pour moi, c'était plutôt la capacité de partager avec les autres, quand on passe autant de temps dans des endroits isolés, je pense que c'était surtout mon souhait, non ? Juste pour aller vers les gens, vers un public plus large.

[00:42:15] J'ai eu,

[00:42:18] Je pense que ce qui m'a le plus apporté de joie, c'est aussi de partager ces aventures en vol avec des gens qui ne l'ont peut-être jamais essayé auparavant, non ? Parce qu'on ne va pas forcément impressionner quelqu'un qui a déjà tout fait. Mais quelqu'un qui ne l'a pas fait peut le voir, et peut-être qu'il sera inspiré, qu'il ira essayer, et c'est plutôt ça qui me rend le plus heureux, je pense. Enfin, d'abord, j'aime bien quand quelqu'un en rit bien, parce que c'est censé être léger. Mais parfois, des gens m'écrivent, ils me disent, genre, ils veulent en savoir plus sur, pour une raison ou une autre, les gens sont super fascinés par les para-loaders. Alors ils veulent toujours me contacter pour dire, genre, c'est quoi ça ? Genre, comment on s'y met ou quoi que ce soit. Et j'adore ça, le partage de connaissances, mais c'est aussi ce qui maintient les sports en vie, non ? Ou ce qui maintient les loisirs en vie, ou quoi que ce soit, non ? Genre, j'ai toujours peur que le deltaplane disparaisse, parce que c'est une chose que je ne vois pas vraiment comme un sport dans ma vie.

[00:43:05] beaucoup en Alaska. Et je veux vraiment emmener une aile là-haut et, vous savez, continuer à faire mes petits vols en solo et tout ça. Mais j'ai surtout peur que tout ça disparaisse un jour. Et quel serait le dommage, parce qu'il

y a tellement de gens avant nous qui ont pris ces risques pour le développer. Ça me semble être une façon bien triste de s'éteindre.

[00:43:28] **Gavin McClurg:** Ouais, j'ai eu une super discussion lors de la dernière émission avec Larry Buhner. Ils ont fait cette expédition de vol X depuis le golfe du Mexique. Ouais. Vers le Canada, la frontière canadienne, et une série de vols où ils étaient, il y avait un soutien par voiture, mais tous les vols du sud vers le nord, ils se faisaient entièrement en l'air, vous voyez, pour qu'ils puissent se déplacer latéralement, mais ils devaient voler s'ils allaient vers le nord. Et, et une super discussion. C'était, c'était vraiment fascinant. Et ça m'a fait, mais ça m'a aussi fait réaliser à quel point ils ont tous des connaissances. Quand je faisais la traversée de l'Alaska, l'un des, j'ai décollé au-dessus de, vous savez, là où la route passe entre et Denali est sur votre gauche. Et

[00:44:05] **Deniz Burnham:** Je me suis dit : « Oh, je vais voler. » Et je me suis dit...

[00:44:05] **Gavin McClurg:** Oh, je vais m'envoler.

[00:44:06] **Deniz Burnham:** Et je me suis dit : « Oh, je vais voler. » Et je me suis dit : « Oh, je vais voler. » J'ai oublié le

[00:44:06] **Gavin McClurg:** le nom. Cantwell. Et juste au-delà de Cantwell, il y a un tout petit village où beaucoup de gens s'arrêtent avant d'aller dans le parc. Je ne me rappelle plus. Il y a un petit village là-bas et ils ont une pizzeria. Enfin bref, je suis resté coincé là-bas par un temps vraiment pourri pendant plusieurs jours. Et puis j'ai décollé là où j'ai recommencé à voler après le départ de Dave, j'ai décollé de, c'était genre Panorama Peak ou quelque chose comme ça. Et vous savez, quand vous êtes là-haut et que vous vous dites : « Il n'y a aucune chance que quelqu'un ait déjà volé d'ici avant ». Pourtant, les pratiquants de deltaplane l'utilisaient déjà dans les années 70. Ils grimpaient là-haut et décollaient, et je me suis dit : « Bon, je ne suis pas si spécial que ça ». Ces gars-là étaient déjà ici il y a des décennies et il y a tellement de connaissances là-dedans que, euh, vous savez, qu'on est en train de perdre petit à petit.

[00:44:56] **Deniz Burnham:** Ouais, carrément.

[00:44:58] **Gavin McClurg:** Non, on doit, on doit garder, on doit garder les hangies en vie, c'est sûr. Pas les, pas les gens, le sport est très spécial.

[00:45:06] **Deniz Burnham:** En général, c'est ça. C'est quelque chose que j'ai remarqué aussi, quand on partage des trucs sur les réseaux sociaux ou autre, beaucoup de gens qui n'ont pas vécu ça ne peuvent pas se mettre à la place face à l'effort, la compétence ou peu importe ce que c'est. C'est vrai. Et aussi la demande. C'est quelque chose sur lequel je suis vraiment tranché : comme j'essaie de poster différents types de contenus, si ça devient trop négatif ou trop positif, j'ignore les extrêmes parce que ça tue complètement la créativité. Si on est toujours félicité, on va toujours faire la même chose. C'est ça. Mais si on est du genre à être une exception face aux gens super négatifs, genre, ok, ils n'apportent rien vraiment. Ils sont juste là, genre, pourquoi ? Qu'est-ce qui les rend si négatifs ? Du coup, c'est parfois difficile de savoir si on parle à une personne ou à un bot.

[00:45:53] Mais ouais, en général, c'est un peu ce que j'ai vécu. J'ai l'impression que ma contribution, ou ma façon de rendre la pareille, c'est au moins d'essayer de maintenir l'intérêt pour certaines de ces choses. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:46:30] **Gavin McClurg:** Eh bien, Denise, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, je sais, avec toi, tu es une personne fascinante. J'espère avoir l'occasion de te voir en costume un de ces jours, à voler partout, ça a l'air super sympa. Et merci d'avoir partagé tes histoires avec nous, je l'apprécie vraiment.

[00:46:45] **Deniz Burnham:** Ouais, super, merci. Salut, à plus.

[00:46:47] **Gavin McClurg:** Salut, si vous trouvez Cloud-Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça aide énormément. Aidez à faire passer le mot : vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de Launch. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir

financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou en mettant en place un service d'abonnement qui vous facturera un montant fixe pour chaque émission. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines.

[00:47:36] Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, ça revient à environ 25 \$ par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine, et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'épisode. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des budgets publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les liens pour nous aider. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web.

[00:48:23] On a fait en sorte que ce soit vraiment simple. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus. Le petit podcast vidéo qu'on fait, des petits extra, des pépites qu'on trouve dans nos conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on estime que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter, ou qui ont acheté du merchandising Cloudbase Mayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi — vous devriez être tous installés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien.

[00:49:08] Et on se retrouve au prochain épisode. Merci. Je vous le rappelle encore une fois.

[00:49:20] Laissez-moi vous le rappeler encore une fois. Laissez-moi vous le rappeler encore une fois. Laissez-moi vous le rappeler encore une fois. Laissez-moi vous le rappeler encore une fois. Laissez-moi vous le rappeler encore une fois.

Deutsch

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

Show notes

Deniz Burnham ist eine Einwohnerin Alaskas, die zufällig eine Ölplattform leitet. Nicht auf einer Ölplattform arbeitet sie, sie führt das Geschehen dort an. Sie ist die einzige Frau auf der Plattform und hat an einigen der abgelegensten Orte der Erde gearbeitet, was allein schon ausreichen würde, um eine ganze Podcast-Folge zu füllen, aber dies ist ein Free-Flight-Podcast, also haben wir Deniz kontaktiert, um über ihre eher abenteuerliche Beziehung zum Free Flight und ihre Leidenschaft für das Fliegen von fast allem zu sprechen, was fliegt. Deniz steuert Wasserflugzeuge, Hubschrauber, Paramotoren, Hängegleiter, Gleitschirme, Segelflugzeuge und springt gelegentlich aus ihnen heraus (oder läuft auf ihnen herum)!

Der Beitrag zu Episode 108- Deniz Burnham and flying EVERYTHING erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Wir versuchen, über unsere typischen Themen wie Gleitschirmfliegen, XC und ein bisschen acro hinauszugehen und mit Menschen zu sprechen, die ganz unterschiedliche Hintergründe haben und verschiedene Fluggeräte fliegen. Das ist heute definitiv keine Ausnahme. In diesem Gespräch spreche ich mit Denise Burnham, einer Einwohnerin von Alaska, die auf Ölplattformen auf der ganzen Welt arbeitet. Momentan ist sie in einer zweiwöchigen Rotation in Texas auf einer Gasplattform, aber sie leitet die Plattform. Ich glaube, sie ist die einzige Frau auf dieser Plattform, was faszinierend ist, aber sie ist ausgebildete Chemieingenieurin und fliegt alles. Hubschrauber, Wasserflugzeuge, Segelflugzeuge, Paramotoren, Gleitschirme, Hängegleiter – sie hat also offensichtlich ein echtes Interesse an der Luftfahrt.

[00:01:14] Das war gerade ein faszinierendes Gespräch mit einer sehr, sehr faszinierenden Person. Ich denke, ihr werdet es genießen. Ein kleiner organisatorischer Teil, bevor wir zum eigentlichen Gespräch kommen. Ich habe nicht viel Zeit und auch nicht allzu viele Sachen, aber denkt bitte daran, dass wir eine kleine Aktion für diejenigen haben, die die Show teilen. Eure Namen kommen in einen Topf und ich werde eine kleine Verlosung für Patagonia machen – große Patagonia-Rabatte. Außerdem habe ich noch ein paar Blue Fly Varios von Alistair übrig, der mir vor ein paar Jahren einige davon gegeben hat. Ich habe noch ein paar davon da. Also teilt die Show bitte mit euren Freunden, postet sie in den sozialen Medien oder spricht einfach darüber auf dem Weg zum Startplatz. Lasst mich wissen, wenn ihr das getan habt. Wir werfen eure Namen in einen... in einen Sack und wir werden Anfang Januar irgendwann daraus ziehen.

[00:01:59] Frohe Feiertage zusammen und ich hoffe, euch gefällt die Show. Prost. Ich bin nicht so der Typ für süße junge Dinge und Aberglauben. Bist du betrunken? Denise, willkommen bei Cloud Based Mayhem. Ich habe mich schon sehr darauf gefreut, mit dir zu sprechen. Ich war fasziniert, dir in letzter Zeit auf Instagram zu folgen. Ein Freund von dir hat sich gemeldet und gesagt, du müsstest dir diese Frau mal ansehen und schauen, was sie so macht. Und ich dachte, das wäre ein interessanter Anfang. Wir hatten gerade diese lange Unterhaltung über deine Geschichte, deine Ausbildung und deine Arbeit. Aber wenn du und ich auf einer Party säßen und uns niemals, weißt du, wir hätten uns nie getroffen, wir würden uns nicht kennen. Und ich würde sagen: Hey, was machst du? Wie antwortest du darauf? Denn du hast einen faszinierenden Hintergrund.

[00:02:45] **Deniz Burnham:** Ja, danke. Normalerweise sage ich den Leuten einfach, dass ich in der Öl- und Gasindustrie arbeite. Das hat mich aber schon an einige wirklich... Orte geführt. Ich habe zum Beispiel Jahre in der Arktis verbracht. Ich habe in Kanada und an anderen Orten in den USA gearbeitet. Aber mein Hintergrund an sich ist das Ingenieurwesen.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** Und Sie haben eine ziemlich einzigartige Position in Bezug auf diese Raten. Momentan sind Sie in Texas. Stimmt das? Sie bohren dort nach Gas?

[00:03:16] **Deniz Burnham:** Ja, in Ost-Texas.

[00:03:17] **Gavin McClurg:** Okay. Und dein Zeitplan, du hast gesagt, ist zwei Wochen Arbeit, zwei Wochen frei. Und du lebst in Alaska. Das bedeutet also viel Reisen.

[00:03:23] **Deniz Burnham:** Ja, das ist viel Reisen. Also ja, ich bin definitiv mehr als sechs Monate im Jahr weg, weil die Reisetage mitgezählt werden.

[00:03:31] **Gavin McClurg:** Und wie lange machst du das schon?

[00:03:34] **Deniz Burnham:** Das ist jetzt etwa 10 Jahre her.

[00:03:36] **Gavin McClurg:** Und also, okay, du bist, wie ich schon sagte, als wir vor dem Aufnehmen gesprochen haben, zur USC und zur UCSD in Kalifornien gegangen. Und war das irgendwie auf deinem Schirm, in den Öl- und Gassektor einzusteigen?

[00:03:50] **Deniz Burnham:** Nein, überhaupt nicht. Ich habe Chemieingenieurwesen an der UCSD studiert. Und Biotech ist in San Diego riesig. Deshalb habe ich meine Praktika eher auf alternative Energien oder ein bisschen Stammzellforschung konzentriert.

[00:04:06] Aber das war nur eine dieser Gelegenheiten. Ich wurde in Bakersfield zum Vorstellungsgespräch eingeladen.

[00:04:11] Und das war das erste Mal, dass ich überhaupt eine Ölplattform gesehen habe. Und sie haben mir ein Jobangebot gemacht, nach Brasilien zu gehen. Und da ich aus San Diego komme, war ich total begeistert. Und natürlich dachte ich mir: Na klar, das mache ich. Und dann haben sie mich in die Arktis geschickt.

[00:04:24] **Gavin McClurg:** Wahnsinn. Ich meine, was war der Auslöser für das Fliegen? Kam das von deinen Eltern? Und ich glaube, die Leute werden fasziniert sein zu erfahren, was alles für Flugzeuge du fliegst. Wir werden also auf die verschiedenen Flugzeuge eingehen, die du fliegst. Aber wann hat das alles angefangen?

[00:04:39] **Deniz Burnham:** Beide Eltern waren beim Militär, aber keiner von ihnen war Pilot. Ich schätze, ich hatte schon von sehr jungem Alter eine wahre Liebe zur Luftfahrt. Ich habe kleine Bilder von Hubschraubern gemalt. Weißt du, ich bin in San Diego zur Schule gegangen. Natürlich ist da direkt in La Jolla Torrey Pines. Ich erinnere mich, wie ich Dinge gesehen habe, aber natürlich kann man sich das nicht wirklich leisten. Also hat man den Leuten einfach dabei zugesehen, wie sie das machen. Aber ich hatte diesen Wunsch schon immer. Ich habe tatsächlich mit 17 am örtlichen Aero Club auf der Basis angefangen zu fliegen. Da habe ich mal einen Vorgeschmack bekommen und wusste, dass ich es liebe. Aber die meisten anderen Flugarten habe ich mir nur angesehen, bis ich wusste, dass ich die Zeit und die Mittel dafür aufbringen konnte.

[00:05:20] **Gavin McClurg:** Und was war zuerst?

[00:05:22] **Deniz Burnham:** Also habe ich zuerst meine Schirm-Lizenz bekommen. Das war vor etwa 10 Jahren in Kalifornien. Und das war nur ein einmotoriges Landflugzeug.

[00:05:30] **Gavin McClurg:** Und das war, als du noch zur Schule gegangen bist?

[00:05:32] **Deniz Burnham:** Das war direkt nach der Schule. Okay. Und ich probiere gerne viele Dinge aus. Leider kommt es vor, dass ich etwas anfangen und dann erst Jahre später dazu zurückkehren und es fertig machen. Aber ich habe mich so in ein paar Sachen hineingearbeitet. Das war sozusagen das erste Mal, dass ich Hubschrauber ausprobiert habe, aber Hubschrauber zu fliegen ist, wissen Sie, ziemlich teuer. Es braucht viel Geld. Es braucht viel Zeit. Und als ich in der Arktis gearbeitet habe, hatte ich keine normale Rotation. Ich habe manchmal sechs Wochen am Stück gearbeitet und nur drei Tage frei bekommen. Und offensichtlich, wenn man in der Arktis ist, da gibt es – ich meine, man arbeitet doch. Man ist auf einer Plattform. Da gibt es nichts anderes zu tun. Man unterhält sich also mit anderen Leuten, hört vielleicht von etwas und macht sich einfach eine kleine mentale Notiz. Aber das Nächste, an das ich mich erinnere, ist, dass ich glaube, ich habe den beschleunigten freien Fall mit Skydive ausprobiert.

[00:06:24] Ich bin diesen Weg ein bisschen gegangen und habe dann tatsächlich das Hanggliding und das Gebirgsfliegen gemacht. Und dann habe ich Gleitschirmfliegen irgendwie rückwärts gelernt. Ich habe zuerst gelernt, Paramotoren zu fliegen. Und dann habe ich Gleitschirmfliegen gemacht, dann habe ich meine Seaplane-Lizenz gemacht

und dann die Hubschrauberlizenz für Alaska.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** Also viele Leute, die ich im Mittleren Westen kenne, da gibt es viel zu erzählen. Aber ich kann kaum glauben, dass du fliegst. Wow, das ist der Hammer. Und ich meine, es ist auch toll, dass du all diese Sachen fliegst, ohne dass du, weißt du, so... du bist einfach von selbst zum Hubschrauberfliegen gekommen. Die meisten Leute müssen entweder durch eine Militärausbildung oder, weißt du, es ist teuer, zu lernen, wie man einen Hubschrauber fliegt. Aber soweit ich verstehe, hast du das alles über deinen Job gemacht.

[00:07:12] **Deniz Burnham:** Oh ja, auf jeden Fall. Ich habe das alles größtenteils selbst finanziert. Ich arbeite ja in diesem Schichtdienst. Also habe ich an meinen freien Tagen gesagt: Okay, ich konzentriere mich jetzt auf diesen einen Bereich. Beim Hubschrauber hat es mich zum Beispiel mehrere Schichtwechsel gekostet. Ich musste das wahrscheinlich über einen Zeitraum von sechs oder sieben Monaten machen. Während ich bei anderen Sachen, wie den Paramotoren, das schon in nur einer dieser freien Schichtwechsel erledigen konnte.

[00:07:41] **Gavin McClurg:** Und besitzt du ein eigenes Wasserflugzeug oder wie – wie machst du das – wie sammelst du die Flugstunden?

[00:07:47] **Deniz Burnham:** Bei viel von dem Zeug, wie etwa Hubschraubern, kannst du sie normalerweise über die Schule mieten, sobald du deine Lizenz hast. So habe ich es gemacht. Also über die Leute, von denen ich gelernt habe, oder, weißt du, manchmal gibt es kleine Vereine, denen man beitreten kann, wie Aero-Clubs oder so. Aber ich besitze meinen eigenen Gleitschirm.

[00:08:09] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich weiß, dass viele Leute zuerst Paramotoring lernen. Und das ist nicht mal so besonders, weil sie im Mittleren Westen sind und keine Berge zum Abspringen haben. Aber das hat mich immerzu zu Tode erschreckt. Und das erste Paramotor, das ich geflogen bin, war tatsächlich in Alaska. Ich war mit meinem Kumpel Kenny dort oben in Alaska und es hat mich einfach total verängstigt. Ich habe mich so außer Kontrolle und schwer gefühlt. Es war einfach echt... ich bin nie wirklich in das Paramotoring eingestiegen. Aber wie lernt man Paramotoring, bevor man Paragliding macht? Das habe ich nie so ganz verstanden.

[00:08:42] **Deniz Burnham:** Ich meine, erst einmal stimme ich dir zu 100 Prozent zu. Irgendwas an den Starts selbst. Oh mein Gott.

[00:08:48] **Gavin McClurg:** Genau. Da gibt es keine Möglichkeit, dass das gut aussieht. Ich meine, selbst die Typen, die das wirklich professionell machen wollen, wollen das nicht machen.

[00:08:54] **Deniz Burnham:** das. Die denken sich so: Oh mein Gott, das werde ich jetzt machen.

[00:08:54] **Gavin McClurg:** toll abzuheben. Es ist halt irgendwie schwer. Man macht diese komischen kleinen Schritte und.

[00:08:59] **Deniz Burnham:** Nun, du hast ja auch so viel Schub, oder? Der drückt deine Hüften nach vorne. Also ist es, wie du schon sagtest, irgendwie keine coole Art abzuheben. Aber es ist einfach echt lustig, wenn man darüber nachdenkt. Das bringt mich zum Lachen.

[00:09:13] Ich hatte einen wirklich guten Instruktor. Sein Name ist Joe Cruz. Er kam aus Valley Springs. Und er hat es sehr gut gemacht, weil er eigentlich auch Freiflug fliegt, neben dem Paramotor. Er fliegt also nur den Gleitschirm selbst. Und er ist ein sehr talentierter Pilot. Er hat mich also schrittweise angeleitet, und das eine Ding, das er immer betont hat, war: Du musst wissen, wie du deinen Schirm steuerst. Also, ich schätze, das lernt jeder, oder? Man muss einfach lernen, wie man den Gleitschirm steuert. Und dann hatten sie so eine Winde. Die haben dich quasi nur mit dem Gleitschirm gezogen, weil sie wollten, dass du dich daran gewöhnst, ein bisschen an der Taille gezogen zu werden. Denn weißt du noch, wie es ist, wenn der Motor an ist? Genau. Du wirst mit den Hüften nach vorne gedrückt. Und dann haben sie dich quasi nur Trockenläufe mit dem Paramotor selbst machen lassen.

[00:10:02] Das ist natürlich viel Groundhandling, viel Training am Boden, weil das Paramotor selbst echt schwer ist. Und für mich war es tatsächlich ziemlich schwer für den Start vom Boden und so weiter. Aber besonders, wenn man viel Treibstoff mit sich herumträgt.

[00:10:17] Also, ja, ich erinnere mich, wenn man das erste Mal abhebt, denkt man sich so: Oh mein Gott, das wird niemals funktionieren. Und dann bist du wie durch Zauberei in der Luft. Aber ich habe auch einige harte Lektionen gelernt, so wie ich gelernt habe, wenn ein Instruktor dir sagt: Spring nicht ab. Das habe ich auf die harte Tour gelernt. Leider gab es mal eine Situation, in der man denkt: Okay, ich weiß, ich habe genug Geschwindigkeit. Ich mache jetzt nur so einen kleinen Sprung und dann – bumm – stürzt man einfach runter und das ist ziemlich brutal, oder? Man hat so 30 Kilo auf dem Rücken.

[00:10:48] **Gavin McClurg:** Ja. Mit dem Gewicht, das dich in den Boden drückt.

[00:10:51] **Deniz Burnham:** Ja. Ja. Man liegt da einfach nur da und schämt sich. Schub hebeln. Schub hebeln. Ja. Ja.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Hattet ihr schon mal Unfälle beim Fliegen mit all diesen verschiedenen Geräten?

[00:11:04] **Deniz Burnham:** Tja, auf Holz klopfen. Nein, noch nicht.

[00:11:08] Vor allem beim Hanggleiten und so weiter. Ich hatte vielleicht ein paar etwas ruppige Landungen und so. Aber zum Glück fliegen die meisten Dinge in der Luft auf die gleiche Weise. Es ist immer der Start und die Landung, die es wirklich einzigartig machen. Ja.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** Und ich finde es sehr fremd für mich, dass du all diese verschiedenen Dinge fliegst. Du arbeitest auch ziemlich hart. Du kannst also nicht so viel Zeit aufwenden, um dich wirklich einer Sache zu widmen. Ich meine, ich habe mit dem Gleitschirmfliegen angefangen und das war's. Mein Leben war nur noch Gleitschirmfliegen und ich habe viele andere Dinge aufgehört zu tun. Wahrscheinlich zu Lasten all dieser anderen Dinge, ganz sicher. Aber wie gehst du vor, um die Sicherheit und das Fliegen aufrechtzuerhalten? Wie gehst du vor – du bekommst wahrscheinlich nicht genug Stunden, um super kompetent zu bleiben. Wie unterscheidet sich dein Ansatz, wenn du in einen Segelflugzeug springst, in einen Hubschrauber springst oder mit einem Gleitschirm fliegst? Ja. Wie gehst du mit all diesen Aspekten um?

[00:12:10] **Deniz Burnham:** Also Sachen wie Hubschrauber, Flugzeuge oder Wasserflugzeuge, das sind Bundeslizenzen. Die FAA hat also quasi entsprechende Anforderungen an die Flugpraxis. Aber weil man sie über eine Schule mietet, haben die ihre eigenen Anforderungen an die Flugpraxis, oder? Also so etwas wie das – für mich war der Hubschrauber das Teuerste. Und ich habe das Gefühl, was die Konsequenzen angeht, ist es ziemlich einfach, dabei umzukommen, wenn man nicht vorsichtig ist. Weil man die Steuerung dort buchstäblich nicht loslassen kann. Also habe ich das Gefühl, wenn ich ein bisschen zu lange Pause mache, denke ich mir immer: In der Luftfahrt gibt es kein Ego, oder? Hol dir einen Instruktor, lass dich nochmal abzeichnen, stell sicher, dass du dich wohlfühlst und übe die automatischen Landungen.

[00:12:55] Man muss einfach nur Verstand benutzen, oder? Ich sage nie einfach – ich nehme mir nicht ein oder zwei Monate Pause von etwas und sage dann: Okay, jetzt mach ich das einfach mal auf gut Glück. Das wäre verrückt. Ich sage immer zum Beispiel, als ich meine Ausrüstung mitgenommen habe – weil ich meine Ausrüstung für das Gleitschirmfliegen in Santa Barbara bekommen habe. Als ich meine Ausrüstung nach Alaska mitgenommen habe, habe ich einen lokalen Piloten gesucht. Ich habe mir eine Einweisung vor Ort geben lassen und ich habe es nicht nötig, jemanden zu bezahlen, der mir einfach nur kurz zeigt: Hey, wissen Sie, könnten Sie mich kurz durchführen? Es ist schon eine Weile her, oder ich hole mir einfach so eine Auffrischung. Und dann mache ich mein eigenes Ding weiter. Aber ich stelle immer, immer sicher, dass ich mich erst einmal wohlfühle, weil man dafür definitiv mit seinem Leben bezahlen kann.

[00:13:36] **Gavin McClurg:** Das – ich mag, wie du das in Bezug auf die Währung betrachtest. Werden irgendwelche dieser Unternehmungen – siehst du jemals, dass eine davon kommerziell wird? Oder werden diese einfach – sind das rein Freizeitaktivitäten?

[00:13:48] **Deniz Burnham:** Ich meine, was meine Stunden angeht, habe ich definitiv genug Stunden zwischen den Hubschraubern und dem Schirmflug. Ich könnte die kommerzielle Lizenz anstreben. Aber – und, ihr wisst, ich könnte mich irren, so fühle ich mich jedenfalls. Ich wollte meine Leidenschaft nie beschmutzen, weil es für mich einfach nur ein Hobby ist. Ich genieße es so sehr. Und ich habe das Gefühl, wenn dich jemand dafür bezahlen würde, dann wird es

eben – und man müsste sehen, wie ich fliege, oder? Weil ich mich irgendwie in Charaktere hineinversetze oder eine Geschichte erzähle. Und das wird nicht funktionieren, wenn dir jemand Geld dafür zahlt, oder? Da würde ich so sein wie: Was machst du da? Also halte ich es lieber getrennt. Ich mag es, mich durch das Fliegen auszudrücken, und ich habe das Gefühl, dass das beeinträchtigt würde, wenn ich dafür bezahlt würde.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** Wo bist du eigentlich ansässig?

[00:14:33] **Deniz Burnham:** Ich bin eigentlich in Alaska ansässig. Aber ich bin, wissen Sie, alle zwei Wochen geschäftlich unterwegs.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** Du wohnst also in der Nähe von Anchorage?

[00:14:41] **Deniz Burnham:** Es ist etwa eine Stunde nördlich, ja.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Ist dein Flugplatz dann Hatcher Pass, richtig?

[00:14:47] **Deniz Burnham:** Ja, ja. Das ist eigentlich – Das ist

[00:14:49] **Gavin McClurg:** die lokale Flugstätte. Okay. Also Wasserflugzeuge, Hubschrauber, Hängegleiter, Paramotoren, Gleitschirme, was ist dein Favorit? Habe ich irgendwas vergessen? Kannst du noch etwas anderes fliegen?

[00:14:59] **Deniz Burnham:** Was die Lizenzen angeht, das ist alles, was ich habe. Aber beim Segelflug habe ich alles außer der Prüfungsfahrt, also für die Gleitschirme. Oh,

[00:15:07] **Gavin McClurg:** Mein Gott. Du fliegst also auch Segelflugzeuge? Du bist ja Wahnsinnig.

[00:15:11] **Deniz Burnham:** Nein, ich genieße einfach den Lernprozess und das Ausprobieren an sich, verstehst du? Ja. Ich bin nicht jemand, der da sitzt und Rekorde bricht oder so etwas in der Art. Für mich ist es einfach die Suche nach Wissen und das Testen von sich selbst, so wie: Hey, kann ich das? Oder, weißt du, nicht alles, was ich tue, kann ich perfekt, oder? Ich bin okay. Ja. Oh, was meine Favoriten angeht, ich war schon als kleines Mädchen besessen von Hubschraubern. Als ich dann die Lizenz bekommen habe, war ich einfach so begeistert. Und, weißt du, das – es ist etwas, das ich angefangen habe, als ich gerade erst... es war genau um die Zeit, als ich meine Schirm-Lizenz bekommen habe. Aber es war eines dieser Dinge, wie gesagt, es war teuer und ich konnte nicht wirklich die Zeit dafür aufbringen. Ich wollte es zwar immer schon, aber ich musste wirklich lange warten, um es zu bekommen. Und ich war einfach so begeistert, es geschafft zu haben.

[00:15:57] Und für mich war es auch etwas ganz Besonderes, das Ganze nochmal aufzurollen und es in Alaska zu machen.

[00:16:02] **Gavin McClurg:** Sind Hubschrauber also dein Favorit?

[00:16:04] **Deniz Burnham:** Was die Menge an Anstrengung angeht – ich investiere so viel Zeit, Energie und Gedanken in das Erlernen des Fliegens. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ich glaube, das ist das einzige, das mich jemals emotional berührt hat, weil – ich habe buchstäblich beim ersten Mal, als ich vom Lookout Mountain gestartet bin, geweint. Ich war einfach so – es war einfach so eine reine Form des Fliegens.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich finde, in Bauchlage zu fliegen ist ziemlich besonders. Du bist wie ein Vogel. Oh, auf jeden Fall. Wow. Ich bin ein Vogel. Für welchen von denen hast du am meisten Respekt oder vielleicht am meisten Angst?

[00:16:39] **Deniz Burnham:** Bei Hubschraubern, ich sag's einfach mal, die Art von Hubschrauber, die ich fliege, ne? Weil es ist – es ist – es ist die R-22, oder? Also kann da viel schiefgehen, wenn man nicht aufpasst. Weißt du, bei manchen Sachen wie beim Schirm, wenn man viele Stunden drauf hat, kann man ein bisschen nachlässig werden, ne? Man kann ihn trimmen. Man kann die Hände für eine Sekunde von den Bedienelementen nehmen, wenn man muss, oder was auch immer. Aber das macht man bei Hubschraubern nicht wirklich. Ich meine, es erfordert Wachsamkeit, weil im Notfall nur 1,2 Sekunden Zeit hast, um zu reagieren und den Kollektivhebel nach unten zu bringen, um in die Autorotation zu kommen. Und wenn du dann an Höhe gewinnst, wird dein Zeitfenster immer kleiner. Also im Sinne von, man hat immer das Gefühl: Oh mein Gott, man kann es zwar – man genießt es, aber man darf es nicht zu sehr

genießen.

[00:17:24] Aber ich habe das Solo-Fliegen immer genossen. Beim Paramotor – beim Gleitschirm – hat sich der Start für mich immer ein bisschen anders angefühlt. Ich habe Leute gesehen, die völlig verrückte Sachen gemacht haben, und ich dachte mir so: Heilige Scheiße, wird diese Person den Start überleben? Oder man sieht manchmal einfach schlechte Entscheidungen, wo Leute vielleicht aus ... weißt du, als Beobachter sieht man manchmal einfach schlechte Entscheidungen, wo Leute vielleicht aus ... oder manchmal denkt man sich einfach: Mann, ich kann nicht glauben, dass jemand bei diesen Bedingungen startet. Aber jeder hat eben eine andere – ich schätze mal – Schwelle. Ein anderes Können. Ja, und Schwellen, weißt du, Komfort und so weiter. Aber ja, der Gleitschirm-Start war für mich immer sehr anders im Vergleich zu den anderen.

[00:18:02] **Gavin McClurg:** Denise, für die Unterhaltung unserer Zuhörer: Ich glaube, viele wissen wahrscheinlich nichts über den Autorotationseffekt. Er ist faszinierend und für mich einfach unglaublich beängstigend. Beschreibe uns mal, was eine Autorotation ist. Was bedeutet Autorotation bei einem Hubschrauber genau?

[00:18:19] **Deniz Burnham:** Im Grunde ist es so, wenn man einen Triebwerksausfall oder so etwas hat, richtig? Stell dir das wie ein Windrad vor. Erinnerst du dich an diese kleinen Dinger als Kind? Du hattest eins und musstest hineinpusten. Der ganze Punkt bei der Autorotation ist, dass du diesen Hauptrotor am Drehen halten musst, oder?

[00:18:36] Du musst also zwischen dem Collective und dem Cyclic balancieren. Du hast das eine, das den Anstellwinkel der Blätter verändert, und das andere, das eher das Schlingern steuert. Du versuchst also, die Energie so zu managen, dass der Hauptrotor weiterdreht, und du hast da eine gewisse Drehzahlgrenze. Weil man den Rotor offensichtlich nicht überdrehen kann, aber wenn er zu sehr abbremst, wird es zu etwas, woraus man nicht mehr zurückkehren kann, richtig? Dann können die Blätter schlagen oder irgendwas Schreckliches passiert und du fällst an diesem Punkt wie ein Kühltisch. Aber ja, die Autorotation an sich – es gibt da super talentierte Piloten, die da reinkommen können. Aus Bedingungen, die die meisten von uns wahrscheinlich nicht schaffen würden. Die meisten von uns, weißt du, wenn man die Privatlizenz macht und so, kommt man da immer aus einem Standard-Szenario rein.

[00:19:27] Also, okay, du hast bereits eine Vorwärtsgeschwindigkeit von etwa, weißt du, 60 Knoten oder so. Und dann versuchst du einfach, deine Geschwindigkeit zu halten, weil du diese Energie am Boden für den Flare brauchst. Denn du kannst dir vorstellen, dass das das Ende ist. Du hast keine Leistung mehr. Du sinkst einfach ab und dann willst du den Flare machen und den Hubschrauber absetzen. Aber auf die gleiche Weise – auf die gleiche Weise, wie zum Beispiel in den USA und so, ich kann nicht für das Ausland sprechen, da bin ich mir nicht sicher. Die trainieren dich in diesen Schulen eigentlich nicht darauf, vollständige Set-Down-Autos zu machen. Das ist etwas, das du ganz am Ende wieder einfängst. Wahnsinn.

[00:19:56] **Gavin McClurg:** Wenn du es so beschreibst, denke ich an SIV beim Gleitschirmfliegen. Wir gehen zu einem Kurs und machen SIV unter perfekten Bedingungen. Das ist kein Kampfeinsatz.

[00:20:08] Es ist über dem Wasser, und jemand hat dir ständig ins Ohr, was du zu tun hast. Und ich glaube, die Leute vergessen das oft. Sie vergessen, dass es im echten Leben ein bisschen anders ist.

[00:20:18] **Deniz Burnham:** Oh, absolut. Aber genau deshalb ist es so wichtig zu üben. Man hofft ja, dass das Muskelgedächtnis übernimmt, oder? Weil für manche dieser Dinge hätte man wahrscheinlich nicht einmal die Zeit, darüber nachzudenken.

[00:20:27] **Gavin McClurg:** Wenn du einen Hubschrauber fliegst, wie viele Autorotationen machst du pro Jahr?

[00:20:33] **Deniz Burnham:** Ich meine, es gibt da keinen Standard. Das ist so eine Sache, die zum Beispiel, wenn du alleine fliegst und die Ausrüstung von jemand anderem mietest, dazu führt, dass die dich eigentlich nicht alleine dazu lassen würden. Ihre Erwartung ist, dass – ich meine, das kannst du respektieren. Du kannst ihre Entscheidung auch respektieren, oder? Weil das eine Maschine für mindestens ein Vierteljahrhunderttausend Dollar ist. Die wollen nicht, dass du – offensichtlich wollen sie nicht, dass du dich umbringst, aber sie wollen auch nicht, dass du ihre Maschine zerstörst. Richtig. Also ja, das ist so etwas, das – wenn ich alleine fliege und so, ist das super, aber ich werde immer sicherstellen, dass ich kurz vor dem Abheben mit einem Instruktor Auto-Rotationen übe, weil falls du alleine bist, was

machst du dann, oder? Du musst sicherstellen, dass du dich selbst retten kannst. Ja.

[00:21:15] **Gavin McClurg:** Ja. Reist du heutzutage viel zum Fliegen, oder gehst du in diesen zwei Wochen Urlaub, weil du so viel arbeitest, meistens nur nach Hause und fliegst dort?

[00:21:23] **Deniz Burnham:** Viele dieser Lizenzen habe ich über verschiedene Orte verteilt gemacht. Früher habe ich es geliebt, zu reisen, um etwas Neues zu lernen, weil ich meine Recherche online gemacht und mir gedacht habe: Okay, wo kann ich meiner Meinung nach eine gute Ausbildung bekommen? Also war das Drachenfliegen in Lookout Mountain. Die Paramotoren waren in Kalifornien, in Nordkalifornien. Ja. Ja. Ja. Ja. Und dann habe ich die Hubschrauber-Tour in Santa Barbara gemacht, Hubschrauber in Alaska, Maine. Ich habe die Wasserflugzeuge gemacht und dann den Starrflügler in Kalifornien. Früher war ich absolut bereit, dafür loszuziehen und zu reisen, aber ich merke jetzt, dass ich das nicht mehr so gerne mache. Jetzt nehme ich einfach meinen Schirm irgendwohin mit und was das Gleitschirmfliegen angeht, fliege ich einfach lokal in Hatcher's Pass.

[00:22:09] Was die Hubschrauber angeht, die habe ich auch in Kalifornien gemacht. Aber das ist halt so, weil man da einfach hingehen kann. Es gibt Flugschulen im ganzen Land, wo man hingehen und entweder deren Ausrüstung mieten kann oder so, weil es viel einfacher ist, als ständig Sachen mitnehmen zu müssen.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** Wie ist das Fliegen? Ich meine, normalerweise würde ich fragen: Wie hat das Gleitschirmfliegen oder Hanggliding dein Leben verändert? Aber bei dir ist es einfach nur das Fliegen. Wie hat das Fliegen dein Leben verändert?

[00:22:42] **Deniz Burnham:** Für mich war es vielleicht eher eine Frage des Selbstvertrauens. Da ich Chemieingenieurwesen an der UCSD studiert habe, habe ich sehr viel Zeit damit verbracht, mich nur auf die Schule zu konzentrieren. Und dann wurde ich in eine von Männern dominierte Branche, die Öl- und Gasindustrie, hineingezogen. Und ich war an einem abgelegenen Ort. Für mich war es also an erster Stelle eine Art Flucht, ein Weg, ein bisschen zu träumen und mir vorzustellen, wie ich rausgehe und die Dinge tue, die ich schon immer wollte. Aber es geht auch darum, bestimmte Dinge zu erreichen, oder? Man gewinnt immer mehr Selbstvertrauen und es macht einen einfach zu einem sichereren Piloten. Aber das war der Punkt, an dem ich – ich habe mich nicht immer in Kostüme und so etwas verkleidet. Es war etwas, das ich gemacht habe, als ich sicherer wurde und das Gefühl hatte: Okay, das wird mich nicht davon ablenken, das Flugzeug zu fliegen oder was auch immer ich gerade tue.

[00:23:37] Aber genau so habe ich angefangen. Es gab so ein Filmfestival in Nordkalifornien, wahrscheinlich vor sechs oder sieben Jahren. Es war so ein Free-Flight-Filmfestival. Und das, was ich für diesen Beitrag gemacht habe, habe ich „Überwindung der Angst“ genannt. Ich habe verschiedene Charaktere erschaffen und gesagt: Okay, wenn du zu s?ch bist, etwas selbst anzugehen, erschaffe einen Charakter und lass ihn es für dich tun. Also habe ich zwei Charaktere gemacht. Einen weiblichen und einen männlichen. Der weibliche basierte auf einem meiner Lieblingssongs aus der Zeit, dem „Chandelier“ von Sia. Die Figur im Video war also auf eine bestimmte Weise gekleidet, mit so einem Ballerina-Outfit. Das war so das, was ich gemacht habe. Rückblickend war das super, super peinlich.

[00:24:22] Aber bei dem Typen war es eher meine Art auszudrücken, wie es ist, immer von dieser Branche umgeben zu sein oder auch von so viel Flugunterricht. Da sind es fast ausschließlich Männer, die einen unterrichten. Es war also meine Art, das immer wieder Vorhandene ein bisschen auf die Schippe zu nehmen. Und ich dachte mir, okay, ich werde versuchen, dieses Gefühl zu vermitteln, dass die Leute von dir erwarten, dass du einer von den Jungs bist und so weiter. Also habe ich diese Charaktere quasi nur für dieses Video erstellt. Übrigens habe ich gelernt, wie man diese Paramotoren bedient, und ich habe das verkleidet als das Mädchen, weißt du, als die Ballerina und so, was super lustig war, weil ich euch sagen kann, dass es kein guter Moment ist, in Strumpfhosen umzukippen.

[00:25:03] Ja, ich hatte ziemlich heftige Grasflecken und so weiter. Aber ja, ich meine, so fing ich eigentlich an. Ich wusste nicht wirklich, wie ich meine Gefühle ausdrücken sollte. Also dachte ich mir, okay, ich mache einfach diese Performance-Kunst. Für mich ist das ein riesiger Vertrauensbeweis, glaube ich.

[00:25:19] **Gavin McClurg:** Hast du schon mal Performance Art gemacht? Du hast das mit dem Kostüm schon ein paar Mal erwähnt. Ich sollte dich da vielleicht ein bisschen abfragen. Was hat es mit den Kostümen auf sich?

[00:25:28] **Deniz Burnham:** Ja, ich meine, ich habe nie wirklich... wenn ich so etwas teile, sollte ich eigentlich sagen, dass ich viel Zeit und Mühe in die Einreichung für dieses Filmfestival gesteckt habe. Und ich glaube, das ist das, was ich daraus gelernt habe. Das Filmfestival wurde in dem Jahr dann tatsächlich abgesagt. Ich konnte es also nie jemandem zeigen. Da dachte ich mir: Oh Mann, das ist echt enttäuschend. Aber dann dachte ich mir: Okay, ich poste es einfach auf YouTube und schaue mal, was passiert. Und natürlich fragten die Leute: Was soll das sein?

[00:25:55] Es war also auch eine gute Erfahrung, oder? Weil es ist so eine Sache von Erwartung versus Realität. Nur weil man viel Zeit und Mühe in etwas steckt, ist es manchmal schwierig, anderen zu vermitteln, was man eigentlich denkt oder fühlt. Weil ich nicht wirklich gerne viel rede. Ich lass die Action beim Fliegen lieber für sich selbst sprechen.

[00:26:16] Alles in allem habe ich daraus gelernt. Und ich habe mich wieder beworben. Und tatsächlich konnte ich einen meiner Filme etwa ein Jahr später auf einem dieser Filmfestivals zeigen. Und, weißt du, es lief ganz okay. Aber ehrlich gesagt konnte ich sehen, wie andere Dinge wahrnehmen. Immer anders. Ja. Ja, ich bin definitiv der Einzige, der das macht, weißt du.

[00:26:39] Ich bin die Einzige, die diese bizarre Route fliegt. Ich weiß nicht, wie ich das sonst beschreiben soll. Ich wollte einfach vielleicht eine andere Perspektive zeigen, verstehst du? Denn offensichtlich gibt es da Piloten mit einem extrem hohen Skill-Level, die visuell absolut verrückte Sachen machen. Für mich war es eher so: Okay, das kann ich nicht. Aber wenn ich immer noch das Recht habe teilzunehmen, dann werde ich auf meinem eigenen Niveau teilnehmen. Ich werde kein unnötiges Risiko eingehen. Aber ich werde etwas machen, von dem ich denke, dass es irgendwie lustig ist. Und das war irgendwie immer mein Ziel dabei. Es ist so, Mann, weißt du. Vielleicht kann ich die Leute wenigstens zum Lachen bringen.

[00:27:08] **Gavin McClurg:** Warst du schon mal in St. Hilaire für Kupacar? Nein, noch nicht. Du wärst der perfekte Einstieg dorthin. Du hast wahrscheinlich Videos davon gesehen und Bilder und so weiter. Aber ich meine, da verkleidet sich jeder. Tausende und tausende und tausende von Menschen. Es ist das größte Festival im Gleitschirmfliegen und, na ja, im Freien. Ich meine, die haben Ballonfahren und acro und Drachenfliegen und alles Mögliche. Aber es ist das größte Festival der Welt für das Fliegen, jedes Jahr. Es ist im September. Und es ist ein Riesenspaß. Und wenn du gerne Kostüme trägst, würdest du es lieben. Es ist einfach fantastisch. Die Leute bauen so unglaubliche, weißt du, 15 Meter lange Drachen und einfach fantastische Sachen. Du weißt schon, sie trinken Wein und essen Brie, während sie herumfliegen. Und es ist gut. Es ist sehr unterhaltsam. Ja.

[00:27:51] Okay. Also die Plattform. Was glaubst du, was ist das an dir und deiner Persönlichkeit? Du nimmst definitiv nicht nur in deiner Freizeit, sondern auch in deiner Geschäftszeit an sehr männlich dominierten Dingen teil. Wir haben vor dem Aufnehmen darüber gesprochen, dass du die Plattform leitest. Stimmt das?

[00:28:12] **Deniz Burnham:** Ja. Also als Well-side Leader. Das bedeutet, du überwachst alle Bohrungen. Und deine

[00:28:17] **Gavin McClurg:** ...Position, die haben das wohl ändern müssen, weil man ja mitten drin steckt. Aber man wird doch als was-Mann oder so genannt?

[00:28:24] **Deniz Burnham:** Also wird es traditionell als Company Man bezeichnet. Company Man. Ja, so lautet der Titel sozusagen. Aber jetzt ist es eher so etwas wie Wellside Leader oder einfach anders. Andere Firmen nennen es verschiedene Dinge, wie vielleicht Drilling Manager oder so etwas in der Art.

[00:28:39] **Gavin McClurg:** Und wie ist das, in dieser Position als Frau zu sein? Ich meine, ich muss nicht zu sehr auf die sexistischen Aspekte eingehen. Aber ich stelle mir vor, dass das ziemlich knifflig ist. Du hast gesagt, du bist die einzige Frau auf der Bohrinsel, richtig?

[00:28:51] **Deniz Burnham:** Ja, bei mir auf jeden Fall. Wow. Ja. Ich meine, das ist etwas, das ich denke, wenn ich jünger war, natürlich waren die Erfahrungen da ganz anders. Denn wenn man noch nie etwas zuvor gesehen hat, ist die Wissenslücke offensichtlich riesig, oder? Man hat so viel zu lernen. Also fühlt man sich auch irgendwie eingeschüchtert, weil es, weißt du, eine andere Kultur ist. Es ist irgendwie schwer zu erklären. Man war noch nie in der Umgebung. Aber die Erwartungen, weißt du, die Leute können untereinander ziemlich grob sein, was die Art zu sprechen oder so betrifft. Und wenn man gerade erst vom College kommt und, wie gesagt, noch nie eine Bohrinsel gesehen hat, und jemand

spricht mit einem auf eine bestimmte Weise, ist man einfach nur entsetzt und total aufgewühlt. Aber man denkt sich so, okay. Ich würde einfach ruhig sein. Und ich dachte mir, okay, ich muss viel lernen und sicherstellen, dass ich mein Bestes gebe, um diese Wissenslücke zu schließen.

[00:29:43] Was kann man denn sonst machen? Ich glaube nicht, dass Aufhören immer die richtige Antwort ist. Nur weil man vor Schwierigkeiten steht, verstehst du? Es ist so, okay, es ist eine harte Branche. Ich bin nicht im Gefängnis. Das ist freiwillig. Wenn ich mich also dazu entschieden habe, hier zu sein, kann ich mich nicht beschweren. Es war eine dieser Situationen, in denen ich mir dachte: Okay, ich schlucke es in mich hinein. Ich werde lernen und einfach sicherstellen, dass ich jeden Tag etwas Neues lerne. Und bei meinen Hobbys gehe ich eigentlich genauso vor.

[00:30:08] **Gavin McClurg:** Macht es Spaß, auf der Plattform zu sein? Ich meine, ist das etwas, bei dem man, wenn man diese zwei Wochen frei hat, wie du jetzt, und dann morgen wieder zurückgehst – stimmt das?

[00:30:17] **Deniz Burnham:** Ja, ich fliege morgen zurück. Ich mache das schon lange. Ich glaube, ich habe nicht immer denselben Angstfaktor oder so. Man ist einfach eher darauf fokussiert, eine Task zu erledigen. Und man will, dass alle sicher sind. Und man will gute Arbeit leisten. Weil man ja vor Ort ist. Weil wir alle, wissen Sie, wir existieren ja irgendwie nur, solange wir einen guten Job machen. Es ist also eine Menge verschiedener Druckpunkte, oder? Es geht nicht nur um Technologie oder Personalmanagement oder so etwas. Es ist auch finanziell. Man muss also sicherstellen, dass man die Budgets nicht überschreitet oder so etwas in der Art.

[00:30:53] **Gavin McClurg:** Bist du immer auf Landplattformen unterwegs oder auf beidem, auf dem Ozean und an Land?

[00:30:59] **Deniz Burnham:** Meine Erfahrung in den unteren 48 Bundesstaaten und so weiter war immer auf dem Land. Und in Alaska bin ich tatsächlich bis zur Beaufortsee gefahren. Da gab es eine künstliche Insel. Das war echt anders. Aber weil es dort gefriert, fährt man da so hin.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Wow. Bizarr. Du hast gesagt, dass das Hangglittern die eine Form der Luftfahrt war, die dich emotional total bewegt hat. Erzähl uns da mal ein bisschen mehr darüber.

[00:31:26] **Deniz Burnham:** Ja. Also, ich habe im Lakella Mountain fliegen gelernt. Ich bin mir nicht sicher, ob ihr jemals gesehen habt, wie die dort eingestuft sind. Ich weiß nicht, wie die Rampe aussieht, aber sie ist ziemlich heftig. Sie ist ziemlich steil. Ja. Und ich glaube, jetzt, vielleicht im letzten Jahr, haben sie angefangen, auch Gleitschirmpiloten dort fliegen zu lassen. Aber als ich damals gelernt habe, war es nur für Hängegleiter. Und die schulen dich so ein bisschen. Alles, ich schätze, das Training beginnt irgendwie ähnlich, oder? Man fängt auf kleinen Hügeln an. Man arbeitet sich dann schrittweise hoch. Aber man geht so von, weißt du, vielleicht 15 Metern auf vielleicht 30 oder 45 Meter. Und dann, bumm, bist du schon im Bereich von Hunderten Metern. Weil sie sagen, dass es eigentlich alles gleich fliegt. Es macht also keinen Sinn, mehr Schritte als diese zu machen.

[00:32:11] Ich erinnere mich noch an die Ausbildung und den Aufstieg zu diesem Startplatz. Und ich dachte mir nur: Heilige Scheiße. Das war so steil. Es war so kalt. Das war vielleicht im Januar. Ich weiß nicht mehr, wie lange das her ist. Vielleicht vor sieben oder acht Jahren. Und ich erinnere mich, dass meine Mutter bei mir war. Und, ihr wisst schon, sie hat mich einfach festgehalten. Ich war schrecklich verängstigt, als sie diese Rampe sah. Ich erinnere mich, weil man bei Gleitfliegern, wisst ihr ja, das Teil jedes Mal aufbauen und wieder abbauen musste. Also habe ich es aufgebaut, und das dauert so 15, 20 Minuten oder so. Ich stand also etwas beiseite. Und ich konnte meine Mutter hören, wie sie dem Instruktor sagte: Schau mal, ich glaube nicht, dass Denise heute fliegt. Sie hat einfach solche Angst. Es ist einfach so atemberaubend, eine wunderschöne Gegend, für diejenigen von euch, die sie nicht kennen.

[00:33:01] aber wenn man sich die Zeit nimmt, das mal nachzuschlagen, ist es ziemlich schockierend. Ja.

[00:33:06] Ich war irgendwie nervös und hörte meine Mutter das sagen und dachte mir: Heilige Scheiße, vielleicht sollte ich das doch nicht machen. Aber ich erinnere mich, wie ich es irgendwie aufgebaut habe und natürlich hat der Instruktor auch versucht, mich zu ermutigen. Aber meine einzigen anderen Erfahrungen bis zu diesem Zeitpunkt waren, ich hatte Fallschirmspringen gemacht, ich hatte, weißt du, meine Lizenz für Starrflügler und so weiter. Aber als ich dann tatsächlich diese Schritte gemacht habe und dann, es ist einfach so ein reiner, reiner Abgrund von dieser Rampe. Ich

erinnere mich, als alles tatsächlich passiert ist, als du wirklich in deinen Gurten hängst und denkst: Oh mein Gott, du bist so erleichtert, aber du bist auch so überwältigt. Oder zumindest war ich es, ich war so... ich hatte so lange darüber nachgedacht, weißt du, in San Diego, die Gleitschirmpiloten in Torrey Pines zu sehen, ich habe immer Leuten zugeschaut.

[00:33:53] Ich, ähm, ja, ich weiß nicht. Es war einfach etwas, an das ich so lange gedacht hatte und es schließlich selbst machen zu können. Und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich schaffe das. Und es war auch so ein wunderschöner Flug. Ich meine, es war definitiv, obwohl man so hoch oben ist, trotzdem, weißt du, wie eine Schlittenfahrt, weil sie für das erste Mal einen super ruhigen Tag gewählt hatten, an dem du abhebst. Und, ähm, aber ich erinnere mich daran, einfach nur zu fliegen und die Hände irgendwie wegzunehmen, und sie wollen, dass du so den Trim findest und so Zeug, oder einfach ein bisschen damit herumspielst. Sie gaben dir einfache Tasks. Und ich war einfach wirklich, ähm, ja, es war so, von all den Dingen, die ich gemacht habe, gibt es, äh, nur wenige Dinge, die wirklich in meinem Kopf hängen geblieben sind. Und das ist so eines davon, einfach dieser erste Start von dieser Rampe.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass man dieses Gefühl jemals noch einmal haben kann? Denn man hört ständig von Leuten, und ich gehöre definitiv auch dazu, die in gewisser Weise mit ihrer Fliegerkarriere immer diesen ersten Flug nachjagen. Dieses Gefühl ist unbeschreiblich.

[00:34:57] **Deniz Burnham:** Ich denke, ich habe auch Erfahrung damit, weil ich mich schon immer dafür interessiert habe. Aber ich erinnere mich, dass da keine Zeit zum Weinen war. Man kann nicht einfach, weißt du, kurz innehalten, die Hände wegnehmen, so etwas nicht, oder? Es war so ein intensives Gefühl. Ich war wirklich aufgeregt und glücklich, aber man spürt es eher danach, als währenddessen, oder man ist vorher super ängstlich, weil der Instruktor einem dann endlich sagt: Okay, ich springe jetzt raus.

[00:35:45] Jetzt gehst du alleine los. Du denkst dir so: Heilige Scheiße. Ich erinnere mich auch an meine ersten Soloflüge mit dem Starrflügler und so weiter. Aber es war wieder einmal eine dieser Situationen, in denen man ein bisschen nervös ist, aber so fokussiert auf die aktuelle Task ist. Denn die lassen dich etwas sehr Spezifisches machen, so wie: Okay, du wirst das Muster am Flughafen dreimal abfliegen. Und das ist dein erster Soloflug. Während es beim Gleitschirm eher so ist: Nein, ich meine, du bist wie jeder andere auch. Es ist vielleicht schwer zu identifizieren, was der erste Soloflug ist. Ich meine, natürlich könnte man es vielleicht an der Art des Gleitschirms erkennen, den die Person fliegt – ob es eher ein Anfänger-Gleitschirm oder so ist –, aber weißt du, ich denke, es ist schwieriger zu erkennen, oder? Weil du bist einfach wie die Person neben dir. Während im Flugzeug niemand sonst einfach da sitzt und solche Muster abfliegt.

[00:36:37] **Gavin McClurg:** Hast du Flugziele und Ambitionen?

[00:36:41] **Deniz Burnham:** Ja. Ich habe darüber nachgedacht,

[00:36:46] Für mich geht es nicht mehr darum, Bewertungen oder Zertifikate oder irgendwas in dieser Art zu sammeln. Das ist für mich einfach nicht so interessant. Ich habe bestimmte Dinge ausprobiert. Ich habe Wing Walking gemacht, ich habe mir die Tail-Dragger-Zulassungen geholt. Ich bin in einigen Amphibienflugzeugen geflogen. Zu diesem Zeitpunkt in meinem Leben möchte ich gerne verschiedene Dinge ausprobieren und ich bin wohl immer noch auf der Suche nach etwas. Ich weiß nicht, bevor ich mich dazu entscheide, etwas zu kaufen, möchte ich erst mal ein Gefühl dafür bekommen, was es da so gibt, aber ich möchte in naher Zukunft tatsächlich mein eigenes Flugzeug besitzen. Aber abgesehen davon mache ich immer noch gerne kleine, lustige Videos und habe den Wunsch, die Leute zum Lachen zu bringen. Genau. Für mich wird es immer etwas Leichtes bleiben.

[00:37:30] **Gavin McClurg:** Hast du noch andere Hobbys, oder ist Fliegen dein größtes Hobby? Gehst du Skifahren? Machst du in Alaska noch andere Sachen, die nichts mit Fliegen zu tun haben?

[00:37:38] **Deniz Burnham:** Ja, auf jeden Fall. Also, und denk dran, das Fliegen nimmt den Großteil meiner Zeit in Anspruch, einfach weil ich so viel Zeit im Militär investiert habe. Ich mache das jetzt schon seit... wie viele Jahre sind das jetzt? 10, 12 Jahre. Außerdem habe ich noch ein paar Motorräder. Ich kann zwar Skifahren, aber ich bin in Nordkalifornien zur High School gegangen, also in der Nähe von Tahoe. Das Militär hatte Busse und so, mit denen man hochfahren konnte. Es gibt also noch andere Sachen, die ich machen kann, aber ich würde sagen, das Fliegen ist das,

was ich mache. Definitiv das Beste.

[00:38:12] **Gavin McClurg:** Von all den Orten, an denen du geflogen bist, welcher ist dein Favorit?

[00:38:15] **Deniz Burnham:** Also, Alaska war schon immer ein irgendwie besonderer Ort zum Fliegen. Da gibt es so eine große Luftfahrt-Community. Und ich liebe es, die Berge zu sehen. Das ist wirklich etwas, das für mich – einer meiner Lieblings-Solo-Flüge ist einfach, in den Bergen zu fliegen oder sogar mit den Wasserflugzeugen, so einfach auf einem beliebigen See zu landen. Es gibt dort einfach so viele Möglichkeiten zum Fliegen und die Größe der Berge ist einfach sehr demütigend.

[00:38:43] **Gavin McClurg:** Hmm. Das ist gewaltig. Alaska. Ja. Es ist einfach riesig.

[00:38:47] **Deniz Burnham:** Ja. Und es ist auch verrückt, weil es, weißt du, so eine kleine Bevölkerung hat, oder? Es hat eine längere Küstenlinie als die gesamten unteren 48 Bundesstaaten zusammen. Ich weiß das.

[00:38:56] **Gavin McClurg:** das ist, das ist unglaublich. Ja. Es ist verrückt. Es ist riesig, es ist einfach so gewaltig. Es ist wirklich schwer. Ich, ich habe sehr, ich hatte große Schwierigkeiten damit, den Film dort oben zu drehen, North Unknown Film, den wir in der Alaska-Range gedreht haben. Es war, es war schwer, einfach nur den Umfang von allem zu artikulieren. Es gibt einem ein wirklich, wirklich, wirklich... ich habe viel Zeit auf See verbracht, was einen sehr klein fühlen lässt, aber manche dieser Berge, manche von denen dort draußen in dem Bundesstaat, die sind einfach, die sind groß. Sie sind riesig.

[00:39:25] **Deniz Burnham:** Ja, auf jeden Fall.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Zwei Fragen zum Abschluss. Was war die größte Herausforderung deiner Fliegerkarriere? Und die zweite: Was war die größte Herausforderung deiner beruflichen Laufbahn?

[00:39:38] **Deniz Burnham:** Was das Fliegen selbst betrifft, würde ich sagen, die größte Herausforderung, der ich gegenüberstand, war – und wir haben das ja schon kurz angesprochen, oder? Dass ich so viel Zeit weg bin und versuchen muss, das Gleichgewicht zu halten,

[00:39:52] die Balance zwischen Hobbys und Interessen zu halten. Es ist ein Geben und Nehmen, oder? Irgendwas wird immer auf der Strecke bleiben. Und manchmal

[00:40:01] man muss sich entscheiden. Es gibt bestimmte Dinge, die ich niemals überschreiten lassen will. Ich will nicht, dass es zur Herausforderung wird. Ich will nicht, dass es zusammenbricht, oder? Ich habe so viel Zeit und Geld in die Hubschrauber investiert. Ich fühle mich irgendwie dazu verpflichtet, das aufrechtzuerhalten. Also ja, ich meine, weil ich meine Arbeit, mein Leben und meine Hobbys ausbalancieren muss. Und ich musste das immer ohne Freizeit schaffen. Ich denke, meine größte Herausforderung ist einfach, die Zeit zu finden, um sich etwas zu widmen, ohne auszubrennen. Und beruflich. Wisst ihr, ich habe meinen Master gemacht, während ich Vollzeit gearbeitet habe. Wenn man aufsteigt und in die operative Arbeit kommt, liegt da viel Verantwortung auf einem. Und ich würde sagen, die größte Herausforderung an sich ist, dass man in so viele Richtungen gezogen wird und einen wirklich guten Job leisten will.

[00:40:54] Man will diese Leute haben, weil sie irgendwie zu deinen Brüdern werden, da man die gleichen Leute sieht. Um dir eine Vorstellung zu geben: Die Leute arbeiten mindestens 12-Stunden-Schichten und du arbeitest zwei Wochen am Stück. Du verbringst also viel Zeit mit den Crews. Du siehst sie wie deine Brüder, du willst, dass sie sicher bleiben, aber du willst auch einen guten Job machen. Da wirst du in viele verschiedene Richtungen gezogen. Was Multitasking angeht, steht das also immer im Vordergrund, oder? Ich würde sagen, beruflich bedeutet das, so viele Dinge gleichzeitig zu jonglieren. Es ist genau wie im Privatleben, oder? Es ist immer ein Geben und Nehmen, richtig? Irgendwas will immer deine Aufmerksamkeit.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** Es ist immer ein Kompromiss.

[00:41:30] **Deniz Burnham:** Ja, auf jeden Fall. Ich bin immer dankbar für die Chancen, die mir gegeben werden, oder? Wenn mir eine Chance gegeben wird, möchte ich sie an jemanden weitergeben. Ich versuche, einen guten Job zu machen, weil man dann hofft, dass es die Tür für andere öffnet, die nach einem kommen, richtig? Und das gilt für

Männer oder Frauen. Ich möchte nicht, dass es so wirkt, als wäre es nur einseitig, verstehst du? Ich bin dankbar, wenn jedem jungen Menschen eine Chance gegeben wird. Und hoffentlich machst du durch eine ehrenwerte Arbeit das für andere zugänglich. Sicher. Mein Hauptgrund für das Fliegen und so auch ist, dass ich, ich schätze, aus einem ganz anderen Umfeld komme, weil ich nicht so ein erfolgreicher Rekordhalter oder so bin. Bei mir ging es eher um die Fähigkeit, Dinge mit anderen zu teilen, wenn man so viel Zeit an abgelegenen Orten verbringt, ich denke, das war größtenteils meine Hoffnung, oder? Einfach den Kontakt zu den Leuten suchen, zum breiteren Publikum.

[00:42:15] Ich hatte,

[00:42:18] Ich glaube, was mir auch am meisten Freude bereitet hat, war das Teilen dieser Flugabenteuer mit Leuten, die es vielleicht noch nie ausprobiert haben, oder? Denn man wird jemanden, der schon alles gemacht hat, nicht unbedingt beeindrucken. Aber jemand, der es noch nicht getan hat, bekommt einen Einblick und wird vielleicht inspiriert, geht es auszuprobieren – und ich denke, das macht mich am glücklichsten. Also, erstens freue ich mich, wenn jemand darüber gut lachen kann, weil es ja locker sein soll. Aber manchmal schreiben mir Leute und sagen, hey, sie wollen mehr darüber erfahren, weil die Leute aus irgendeinem Grund total fasziniert von Para-Loadern sind. Also wollen sie immer mal Kontakt aufnehmen und fragen: Hey, was ist das? Oder hey, wie kommt man dazu oder so? Und ich liebe das, diesen Wissensaustausch, aber das hält die Sportarten auch am Leben, oder? Oder es hält die Hobbys am Leben oder was auch immer, richtig? Ich habe immer Angst, dass das Hanggliding verschwindet, weil das eine Sache ist, die ich nicht wirklich als Sport in meinem Leben sehe.

[00:43:05] viel in Alaska. Und ich möchte dort mit einem Hänggleiter hoch und, und, wissen Sie, so meine kleinen Solo-Flüge und so weiter weitermachen. Aber ich habe am meisten Angst davor, dass diese Dinge eines Tages einfach verschwinden. Und was für eine Schande das wäre, weil es so viele Menschen vor uns gab, die diese Risiken eingegangen sind, um es zu entwickeln. Es scheint mir einfach eine traurige Art zu sein, auszusterben.

[00:43:28] **Gavin McClurg:** Ja, ich hatte in der letzten Folge ein tolles Gespräch mit Larry Buhner. Die haben diese X-Flugexpedition vom Golf von Mexiko aus gemacht. Ja, nach Kanada, zur kanadischen Grenze, und eine Reihe von Flügen, bei denen sie zwar von Autos unterstützt wurden, aber der gesamte Flug von Süd nach Nord wurde in der Luft durchgeführt, wissen Sie, damit sie sich seitlich bewegen konnten, aber sie mussten fliegen, wenn sie nach Norden wollten. Und, und ein tolles Gespräch. Es war, es war wirklich faszinierend. Und es hat mir, aber es hat mir auch bewusst gemacht, wie viel Wissen die alle haben. Als ich die Alaska Traverse gemacht habe, bin ich über, wissen Sie, dort abgestiegen, wo die Straße durch den Bereich zwischen und Denali links von einem abzweigt. Und

[00:44:05] **Deniz Burnham:** Ich dachte mir so: Oh, ich werde fliegen. Und ich dachte mir,

[00:44:05] **Gavin McClurg:** Oh, ich werde fliegen.

[00:44:06] **Deniz Burnham:** Und ich dachte mir: Oh, ich werde fliegen. Und ich dachte mir: Oh, ich werde fliegen. Ich vergesse den

[00:44:06] **Gavin McClurg:** den Namen davon. Cantwell. Und dann direkt hinter Cantwell gibt es ein winziges Dorf, wo viele Leute übernachteten, bevor sie in den Park gehen. Ich kann mich nicht erinnern. Da gibt es ein kleines Dorf und die haben eine Pizzeria. Wie auch immer, ich saß dort bei ziemlich schlechtem Wetter für einige Tage fest. Und dann bin ich abgeflogen, als ich wieder angefangen habe zu fliegen, nachdem Dave weg war; ich bin vom Panorama Peak oder so abgeflogen. Und du bist da oben und denkst dir, da hat sicher noch nie jemand von hier aus geflogen. Aber die Hanggleiter haben das damals in den siebziger Jahren benutzt. Die sind da hochgelaufen und sind abgehoben, und ich dachte mir nur, na ja, ich bin gar nicht so besonders. Diese Typen waren vor Jahrzehnten hier oben, und es gibt da so viel Wissen, das wir, äh, wissen wir, langsam verlieren.

[00:44:56] **Deniz Burnham:** Ja, auf jeden Fall.

[00:44:58] **Gavin McClurg:** Nein, wir müssen, wir müssen die Hänge bleiben lassen, das auf jeden Fall. Nicht die, nicht die Leute, der Sport ist sehr speziell.

[00:45:06] **Deniz Burnham:** Im Allgemeinen schon. Genau. Es ist etwas, das mir auch aufgefallen ist, wenn man Sachen auf Social Media oder wo auch immer teilt – viele Leute, die es nicht selbst erlebt haben, können sich nicht mit

dem Aufwand oder dem Können oder was auch immer es ist, identifizieren. Richtig. Auch die Nachfrage. Und das ist etwas, zu dem ich eine sehr starke Meinung habe: Weil ich versuche, verschiedene Arten von Dingen zu posten, ignoriere ich extreme Negativität oder zu viel Positivität tatsächlich, weil das die Kreativität total killt. Wenn man ständig nur gelobt wird, macht man immer nur das Gleiche weiter. Richtig. Aber wenn man bei den super negativen Leuten eher ein Außenseiter ist, dann denke ich mir so: Okay, die tragen nicht wirklich etwas bei. Die fragen sich nur, warum das so ist, was sie so negativ macht. Es ist manchmal also schwer zu erkennen, ob man mit einer Person oder einem Bot spricht.

[00:45:53] Ähm, aber ja, im Allgemeinen, das war so meine Erfahrung. Ich habe das Gefühl, dass mein Beitrag oder meine Art, etwas zurückzugeben, darin besteht, zumindest zu versuchen, das Interesse an diesen Dingen am Leben zu erhalten. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja.

[00:46:30] **Gavin McClurg:** Nun, Denise, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, ich weiß, du bist eine faszinierende Person. Ich hoffe, ich sehe dich eines Tages in deinem Kostüm herumfliegen, das klingt nach viel Spaß, und danke, dass du deine Geschichten mit uns geteilt hast, das weiß ich wirklich zu schätzen.

[00:46:45] **Deniz Burnham:** Ja, cool, danke. Tschüss, mach's gut.

[00:46:47] **Gavin McClurg:** Tschüss. Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher – oder wie auch immer ihr eure Podcasts hört – bewerten, das hilft enorm. Helft mit, die Mundpropaganda zu verbreiten: Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch auf dem Weg zur Arbeit mit euren Freunden darüber sprechen. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal machen oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede neue Folge eine Gebühr berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus.

[00:47:36] Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr. Das ist viel günstiger als ein Magazin-Abo und macht das alles erst möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass das authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, das gefällt euch. Ihr könnt uns unterstützen, wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, dort findet ihr die entsprechenden Stellen. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun.

[00:48:23] Wir haben versucht, es so einfach wie möglich zu machen. Damit erhaltet ihr Zugriff auf alle Bonusinhalte. Den kleinen Videocast, den wir machen. Zusätzliche kleine Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das lebenslang sein, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt oder sogar unseren Newsletter abonniert haben oder Cloudbase Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts oder Hüte oder irgendwas – ihr solltet alles eingerichtet haben. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr.

[00:49:08] Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke. Ich möchte euch noch einmal daran erinnern.

[00:49:20] Lassen Sie mich Sie noch einmal erinnern. Lassen Sie mich Sie noch einmal erinnern. Lassen Sie mich Sie noch einmal erinnern. Lassen Sie mich Sie noch einmal erinnern. Lassen Sie mich Sie noch einmal erinnern.