

Bastienne Wentzel and the Beginner's Guide to Paragliding

Cloudbase Mayhem Podcast 132 — Bastienne Wentzel

Published	2020-11-18
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-132-bastienne-wentzel-and-the-beginners-guide-to-paragliding/
Duration	01:02:31
Speakers	Bastienne Wentzel, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0132-bastienne-wentzel-and-the-beginner-s-guide-to-paragliding.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	31
Show notes	31
Transcript	31

English

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

Show notes

Bastienne Wentzel is a professional science writer, editor of Lift magazine and assistant pilot instructor based in the Netherlands. A few years ago she became frustrated with the lack of comprehensive, correct information available for newer pilots trying to learn to fly and decided to write an instructional book in Dutch. It was such a hit that the team at Cross Country magazine, headed up by Ed Ewing decided to take three years re-writing and editing her original book in English.

The post Episode 132- Bastienne Wentzel and the Beginner's Guide to Paragliding first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:18] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. Before we get into this show with Bastien, I just wanted to thank all of you for listening. And for making all of this mayhem possible. We've been at this almost six years now. I think that's right. This crazy experiment. It has been a real joy and a ton of learning for me. And I hope for you as well. And yeah, it's just been a lot of fun. And obviously, I couldn't do it without you. So thank you. Thank you for listening. Thank you for participating. Thank you for sharing it with your friends. And spreading the love and getting more people to listen. I really do truly appreciate it.

[00:01:04] And we're also always trying to improve. So I thought Bastien and Ed Ewing sent me this book, The Beginner's Guide to Paragliding, which was just published. And that's what we're going to be talking about today in the show. But it is truly a terrific book. They sent me a couple copies. And I thought, well, why don't I just read it before talking to Bastien. It's fantastic. And I thought, well, I should give these back to somebody else. So I've put up a little survey on the website. And it's cloudbasemayhem.com forward slash survey. If you go there and fill it in, it will only take a few minutes. And tell us how we can improve. We are, as of this show, 140 shows in.

[00:01:49] And we'll just keep going and going and going. But, of course, we always want to get better. And make content that... You love. And you come back for. Again and again. So go fill that out. And you'll be in to win one of these beautiful books. Or a bunch of other... I'll throw a whole bunch of Cloud Based Mayhem swag into the ring as well. So new truckers hats and Patagonia hats and Patagonia t-shirts. Just got another new shipment of those. You can also buy any of that stuff, of course, on the website. Cloudbasemayhem.com But, again, the survey is just at the website. Cloudbasemayhem.com. Forward slash survey. Fill it in. It's anonymous if you want it to be. And just let us know how we can improve.

[00:02:34] And we will try to do that very thing. My guest today is Bastien Wenzel. She is the... She's a Netherlands pilot and instructor. Been at this game for a long time. And she produced a book that's really based on helping people get their pilot's license. So this is the beginner end of the spectrum. But just a beautiful book. My friend... Jeff Shapiro is actually doing a review on it for Cross Country Magazine right now. We were talking about this a couple days ago. And we both really agreed that it's just filled with fantastic illustrations. It gives a great history to the sport. And great chapters on aerology and meteorology and gear. And just how it all works.

[00:03:20] I was happy to go through it and find the most things were, thankfully, review for me. As I think they should be. I've been at this game an awful long time. But there was also some new stuff in there as well. That I either hadn't thought about in a long time. Or just flat out knew. So I certainly wish I had had this available to me when I was first learning. And if you don't have it, haven't seen it yet, go to your local shop and pick one up. It's, of course, available online. You'll find the links in the show notes for this show where to find it. But the best way to support it... Is to support our local shops. And I know many of them are struggling this year. In this crazy year of Corona.

[00:04:05] So get out of your local shop and pick it up. And then share it, read it, enjoy it. So without further delay, please enjoy this conversation with the author of Paragliding. The Beginner's Guide, Bastian Wenzel.

[00:04:27] Bastian, thanks for joining us on the Cloud-Based Mayhem. I've been really excited to talk to you. I've just this morning finished your fantastic book that you did in conjunction with Cross Country Magazine. I've been involved in a similar effort over the last year. I know it's a massive effort. Congratulations. It's a beautiful book. Thanks very much. I'm very proud that it's finally here. I bet. Yeah, and I understand this came... This is kind of a second version. Correct? You wrote it first in Dutch. Give us a little bit of your background.

[00:05:01] **Bastienne Wentzel:** Yeah, sure. Actually, I've got three editions in a Dutch version now. This project started five years ago almost. Or more than five years ago. 2014 summer, I had some time on my hands. And I found actually... Well, I could go back a little bit more. I did my license, the advanced license. And I had to do a theory exam for that. And I had to study. And I had to study for it. And I found no good information, especially in Dutch whatsoever. It was just all collections. So I thought, well, we could actually use a good book in the Netherlands. There was something here, but not much. So after I did my license, I started to think about that a little bit more.

[00:05:46] And I also started together with my husband, Erwin Voogd. We started to teach theory courses. Because that wasn't around in the Netherlands either at the time. So we set the course up. And then our students were asking us, well, what can we read? I mean, where's the information? What's the study material? And it just wasn't there. It was either old or not in Dutch language. So in summer of 2014, I had some time on my hands. I thought, well, I'll just start writing, see where it ends. So I wrote a first Dutch version. And then I consulted a lot of Dutch pilots, friends, instructors. And I asked them to help me to correct that. And that resulted in the first Dutch version in the beginning of 2015.

[00:06:35] So I printed like 500 books of that. Thinking that in the Netherlands with about a thousand active pilots, 1500 who are members of the association. I thought it would last me forever. I mean, 500 books is going to sell 500 books. It sold out in two years. Really? Wow. It's gone. 500 books in two years. So 250 books in the Netherlands in two years. I was like, what's happening here? And everybody was really supportive and using the book to teach. So everybody was really enthusiastic about it. I got a lot of feedback. Produced the second version, second edition, updated. And then an English flying friend of mine saw it. He said, you have to translate this in English.

[00:07:21] I was like, yeah, why? I mean, the British have books. It's all there. They're in English. It's just the Dutch that didn't have any. He said, no, no, you have to really translate it. It's so good. And you have to do this. I don't know. And I said, okay, that's fine. I'm going to translate a couple of chapters and you can read it and you can check the English language. You can correct it for me and then we'll see what happens. He said, okay, I'll do that. So that's what happened in about, I think, winter 2016 or something. I sent him some text in English and he corrected it. Translated. He said, it's really good. Even now I'm reading it in English. He says, it's really good. She really sent it. I was like, hmm, okay, who am I going to send that to? And then the first person I thought of, I'm sure you'll remember this, is Greg Hamilton.

[00:08:11] Sure. Because I've had some email calls.

[00:08:13] **Gavin McClurg:** Yeah, he's been on the show.

[00:08:15] **Bastienne Wentzel:** Yeah, I know. Yeah. He's quite a famous person as well. He had printed, he had published some books of himself. So I thought maybe he has. He's a small publishing company that he can do something for me. So he emailed me back really quickly. He says, well, I'm too small to do this, but the guys you need to send this to is Cross Country Magazine. Like, oh, wait a minute. I mean, those are like the biggest, the best in the world. I'm going to, no, he says, you can send it there and send them to Hugh Miller, who's the publisher. So that's what I did in the end, not expecting much of it. I sent a couple of chapters and this was 2013. I sent a couple of chapters and this was 2017, beginning of 2017. And Hugh was really enthusiastic from the start.

[00:09:01] He says, this is exactly what we've been looking for, to write a book for beginners, not experienced pilots, like the books they already have. But for beginners, I mean, the start of the series, we have Bruce Goldsmith's book, 50 Ways to Fly Better. And we've got Kelly Farina's book. This is for really advanced pilots, but they didn't have anything for beginners. So they're really enthusiastic and said, oh, we can work with this. No problem. So, yeah, that's what we did. I was amazed really that they liked it. And we started working together to improve it. They added a lot, a lot of information. They consulted a lot of instructors, people around the world from their network to improve it and to add to it, to make it bigger and better.

[00:09:49] And we have so much more photography and illustrations.

[00:09:52] **Gavin McClurg:** Yeah. It's filled with illustrations. Yeah.

[00:09:55] **Bastienne Wentzel:** And illustrations

[00:09:55] **Gavin McClurg:** and drawings and graphs. And I just, I think that's terrific because I think it really suits, you know, there's not, you know, a lot of people can't just read and learn. They need to visualize it. They need to see it. You need to go to the hill. I kept thinking when I was reading it that it would have been so nice to have when I was learning because it's this kind of handbook. You could go home. You're getting filled with so much each day when you go to the training hill. It's kind of overwhelming. And then this would be a nice thing to go home and read. Yeah. And then you can go home to and curl up, you know, on your couch and reaffirm some of the things you just learned.

[00:10:30] **Bastienne Wentzel:** Yeah. I'm really happy you say that because that's exactly how I wanted it to be. Like the book that I never had. That sounds a bit dramatic. I don't mean it that way. But there wasn't really anything around like this. Maybe Touching Cloud Base is a good book, but it was starting to get maybe a little bit, well, it needs an update maybe. It's a good book. And it was not in my language. So, yeah. It's like the book I always wanted to have and needed. So, glad you say that.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, the chapter for me that really stood out, I mean, they're all fantastic. But the one that really stood out for me is just the weather one because there's so many terms and terminologies and, you know, adiabatic that I just think it doesn't matter how many times you read it. You always need a little refresher unless you're a meteorologist. And you're right. In the beginning of the chapter, you say, you know, that you didn't know this. You were a meteorologist when you were getting into paragliding. But you're going to become basically a meteorologist. We all do. We have to. That's what we're dealing with every time we go fly. And so, it was really comprehensive. It was clear. It flowed well. And they all do. But that to me is an, you know, quote, unquote, advanced pilot.

[00:11:45] You know, that was the one I really dug into and enjoyed.

[00:11:51] **Bastienne Wentzel:** Yeah. That's great. Great to hear as well that there's something for an advanced pilot as well in there because it's really a beginner's book. But we hope that it's going to be interesting for people that fly and have been flying for a while, like a refresher you're saying or maybe something new. So, yeah, it's great to hear.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** And you're – Sorry. No, I was just going to say you're also – are you the editor or what's your involvement with Lift magazine? That's the local magazine.

[00:12:16] **Bastienne Wentzel:** Yeah, that's the local magazine. Lift is the association magazine like the Sky Wings or whatever. The other – our call. Yeah. And I've been doing that as a volunteer since 2011 or something with a small group, like six or seven. It depends on – that changes a lot. But we're all volunteers and we make the magazine four times a year. And I'm the one that keeps the whole bunch together basically and makes sure that everything gets done on time. And tell me again, how many registered pilots do you have in the Netherlands? The association has 1,700 members. Okay. All of them are really active pilots, of course. Sure. But we need to be a member of the association. We need to be a member of the association to get our license and that's how many licenses there are, valid licenses in the Netherlands.

[00:12:57] **Gavin McClurg:** And you have a great thing at the very end of the book on all the different associations around the world, APPI and USPA and BHPA and all of them. How does your system work there? Because I know some – like in Sweden, it's really club-based, correct? I mean I know that's not in the Netherlands but how does yours work?

[00:13:18] **Bastienne Wentzel:** Right. In Sweden, I don't know. Our system is – Our system just has – from the association, there are things you need to know. They have lists of things you need to do. And the schools are members of the association. They are – I don't know how to explain that but they're like – they need to be associated with the association. I'm not saying that right. But all the schools are – well, help me out here with the English.

[00:13:51] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean you have a system that the association puts the rubber stamp on that students have to go through to get their various licenses.

[00:14:02] **Bastienne Wentzel:** Yeah. And all the schools have their – they are licensed to school paraglider pilots. So they have to be in order to give out the licenses. OK. So you go to a school in the Netherlands. You sign up with one of the 13 schools that are a member of the association. And all these schools have instructors that are also – Yeah. They have their instructor's license from the association. And so they all have their own – or the association has a number of things you need to do and know. There's like a list. But the instructor in the school determines if you're a good pilot. And then the other thing is you need to do an aetheria exam.

[00:14:42] And that's for everybody in the Netherlands. It's the same. So it's a central exam. You sit down and you do these questions. There are two or three times a year. You can sign up for an exam and you have to pass that. And

[00:14:55] **Gavin McClurg:** how do you – how do the pilots in the Netherlands – I know that for the most part you're ridge-sore. It's pretty flat. Do you do the school there at the dunes and then they take groups into the mountains? Or how do you get the practical?

[00:15:15] **Bastienne Wentzel:** Yeah, that's an issue, isn't it? We do a lot of towing. Oh. Which operation – especially in the east and the south of the Netherlands, there's a lot of towing. So I would guess about half of the people here do their whole schooling, their whole flight career on tow. And the other ones – most of the schools have courses in the mountains as well. So you can sign up for a course. You go to France or to Austria and do your week's training there. So – Yeah, I think most people – or no, a lot of people start learning on tow and then go to the mountains. Or there's also a lot of people that just go with one of the Dutch schools outside of the Netherlands and go to the mountains and learn there.

[00:16:03] **Gavin McClurg:** And you said you and your husband both teach. Do you have your own school? Is that your job?

[00:16:08] **Bastienne Wentzel:** No, we don't have our own school. OK. And also, the Netherlands is so small that there are only – out of those 13 schools, there are three schools of which the owners can live a bit. But the instructors get a little bit of cost. But they don't get paid a real salary. So we do it for fun and we teach with a number of schools, the schools where we learn to fly ourselves, which is paragliding school Inferno. But we teach – sometimes we go with another school as well. It's a small community here.

[00:16:39] **Gavin McClurg:** Bastien, can you give me a brief – give me the first page resume of your life of flying? How did you – how did you get started? How did you come to this point where you thought, OK, I need to write a book?

[00:16:52] **Bastienne Wentzel:** I need to write a book. It started with just a weekend of fun in Germany with the school where we learned, just an introduction weekend. And then we booked – many years later, actually, we booked a week's mountain course in France. And we actually learned how to fly near the famous site of Saint-Vincent-le-Fort where there's a lot of – Great, yeah. – as well. So our first flights were from the world competition sites of Saint-Jean. That's where we did our first flight. So that week was really nice but the weather was bad. So we did only like two flights for a whole week. So we booked another week and another week in Turkey and another week in Turkey. So we had our license within a year. Pretty quick, we – that's like the – I think you call it P2 license.

[00:17:41] Yeah. You can fly independently but not overland yet. Not cross country. And I think about a year or two years later, we both did our advanced pilots. So some cross country flying a little bit. And at the same time, we started to teach like assistant instructors. I'm still an assistant instructor, by the way. I'm not a full instructor. My husband is. So we can basically run a course together. He would be the responsible instructor and I would help. So we started to teach first just – Show people how to attach their gliders and lay out the gliders and then help to launch. And then the next step is to help to land them. And like I said, somewhere in that process, we found out that there is not a lot of theory.

[00:18:29] Like you can read. You can tell people a lot of things but it's not – we couldn't point them to a book or something. And that's how the idea started. What

[00:18:38] **Gavin McClurg:** do you think in obviously using your own system and what you've seen? Pre-book, what were the big things that people were missing? What were the things where you were constantly going, gosh, I wish we had something for that?

[00:18:53] **Bastienne Wentzel:** Well, I think in a daily life, I'm a science writer. So I like facts and I like science. So the things that were missing in my view was I heard a lot of instructors explain things not quite right or completely wrong or completely wrong. Completely misleading sometimes. But usually it was not quite right. And I was – in the beginning, I was like I just don't understand what they're saying. And later I was like he's not saying that right. It's just wrong. So I wanted to give the students something to read. Like here, this is what it's really like. This is – these are the facts. This is the truth. But it wasn't there. You had to point them to internet and then the internet's not – well, there are a lot of fake news on there as well.

[00:19:41] So it was pretty difficult to find – to point them to one book that was clear and easy to understand in all these facts and at the same time correct. So ... In

[00:19:56] **Gavin McClurg:** an ideal world, this is just so long ago for me. I literally can't remember it. But in an ideal world, somebody listening to the podcast right now who has been thinking about flying or – has maybe gone out and seen people fly and land a little bit or maybe they've had – they've done a tandem or something. What's the best way to – how would you like to see your book used?

[00:20:23] **Bastienne Wentzel:** Well, you could buy the book and start reading. But I would really recommend to learn in practice as well. I mean the book is great and she of course promoted to buy it for everyone. But I think the best way is just go out and do it on your own and have fun. And if you just want to try it. If you just want to try out for one day, that's fine. I see a lot of people sign up for a long course or not knowing whether they really are going to like it. And so – and then the schools are requiring them to sign up for a week's long course. Just try it out for a day. Go on a tandem or go play around. And if you find it something for you, then do go to a school and start flying. And then buy a secondhand glider or some old equipment.

[00:21:08] Find a field or a beach or something. Just start playing with the glider. That's the best – the best thing to learn is in practice. And then if it's raining or if it's bad weather, if it's cold or something or you live in the Netherlands and no flying opportunities, then you just buy the book and start reading about it.

[00:21:26] **Gavin McClurg:** How do you find a good school? How do you find good people?

[00:21:30] **Bastienne Wentzel:** Well, that probably depends on the place where you are in the world.

[00:21:36] I think in the Netherlands, there are not really – bad schools. There are a couple of really small schools. But in – for the Netherlands, it depends on – they just have different characters. There are no bad schools. But the one is more outdoor-minded and the other one is more towing-minded. And the third one is more cross country flying-minded. So – and some are – some of them are really for people that are a bit scared maybe in the beginning. So they go slowly and safe. And some others are more – just go do it and have fun and don't complain about it. So you have to find a school that suits your character, the way you're learning. So that's – I guess that might hold for the rest of the world as well.

[00:22:22] Just go out and see if you like the people that are around. Just talk to them and watch for a while and then decide if it's for you.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** In all your years of assistant instructing, I guess, with your husband and writing the book and seeing – Yeah. What you've seen, are there – I mean it was – the book really kind of took you through the whole progression of learning, which was terrific. It has the history of paragliding, which is always just a blast. Then there's a chapter on gear and then there's kind of getting started. And you take us all the way through until more complicated subjects like airspace and rules of the road and getting your license and all the various licenses around the world. But what do you see as the biggest – the most important things that people need to get on the way or things that cause the most problems?

[00:23:24] **Bastienne Wentzel:** Oh, that's a hard one. Again, I think you have to fly a lot. You have to just go out and do it instead of – I mean studying is very good and it's good as a reference to read a lot about it. And I, for myself, am a lot of – I'm really a person that needs to read and needs to know the facts and understand aerodynamics and meteorology. It's not really necessary to fly well. I think you have to fly a lot and fly in a lot of different circumstances and a lot of different places.

[00:23:54] From my own experience, what I liked about the school where I learned how to fly is we would go to a lot of different takeoffs and in a lot of different conditions. In other schools, it's not like that. In other schools that are more staying in one place, the students will only see like a grassy hill as a takeoff. And then when they start to see a rock face or something that's really steep, they don't know how to deal with that. So I think you have to gather a lot of experience by doing many different things and go to many different places and maybe switch schools a lot or switch instructors a lot so that you see a lot of different things instead of just going down the same path. Very cool.

[00:24:39] Very cool. Very cool. Very cool. Very cool.

[00:24:48] Very cool.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** Very cool.

[00:24:54] Very cool. Very cool. Very cool. Very cool. Very cool. Very cool.

[00:25:00] Very cool. Very cool. for couples out there or people that want to become a couple in the, in the sport of free flight? Because it, you know, there, there's that, there's that problem that always hangs out just beyond our reach, uh, which is the risk side of it. You know, that, that can be kind of tough on couples, I think.

[00:25:25] **Bastienne Wentzel:** Well, we've never had that problem at all. The only problem we have is that we don't have anyone to drive within.

[00:25:35] It's usually my husband's problem because he ends up running up back up the hill and getting the car. But no, we don't have problems like that. I mean, we have a different view on risks and I take my own decisions and he takes his own decisions. Um, but it's fine. I think we, we know from each other what we like to do, what we do not like to do. And on the whole, it's, it's more fun to fly together than alone. Otherwise, I mean, we do all our holidays flying. Most of our holidays flying. We haven't done anything else basically.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Wow. What a, what a dream. Holy cow. And do you have kids? Do you have kids? No, we don't have kids. If you did have kids, would you want them to fly?

[00:26:17] **Bastienne Wentzel:** I have no idea. I never wanted kids. So I, I've never thought about that. But it'd be probably before. I think my niece and nephew, I would try to get them to go in a tan with my husband. That would be fun. But other than that, I really haven't thought about that at all.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** I have a three year old and I've been thinking about that a bit lately. I mean, part, part of me is like, oh yeah, that'd be so great. Part of me is like, yeah, she doesn't like it. That'd be fine too.

[00:26:44] **Bastienne Wentzel:** Yeah. I can, I, lots of, lots of parents have. I, uh, there is a Dutch acro pilot, Luc de Weert, who is really, uh, up and coming right now. It's like he ended a fifth of the world last year. Mm-hmm. Uh, and I, I know, very well. He's my age and I saw a Luke grow, growing up at the beach playing with gliders. And I think his dad is, is really happy with his son flying. It's, I think it's fine. So looking at them, it should be fine to have your kids flying. Yeah.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** And, you know, the, I think a lot of people don't understand that acros actually really safe. You know, you don't really see that many accidents in, in acro. You know, they get really good at throwing the reserve and amazing at wing control. And yeah, I think, I think any kind of accident would be a good thing. acro training is is uh very important for longevity i

[00:27:33] **Bastienne Wentzel:** fully agree i i like to fly baby acro more than uh more than cross country flying so i i do a little bit of that although it's it's nothing compared to the real guys but i really have a strong opinion on sivs i think everyone that flies in turbulent air should do an SIV and i know a lot of people that don't and they just it's just a matter of time that you get a big collapse and don't know what to do so yeah

[00:28:01] **Gavin McClurg:** it's like it's like russ augen says we're not playing golf

[00:28:05] **Bastienne Wentzel:** right yeah and if you're too scared to do an SIV you should really consider why you would be flying in turbulent air yeah

[00:28:12] **Gavin McClurg:** absolutely well let's let's unpack the book a little bit like i said before we started recording it we don't want to go you know chapter by chapter and through everything that's you know people should get the book and do that but uh you know the the first thing i three chapters are all you know pretty self-explanatory i really started getting excited about um your your chapter understanding the air what are some of the things that we should take away from that because that was that that was really nice to review i have to say that was fun and like i said there's there's a lot of illustrations that really help understand glide and uh you know just speed bar and what the air is doing and how even lift is created i mean these are things that i like i said i haven't thought of in over a decade right

[00:29:00] **Bastienne Wentzel:** right it's i think uh aerodynamics is a subject that most people rather skip because they think it's difficult and why would you want to know why the glider flies because it's going to fly anyway i mean you don't need to know that and i totally disagree but i'm a scientist so i really like these these kind of techie facts things that you can actually calculate so i've always been fascinated by aerodynamics but um i didn't really understand it so there's a actually it was a learning process to write that chapter and just to give an example one of the things that really cleared stuff up for me is that the ratio between forward speed and descent rate that's actually glide ratio right and that's also the ratio between lift and drag so that that's just that explains everything so what happens when you're braking and what happens with a heavier pilot versus a lighter pilot so

[00:29:55] understanding that part alone uh got me a lot further so i didn't know all that either so i had to read and to ask people uh what it was all about but yeah it made

[00:30:04] **Gavin McClurg:** it made me think a lot more about okay how steeply do i want to bank when i turn how much brake do i want to use you know i think the the really really talented world cup pilots uh you know unless it's a real heater you know you're you're turning very very flat and you're letting the glider do almost all the work and you know so it made me you you've you've put it in a way where you can really think a lot more about you know the the differences between parasitic drag and lift induced drag and how they all bring us down to the ground faster we have to avoid all these things yeah

[00:30:50] **Bastienne Wentzel:** i'm not sure if it makes anyone fly better i i'd be really happy if it does but i'm not sure if it makes anyone fly better i i'd be really happy if it does but i think in my mind it's it's fun to understand why that works and for example why does weight shifting work if you think about it i mean why right

[00:31:09] so i didn't get it either but if you lean one way that that side should go faster right because it's loaded more so that's not the way it works because if you lean to the right you turn to the left so that's not the way it works i didn't know that either so i asked michael nestler at one point who works for swing sometimes i don't know if he's well known yeah

[00:31:32] **Gavin McClurg:** the acrobatic pilot and and and uh co-author of acrobatics is still the handbook for acro terrific exactly

[00:31:40] **Bastienne Wentzel:** exactly he's a designer for swing nowadays i so i asked him uh why does weight shift shifting work and it actually has to do with the part of the glider part of the aerofoil where the lift is generated which is on the top of the glider and the top of the arc like right in the center on the front on the top so if you lean to one side the top of that arc moves to the other side right because the glider banks so if you lean to the right the lift moves to the left of the of the of the glider to the left of the wing and that side because it has more lift will go faster that's why weight shifting works i didn't know that i was like wow yeah

[00:32:22] **Gavin McClurg:** that's not intuitive is it i mean there's a lot there's a lot in there that's not intuitive i mean you know for example you know we we have all always known that that bigger pilots have a better advantage on glide because they're flying a bigger wing physics tells us that a bigger wing is going to have uh better glide but you've also got more parasitic drag in that person you've got all these things that balance out that you know so a bigger pilot will get you

[00:32:55] **Bastienne Wentzel:** know you're going to have to have to have to have to have to have to have to have to have to have to have

[00:32:55] **Gavin McClurg:** to if you just go on glide you leave thermal and you've got a bigger pilot and a smaller pilot and they both go on glide if they both glide well you know obviously we we can't test for this exactly if it's thermic and you know and unstable air and wind and everything else but if you just if you had it if you had the exact pilot skills and the exact air then the heavier person's going to arrive at the where they land faster but they're both going to land in the same place like that that's that was also something that's going to be a lot easier to do because you're going to have to I had to read that twice. I went, wait, what? What's going on here?

[00:33:29] **Bastienne Wentzel:** Yeah. So in a competition, a heavier pilot, all other things being equal, in a competition, the heavier pilot will go faster. So we get to go first. But if you add wind, it all gets different. So if you're in a headwind, the one that goes slower has a disadvantage. In a headwind, the lighter pilot has even more disadvantage because he's in headwind longer. But in a tailwind, the lighter pilot gets more advantage, all the other things being equal. So it does tell you a lot of things. Although, like you're saying, in reality, it never happens like that.

[00:34:09] **Gavin McClurg:** Yeah, that's the thing. In some ways, I hate these sports that have – it's not basketball. It's not just shoes and a ball. You've got all these forces that make it fascinating and fun. And also, in some ways – Yeah. Especially for lighter people. I mean this has been a big argument for a long time. And Bruce is trying to tackle this with his weightless comps, which I think is terrific that we've got to account for this somehow to make it fair. But, well, okay, just for the listener, describe – tell us the difference between the angle of attack and the angle of incidence.

[00:34:45] **Bastienne Wentzel:** Right. The angle of attack is the most important one. The angle of incidence, even in the name, it's difficult because that's an airplane term. But the angle of attack is important. And that's the angle at which the air that's coming from below hits the profile, hits the cells, and hits the aerofoil. So that determines your lift and the lift and drag ratio. And therefore, it determines the glide. And the angle of incidence is just the way that the glider, the whole profile, is sitting in the air. It's usually a little bit backwards, counterintuitively. Okay.

[00:35:22] So – Okay. And that doesn't change much. The angle of incidence just changes when you push the speed bar or do something with the trimmers. But the angle of incidence is not the most important one. The one that's important is the angle of attack. And you change that by pulling the brakes mostly.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** And something that was kind of floating around in the back of my mind the whole time I was reading that chapter is – and we've touched on this on the podcast several times and it makes a big place in the book. If there's a book that we're working on right now with cross country which is the – the other ends like the advanced end. But – Yeah. – kind of almost like a public service announcement here is speed really matters and airflow really matters. And it could be – I would imagine maybe some of your local pilots who are just learning on the dunes and are used to all that wind and not traveling very fast but hearing a lot of wind and then going to the mountains. And – Yeah. Yeah. that you kind of lose touch with that and you forget how important speed is and motion through the air and relative motion through the air.

[00:36:32] If you don't have it, you're, you know, as you point out in your book, you're an airplane and you fall. You got to have a certain amount of speed and a certain amount of airflow. And I always think about that with just, you know, if there's suddenly if you suddenly gone from you can hear a lot of air and you don't. That's a that's a big red flag.

[00:36:52] **Bastienne Wentzel:** Yeah, yeah, it is. And it's always a confusing concept for people. The relative airflow and a glider always going down through the air, even if the thermal is going up with you in it. And the so the ground and the ground speed compared to the ground speed, which can be zero or backwards or whatever. But the airflow, the relative airflow always has to have a minimum speed because otherwise your glider stalls. And that's sometimes that's. A

difficult concept as well.

[00:37:23] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah, for sure. And we see this a lot, don't we? On, you know, with with pilots who are learning, you know, get too deep in the brakes taken off. You know, they don't really have that touch yet and they don't have that sense of and landing big time land. It's probably worse than landing. There's

[00:37:41] **Bastienne Wentzel:** another really clear example that I see on the beach here in Holland. The high wind soaring on the dunes. When you're flying low. Over those dunes were like two, three, four meters high. They're really low dunes. So you're you're going fast and you're going low. So your sense of speed over the ground is really, really high. It's like, oh, wait a minute. Forty, fifty k's an hour is really fast if you're going low over the ground. And especially when the winds big cross and you're going downwind, your speed can be over 50, 55 sometimes. And if you're that low, a lot of people, a lot of new pilots get a bit scared and they go unconsciously. They pull the brakes. A little bit.

[00:38:22] **Gavin McClurg:** They want to slow down.

[00:38:24] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Just to slow down. It's just

[00:38:25] **Gavin McClurg:** instead of crabbing or instead of just point more into the wind. Yeah. Yeah. And

[00:38:29] **Bastienne Wentzel:** then they want to make a turn. They want to turn around because they have to go back. And what they do is pull that one break, that inside break a bit more. And the glider stalls because you already had it had a lot of break on. So you spin and you're three meters above the ground. You get a big old crash. And that happens quite a lot.

[00:38:48] **Gavin McClurg:** Yeah. We have a we have a real famous soaring site. And in Salt Lake called Point of the Mountain, where a lot of people like me learned. And that happens all the time. Yeah. Yeah. Wow. Yeah. One

[00:39:01] **Bastienne Wentzel:** of the nastiest accidents on the beach and winds soaring. I've been soaring.

[00:39:06] **Gavin McClurg:** Yeah. It's a funny thing, isn't it? Speed is your friend. Yeah. Yeah. Well, I really enjoyed that. Do you have any more to say about that? That chapter? Because, you know, the next one's weather, which I just loved. But do you have any more any kind of heads ups about airfoil and lift and what we need to understand about the air?

[00:39:32] **Bastienne Wentzel:** Well, I'm glad you enjoyed it because I'm hoping that a lot of people will actually read it and get something from it instead of thinking, oh, aerodynamics is just difficult stuff that we don't need to know. So it's actually quite a practical chapter that I'm hoping that people read it and understand it maybe for the first time. And. Yeah.

[00:39:53] **Gavin McClurg:** Yeah. There were there were certainly things there that I maybe kind of fuzzily understood before, but it really clarified, you know, this is how it works. And I I would argue, you know, like you said, you're not really sure if it would change how people fly or make them fly. But I would argue that it would. I know that after reading it, I'll be more sensitive to certainly more sensitive to break. And and slowing the glider down. You know, I think that again, I think, you know, climbing is one of these things that takes a lifetime to get really, really good at. But I think you could kind of propel through a couple of things and not use as much and let the glider do more work.

[00:40:40] And I've been thinking along those lines for years now, but I think it really rammed at home what you're doing when you're slowing down a glider.

[00:40:48] **Bastienne Wentzel:** Cool. Cool. That's great. It's that's what I wanted. So I'm really. We have to.

[00:40:54] **Gavin McClurg:** Weather, you know, so I'm not a weather expert. I'm kind of a weather geek, I guess, because I sail around the world a couple of times. So I'm one of these people who, you know, I will always find a skew T challenging. I just I just can't read and transfer over. But I understand, you know, I understand pressure gradients and fern and, you know, how weather works in cold fronts, warm fronts. But it was terrific. You kind of take us through the beginning to the end in a nice scaled way and and talked about things like, again, terms like adiabatic and that that I've found really fun and a great reminder.

[00:41:43] What do what do new people need to know about weather? You know that it really is something that, you know, there's. There's the twofold side. There's the theory side, you know, understanding how to to even just look at something like XCSkies or medio parapente reading a discussion forecast. To me, it's just time. Nothing replaces doing it just over and over and over again. But where should people start with weather? And what are the most important, you know, if there's five things you really need to know about the weather, what are they?

[00:42:16] **Bastienne Wentzel:** Oh, wow. That's a big question. And the way I wrote this chapter is I didn't know a lot about it at all. So I just started writing with what I with my own thought process. This is basically my own learning process. This is the way I understand it. But the thing with weather is that all this theory in here, I think it's a bit disappointing in a way you're sitting on a hill and you're thinking, ah, now I know I learned this from the book or wrote it myself or whatever. Now I understand that's happening over there and that's happening over there. And it's not. Because it's a local system. It's completely different. So I was a bit disappointed after knowing all that. I'm not a weather expert at all. I'm still not. So I thought after writing this chapter that I learned a bit.

[00:43:02] But it's completely different every time I go to a local site. It's different. For example, there's this site Kussen in Austria, a famous site. Yeah,

[00:43:12] **Gavin McClurg:** I know.

[00:43:12] **Bastienne Wentzel:** Wow. It's a north launch. And across the valley is a south launch. The north launch works at like 10 o'clock in the morning or 1030 sometimes. It's already thermic and it's working. And you can go up high. And the south side, I never see anyone flying there. There's a launch, but I never see anyone flying there. And I don't know why that is. It's probably because it has a west and an east face as well on that launch hill. And there's the Bavarian winds, which are north. But I thought I understood. I mean, you have to be in a south launch. And there it all is. It always works. But it doesn't. So I was a bit disappointed about that. I think, again, you need to go out and practice and talk to the locals.

[00:43:57] But the thing this chapter on meteorology does do, I hope at least, is to give you the background information you need to understand what these other people are telling you and what the books are telling you and the magazines like the series of Hansa Reimannik, the meteorologist who writes. And I couldn't follow his text before. And now I'm sort of hoping I can follow. But you need some background information to understand what he's writing. And that's what I'm hoping this chapter can give people.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I think honestly we have to find some kind of workable middle ground. Hans is a great friend of mine. I've spent so much time with him flying and walking around with him in Nevada. And when I ask him about... I literally understand about 1%. And that's not an exaggeration. I mean, a meteorologist learns so much more. But what I loved about in his podcast with him and what he will tell you all the time is that we are operating at a level where the models don't do a very good job. That's just the facts. There's so many other things that influence our weather on a micro scale that you're not... It's going to pick up.

[00:45:19] I mean, there's just... There's innumerable examples of this. I mean, in the second day of the 2017 X-Alps, we had a really strong north wind. And we were heading south. We were heading down towards Slovenia, down to Triglav. And Chrigel, as he always does, made this incredible move to launch, kind of got out of the straight line where we were all getting hammered by this wind. And... And... And he flew down to Triglav. And then when he got down there watching his live tracking, there's this big, long cliff face. And he got down there kind of late in the afternoon. So it's very much in the west-facing sun. And he scrapped and scrapped and scrapped and scrapped on the west face of this where it should be working.

[00:46:07] He's kind of in the lee and it's just lit up by the sun. And it doesn't work. And so he hops over to the east side and immediately pings out and gets the turn point. And it just doesn't... And, you know, looking at it from the outside, that doesn't make any sense. You know, it wasn't like he was going to a lee climb. He was already in the lee because the wind was from the south. And... But it worked. And how did he know to try that? You know, I would have struggled around on the west side until I bombed out. So maybe it was desperation, but probably not. Not for Chrigel. He probably, you know, he had some working theory there. But that's, you know, it's not... You're not going to find that in

the textbooks and you're not going to find that in any kind of model. You know, it's mountain weather and everything's being affected by a lot of different things.

[00:46:56] And it's tricky to write about.

[00:46:59] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Yeah, it is. And understand. So what I'm hoping is to give some background to at least start to understand all these things.

[00:47:06] **Gavin McClurg:** Yeah, I think it's really important to understand, you know, cold fronts, warm fronts. You've got a great cloud chapter. Just understanding, you know, some... Some of those things are... That I learned at sea. Like you said, you know, if you see alt of a cumulus in the morning, you're going to have thunderstorms in the afternoon. That's almost a guaranteed. And, you know, these are nice things to know. These are important things to know because they clear out. It gets real nice and clear usually. And then wham. And I've seen it over and over. I mean, that's almost 100%. And so... Yeah. And there's a lot of things like that that are really useful when it comes to... Yeah.

[00:47:50] **Bastienne Wentzel:** Yeah, absolutely. Phone is the same thing. If you understand phone, you know why it's dangerous. You're not going to fly when it's around.

[00:47:58] **Gavin McClurg:** Yeah. And this is a weird one. I mean, this is something that really struck me in the last race was, you know, like you said there at Kosan. What's going on there? You know, and, you know, how much do the... Obviously, the locals have figured that out because they've seen it over and over and over again. We have a place here in Sun Valley where... We've got this beautiful southeast facing ridge. It's one of the ridges I train on all the time. It's called Durrance. And I learned from my mentors here that for 10 years, they flew over to this thing knowing they would get up and they never got up. And they couldn't understand it. And finally, it was because it was really a transvergence. It wasn't a convergence of the air. It's where the two valleys split. And so it was never allowed.

[00:48:44] The air just splits there. It's a divergence, not a transvergence. It's a divergence of air. And so it just didn't work. But it's not obvious. It's one of these things that just, oh, that's going to work. That's southeast facing. It's this big, long ridge. It's 3,000 feet high. You know, it's a collector. It's going to work. But, you know, in the Alps, in the race, it's so complicated. There's so much going on there that, you know, I'm constantly feeling like the locals really have one up on you. Because they're, you know, they've learned it. And they know that stuff like at Kosen. Like, that doesn't make any sense. You know, because that's morning. The Bavarian winds haven't really started yet. You know, it should be the south stuff should be working.

[00:49:28] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Yeah. Yeah. But what I find interesting is I was just listening to the podcast you did with Ferdy van Selve. And he was saying the opposite. Don't listen to the locals because they will go to their own house thermal and it won't be there. And your gut feeling is it won't be there and you can fly the other way unless you listen to the locals. And you're stuck. Yeah. Well, I think that's a really interesting way of thinking from him.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Yeah. I think both are true. What we are told, what I was told over and over and over again before my first race in 2015 was don't listen to the locals. And most of that, I think, you know, 80 % or some, you know, some big percent of that is really that most of the time we're not flying in very recreational conditions. And so their reference points are not going to be accurate. You know, what do we learn from comps? We learn that. It's almost never the local hero that wins it. Almost never. Right. You know, because they have their, they're set in their ways. They have a view of the sky that has worked for them for a long time, but they may be missing out on some things that aren't so obvious and that suddenly work. And so, yeah, you, you know, Kriegel's famous for not scouting before the races because he doesn't want to have any preconceived.

[00:50:43] He wants to fly it on the day. And, you know, as we know, the day is different all the time. Yeah. It changes. That would

[00:50:49] **Bastienne Wentzel:** mean you are, you have an advantage. I know.

[00:50:51] **Gavin McClurg:** See, I need to pack that into my head. There's a lot of resistance in there.

[00:50:58] Well, the Alps are, the Alps are, are complicated. There's just so many valley systems and so many different, there's so much going on there that there are definitely some things, you know, a valley wind will arrive at this time of the day that is really helpful to know for sure. Depending on, depending on where you are. Yeah. And what's going on. But, but yeah, back to you, back to the, the book, anything from, from weather, I made a bunch of notes here, you know, like, you know, the lapse rates, obviously really important. You talk about, you know, kind of how thermals work. You know, this was interesting. I didn't know that when a thermal releases, because air doesn't mix well, you know, it releases when it's about two degrees warmer, tends to, obviously things change.

[00:51:46] But then, then the surface. And when it releases, because air doesn't mix well, it's not that the, it's getting like shaved off. It's that it's expanding and going into colder air above, obviously. But, you know, things like that, I found really useful to just think about and kind of imagine. Because when we're thermaling, you know, what we operate in the invisible air and we have to understand, or at least it helps me to understand how those things work.

[00:52:14] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Yeah. Expanding. Expanding. Expanding. Expanding. Expanding. Expanding. Expanding. The thing I learned is why clouds suck. Why, why did I pull up air? Because of the condensation of, of water vapor, of, of water that releases energy. I didn't know that before I wrote the book. So I thought it was interesting to know why does a cloud do that? I mean.

[00:52:35] **Gavin McClurg:** Yeah. And why it doesn't just stop at cloud base. Yeah. That's. Exactly. Right.! So what, what are some things here, like in, in the desert where I live, the, one of the biggest things we look at is probably, probably after wind is relative humidity. That's a really important one for us. Because if we've got a lot of water vapor, at height, it's going to OD big time. It's going to be super dangerous.

[00:53:01] **Bastienne Wentzel:** Right. Right. Right. It's just probably, I'm not a meteorologist at all. I'm not really an expert on this topic. But. I would think. I would think that if, if there's a lot of moisture in the air, because it's hot in the desert. So the air can contain a lot of moisture, a lot of water vapor. So that contains a lot of energy. So in a, in a hot, humid environment, it's, it's going to explode with more energy than in a drier environment, I suppose. But that's just off the top of my head. Yeah,

[00:53:31] **Gavin McClurg:** no, you, you started that off right. But then I think in a drier, like you said, drier environments hold more water vapor, which is. It's kind of backwards. We think of it as like humid is having more, but it's the other way. Yeah. So it's, it can, that's why they explode is it can just, it can hold a lot more water vapor, which is energy. I love this about water vapor. It, uh, Hansa really focuses on this, you know, without, I think in your book, you say that the, the general atmosphere has something like five to 7 % water vapor. Is that right? Do I have that right? And without water vapor, we'd have no weather. That's I just, I love that. That's cool.

[00:54:06] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Yeah. Yeah. That moves the energy. And it's, it makes clouds and, uh, yeah.

[00:54:13] **Gavin McClurg:** My friend, Nate scales, who lives here back when I did a podcast with him and he was talking about just all the things we're learning and getting better and getting better gliding and getting better at covering distances. Um, you know, in general, half the air is going up, half the air is going down. Why can't we just stay in the lifty bits?

[00:54:33] **Bastienne Wentzel:** You're going to have to find it. That's the, that's the secret, isn't it? You can. So

[00:54:38] **Gavin McClurg:** if we could see it all, could we just stay in the lifty bits?

[00:54:42] **Bastienne Wentzel:** Sure. You can. Like the, um, the idealized, uh, model of the earth, just a billiard ball, uh, with the, um, with just the air floating around it on, I have a model somewhere. Um, it just, the air rises at the equator and the air goes down at the poles. If you just stay around in the rising air, but it's going to be a bit high, I suppose. So, yeah, no, it's, it can't be. I'll stay up all. Darn it.

[00:55:12] **Gavin McClurg:** Um, I've, I've written down here. This is, this is jumping to a totally different place in the book, but what does it mean to you to be an autonomous pilot?

[00:55:25] **Bastienne Wentzel:** Um, you need to be able to make your own decisions at every spot you, you, you arrive to fly. Uh, and that sounds really obvious, but it's not. I know a lot of pilots that can't do that, that are just looking around for, for other people to do, to make their decisions. So you need to be able to make your own safe decisions based on where you are, what you're seeing around you. And, um, yeah, judge if it's, if it's okay for you and not let that depend on other people. Uh, and yeah, it sounds so logical, but there's a lot of pilots that can't do that.

[00:56:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Hmm. Yeah. I think that it's really important, isn't it? To just. And I think you learn, um, a lot of pilots will, you know, they kind of have their home site and they don't push out much, which is totally fine. Uh, but you know, I think you start learning a lot about being autonomous by doing a little bit of traveling, you know, exploring new launches, exploring new LZs, you know, you kind of force yourself out of your comfort zone, you know, which is of course taken on a little bit more risk too. But you're, I think that's. Part of the kind of, you know, sticking in the key and turning the, turning the lock of figuring this out.

[00:56:43] **Bastienne Wentzel:** Yeah. Yeah. I fully agree. Although I think that that's not for everyone. No, definitely

[00:56:48] **Gavin McClurg:** not. There's

[00:56:48] **Bastienne Wentzel:** a lot of people that are totally happy and also, uh, uh, fine and safe just flying at their own site or with their own group of people that do make their decisions for them. As long as they recognize that's the way they are and don't kid themselves by thinking. That they're autonomous. That's totally fine. I even know one pilot that doesn't do back, uh, reverse launches only, only forward launches and doesn't fly when, when it's not flyable for that kind of technique. So, and that's totally fine. If you realize you're like that, um, I think it's totally fine if you don't want to, uh, cross your own limits or boundaries, as long as you recognize that you're one of those people and don't think, well, I'm really good.

[00:57:36] And I can do all that. But, um, don't feel like it today. I think it's dangerous. I think. Hmm.

[00:57:41] **Gavin McClurg:** Hmm. Um, that's the end. We're, we're, we're nearing an hour here. So I, I really appreciate your time. And like I said, I, there's, there's so much valuable information that would take us forever to go through every little bits. But, um, are there any other parts of the book that you really want to draw attention to? You know, there's a, there's a terrific thing on airspace, which of course is more important for pilots over in Europe than it is for us here. We don't have any. We don't have to deal with it too much where I live. Uh, but there's, there's, there's, it really takes you through kind of the A to Z of learning how to fly. And again, I just want to thank you for doing it. I know it's a massive project. Uh, thank you for your contribution to the sport and encourage everybody listening to run out and grab it. You will learn something for sure.

[00:58:28] And, um, but what, what other, are there any parts that we, you know, we kind of skipped over that you want to draw attention to?

[00:58:36] **Bastienne Wentzel:** Um. Well, um, I'm not sure if I said it enough, but I think it's really important message to fly for fun. And I'm, I'm hoping that the book, uh, radiates that as well. I think there's, there's a photo of me in the beginning of me having fun. It's a bit of a silly photo, but that, that radiates what I want to bring across with it. So just like Jocky Sanderson said, I didn't make that up myself, but the best pilots, the one that having that's having the most fun. And the other thing I really like to mention. Is that the book got so good because the team of cross country magazine took it up and made it so much better with their illustrations and their dedicated photography went out and take, took all these new pictures, uh, corrected the texts and went out of their way to improve stuff, write new chapters.

[00:59:25] So it's really gotten good because, because we all did that together as a team. So that's, uh, I really want to thank them for cooperating with me on this project. Yeah.

[00:59:36] **Gavin McClurg:** They're an amazing team. Very, very skilled. And they, they've, they've put together a really nice one. I'm sure we'll be a Bible of sorts. So, um, well, best end, thank you for sharing your time and your knowledge and this, this great piece of work that the community thinks you.

[00:59:52] **Bastienne Wentzel:** Welcome. It was my pleasure. Thank you. I remember

[00:59:55] **Gavin McClurg:** back in Oakland, I was lying there in rapture. 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, however you get your podcast that goes a long ways and 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 costs. 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 for each show that comes out.

[01:00:41] We put a new show out every two weeks. 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 I, 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 free. 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 cloudbasedmayhem.

[01:01:26] If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material. A little video cast. 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're being 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 Cloud Based Mayhem merchandise, t-shirts, or hats or anything, you should be all set up. You should have an account. You should be able to access all that bonus material now.

[01:02:12] Thank you so much for listening. I really appreciate your support. We'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Bastienne Wentzel est une rédactrice scientifique professionnelle, éditrice du magazine Lift et instructrice de pilotage assistante basée aux Pays-Bas. Il y a quelques années, elle s'est sentie frustrée par le manque d'informations complètes et correctes disponibles pour les nouveaux pilotes essayant d'apprendre à voler et a décidé d'écrire un livre d'instruction en néerlandais. Ce fut un tel succès que l'équipe du magazine Cross Country, dirigée par Ed Ewing, a décidé de passer trois ans à réécrire et à éditer son livre original en anglais.

Le post Episode 132- Bastienne Wentzel and the Beginner's Guide to Paragliding est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:18] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. Avant de commencer cet épisode avec Bastien, je voulais simplement vous remercier tous de nous écouter et de rendre tout ce chaos possible. Ça fait presque six ans maintenant. Je crois bien que c'est ça. Cette expérience folle a été une véritable joie et une source d'apprentissage immense pour moi, et je l'espère aussi pour vous. Et oui, ça a été super amusant. Évidemment, je ne pourrais pas le faire sans vous. Alors merci. Merci de nous écouter. Merci de participer. Merci de le partager avec vos amis, de faire passer le message et de faire découvrir le podcast à d'autres personnes. Je vous en suis vraiment reconnaissant.

[00:01:04] Et on essaie toujours de s'améliorer. Alors, j'ai pensé que comme Bastien et Ed Ewing m'ont envoyé ce livre, The Beginner's Guide to Paragliding, qui vient de sortir, ce serait bien d'en parler aujourd'hui dans l'émission. C'est vraiment un livre magnifique. Ils m'en ont envoyé quelques exemplaires et je me suis dit : « Bon, pourquoi je ne le lirais pas avant de parler à Bastien ? » C'est fantastique. Et je me suis dit que je devrais les donner à quelqu'un d'autre. Alors, j'ai mis en ligne un petit sondage sur le site. C'est cloudbasemayhem.com/survey. Si vous y allez et que vous le remplissez, ça ne prendra que quelques minutes. Dites-nous comment nous pouvons nous améliorer. Nous en sommes, à ce jour, à 140 émissions.

[00:01:49] Et on va continuer, encore et encore. Mais bien sûr, on veut toujours s'améliorer. Créer du contenu que... vous adorez. Et pour lequel vous revenez. Encore et encore. Alors, allez remplir ce questionnaire. Vous pourrez gagner l'un de ces magnifiques livres. Ou une série d'autres... Je vais aussi mettre en jeu pas mal de produits dérivés Cloud Based Mayhem. Des nouveaux casquettes truckers, des casquettes Patagonia et des t-shirts Patagonia. Je viens de recevoir une nouvelle livraison. Vous pouvez aussi acheter tout ça, bien sûr, sur le site. Cloudbasemayhem.com. Mais encore une fois, le sondage est juste sur le site. Cloudbasemayhem.com. Forward slash survey. Remplissez-le. C'est anonyme si vous voulez. Et dites-nous simplement comment nous pouvons nous améliorer.

[00:02:34] Et nous allons essayer de faire exactement cela. Mon invitée aujourd'hui est Bastien Wenzel. Elle est... Elle est pilote et instructrice aux Pays-Bas. Elle fait ça depuis longtemps. Et elle a produit un livre qui est vraiment basé sur l'aide aux gens pour obtenir leur licence de pilote. Donc, on est sur le début de la chaîne, pour les débutants. Mais c'est un magnifique livre. Mon ami... Jeff Shapiro est d'ailleurs en train d'en faire une critique pour Cross Country Magazine en ce moment. On en a parlé il y a quelques jours. Et on était tous les deux d'accord pour dire qu'il est rempli d'illustrations fantastiques. Il donne une super histoire au sport. Et il y a de super chapitres sur l'aérologie, la météorologie et l'équipement. Et sur le fonctionnement global de tout ça.

[00:03:20] J'ai été ravi de le parcourir et de constater que la plupart des choses étaient, heureusement, des rappels pour moi. Comme je pense qu'elles devraient l'être. Je fais ça depuis un temps fou. Mais il y avait aussi des nouveautés, des trucs auxquels je n'avais pas pensé depuis longtemps ou que je ne savais tout simplement pas. Je regrette vraiment de ne pas avoir eu ce livre sous la main quand j'ai commencé à apprendre. Alors, si vous ne l'avez pas encore vu, allez dans votre boutique locale et prenez-en un. Il est bien sûr disponible en ligne. Vous trouverez les liens dans les notes de

l'épisode pour savoir où le trouver. Mais la meilleure façon de le soutenir... c'est de soutenir nos boutiques locales. Et je sais que beaucoup d'entre elles ont du mal cette année, dans cette année folle du Corona.

[00:04:05] Alors, allez dans votre boutique locale et prenez-en un. Puis partagez-le, lisez-le, profitez-en. Sans plus attendre, place à cette conversation avec l'auteur de Paragliding. The Beginner's Guide, Bastian Wenzel.

[00:04:27] Bastian, merci de nous rejoindre sur Cloud-Based Mayhem. J'avais vraiment hâte de discuter avec vous. Je viens de terminer ce matin votre fantastique livre que vous avez réalisé en collaboration avec Cross Country Magazine. J'ai participé à un projet similaire au cours de l'année dernière. Je sais que c'est un travail colossal. Félicitations. C'est un magnifique livre. Merci beaucoup. Je suis très fier qu'il soit enfin disponible. Je parie. Oui, et je comprends que celui-ci est... C'est une sorte de deuxième version, c'est bien ça ? Vous l'avez écrit d'abord en néerlandais. Donnez-nous un peu de votre parcours.

[00:05:01] **Bastienne Wentzel:** Ouais, bien sûr. En fait, j'ai maintenant trois éditions en version néerlandaise. Ce projet a commencé il y a presque cinq ans. Ou plutôt plus de cinq ans. En été 2014, j'avais un peu de temps libre. Et j'ai réalisé que... Enfin, je pourrais remonter un peu plus loin. J'ai passé mon brevet, le brevet avancé. Et j'ai dû passer un examen de théorie pour ça. Et j'ai dû étudier. J'ai dû étudier pour ça. Et je n'ai trouvé aucune bonne information, surtout pas en néerlandais. C'était juste des compilations. Alors je me suis dit, eh bien, on pourrait vraiment utiliser un bon livre aux Pays-Bas. Il y avait quelque chose ici, mais pas grand-chose. Donc après avoir passé mon brevet, j'ai commencé à y réfléchir un peu plus.

[00:05:46] Et j'ai aussi commencé avec mon mari, Erwin Voogd, à donner des cours de théorie. Parce que ça n'existait pas non plus aux Pays-Bas à l'époque. Alors on a mis en place le cours. Et ensuite, nos élèves nous demandaient : « Bon, qu'est-ce qu'on peut lire ? » Je veux dire, où est l'information ? Quel est le matériel d'étude ? Et ça n'existait tout simplement pas. C'était soit vieux, soit pas en néerlandais. Alors, au cours de l'été 2014, j'avais un peu de temps libre. Je me suis dit : « Bon, je vais juste commencer à écrire et voir où ça m'emmène. » Alors j'ai écrit une première version en néerlandais. Et ensuite, j'ai consulté beaucoup de pilotes néerlandais, des amis, des instructeurs. Je leur ai demandé de m'aider à le corriger. Et ça a donné la première version néerlandaise au début de 2015.

[00:06:35] Alors, j'ai imprimé environ 500 exemplaires. Je me disais qu'aux Pays-Bas, avec environ mille pilotes actifs et 1500 membres de l'association, ça allait me durer une éternité. Je veux dire, 500 livres, ça doit se vendre 500 fois. Ça s'est épuisé en deux ans. Vraiment ? Waouh. C'est fini. 500 livres en deux ans. Donc 250 livres aux Pays-Bas en deux ans. Je me suis demandé : qu'est-ce qui se passe ici ? Et tout le monde était très solidaire et utilisait le livre pour enseigner. Tout le monde était vraiment enthousiaste. J'ai reçu beaucoup de retours. J'ai produit la deuxième version, la deuxième édition, mise à jour. Et puis un ami pilote anglais l'a vu. Il m'a dit : tu dois traduire ça en anglais.

[00:07:21] Je me suis dit : « Ouais, pourquoi ? » Enfin, les Britanniques ont déjà des livres, tout est là, c'est en anglais. C'est juste que les Néerlandais n'en avaient pas. Il m'a dit : « Non, non, il faut vraiment le traduire. C'est tellement bien. Et tu dois faire ça. » Je ne sais pas. Et j'ai dit : « OK, ça marche. Je vais traduire quelques chapitres, tu pourras les lire et vérifier l'anglais. Tu pourras me corriger, et on verra bien ce qu'il en est. » Il a dit : « OK, je vais faire ça. » Donc c'est ce qui s'est passé vers, je crois, l'hiver 2016 ou quelque chose comme ça. Je lui ai envoyé du texte en anglais et il l'a corrigé. Traduit. Il a dit : « C'est vraiment bien. Même maintenant, je le lis en anglais. » Il dit que c'est vraiment bien. Elle l'a vraiment envoyé. Je me suis dit : « Hmm, OK, à qui je vais envoyer ça ? » Et la première personne à laquelle j'ai pensé, je suis sûre que tu t'en souviendras, c'est Greg Hamilton.

[00:08:11] Bien sûr. Parce que j'ai reçu quelques appels par e-mail.

[00:08:13] **Gavin McClurg:** Ouais, il est passé à l'émission.

[00:08:15] **Bastienne Wentzel:** Ouais, je sais. Ouais. C'est aussi quelqu'un de assez connu. Il avait publié quelques livres lui-même. Alors je me suis dit qu'il avait peut-être une petite maison d'édition capable de faire quelque chose pour moi. Il m'a répondu par e-mail très rapidement. Il m'a dit : « Eh bien, je suis trop petit pour faire ça, mais les gars à qui vous devez envoyer ça, c'est Cross Country Magazine. » Genre, attends une minute. Je veux dire, ce sont les plus grands, les meilleurs au monde. Je vais... non, il m'a dit que je pouvais leur envoyer et leur adresser à Hugh Miller, qui est l'éditeur. C'est ce que j'ai fait au final, sans trop m'attendre à grand-chose. J'ai envoyé quelques chapitres, et c'était en

2013. J'ai envoyé quelques chapitres et c'était début 2017. Et Hugh a été vraiment enthousiaste dès le début.

[00:09:01] Il m'a dit que c'était exactement ce qu'ils cherchaient : écrire un livre pour les débutants, pas pour les pilotes expérimentés comme les livres qu'ils ont déjà. Mais pour les débutants, je veux dire, pour le début de la série, on a le livre de Bruce Goldsmith, 50 Ways to Fly Better. Et on a le livre de Kelly Farina. Celui-ci est pour les pilotes vraiment avancés, mais ils n'avaient rien pour les débutants. Ils étaient donc vraiment enthousiastes et ont dit : « Oh, on peut travailler avec ça. Pas de problème. » Alors, oui, c'est ce qu'on a fait. J'ai été vraiment impressionnée qu'ils l'aient aimé. Et on a commencé à travailler ensemble pour l'améliorer. Ils ont ajouté énormément d'informations. Ils ont consulté beaucoup d'instructeurs, des gens du monde entier issus de leur réseau, pour l'améliorer et pour l'étoffer, pour le rendre plus complet et meilleur.

[00:09:49] Et on a beaucoup plus de photos et d'illustrations.

[00:09:52] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est rempli d'illustrations. Ouais.

[00:09:55] **Bastienne Wentzel:** Et des illustrations

[00:09:55] **Gavin McClurg:** et des dessins et des graphiques. Et je trouve ça génial parce que je pense que ça convient vraiment, vous savez, il n'y a pas... beaucoup de gens ne peuvent pas juste lire et apprendre. Ils ont besoin de visualiser. Ils ont besoin de le voir. Il faut aller sur la colline. Je n'arrêtais pas de me dire en le lisant que ça aurait été tellement pratique quand j'apprenais, parce que c'est le genre de manuel. Vous pouvez rentrer chez vous. On reçoit tellement d'informations chaque jour quand on va sur la colline d'entraînement. C'est un peu accablant. Et alors, ce serait une chose sympa à lire en rentrant. Ouais. Et après, vous pouvez rentrer chez vous, vous blottir sur votre canapé et réaffirmer certaines des choses que vous venez d'apprendre.

[00:10:30] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Je suis vraiment contente que tu dises ça parce que c'est exactement ce que je voulais. Genre, le livre que je n'ai jamais eu. Ça fait un peu dramatique, je ne le pense pas comme ça. Mais il n'y avait vraiment rien de tel qui existait. Peut-être que Touching Cloud Base est un bon livre, mais il commençait à être peut-être un peu, enfin, il a peut-être besoin d'une mise à jour. C'est un bon livre. Et il n'était pas dans ma langue. Alors, ouais. C'est le livre que j'ai toujours voulu avoir et dont j'avais besoin. Donc, je suis contente que tu dises ça.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, le chapitre qui m'a vraiment marqué, enfin, ils sont tous fantastiques. Mais celui qui s'est vraiment démarqué pour moi, c'est juste celui sur la météo, parce qu'il y a tellement de termes et de terminologies, et, vous savez, "adiabatique", je pense que peu importe le nombre de fois que vous le lisez, vous avez toujours besoin d'un petit rappel, à moins d'être météorologue. Et vous avez raison. Au début du chapitre, vous dites, vous savez, que vous ne saviez pas ça. Vous étiez météorologue quand vous vous êtes mis au parapente. Mais vous allez devenir pratiquement un météorologue. On le devient tous. On est obligés de le faire. C'est ce à quoi on fait face à chaque fois qu'on va voler. Donc, c'était vraiment complet. C'était clair. Ça coulait bien. Et ils le font tous. Mais pour moi, c'est, vous savez, entre guillemets, un pilote avancé.

[00:11:45] C'est celui-là que j'ai vraiment étudié en profondeur et que j'ai apprécié.

[00:11:51] **Bastienne Wentzel:** Ouais. C'est super. C'est aussi génial d'apprendre qu'il y a quelque chose pour les pilotes confirmés aussi, parce que c'est vraiment un livre pour débutants. Mais on espère que ça va être intéressant pour les gens qui volent depuis un moment, comme une mise à jour comme vous dites, ou peut-être quelque chose de nouveau. Donc, ouais, c'est super de l'entendre.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** Et vous êtes – pardon. Non, je voulais juste dire, vous êtes aussi – vous êtes le rédacteur en chef ou quel est votre rôle pour le magazine Lift ? C'est le magazine local.

[00:12:16] **Bastienne Wentzel:** Oui, c'est le magazine local. Lift est le magazine de l'association, comme Sky Wings ou quoi que ce soit. L'autre — notre appel. Ouais. Et je fais ça comme bénévole depuis 2011 ou quelque chose comme ça avec un petit groupe, genre six ou sept personnes. Ça dépend — ça change beaucoup. Mais on est tous des bénévoles et on fait le magazine quatre fois par an. Et c'est moi qui tiens tout le groupe ensemble, en gros, et qui m'assure que tout soit fait à temps. Et rappelle-moi, combien de pilotes enregistrés avez-vous aux Pays-Bas ? L'association a 1 700 membres. D'accord. Ils sont tous vraiment des pilotes actifs, bien sûr. Bien sûr. Mais il faut être membre de l'association.

Il faut être membre de l'association pour obtenir notre licence et c'est le nombre de licences qu'il y a, de licences valides aux Pays-Bas.

[00:12:57] **Gavin McClurg:** Et vous avez un super passage à la toute fin du livre sur toutes les différentes associations à travers le monde, APPI, USPA, BHPA et toutes les autres. Comment fonctionne votre système là-bas ? Parce que je sais que certains — comme en Suède, c'est vraiment basé sur les clubs, c'est bien ça ? Je veux dire, je sais que ce n'est pas le cas aux Pays-Bas, mais comment fonctionne le vôtre ?

[00:13:18] **Bastienne Wentzel:** C'est vrai. En Suède, je ne sais pas trop. Notre système, c'est que... de la part de l'association, il y a des choses qu'il faut savoir. Ils ont des listes de choses à faire. Et les écoles sont membres de l'association. Elles sont... je ne sais pas comment l'expliquer, mais elles doivent être liées à l'association. Je ne l'exprime pas bien. Mais toutes les écoles sont... enfin, aidez-moi avec mon anglais.

[00:13:51] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, vous avez un système validé par l'association que les élèves doivent suivre pour obtenir leurs différentes licences.

[00:14:02] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Et toutes les écoles ont leur... elles sont agréées pour former des pilotes de parapente. Donc elles doivent être en règle pour délivrer les licences. OK. Alors, tu vas dans une école aux Pays-Bas. Tu t'inscris dans l'une des 13 écoles membres de l'association. Et toutes ces écoles ont des instructeurs qui sont aussi... Ouais. Ils ont leur licence d'instructeur de l'association. Et donc ils ont tous leur propre... ou l'association a une série de choses à faire et à savoir. Il y a genre une liste. Mais c'est l'instructeur de l'école qui détermine si tu es un bon pilote. Et l'autre chose, c'est qu'il faut passer un examen aetheria.

[00:14:42] Et ça, c'est pour tout le monde aux Pays-Bas. C'est pareil. C'est un examen centralisé. Vous vous asseyez et vous répondez à ces questions. Ça a lieu deux ou trois fois par an. Vous pouvez vous inscrire à un examen et vous devez le réussir. Et

[00:14:55] **Gavin McClurg:** comment est-ce que — comment les pilotes aux Pays-Bas — je sais que pour la plupart, vous êtes habitués aux crêtes. C'est assez plat. Est-ce que vous faites l'école là-bas dans les dunes et ensuite ils emmènent des groupes à la montagne ? Ou comment est-ce que vous faites la pratique ?

[00:15:15] **Bastienne Wentzel:** Oui, c'est une question. On fait beaucoup de remorquage. Oh. Quelle opération — surtout dans l'est et le sud des Pays-Bas, il y a beaucoup de remorquage. Donc je suppose qu'environ la moitié des gens ici font toute leur formation, toute leur carrière de pilote en remorquage. Et les autres — la plupart des écoles ont aussi des cours en montagne. Donc vous pouvez vous inscrire à un cours. Vous allez en France ou en Autriche et faites votre semaine de formation là-bas. Donc — Oui, je pense que la plupart des gens — ou non, beaucoup de gens commencent à apprendre en remorquage et vont ensuite en montagne. Ou il y a aussi beaucoup de gens qui vont simplement avec l'une des écoles néerlandaises à l'extérieur des Pays-Bas et vont en montagne pour apprendre là-bas.

[00:16:03] **Gavin McClurg:** Et vous avez dit que vous et votre mari enseignez tous les deux. Est-ce que vous avez votre propre école ? Est-ce que c'est votre métier ?

[00:16:08] **Bastienne Wentzel:** Non, nous n'avons pas notre propre école. D'accord. Et puis, les Pays-Bas sont si petits qu'il n'y a que... sur ces 13 écoles, il y en a trois où les propriétaires peuvent en vivre un peu. Mais les instructeurs reçoivent une petite indemnité. Ils ne touchent pas un vrai salaire. Donc on le fait pour le plaisir et on enseigne avec plusieurs écoles, les écoles où nous avons appris à voler nous-mêmes, comme l'école de parapente Inferno. Mais on enseigne aussi... parfois on va avec une autre école. C'est une petite communauté ici.

[00:16:39] **Gavin McClurg:** Bastien, tu peux me faire un bref — un résumé d'une page — de ta vie de pilote ? Comment as-tu — comment as-tu commencé ? Comment en es-tu arrivé au point où tu t'es dit : OK, je dois écrire un livre ?

[00:16:52] **Bastienne Wentzel:** Il faut que j'écrive un livre. Ça a commencé par un simple week-end de plaisir en Allemagne avec l'école où on a appris, juste un week-end d'introduction. Et puis, beaucoup d'années plus tard, on a réservé une semaine de stage en montagne en France. On a appris à voler près du célèbre site de Saint-Vincent-le-Fort où il y a beaucoup de... Super, oui. Aussi. Nos premiers vols étaient depuis les sites de compétition mondiale de Saint-Jean. C'est là qu'on a fait notre premier vol. Cette semaine était vraiment sympa mais la météo était mauvaise. On

n'a fait que deux vols en une semaine entière. Alors on a réservé une autre semaine, puis une autre en Turquie, et encore une autre en Turquie. On a eu notre licence en moins d'un an. Plutôt vite, on a... c'est ce que vous appelez la licence P2, je crois.

[00:17:41] Ouais. Tu peux voler en autonomie mais pas encore en terrain vague. Pas en cross country. Et je pense qu'un an ou deux ans plus tard, on a toutes les deux passé nos brevets de pilotes avancés. Donc un peu de vol en cross country. Et en même temps, on a commencé à enseigner comme moniteurs adjoints. Je suis toujours monitrice adjointe, d'ailleurs. Je ne suis pas monitrice complète. C'est mon mari. Donc on peut en gros animer un stage ensemble. Il serait le moniteur responsable et je l'aiderais. Alors on a commencé à enseigner d'abord juste... montrer aux gens comment attacher leurs ailes, les disposer et puis les aider au décollage. Et l'étape suivante, c'est les aider à atterrir. Et comme je l'ai dit, quelque part dans ce processus, on a découvert qu'il n'y a pas beaucoup de théorie.

[00:18:29] Genre, vous pouvez lire. On peut dire beaucoup de choses aux gens, mais ce n'est pas... on ne pouvait pas les orienter vers un livre ou quelque chose du genre. Et c'est comme ça que l'idée est née. Quoi

[00:18:38] **Gavin McClurg:** En utilisant votre propre système et ce que vous avez vu, qu'est-ce qui manquait le plus avant la sortie du livre ? Quels étaient les sujets où vous vous disiez constamment : « Mon Dieu, j'aimerais qu'on ait quelque chose pour ça » ?

[00:18:53] **Bastienne Wentzel:** Eh bien, je pense qu'au quotidien, je suis une journaliste scientifique. J'aime les faits et j'aime la science. Donc, ce qui manquait à mon avis, c'est que j'entendais beaucoup d'instructeurs expliquer des choses de façon pas tout à fait correcte, ou complètement fausses, ou complètement fausses. Parfois complètement trompeuses. Mais généralement, ce n'était pas tout à fait juste. Et au début, je me disais : je ne comprends tout simplement pas ce qu'ils disent. Et plus tard, je me disais : il ne dit pas ça correctement. C'est juste faux. Alors je voulais donner aux étudiants quelque chose à lire. Genre, voici à quoi ça ressemble vraiment. Voici les faits. Voici la vérité. Mais ça n'existait pas. Il fallait les diriger vers Internet, et puis Internet n'est pas... enfin, il y a beaucoup de fausses informations là-dessus aussi.

[00:19:41] C'était assez difficile de trouver — de les orienter vers un seul livre qui soit clair, facile à comprendre sur tous ces faits et, en même temps, correct. Alors... Dans

[00:19:56] **Gavin McClurg:** dans un monde idéal, c'est tellement loin pour moi. Je ne peux littéralement pas m'en souvenir. Mais dans un monde idéal, quelqu'un qui écoute le podcast en ce moment et qui a pensé à faire du vol ou qui est peut-être allé voir des gens voler et atterrir un peu, ou peut-être qu'il a fait un vol en tandem ou quelque chose comme ça. Quelle est la meilleure façon de... comment aimerais-tu voir ton livre être utilisé ?

[00:20:23] **Bastienne Wentzel:** Eh bien, vous pourriez acheter le livre et commencer à le lire. Mais je recommanderais vraiment d'apprendre aussi par la pratique. Je veux dire, le livre est super et elle encourage évidemment tout le monde à l'acheter. Mais je pense que la meilleure façon, c'est d'aller le faire par vous-même et de vous amuser. Et si vous voulez juste essayer. Si vous voulez juste tester pour une journée, c'est parfait. Je vois beaucoup de gens s'inscrire à un long cours sans savoir s'ils vont vraiment aimer ça. Et alors, les écoles les obligent à s'inscrire pour un cours d'une semaine. Essayez juste pour une journée. Faites un tandem ou allez vous amuser. Et si vous voyez que ça vous plaît, alors allez dans une école et commencez à voler. Et ensuite, achetez une aile d'occasion ou du vieux matériel.

[00:21:08] Trouvez un champ, une plage ou autre chose. Commencez juste à jouer avec l'aile. C'est le meilleur moyen — la meilleure façon d'apprendre, c'est par la pratique. Et s'il pleut ou s'il fait mauvais temps, s'il fait froid ou si vous habitez aux Pays-Bas et qu'il n'y a pas d'opportunités de vol, alors achetez le livre et commencez à lire à ce sujet.

[00:21:26] **Gavin McClurg:** Comment trouver une bonne école ? Comment trouver des gens compétents ?

[00:21:30] **Bastienne Wentzel:** Eh bien, ça dépend probablement de l'endroit où vous vous trouvez dans le monde.

[00:21:36] Je pense qu'aux Pays-Bas, il n'y a pas vraiment de — mauvaises écoles. Il y en a quelques-unes de vraiment petites. Mais pour — pour les Pays-Bas, ça dépend — elles ont juste des caractères différents. Il n'y a pas de mauvaises écoles. Mais celle-ci est plus orientée vers l'extérieur et l'autre est plus orientée vers le remorquage. Et la troisième est plus orientée vers le vol en cross country. Donc — et certaines sont — certaines sont vraiment pour les gens qui ont

peut-être un peu peur au début. Alors elles vont doucement et en sécurité. Et d'autres sont plus du genre – lancez-vous, amusez-vous et ne vous plaignez pas. Donc il faut trouver une école qui correspond à votre caractère, à votre façon d'apprendre. Alors ça – je suppose que ça pourrait aussi être vrai pour le reste du monde.

[00:22:22] Allez-y simplement et voyez si les gens autour vous plaisent. Parlez-leur, observez pendant un moment, et décidez ensuite si c'est fait pour vous.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Pendant toutes ces années d'enseignement en tant qu'assistante, je suppose, avec ton mari, en écrivant le livre et en voyant — Ouais. Ce que tu as vu, je veux dire, c'était — le livre nous a vraiment fait passer par toute la progression de l'apprentissage, ce qui était génial. Il y a l'histoire du parapente, ce qui est toujours un pur régal. Ensuite, il y a un chapitre sur l'équipement, puis sur les débuts. Et tu nous emmènes jusqu'aux sujets plus complexes comme l'espace aérien, les règles de circulation, l'obtention du brevet et toutes les différentes licences à travers le monde. Mais quels sont, selon toi, les plus grands — les éléments les plus importants que les gens doivent saisir en cours de route ou ceux qui posent le plus de problèmes ?

[00:23:24] **Bastienne Wentzel:** Oh, c'est une question difficile. Encore une fois, je pense qu'il faut beaucoup voler. Il faut aller sur le terrain et le faire au lieu de... enfin, étudier est très bien et c'est utile d'en lire beaucoup comme référence. Et pour ma part, je suis vraiment quelqu'un qui a besoin de lire, de connaître les faits et de comprendre l'aérodynamique et la météorologie. Ce n'est pas vraiment nécessaire pour bien voler. Je pense qu'il faut beaucoup voler et dans énormément de circonstances et de lieux différents.

[00:23:54] D'après mon expérience, ce que j'ai aimé dans l'école où j'ai appris à piloter, c'est qu'on allait sur beaucoup de sites de décollage différents et dans des conditions variées. Dans les autres écoles, ce n'est pas le cas. Dans les écoles plus sédentaires, les élèves ne voient qu'une colline herbeuse comme zone de décollage. Et quand ils commencent à voir une paroi rocheuse ou quelque chose de vraiment raide, ils ne savent pas comment gérer ça. Je pense donc qu'il faut accumuler beaucoup d'expérience en faisant beaucoup de choses différentes, en allant dans beaucoup d'endroits différents, et peut-être changer souvent d'école ou d'instructeur pour voir beaucoup de choses différentes au lieu de suivre toujours le même chemin. Très cool.

[00:24:39] C'est super. C'est super. C'est super. C'est super.

[00:24:48] Trop cool.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** Trop cool.

[00:24:54] Très cool. Très cool. Très cool. Très cool. Très cool. Très cool.

[00:25:00] C'est super. C'est super. Pour les couples qui sont déjà dans le sport du vol libre ou ceux qui veulent le devenir ? Parce que, vous savez, il y a ce problème qui reste toujours juste hors de portée, c'est le côté risque. Ça peut être assez difficile pour les couples, je pense.

[00:25:25] **Bastienne Wentzel:** Eh bien, on n'a jamais eu ce problème du tout. Le seul souci qu'on a, c'est qu'on n'a personne pour nous conduire à l'intérieur.

[00:25:35] C'est généralement le problème de mon mari parce qu'il finit par remonter la colline pour aller chercher la voiture. Mais non, on n'a pas de problèmes de ce genre. Je veux dire, on a une vision différente des risques et je prends mes propres décisions et lui prend les siennes. Mais c'est bon. Je pense qu'on sait ce qu'on aime et ce qu'on n'aime pas faire l'un chez l'autre. Et dans l'ensemble, c'est plus amusant de voler ensemble que seuls. Sinon, je veux dire, on fait toutes nos vacances en avion. La plupart de nos vacances en avion. On n'a pratiquement rien fait d'autre.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Waouh. Quel rêve. Purée. Et vous avez des enfants ? Vous avez des enfants ? Non, on n'a pas d'enfants. Si vous en aviez, est-ce que vous voudriez qu'ils volent ?

[00:26:17] **Bastienne Wentzel:** Je n'en ai aucune idée. Je n'ai jamais voulu d'enfants. Donc je n'y ai jamais pensé. Mais ce serait probablement avant. Je pense que pour ma nièce et mon neveu, j'essaierais de les faire aller dans un tan avec mon mari. Ce serait amusant. Mais à part ça, je n'y ai vraiment pas pensé du tout.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** J'ai un enfant de trois ans et j'y ai un peu pensé ces derniers temps. Je veux dire, une partie de moi se dit : « Oh oui, ce serait génial ». Une autre partie se dit : « Ouais, si elle n'aime pas, ça ira aussi ».

[00:26:44] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Je peux, beaucoup de parents en ont. Il y a un pilote d'acro néerlandais, Luc de Weert, qui est vraiment en pleine ascension en ce moment. Il a fini cinquième du monde l'année dernière. Hmm-hmm. Et je le connais très bien. Il a mon âge et j'ai vu Luc grandir sur la plage en jouant avec des ailes. Et je pense que son père est vraiment content de voir son fils voler. Je pense que c'est correct. Donc en les regardant, ça devrait aller pour laisser vos enfants voler. Ouais.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Et, vous savez, je pense que beaucoup de gens ne comprennent pas que l'acro est en fait très sûr. Vous savez, on ne voit pas vraiment beaucoup d'accidents en acro. Ils deviennent vraiment bons pour déclencher le parachute de secours et incroyables pour le contrôle de l'aile. Et oui, je pense que n'importe quel type d'accident serait une bonne chose. L'entraînement en acro est très important pour la longévité.

[00:27:33] **Bastienne Wentzel:** Je suis tout à fait d'accord. J'aime bien plus voler en baby acro que... que faire du cross country, donc j'en fais un peu, même si ce n'est rien comparé aux vrais gars, mais j'ai une opinion très tranchée sur les SIV. Je pense que tout le monde qui vole en air turbulent devrait faire un SIV, et je connais beaucoup de gens qui ne le font pas, et c'est juste une question de temps avant qu'ils ne se prennent une grosse fermeture et qu'ils ne sachent plus quoi faire. Donc ouais.

[00:28:01] **Gavin McClurg:** C'est comme... c'est comme ce que dit Russ Augen : on ne joue pas au golf.

[00:28:05] **Bastienne Wentzel:** Exactement, et si vous avez trop peur de faire un SIV, vous devriez vraiment vous demander pourquoi vous voudriez voler dans de l'air turbulent.

[00:28:12] **Gavin McClurg:** Absolument. Eh bien, décortiquons un peu le livre. Comme je l'ai dit avant de commencer l'enregistrement, on ne veut pas passer chapitre par chapitre et tout parcourir ; les gens devraient acheter le livre pour faire ça. Mais, les trois premiers chapitres sont assez explicites. Je me suis vraiment enthousiasmé pour votre chapitre sur la compréhension de l'air. Quelles sont les choses principales qu'on devrait en retenir ? Parce que c'était vraiment sympa à relire, je dois dire que c'était amusant. Et comme je l'ai dit, il y a beaucoup d'illustrations qui aident vraiment à comprendre la portance, l'accélérateur et ce que fait l'air, et même comment la portance est créée. Je veux dire, ce sont des choses auxquelles je n'avais pas pensé depuis plus de dix ans.

[00:29:00] **Bastienne Wentzel:** C'est vrai, je pense que l'aérodynamique est un sujet que la plupart des gens préfèrent sauter parce qu'ils trouvent ça difficile. Pourquoi voudrais-tu savoir pourquoi l'aile vole ? Parce qu'elle va voler de toute façon. Enfin, tu n'as pas besoin de le savoir, et je ne suis pas du tout d'accord, mais je suis scientifique, donc j'aime beaucoup ce genre de faits techniques que l'on peut réellement calculer. J'ai toujours été fascinée par l'aérodynamique, mais je ne la comprenais pas vraiment. En fait, écrire ce chapitre a été un véritable processus d'apprentissage. Et juste pour donner un exemple, l'une des choses qui m'a vraiment éclairée, c'est que le rapport entre la vitesse vers l'avant et la vitesse de descente, c'est en fait la finesse, n'est-ce pas ? Et c'est aussi le rapport entre la portance et la traînée. Ça explique tout : ce qui se passe quand on freine, ou ce qui se passe avec un pilote plus lourd par rapport à un pilote plus léger.

[00:29:55] comprendre cette partie à elle seule m'a permis d'aller beaucoup plus loin. Je ne savais pas tout ça non plus, donc j'ai dû lire et demander aux gens de quoi il s'agissait, mais oui, ça m'a fait...

[00:30:04] **Gavin McClurg:** ça m'a fait réfléchir beaucoup plus à, d'accord, à quel point je veux incliner quand je tourne, à quel point je veux utiliser le frein, vous voyez. Je pense que les pilotes de Coupe du monde vraiment, vraiment talentueux, sauf s'il y a une grosse thermique, vous savez, vous tournez de façon très, très plate et vous laissez l'aile faire presque tout le travail. Donc ça m'a fait... vous l'avez formulé d'une manière où on peut vraiment réfléchir beaucoup plus aux différences entre la traînée parasite et la traînée induite par la portance, et comment tout cela nous fait descendre plus vite vers le sol. On doit éviter toutes ces choses, ouais.

[00:30:50] **Bastienne Wentzel:** Je ne sais pas si ça aide les gens à mieux piloter, je serais vraiment contente si c'était le cas, mais je n'en suis pas sûre. Par contre, dans ma tête, c'est amusant de comprendre pourquoi ça fonctionne, et par

exemple, pourquoi le transfert de poids fonctionne si on y réfléchit, je veux dire, pourquoi, non ?

[00:31:09] Alors, moi non plus je n'avais pas compris, mais si tu penches d'un côté, ce côté devrait aller plus vite, non ? Parce qu'il est plus chargé, donc ce n'est pas comme ça que ça marche, parce que si tu penches à droite, tu tournes à gauche, donc ce n'est pas comme ça que ça marche. Je ne le savais pas non plus, alors j'ai demandé à Michael Nestler à un moment donné, qui travaille parfois pour Swing, je ne sais pas s'il est connu, ouais.

[00:31:32] **Gavin McClurg:** Le pilote acrobate et coauteur d'Acrobatics est toujours la référence pour l'acro, c'est génial. Exactement.

[00:31:40] **Bastienne Wentzel:** Exactement. Il est concepteur pour Swing aujourd'hui, alors je lui ai demandé pourquoi le transfert de poids fonctionne et en fait, ça a un rapport avec la partie de l'aile de l'aile où la portance est générée, qui est sur le dessus de l'aile et le haut de la courbure, genre juste au centre, à l'avant, sur le dessus. Donc si tu te penches d'un côté, le haut de cette courbure se déplace de l'autre côté, parce que l'aile penche. Si tu te penches à droite, la portance se déplace vers la gauche de l'aile, et ce côté, parce qu'il a plus de portance, ira plus vite. C'est pour ça que le transfert de poids fonctionne. Je ne le savais pas, j'étais genre, wow, ouais.

[00:32:22] **Gavin McClurg:** ce n'est pas intuitif, n'est-ce pas ? Je veux dire, il y a beaucoup de choses là-dedans qui ne sont pas intuitives. Par exemple, on a toujours su que les pilotes plus grands ont un meilleur avantage en plané parce qu'ils pilotent une aile plus grande. La physique nous dit qu'une aile plus grande va avoir un meilleur plané, mais on a aussi plus de traînée parasite avec cette personne. Il y a toutes ces choses qui s'équilibrent, tu vois, donc un pilote plus grand te permettra d'obtenir...

[00:32:55] **Bastienne Wentzel:** tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir, tu vas devoir

[00:32:55] **Gavin McClurg:** si vous restez juste en plané, vous quittez la thermique et vous avez un pilote plus lourd et un pilote plus léger, et ils partent tous les deux en plané ; s'ils planent bien tous les deux, on ne peut évidemment pas tester ça précisément avec la thermique, l'air instable, le vent et tout le reste, mais si vous aviez exactement les mêmes compétences de pilotage et exactement les mêmes conditions aérologiques, alors la personne la plus lourde arrivera plus vite là où ils vont atterrir, mais ils atterriront tous les deux au même endroit. C'était aussi quelque chose qui va être beaucoup plus facile à faire parce que vous allez devoir... j'ai dû lire ça deux fois. Je me suis dit : attends, quoi ? Qu'est-ce qui se passe ici ?

[00:33:29] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Alors, dans une compétition, à compétences égales, le pilote le plus lourd ira plus vite. Donc on part en premier. Mais si on ajoute du vent, tout change. Si vous avez un vent de face, celui qui va le plus lentement est désavantagé. Avec un vent de face, le pilote plus léger est encore plus désavantagé parce qu'il reste plus longtemps face au vent. Mais avec un vent arrière, le pilote plus léger a plus d'avantages, toutes choses égales par ailleurs. Ça en dit beaucoup sur le sujet. Même si, comme vous le dites, dans la réalité, ça ne se passe jamais comme ça.

[00:34:09] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est ça. D'une certaine manière, je déteste ces sports qui ont... ce n'est pas le basket. Ce n'est pas juste des chaussures et un ballon. Il y a toutes ces forces qui rendent ça fascinant et amusant. Et aussi, d'une certaine manière... Ouais. Surtout pour les personnes plus légères. Je veux dire, c'est un grand débat depuis longtemps. Et Bruce essaie de s'attaquer à ça avec ses compétitions sans poids, ce qui est génial, car je pense qu'on doit trouver un moyen de prendre ça en compte pour que ce soit équitable. Mais, bon, d'accord, juste pour l'auditeur, décris... explique-nous la différence entre l'angle d'attaque et l'angle d'incidence.

[00:34:45] **Bastienne Wentzel:** Exactement. L'angle d'attaque est le plus important. L'angle d'incidence, même dans son nom, c'est difficile parce que c'est un terme aéronautique. Mais l'angle d'attaque est important. C'est l'angle auquel l'air qui vient du dessous frappe le profil, frappe les cellules et frappe l'aile. C'est donc ça qui détermine votre portance et le rapport portance/traînée. Et par conséquent, ça détermine la glisse. L'angle d'incidence, c'est juste la façon dont l'aile, tout le profil, est positionné dans l'air. C'est généralement un peu à l'envers, contre-intuitivement. D'accord.

[00:35:22] Alors — D'accord. Et ça ne change pas grand-chose. L'angle d'incidence ne change que quand vous poussez l'accélérateur ou que vous faites quelque chose avec les trimmes. Mais l'angle d'incidence n'est pas le plus important.

Celui qui compte, c'est l'angle d'attaque. Et vous le modifiez principalement en tirant sur les freins.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** Et quelque chose qui me trottait dans l'esprit pendant que je lisais ce chapitre — et on en a déjà parlé plusieurs fois dans le podcast, ça prend beaucoup de place dans le livre — c'est que si on travaille sur un livre en ce moment avec le cross country, qui est — l'autre extrémité, le niveau avancé. Mais — Ouais. — c'est presque comme un message d'intérêt public ici : la vitesse compte vraiment et le flux d'air compte vraiment. Et ça pourrait être — j'imagine que certains de vos pilotes locaux qui apprennent juste sur les dunes et qui ont l'habitude de tout ce vent sans aller très vite, mais qui entendent beaucoup de vent, puis qui vont en montagne. Et — Ouais. Ouais. que vous perdez un peu le contact avec ça et que vous oubliez à quel point la vitesse est importante, ainsi que le mouvement dans l'air et le mouvement relatif dans l'air.

[00:36:32] Si vous ne l'avez pas, vous êtes, comme vous le soulignez dans votre livre, un avion et vous tombez. Il faut avoir une certaine vitesse et un certain flux d'air. Et je pense toujours à ça : si soudainement, vous entendiez beaucoup d'air et que vous n'en entendez plus, c'est un gros signal d'alarme.

[00:36:52] **Bastienne Wentzel:** Ouais, c'est vrai. Et c'est toujours un concept déroutant pour les gens. Le flux d'air relatif et une aile qui descend toujours à travers l'air, même si la thermique monte avec vous dedans. Et donc le sol et la vitesse au sol par rapport à la vitesse au sol, qui peut être nulle, en arrière ou peu importe. Mais le flux d'air, le flux d'air relatif doit toujours avoir une vitesse minimale parce que sinon votre aile décroche. Et c'est parfois aussi un concept difficile.

[00:37:23] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Et on voit ça souvent, non ? Avec les pilotes qui apprennent, ils s'enfoncent trop dans les freins. Ils n'ont pas encore cette sensibilité et ce sens de... ils se posent lourdement. C'est probablement pire que l'atterrissage. Il y a...

[00:37:41] **Bastienne Wentzel:** un autre exemple très clair que je vois sur la plage ici, aux Pays-Bas. Le vol plané en haute altitude sur les dunes avec du vent fort. Quand on vole bas au-dessus de ces dunes qui font genre deux, trois ou quatre mètres de haut. Ce sont de très petites dunes. Donc, vous allez vite et vous êtes bas. Votre sensation de vitesse par rapport au sol est vraiment, vraiment élevée. C'est genre, « oh, attends une minute, quarante ou cinquante kilomètres par heure, c'est vraiment rapide quand on est bas par rapport au sol ». Et surtout quand il y a un gros vent de travers et que vous êtes en face du vent, votre vitesse peut dépasser les 50 ou 55 parfois. Et quand on est aussi bas, beaucoup de gens, beaucoup de nouveaux pilotes, prennent un peu peur et, inconsciemment, ils tirent sur les freins. Juste un petit peu.

[00:38:22] **Gavin McClurg:** Ils veulent ralentir.

[00:38:24] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Juste pour ralentir. C'est juste

[00:38:25] **Gavin McClurg:** au lieu de dériver de côté ou de simplement pointer plus vers le vent. Ouais. Ouais. Et

[00:38:29] **Bastienne Wentzel:** alors ils veulent faire un virage. Ils veulent faire demi-tour parce qu'ils doivent revenir. Et ce qu'ils font, c'est tirer un peu plus sur ce frein, le frein intérieur. Et l'aile décroche parce que tu avais déjà beaucoup de frein engagé. Du coup, tu tournoyes et tu es à trois mètres du sol. Tu te prends un gros crash. Et ça arrive assez souvent.

[00:38:48] **Gavin McClurg:** Ouais. On a un site de soaring vraiment célèbre à Salt Lake, appelé Point of the Mountain, où beaucoup de gens comme moi ont appris. Et ça arrive tout le temps. Ouais. Ouais. Waouh. Ouais. Un

[00:39:01] **Bastienne Wentzel:** parmi les accidents les plus terribles sur la plage et en vol plané. J'ai fait du vol plané.

[00:39:06] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est curieux, non ? La vitesse est ton amie. Ouais. Ouais. Eh bien, j'ai vraiment aimé ça. Tu as autre chose à dire sur ce chapitre ? Parce que, tu sais, le suivant porte sur la météo, que j'ai adoré. Mais est-ce que tu as d'autres points de vigilance sur le profil d'aile, la portance et ce qu'on doit comprendre sur l'air ?

[00:39:32] **Bastienne Wentzel:** Eh bien, je suis ravie que ça vous ait plu parce que j'espère que beaucoup de gens vont vraiment le lire et en tirer quelque chose, au lieu de se dire : « Oh, l'aérodynamique, c'est juste un truc compliqué qu'on n'a pas besoin de connaître ». C'est en fait un chapitre assez pratique, et j'espère que les gens vont le lire et le comprendre, peut-être pour la première fois. Et, ouais.

[00:39:53] **Gavin McClurg:** Ouais. Il y avait certainement des choses que je comprenais peut-être de manière floue avant, mais ça a vraiment clarifié, tu sais, voilà comment ça fonctionne. Et je dirais, comme tu l'as dit, on ne sait pas vraiment si ça changerait la façon dont les gens pilotent ou s'ils piloteront, mais je pense que ça le ferait. Je sais qu'après l'avoir lu, je serai plus sensible, certainement plus sensible au freinage. Et au fait de ralentir l'aile. Tu sais, je pense encore que la montée est l'une de ces choses qu'il faut une vie pour maîtriser parfaitement. Mais je pense qu'on pourrait passer à travers quelques étapes sans en utiliser autant et laisser l'aile faire plus de travail.

[00:40:40] Et je réfléchis dans ce sens depuis des années maintenant, mais je pense que ça a vraiment mis le doigt sur ce que vous faites quand vous ralentissez une aile.

[00:40:48] **Bastienne Wentzel:** Cool. Cool. C'est super. C'est exactement ce que je voulais. Donc je suis vraiment... On doit.

[00:40:54] **Gavin McClurg:** La météo, enfin, je ne suis pas un expert en météo. Je suis plutôt un passionné, je suppose, parce que j'ai fait le tour du monde à la voile plusieurs fois. Je fais partie de ces gens pour qui, vous savez, je trouverai toujours un skew T difficile à interpréter. Je n'arrive juste pas à le lire et à le transposer. Mais je comprends, je comprends les gradients de pression, les fronts, et comment la météo fonctionne avec les fronts froids et chauds. Mais c'était génial. Vous nous avez fait faire le tour, du début à la fin, de manière bien structurée, et vous avez parlé de choses comme, encore une fois, des termes comme adiabatique, que j'ai trouvé vraiment amusant et qui est un excellent rappel.

[00:41:43] Qu'est-ce que les débutants doivent savoir sur la météo ? Vous savez, c'est quelque chose qui a deux facettes. Il y a le côté théorique, vous savez, comprendre comment simplement regarder quelque chose comme XCSkies ou Medio Parapente en lisant une prévision de discussion. Pour moi, c'est juste une question de temps. Rien ne remplace le fait de le faire encore et encore et encore. Mais par où les gens devraient-ils commencer avec la météo ? Et quels sont les points les plus importants, vous savez, s'il y a cinq choses que vous devez vraiment savoir sur la météo, lesquelles sont-elles ?

[00:42:16] **Bastienne Wentzel:** Oh, wow. C'est une grosse question. Et la façon dont j'ai écrit ce chapitre, c'est que je n'en savais pas grand-chose du tout. Alors j'ai commencé à écrire avec mon propre cheminement de pensée. C'est essentiellement mon propre processus d'apprentissage. C'est la façon dont je le comprends. Mais le truc avec la météo, c'est que toute cette théorie ici, je trouve que c'est un peu décevant d'une certaine manière : tu es assis sur une colline et tu te dis, ah, maintenant je sais, j'ai appris ça dans le livre ou je l'ai écrit moi-même ou quoi que ce soit. Maintenant je comprends que ça se passe là-bas et que ça se passe là-bas. Et ce n'est pas le cas. Parce que c'est un système local. C'est complètement différent. Donc j'ai été un peu déçue après avoir appris tout ça. Je ne suis pas une experte en météo du tout. Je ne le suis toujours pas. Alors je me suis dit, après avoir écrit ce chapitre, que j'avais appris un petit peu.

[00:43:02] Mais c'est complètement différent à chaque fois que je vais sur un site local. C'est différent. Par exemple, il y a ce site, Kussen en Autriche, un site célèbre. Ouais,

[00:43:12] **Gavin McClurg:** Je sais.

[00:43:12] **Bastienne Wentzel:** Wow. C'est un décollage au nord. Et de l'autre côté de la vallée, il y a un décollage au sud. Le décollage au nord fonctionne vers 10 heures du matin, ou parfois 10h30. Il y a déjà de la thermique et ça marche. Et on peut monter haut. Et du côté sud, je ne vois jamais personne voler là-bas. Il y a un décollage, mais je ne vois jamais personne voler là-bas. Et je ne sais pas pourquoi. C'est probablement parce qu'il y a aussi une face ouest et une face est sur cette colline de décollage. Et il y a les vents bavarois, qui viennent du nord. Mais je pensais avoir compris. Je veux dire, il faut être sur un décollage au sud. Et là, tout est là. Ça marche toujours. Mais ça ne marche pas. Alors j'ai été un peu déçue par ça. Je pense qu'encore une fois, il faut sortir, s'entraîner et parler aux locaux.

[00:43:57] Mais ce que ce chapitre sur la météorologie permet de faire, je l'espère au moins, c'est de vous donner les informations de base dont vous avez besoin pour comprendre ce que ces autres personnes vous disent, ce que les livres disent, et les magazines comme la série de Hans Reimannik, le météorologue qui écrit. Et je n'arrivais pas à suivre son texte avant. Maintenant, j'espère un peu pouvoir suivre. Mais il faut avoir quelques bases pour comprendre ce qu'il écrit. Et c'est ce que j'espère que ce chapitre pourra apporter aux gens.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Ouais. Honnêtement, je pense qu'on doit trouver un genre de terrain d'entente viable. Hans est un super ami. J'ai passé tellement de temps avec lui à voler et à marcher avec lui au Nevada. Et quand je lui pose des questions sur... je comprends littéralement 1 %. Et ce n'est pas une exagération. Je veux dire, un météorologue apprend tellement plus. Mais ce que j'ai aimé dans son podcast avec lui, et ce qu'il vous dira tout le temps, c'est que nous opérons à un niveau où les modèles ne font pas très bien le travail. C'est juste la réalité. Il y a tellement d'autres choses qui influencent notre météo à une échelle micro que vous ne... Ça va finir par se voir.

[00:45:19] Je veux dire, il y a... il y a d'innombrables exemples de ça. Je veux dire, lors du deuxième jour de la X-Alps 2017, on avait un vent du nord vraiment fort. Et on se dirigeait vers le sud. On descendait vers la Slovénie, vers le Triglav. Et Chrigel, comme il le fait toujours, a fait ce mouvement incroyable pour décoller, il est sorti de la ligne droite où on se faisait tous martyriser par ce vent du nord. Et... et... et il a volé jusqu'au Triglav. Et puis, quand il est arrivé là-bas et qu'il a regardé son tracking en direct, il y a cette grande paroi rocheuse. Et il est arrivé là-bas assez tard dans l'après-midi. Donc c'est très exposé au soleil couchant à l'ouest. Et il a scrapé, scrapé, scrapé et scrapé sur la face ouest de cet endroit où ça devrait fonctionner.

[00:46:07] Il est un peu à l'abri et c'est juste éclairé par le soleil. Et ça ne marche pas. Alors il saute sur le côté est et envoie immédiatement un ping pour obtenir le point de virage. Et ça ne... Et, vous savez, vu de l'extérieur, ça n'a aucun sens. Ce n'est pas comme s'il allait vers une paroi abritée. Il était déjà à l'abri parce que le vent venait du sud. Et... Mais ça a marché. Et comment a-t-il su essayer ça ? Vous savez, moi j'aurais galéré sur le côté ouest jusqu'à ce que je finisse par m'écraser. Alors peut-être que c'était par désespoir, mais probablement pas. Pas pour Chrigel. Il avait probablement, vous savez, une théorie qui tenait la route. Mais c'est, vous savez, ce n'est pas... Vous ne trouverez pas ça dans les manuels et vous ne trouverez pas ça dans n'importe quel genre de modèle. Vous savez, c'est la météo en montagne et tout est affecté par plein de choses différentes.

[00:46:56] Et c'est délicat à écrire.

[00:46:59] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Oui, c'est vrai. Et pour comprendre. Donc, ce que j'espère, c'est de donner un peu de contexte pour au moins commencer à comprendre tout ça.

[00:47:06] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense qu'il est vraiment important de comprendre, vous savez, les fronts froids, les fronts chauds. Vous avez un super chapitre sur les nuages. Juste comprendre, vous savez, certaines... Certaines de ces choses sont... C'est ce que j'ai appris en mer. Comme vous l'avez dit, si vous voyez des altocumulus le matin, vous allez avoir des orages l'après-midi. C'est quasiment garanti. Et, vous savez, ce sont des choses bien utiles à savoir. Ce sont des choses importantes à savoir parce que ça s'éclaircit. Ça devient généralement très beau et dégagé. Et puis, boum. Et je l'ai vu encore et encore. Je veux dire, c'est presque 100 %. Et donc... Ouais. Et il y a beaucoup de choses comme ça qui sont vraiment utiles quand il s'agit de... Ouais.

[00:47:50] **Bastienne Wentzel:** Ouais, absolument. Le foehn, c'est la même chose. Si tu comprends le foehn, tu sais pourquoi c'est dangereux. Tu ne voles pas quand il est là.

[00:47:58] **Gavin McClurg:** Ouais. Et ça, c'est un cas bizarre. Je veux dire, c'est quelque chose qui m'a vraiment marqué lors de la dernière course, c'est, comme tu l'as dit là à Kosen. Qu'est-ce qui se passe là-bas ? Et, tu sais, à quel point les... Évidemment, les locaux ont compris parce qu'ils l'ont vu encore et encore et encore. On a un endroit ici à Sun Valley où... On a cette magnifique crête orientée au sud-est. C'est l'une des crêtes sur lesquelles je m'entraîne tout le temps. Elle s'appelle Durrance. Et j'ai appris de mes mentors ici que pendant 10 ans, ils ont survolé ce truc en sachant qu'ils allaient monter, et ils n'y sont jamais arrivés. Et ils ne comprenaient pas. Et finalement, c'était parce que c'était vraiment une transvergence. Ce n'était pas une convergence de l'air. C'est là où les deux vallées se séparent. Et donc, ça n'a jamais été autorisé.

[00:48:44] L'air se sépare tout simplement là-bas. C'est une divergence, pas une transversance. C'est une divergence d'air. Du coup, ça ne marchait pas. Mais ce n'est pas évident. C'est le genre de truc où on se dit : « Oh, ça va marcher, c'est exposé au sud-est. C'est une grande longue crête. Elle fait 3 000 pieds de haut. C'est un collecteur, ça va marcher. » Mais, vous savez, dans les Alpes, pendant la course, c'est tellement complexe. Il se passe tellement de choses que j'ai constamment l'impression que les locaux ont vraiment un coup d'avance sur vous. Parce qu'ils ont appris. Ils savent que

des trucs comme à Kosen, ça n'a aucun sens. Vous savez, parce que c'est le matin. Les vents bavarois n'ont pas encore vraiment commencé. Ça devrait être les courants du sud qui fonctionnent.

[00:49:28] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Ouais. Ouais. Mais ce que je trouve intéressant, c'est que j'écoutais justement le podcast que tu as fait avec Ferdy van Selve. Et il disait l'inverse. N'écoute pas les locaux parce qu'ils vont aller vers leur propre thermique et qu'elle n'y sera pas. Et ton instinct te dit qu'elle n'y sera pas et que tu peux voler dans l'autre sens, sauf si tu écoutes les locaux. Et là, tu es coincé. Ouais. Eh bien, je trouve que c'est une façon de penser vraiment intéressante de sa part.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Ouais. Je pense que les deux sont vrais. Ce qu'on nous dit, ce qu'on m'a répété encore et encore avant ma première course en 2015, c'est de ne pas écouter les locaux. Et je pense que la majeure partie de ça, disons 80 % ou un pourcentage important, c'est que la plupart du temps, on ne vole pas dans des conditions très récréatives. Donc leurs points de repère ne seront pas précis. Vous savez, qu'est-ce qu'on apprend des compétitions ? On apprend ça. C'est presque jamais le héros local qui gagne. Presque jamais. C'est vrai. Parce qu'ils ont leurs habitudes, ils ont une vision du ciel qui a fonctionné pour eux pendant longtemps, mais ils peuvent passer à côté de certaines choses qui ne sont pas si évidentes et qui fonctionnent soudainement. Alors, ouais, vous savez, Kriegel est célèbre pour ne pas faire de repérage avant les courses parce qu'il ne veut pas avoir de préconceptions.

[00:50:43] Il veut le piloter le jour J. Et, comme on le sait, la journée est différente à chaque fois. Ouais. Ça change. Ça voudrait...

[00:50:49] **Bastienne Wentzel:** ça veut dire que vous avez un avantage. Je sais.

[00:50:51] **Gavin McClurg:** Je dois m'imprégner de ça. Il y a beaucoup de résistance là-dedans.

[00:50:58] Eh bien, les Alpes sont, les Alpes sont compliquées. Il y a tellement de systèmes de vallées et tellement de choses différentes, il se passe tellement de choses là-bas qu'il y a certainement des choses, vous savez, une brise de vallée qui arrivera à cette heure de la journée qu'il est vraiment utile de savoir avec certitude. Selon, selon où vous êtes. Ouais. Et ce qui se passe. Mais, mais ouais, je vous redonne la parole, pour le livre, quoi que ce soit sur la météo, j'ai pris plein de notes ici, vous savez, comme, vous savez, les gradients thermiques, évidemment très importants. Vous parlez, vous savez, un peu de la façon dont les thermiques fonctionnent. Vous savez, c'était intéressant. Je ne savais pas que lorsqu'une thermique se libère, parce que l'air ne se mélange pas bien, vous savez, elle se libère quand elle est d'environ deux degrés plus chaude, elle a tendance à, évidemment les choses changent.

[00:51:46] Mais ensuite, il y a la surface. Et quand elle se libère, parce que l'air ne se mélange pas bien, ce n'est pas comme si elle était, genre, grattée. C'est qu'elle se dilate et pénètre dans l'air plus froid au-dessus, évidemment. Mais, vous savez, des choses comme ça, j'ai trouvé ça vraiment utile de simplement y réfléchir et de les imaginer un peu. Parce que quand on est en thermique, vous savez, on opère dans l'air invisible et on doit comprendre, ou du moins ça m'aide à comprendre comment ces choses fonctionnent.

[00:52:14] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Ouais. Ça s'expande. Ça s'expande. Ça s'expande. Ça s'expande. Ça s'expande. Ça s'expande. Ça s'expande. Ce que j'ai appris, c'est pourquoi les nuages sont si puissants. Pourquoi est-ce que j'ai aspiré de l'air ? À cause de la condensation de la vapeur d'eau, de l'eau qui libère de l'énergie. Je ne le savais pas avant d'écrire le livre. Du coup, je trouvais ça intéressant de savoir pourquoi un nuage fait ça ? Je veux dire.

[00:52:35] **Gavin McClurg:** Ouais. Et pourquoi ça ne s'arrête pas juste à la base des nuages. Ouais. C'est exactement ça. Exactement ! Alors, quelles sont les choses ici, genre dans le désert où j'habite, l'une des plus grandes choses qu'on regarde, c'est probablement, probablement après le vent, l'humidité relative. C'est un point vraiment important pour nous. Parce que si on a beaucoup de vapeur d'eau en altitude, ça va déraiper grave. Ça va être super dangereux.

[00:53:01] **Bastienne Wentzel:** Exactement. Exactement. Je ne suis pas du tout météorologue, je ne suis pas vraiment experte sur le sujet. Mais je pense que s'il y a beaucoup d'humidité dans l'air, parce qu'il fait chaud dans le désert, l'air peut contenir beaucoup d'humidité, beaucoup de vapeur d'eau. Et ça contient beaucoup d'énergie. Donc dans un environnement chaud et humide, ça va exploser avec plus d'énergie que dans un environnement plus sec, je suppose. Mais c'est juste ce qui me vient à l'esprit là, tout de suite. Ouais.

[00:53:31] **Gavin McClurg:** non, tu as bien commencé. Mais je pense que dans un environnement plus sec, comme tu l'as dit, il y a plus de vapeur d'eau, ce qui est... c'est un peu à l'envers. On pense que l'humidité signifie qu'il y en a plus, mais c'est l'inverse. Ouais. Donc, c'est pour ça qu'elles explosent, ça peut simplement contenir beaucoup plus de vapeur d'eau, qui est de l'énergie. J'adore ça avec la vapeur d'eau. Hansa insiste vraiment là-dessus, tu sais, sans... je crois que dans ton livre, tu dis que l'atmosphère générale contient environ 5 à 7 % de vapeur d'eau. C'est bien ça ? J'ai bon ? Et sans vapeur d'eau, on n'aurait pas de météo. J'adore ça, c'est cool.

[00:54:06] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Ouais. Ouais. Ça déplace l'énergie. Et ça crée des nuages, et, ouais.

[00:54:13] **Gavin McClurg:** Mon ami, Nate Scales, qui vit ici, quand j'ai fait un podcast avec lui, il parlait de toutes les choses qu'on apprend et qu'on améliore, comme le pilotage et la capacité à parcourir de longues distances. Enfin, en général, la moitié de l'air monte et l'autre moitié descend. Pourquoi ne peut-on pas juste rester dans les zones de portance ?

[00:54:33] **Bastienne Wentzel:** Il va falloir le trouver. C'est ça, c'est le secret, non ? Tu peux le faire. Alors

[00:54:38] **Gavin McClurg:** si on pouvait tout voir, est-ce qu'on pourrait juste rester dans les zones agréables ?

[00:54:42] **Bastienne Wentzel:** Bien sûr. On peut. Comme le modèle idéalisé de la Terre, juste une boule de billard avec l'air qui flotte autour, j'ai un modèle quelque part. L'air monte à l'équateur et descend aux pôles. Si on reste juste dans l'air qui monte, mais ça va être un peu haut, je suppose. Donc, non, c'est pas possible. Je vais rester en haut tout le temps. Zut.

[00:55:12] **Gavin McClurg:** J'ai noté ça ici. On change complètement de sujet dans le livre, mais qu'est-ce que ça signifie pour vous, être un pilote autonome ?

[00:55:25] **Bastienne Wentzel:** Il faut être capable de prendre ses propres décisions à chaque endroit où vous arrivez pour voler. Et ça a l'air super évident, mais ça ne l'est pas. Je connais beaucoup de pilotes qui n'y arrivent pas, qui se contentent de regarder autour d'eux pour voir ce que les autres font, pour qu'ils prennent les décisions à leur place. Il faut donc être capable de prendre ses propres décisions de sécurité en fonction de l'endroit où vous êtes et de ce que vous voyez autour de vous. Et, ouais, juger si c'est correct pour vous sans laisser cela dépendre des autres. Et oui, ça semble tellement logique, mais il y a beaucoup de pilotes qui n'en sont pas capables.

[00:56:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Hmm. Ouais. Je pense que c'est vraiment important, non ? Juste... Et je pense qu'on apprend, beaucoup de pilotes vont, tu sais, ils ont leur site habituel et ils ne s'éloignent pas beaucoup, ce qui est tout à fait correct. Mais tu sais, je pense qu'on apprend beaucoup sur l'autonomie en voyageant un peu, en explorant de nouveaux sites de décollage, de nouvelles zones d'atterrissage, tu sais, on se force un peu à sortir de sa zone de confort, ce qui implique bien sûr un peu plus de risques aussi. Mais je pense que c'est... ça fait partie du fait de mettre le doigt dans le pied et de déverrouiller la porte pour comprendre tout ça.

[00:56:43] **Bastienne Wentzel:** Ouais. Ouais. Je suis tout à fait d'accord. Même si je pense que ce n'est pas pour tout le monde. Non, carrément.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** pas. Il y a

[00:56:48] **Bastienne Wentzel:** il y a beaucoup de gens qui sont tout à fait heureux et aussi, euh, bien et en sécurité, en volant juste sur leur propre site ou avec leur propre groupe de personnes qui prennent les décisions pour eux. Tant qu'ils reconnaissent que c'est leur façon de faire et qu'ils ne se bercent pas d'illusions en pensant qu'ils sont autonomes. C'est tout à fait correct. Je connais même un pilote qui ne fait que des lancements en arrière, seulement des lancements vers l'avant et qui ne vole pas quand ce n'est pas praticable pour ce genre de technique. Donc, et c'est tout à fait correct. Si vous réalisez que vous êtes comme ça, je pense que c'est tout à fait correct si vous ne voulez pas, euh, dépasser vos propres limites ou frontières, tant que vous reconnaissez que vous faites partie de ces personnes et que vous ne vous dites pas : « Eh bien, je suis vraiment doué ».

[00:57:36] Et je peux faire tout ça. Mais, aujourd'hui, je n'en ai pas envie. Je pense que c'est dangereux. Je pense. Hmm.

[00:57:41] **Gavin McClurg:** Hmm. Euh, c'est la fin. On approche de l'heure ici. Alors, je vous remercie vraiment pour votre temps. Et comme je l'ai dit, il y a tellement d'informations précieuses qu'il nous faudrait une éternité pour passer en revue chaque petit détail. Mais, est-ce qu'il y a d'autres parties du livre que vous aimeriez vraiment souligner ? Vous savez, il y a un passage génial sur l'espace aérien, ce qui est bien sûr plus important pour les pilotes en Europe que pour nous ici. On n'en a pas. On n'a pas vraiment à gérer ça là où j'habite. Euh, mais il y a, il y a, ça vous fait vraiment passer par tout l'alphabet de l'apprentissage du pilotage. Et encore une fois, je veux vous remercier de l'avoir fait. Je sais que c'est un projet colossal. Euh, merci pour votre contribution au sport et encouragez tout le monde qui nous écoute à aller le chercher. Vous apprendrez quelque chose, c'est certain.

[00:58:28] Et, mais y a-t-il d'autres passages que nous avons un peu sautés et que vous aimeriez souligner ?

[00:58:36] **Bastienne Wentzel:** Euh. Eh bien, je ne sais pas si je l'ai assez dit, mais je pense que c'est un message vraiment important : voler pour le plaisir. Et j'espère que le livre transmet aussi ça. Je crois qu'il y a une photo de moi au début où on me voit m'amuser. C'est une photo un peu ridicule, mais elle reflète bien ce que je veux faire passer. Alors, comme l'a dit Jocky Sanderson, je ne l'ai pas inventé moi-même, mais les meilleurs pilotes sont ceux qui s'amusent le plus. Et l'autre chose que j'aimerais vraiment mentionner, c'est que le livre est devenu si bon parce que l'équipe de Cross Country Magazine s'en est emparée et l'a rendu tellement meilleur avec leurs illustrations et leurs photos dédiées ; ils sont allés prendre toutes ces nouvelles photos, ont corrigé les textes et ont fait tout leur possible pour améliorer des choses, écrire de nouveaux chapitres.

[00:59:25] C'est devenu vraiment bien parce que nous l'avons fait tous ensemble en équipe. Alors, je tiens vraiment à les remercier d'avoir collaboré avec moi sur ce projet. Ouais.

[00:59:36] **Gavin McClurg:** C'est une équipe incroyable. Très, très compétente. Et ils ont réalisé un travail vraiment remarquable. Je suis sûr que nous servirons de sorte de bible. Alors, eh bien, merci pour votre temps, pour votre savoir et pour ce superbe travail que la communauté apprécie tant.

[00:59:52] **Bastienne Wentzel:** Bienvenue. C'était un plaisir. Merci. Je me souviens

[00:59:55] **Gavin McClurg:** ...en retour à Oakland, j'étais là, en extase. Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe comment vous écoutez votre podcast, ça aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le chemin du retour avec vos amis de Launch. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. 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 coûts 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 vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort.

[01:00:41] On publie un nouvel épisode toutes les deux semaines. 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 plein de raisons différentes, 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'émission. Et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations gratuites. Ce sont des échanges authentiques avec de vraies personnes. Et ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que ça vous plaît. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez aussi passer par patreon.com/cloudbasedmayhem.

[01:01:26] Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site. On a essayé de rendre ça très simple. Et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus. Un petit podcast vidéo. On fait des petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement,

dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être tous configurés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant.

[01:02:12] Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. On se retrouve au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Bastienne Wentzel ist eine professionelle Wissenschaftsautorin, Redakteurin des Lift magazine und Fluglehrerin mit Schwerpunkt Assistenzpilotin mit Sitz in den Niederlanden. Vor einigen Jahren wurde sie frustriert über den Mangel an umfassenden, korrekten Informationen für neue Piloten, die lernen wollen zu fliegen, und beschloss, ein Lehrbuch auf Niederländisch zu schreiben. Es war so erfolgreich, dass das Team des Cross Country magazine unter der Leitung von Ed Ewing beschloss, drei Jahre damit zu verbringen, ihr ursprüngliches Buch auf Englisch umzuschreiben und zu überarbeiten.

Der Beitrag zu Episode 132- Bastienne Wentzel and the Beginner's Guide to Paragliding erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:18] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Bevor wir mit Bastien in die Show starten, wollte ich euch allen einfach nur danken, dass ihr zuhört. Und dass ihr dieses ganze Chaos erst möglich macht. Wir sind jetzt fast sechs Jahre dabei. Ich glaube, das stimmt schon. Dieses verrückte Experiment war für mich eine echte Freude und eine riesige Lernkurve. Und ich hoffe, für euch auch. Und ja, es hat einfach nur Spaß gemacht. Und offensichtlich könnte ich das ohne euch nicht machen. Also danke. Danke fürs Zuhören. Danke fürs Mitmachen. Danke, dass ihr es mit euren Freunden teilt, die Liebe verbreitet und mehr Leute zum Zuhören bringt. Ich weiß das wirklich sehr zu schätzen.

[00:01:04] Und wir versuchen auch ständig, uns zu verbessern. Bastien und Ed Ewing haben mir deshalb dieses Buch geschickt, „The Beginner's Guide to Paragliding“, das gerade erst erschienen ist. Und genau darüber werden wir heute in der Show sprechen. Aber es ist wirklich ein großartiges Buch. Sie haben mir ein paar Exemplare geschickt. Und ich dachte mir, warum lese ich es nicht einfach vor dem Gespräch mit Bastien durch. Es ist fantastisch. Und ich dachte mir, ich sollte diese Exemplare an jemand anderen weitergeben. Also habe ich auf der Website eine kleine Umfrage erstellt. Die Adresse ist cloudbasemayhem.com/survey. Wenn ihr dort hingehet und sie ausfüllt, dauert das nur ein paar Minuten. Sagt uns einfach, wie wir uns verbessern können. Wir sind mit dieser Folge bei 140 Folgen angelangt.

[00:01:49] Und wir werden einfach immer weitermachen. Aber natürlich wollen wir uns ständig verbessern. Und Inhalte erstellen, die... die ihr liebt. Und zu denen ihr immer wieder zurückkehrt. Also füllt die Umfrage aus. Dann habt ihr die Chance, eines dieser wunderschönen Bücher zu gewinnen. Oder eine ganze Menge... ich werfe auch noch eine ganze Menge Cloud Based Mayhem Merch in den Topf. Also neue Trucker-Caps, Patagonia-Caps und Patagonia-T-Shirts. Ich habe gerade eine neue Lieferung davon bekommen. Ihr könnt das ganze Zeug natürlich auch auf der Website kaufen. [Cloudbasemayhem.com](https://cloudbasemayhem.com). Aber nochmals, die Umfrage ist einfach auf der Website. [Cloudbasemayhem.com](https://cloudbasemayhem.com). Vorzeichen slash survey. Füllt sie aus. Sie ist anonym, wenn ihr wollt. Und lasst uns einfach wissen, wie wir uns verbessern können.

[00:02:34] Und genau das werden wir versuchen. Meine heutige Gästin ist Bastien Wentzel. Sie ist eine niederländische Pilotin und Fluglehrerin. Sie ist schon lange in diesem Geschäft tätig. Und sie hat ein Buch veröffentlicht, das wirklich darauf abzielt, Menschen beim Erwerb ihrer Pilotenlizenz zu helfen. Es richtet sich also an den Anfang des Spektrums, ist aber ein wunderschönes Buch. Mein Freund Jeff Shapiro schreibt gerade tatsächlich eine Rezension dazu für das Cross Country Magazine. Wir haben vor ein paar Tagen darüber gesprochen und waren uns beide einig, dass es voller fantastischer Illustrationen steckt. Es vermittelt eine tolle Geschichte des Sports sowie großartige Kapitel über Aerologie, Meteorologie und Ausrüstung – und einfach darüber, wie das alles funktioniert.

[00:03:20] Ich war froh, es durchzugehen und festzustellen, dass die meisten Dinge für mich – wie ich es auch denke – zur Wiederholung waren. Ich bin schon verdammt lange dabei. Aber es gab auch einige neue Sachen darin, an die ich entweder schon lange nicht mehr gedacht hatte oder die ich einfach gar nicht auf dem Schirm hatte. Ich wünschte wirklich, ich hätte das schon gehabt, als ich angefangen habe zu lernen. Und wenn ihr es noch nicht habt oder noch nicht

gesehen habt, geht in euren lokalen Laden und holt euch eins. Es ist natürlich auch online erhältlich. In den Shownotes dieser Folge findet ihr die Links, wo ihr es finden könnt. Aber der beste Weg, es zu unterstützen... ist, unsere lokalen Läden zu unterstützen. Und ich weiß, dass viele davon in diesem verrückten Corona-Jahr gerade kämpfen.

[00:04:05] Also, geht in euren lokalen Laden und holt euch eins. Und teilt es dann, lest es und genießt es. Also ohne weitere Umschweife, genießt bitte diese Unterhaltung mit dem Autor von Paragliding. The Beginner's Guide, Bastian Wenzel.

[00:04:27] Bastian, danke, dass du bei Cloud-Based Mayhem dabei bist. Ich habe mich schon sehr darauf gefreut, mit dir zu sprechen. Ich habe erst heute Morgen dein fantastisches Buch beendet, das du in Zusammenarbeit mit dem Cross Country Magazine erstellt hast. Ich war im letzten Jahr an einem ähnlichen Projekt beteiligt. Ich weiß, das ist eine gewaltige Arbeit. Herzlichen Glückwunsch. Es ist ein wunderschönes Buch. Vielen Dank. Ich bin sehr stolz, dass es endlich da ist. Das kann ich mir vorstellen. Ja, und ich verstehe, dass dies... das ist so eine Art zweite Version, richtig? Du hast es zuerst auf Niederländisch geschrieben. Erzähl uns ein wenig über deinen Hintergrund.

[00:05:01] **Bastienne Wentzel:** Ja, klar. Eigentlich habe ich jetzt drei Auflagen in der niederländischen Version. Dieses Projekt begann vor fast fünf Jahren. Oder sogar vor mehr als fünf Jahren. Im Sommer 2014 hatte ich etwas Zeit zur Verfügung. Und ich habe festgestellt... Also, ich könnte sogar noch ein Stück zurückgehen. Ich habe meine Lizenz gemacht, die Advanced License. Und dafür musste ich eine Theorieprüfung ablegen. Und ich musste dafür lernen. Und ich habe überhaupt keine guten Informationen gefunden, vor allem nicht auf Niederländisch. Es waren nur so irgendwelche Sammlungen. Also dachte ich mir, wir könnten in den Niederlanden eigentlich ein gutes Buch gebrauchen. Es gab zwar etwas hier, aber nicht viel. Nachdem ich meine Lizenz gemacht hatte, habe ich also angefangen, etwas mehr darüber nachzudenken.

[00:05:46] Und ich habe auch zusammen mit meinem Mann, Erwin Voogd, angefangen, Theoriekurse zu geben. Weil das gab es damals in den Niederlanden auch nicht. Also haben wir den Kurs aufgebaut. Und dann fragten uns unsere Schüler: „Na, was können wir lesen? Ich meine, wo ist die Information? Wo ist das Lernmaterial?“ Und es war einfach nicht da. Es war entweder veraltet oder nicht auf Niederländisch. Also hatte ich im Sommer 2014 etwas Zeit. Ich dachte mir, ich fange einfach mal an zu schreiben und schaue, wo es endet. Also habe ich eine erste niederländische Version geschrieben. Und dann habe ich viele niederländische Piloten, Freunde, Fluglehrer konsultiert. Und ich habe sie gebeten, mir zu helfen, das zu korrigieren. Das Ergebnis war die erste niederländische Version Anfang 2015.

[00:06:35] Also habe ich etwa 500 Exemplare davon gedruckt. Ich dachte, bei etwa tausend aktiven Piloten in den Niederlanden und 1500 Mitgliedern im Verband würde das für immer reichen. Ich meine, 500 Bücher werden 500 Bücher verkaufen. Es war in zwei Jahren ausverkauft. Wirklich? Wow. Es ist weg. 500 Bücher in zwei Jahren. Also 250 Bücher in den Niederlanden in zwei Jahren. Ich dachte mir, was passiert hier eigentlich? Und alle waren sehr unterstützend und haben das Buch zum Unterrichten benutzt. Also war jeder total begeistert davon. Ich habe viel Feedback bekommen. Dann habe ich die zweite Version produziert, die zweite Auflage, aktualisiert. Und dann hat ein englischsprachiger Flugfreund davon gesehen. Er sagte, du musst das ins Englische übersetzen.

[00:07:21] Ich dachte mir so: Ja, warum denn? Ich meine, die Briten haben doch Bücher, das ist alles da. Die sind auf Englisch. Nur die Niederländer hatten keine. Er sagte: Nein, nein, du musst das unbedingt übersetzen. Es ist so gut. Und du musst das machen. Ich weiß nicht. Und ich sagte: Okay, gut. Ich werde ein paar Kapitel übersetzen und du kannst es lesen und die englische Sprache prüfen. Du kannst es für mich korrigieren und dann sehen wir mal, was passiert. Er sagte: Okay, das mache ich. Das war dann so im, ich glaube, Winter 2016 oder so. Ich schickte ihm einen Text auf Englisch und er hat ihn korrigiert. Übersetzt. Er sagte, es sei wirklich gut. Sogar jetzt lese ich es auf Englisch. Er sagt, es ist wirklich gut. Er hat es wirklich geschickt. Ich dachte mir: Hmm, okay, an wen soll ich das schicken? Und die erste Person, an die ich dachte – ich bin sicher, du erinnerst dich daran – war Greg Hamilton.

[00:08:11] Klar. Ich hatte nämlich ein paar E-Mail-Anrufe.

[00:08:13] **Gavin McClurg:** Ja, er war schon in der Show.

[00:08:15] **Bastienne Wentzel:** Ja, ich weiß. Ja. Er ist auch eine ziemlich berühmte Person. Er hatte selbst einige Bücher veröffentlicht. Also dachte ich, vielleicht hat er... Er hat einen kleinen Verlag, vielleicht kann er etwas für mich

tun. Er hat mir dann aber sehr schnell zurückgemailt. Er sagte, er sei zu klein dafür, aber die Leute, denen du das schicken musst, sind Cross Country Magazine. Ich dachte nur: Oh, Moment mal. Ich meine, das sind die größten, die besten auf der Welt. Ich werde... Nein, er sagte, du kannst es dorthin schicken und an Hugh Miller senden, der der Verleger ist. Das habe ich dann am Ende gemacht, ohne viel zu erwarten. Ich habe ein paar Kapitel geschickt, und das war 2013. Ich habe ein paar Kapitel geschickt, und das war Anfang 2017. Und Hugh war von Anfang an sehr begeistert.

[00:09:01] Er sagt, das ist genau das, wonach wir gesucht haben: ein Buch für Anfänger, nicht für erfahrene Piloten, wie die Bücher, die sie bereits haben. Aber für Anfänger – ich meine, als Start der Serie haben wir Bruce Goldsmiths Buch „50 Ways to Fly Better“. Und wir haben Kelly Farinas Buch. Das ist für wirklich fortgeschrittene Piloten, aber sie hatten nichts für Anfänger. Also sind sie total begeistert und sagten: Oh, damit können wir arbeiten. Kein Problem. Also, ja, das haben wir gemacht. Ich war wirklich erstaunt, dass es ihnen gefallen hat. Und wir haben angefangen, zusammen daran zu arbeiten, es zu verbessern. Sie haben viele, viele Informationen hinzugefügt. Sie haben viele Instrukteure aus ihrem Netzwerk auf der ganzen Welt konsultiert, um es zu verbessern und zu ergänzen, um es größer und besser zu machen.

[00:09:49] Und wir haben viel mehr Fotografie und Illustrationen.

[00:09:52] **Gavin McClurg:** Ja. Es ist voll mit Illustrationen. Ja.

[00:09:55] **Bastienne Wentzel:** Und Illustrationen

[00:09:55] **Gavin McClurg:** und Zeichnungen und Diagramme. Und ich finde das einfach toll, weil ich denke, dass es wirklich passt, wissen Sie, nicht jeder kann einfach nur lesen und lernen. Man muss es sich visualisieren. Man muss es sehen. Man muss zum Hügel gehen. Ich musste beim Lesen ständig daran denken, wie schön es gewesen wäre, das beim Lernen zu haben, weil es diese Art von Handbuch ist. Man kann nach Hause gehen. Wenn man zum Trainingshügel geht, nimmt man jeden Tag so viel auf. Es ist irgendwie überwältigend. Und dann wäre das eine schöne Sache, um nach Hause zu gehen und zu lesen. Ja. Und dann kann man nach Hause gehen, sich auf die Couch kuscheln und einige der Dinge, die man gerade gelernt hat, noch einmal verinnerlichen.

[00:10:30] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ich freue mich wirklich, dass du das sagst, denn genau so wollte ich es haben. So wie das Buch, das ich nie hatte. Das klingt vielleicht etwas dramatisch, ich meine das nicht so. Aber es gab wirklich nichts Vergleichbares. Vielleicht ist „Touching Cloud Base“ ein gutes Buch, aber es fing an, vielleicht ein bisschen, na ja, es braucht vielleicht ein Update. Es ist ein gutes Buch. Und es war nicht in meiner Sprache. Also ja, es ist wie das Buch, das ich immer haben und brauchen wollte. Daher freue ich mich, dass du das sagst.

[00:10:59] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, das Kapitel, das mir wirklich aufgefallen ist – ich meine, die sind alle fantastisch. Aber das eine, das mir besonders aufgefallen ist, ist einfach das Wetterkapitel, weil es da so viele Begriffe und Terminologien gibt und, wissen Sie, adiabatisch, und ich denke, es spielt keine Rolle, wie oft man es liest. Man braucht immer eine kleine Auffrischung, es sei denn, man ist Meteorologe. Und Sie haben recht. Am Anfang des Kapitels sagen Sie ja, dass Sie das nicht wussten. Dass Sie Meteorologe waren, als Sie mit dem Gleitschirmfliegen angefangen haben. Aber Sie werden im Grunde zum Meteorologen. Wir alle werden es. Wir müssen es. Das ist es, womit wir uns jedes Mal beschäftigen, wenn wir fliegen gehen. Und es war wirklich umfassend. Es war klar. Es floss gut. Und die anderen auch. Aber das ist für mich, wissen Sie, so ein „Fortgeschrittenenpilot“-Thema.

[00:11:45] Das war das Kapitel, in das ich mich richtig eingearbeitet und das mir besonders gut gefallen hat.

[00:11:51] **Bastienne Wentzel:** Ja. Das ist toll. Es ist auch schön zu hören, dass es da auch etwas für fortgeschrittene Piloten gibt, denn es ist wirklich ein Buch für Anfänger. Aber wir hoffen, dass es auch für Leute interessant ist, die schon länger fliegen – so wie du sagst, als Auffrischung oder vielleicht als etwas Neues. Also ja, das ist schön zu hören.

[00:12:07] **Gavin McClurg:** Und Sie sind – Entschuldigung. Nein, ich wollte nur sagen, Sie sind auch – sind Sie der Herausgeber oder wie genau sind Sie bei der Lift-Zeitschrift involviert? Das ist das lokale Magazin.

[00:12:16] **Bastienne Wentzel:** Ja, das ist das lokale Magazin. Lift ist das Verbandsmagazin, so wie Sky Wings oder so. Das andere – unser Ruf. Ja. Und ich mache das seit 2011 oder so als Freiwillige mit einer kleinen Gruppe, so sechs oder sieben Leute. Es kommt darauf an – das ändert sich oft. Aber wir sind alle Freiwillige und wir machen das Magazin

viermal im Jahr. Und ich bin im Grunde diejenige, die die ganze Truppe zusammenhält und dafür sorgt, dass alles rechtzeitig fertig wird. Und sag mir nochmal, wie viele registrierte Piloten habt ihr in den Niederlanden? Der Verband hat 1.700 Mitglieder. Okay. Alle sind natürlich sehr aktive Piloten. Sicher. Aber wir müssen Mitglied im Verband sein. Wir müssen Mitglied im Verband sein, um unsere Lizenz zu bekommen, und das ist die Anzahl der Lizenzen, gültige Lizenzen in den Niederlanden.

[00:12:57] **Gavin McClurg:** Und ganz am Ende des Buches habt ihr einen tollen Abschnitt über die verschiedenen Verbände auf der ganzen Welt, APPI und USPA und BHPA und alle anderen. Wie funktioniert euer System da? Denn ich weiß, dass es in manchen Ländern – wie in Schweden – wirklich klubbasiert ist, richtig? Ich meine, ich weiß, dass das in den Niederlanden nicht so ist, aber wie funktioniert eures?

[00:13:18] **Bastienne Wentzel:** Stimmt. In Schweden, ich weiß nicht... Unser System ist – unser System hat einfach – von der Vereinigung gibt es Dinge, die man wissen muss. Sie haben Listen mit Dingen, die man tun muss. Und die Schulen sind Mitglieder der Vereinigung. Sie sind – ich weiß nicht, wie ich das erklären soll, aber sie müssen – sie müssen mit der Vereinigung verbunden sein. Ich sage das nicht richtig. Aber alle Schulen sind – also, helft mir mal mit dem Englischen.

[00:13:51] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ihr habt ein System, das vom Verband abgenommen wird, durch das die Schüler gehen müssen, um ihre verschiedenen Lizenzen zu erhalten.

[00:14:02] **Bastienne Wentzel:** Ja. Und alle Schulen haben ihre – sie sind lizenziert, um Gleitschirmpiloten auszubilden. Sie müssen also dazu berechtigt sein, die Lizenzen auszustellen. Okay. Also gehst du zu einer Schule in den Niederlanden. Du meldest dich bei einer der 13 Schulen an, die Mitglied im Verband sind. Und all diese Schulen haben Instruktoren, die auch – Ja. Sie haben ihre Instruktorenlizenz vom Verband. Und deshalb haben sie alle ihre eigenen – oder der Verband hat eine Reihe von Dingen, die du tun und wissen musst. Es gibt da so eine Liste. Aber der Instruktor in der Schule entscheidet, ob du ein guter Pilot bist. Und dann gibt es noch die andere Sache: du musst eine Aetheria-Prüfung ablegen.

[00:14:42] Und das gilt für alle in den Niederlanden. Es ist das Gleiche. Es ist eine zentrale Prüfung. Man setzt sich hin und beantwortet diese Fragen. Das gibt es zwei- oder dreimal im Jahr. Man kann sich für eine Prüfung anmelden und man muss diese bestehen. Und

[00:14:55] **Gavin McClurg:** Wie machen die – wie machen die Piloten in den Niederlanden das? Ich weiß, dass ihr größtenteils auf den Dünen trainiert. Es ist ziemlich flach. Macht ihr die Ausbildung dort an den Dünen und dann nehmen sie Gruppen mit in die Berge? Oder wie macht ihr die praktische Ausbildung?

[00:15:15] **Bastienne Wentzel:** Ja, das ist ein Thema, oder? Wir machen viel Schleppflug. Oh. Welche Operation – besonders im Osten und Süden der Niederlande gibt es viel Schleppflug. Ich würde also schätzen, dass etwa die Hälfte der Leute hier ihre gesamte Ausbildung, ihre ganze Flugkarriere im Schleppflug macht. Und die anderen – die meisten Schulen haben auch Kurse in den Bergen. Man kann sich also für einen Kurs anmelden. Man fährt nach Frankreich oder Österreich und macht dort seine wöchentliche Ausbildung. Also – Ja, ich denke, die meisten Leute – oder nein, viele Leute fangen im Schleppflug an zu lernen und gehen dann in die Berge. Oder es gibt auch viele Leute, die einfach mit einer der niederländischen Schulen außerhalb der Niederlande in die Berge gehen und dort lernen.

[00:16:03] **Gavin McClurg:** Und du hast gesagt, dass du und dein Mann beide unterrichtet. Habt ihr eure eigene Schule? Ist das euer Job?

[00:16:08] **Bastienne Wentzel:** Nein, wir haben keine eigene Schule. Okay. Und außerdem ist die Niederlande so klein, dass von diesen 13 Schulen nur drei Schulen existieren, von denen die Besitzer ein bisschen leben können. Aber die Instruktoren bekommen eine kleine Aufwandsentschädigung. Sie bekommen aber kein echtes Gehalt. Also machen wir das aus Spaß und wir unterrichten für eine Reihe von Schulen, die Schulen, in denen wir selbst das Fliegen gelernt haben, nämlich die Gleitschirmschule Inferno. Aber wir unterrichten – manchmal gehen wir auch mit einer anderen Schule zusammen. Es ist eine kleine Gemeinschaft hier.

[00:16:39] **Gavin McClurg:** Bastien, kannst du mir eine kurze – gib mir die erste Seite deines Lebenslaufs zum Fliegen. Wie hast du – wie hast du angefangen? Wie bist du an den Punkt gekommen, an dem du dachtest: Okay, ich muss ein Buch schreiben?

[00:16:52] **Bastienne Wentzel:** Ich muss ein Buch schreiben. Es fing mit nur einem Wochenende Spaß in Deutschland mit der Schule an, wo wir gelernt haben, nur ein Einführungswochenende. Und dann haben wir – viele Jahre später, eigentlich – einen einwöchigen Bergkurs in Frankreich gebucht. Und wir haben tatsächlich gelernt, in der Nähe des berühmten Ortes Saint-Vincent-le-Fort zu fliegen, wo es viel – Großartig, ja – auch gibt. Unsere ersten Flüge waren also von den Weltmeisterschafts-Standorten von Saint-Jean. Dort haben wir unseren ersten Flug gemacht. Diese Woche war wirklich schön, aber das Wetter war schlecht. Wir haben also für die ganze Woche nur so zwei Flüge gemacht. Also haben wir noch eine Woche und noch eine Woche in der Türkei gebucht und noch eine Woche in der Türkei. Innerhalb eines Jahres hatten wir unsere Lizenz. Ziemlich schnell, wir – das ist so die – ich glaube, du nennst sie P2-Lizenz.

[00:17:41] Ja. Man kann zwar schon unabhängig fliegen, aber noch nicht über Land. Noch nicht cross country. Und ich denke, ein oder zwei Jahre später haben wir beide unsere Fortgeschrittenen-Lizenz gemacht. Also ein bisschen cross country Fliegen. Und gleichzeitig haben wir angefangen, Leute als Assistenzlehrer auszubilden. Ich bin übrigens immer noch Assistenzlehrerin. Ich bin keine Volllehrerin. Mein Mann ist es. Also können wir im Grunde zusammen einen Kurs leiten. Er wäre der verantwortliche Lehrer und ich würde helfen. Wir haben angefangen, den Leuten erst mal nur zu zeigen, wie sie ihre Gleitschirme anlegen und auslegen und ihnen dann beim Start zu helfen. Und der nächste Schritt ist, ihnen beim Landen zu helfen. Und wie ich schon sagte, haben wir irgendwo in diesem Prozess herausgefunden, dass es nicht viel Theorie gibt.

[00:18:29] Man kann es ja lesen. Man kann den Leuten vieles erzählen, aber es gibt nicht – wir konnten sie nicht auf ein Buch oder so etwas verweisen. Und so entstand die Idee. Was

[00:18:38] **Gavin McClurg:** Was glaubst du, wenn du dein eigenes System und das betrachtest, was du gesehen hast? Vor dem Buch – was waren die großen Dinge, die den Leuten gefehlt haben? In welchen Momenten hast du ständig gedacht: „Gott, ich wünschte, wir hätten etwas dafür“?

[00:18:53] **Bastienne Wentzel:** Nun, ich denke, im Alltag bin ich Wissenschaftsjournalistin. Also mag ich Fakten und ich mag Wissenschaft. Was meiner Meinung nach fehlte, war, dass ich oft gehört habe, wie Dozenten Dinge nicht ganz richtig, völlig falsch oder manchmal komplett irreführend erklärt haben. Aber meistens war es einfach nicht ganz korrekt. Am Anfang dachte ich mir so: Ich verstehe einfach nicht, was die da sagen. Und später dachte ich: Das sagt er nicht richtig. Das ist einfach falsch. Also wollte ich den Studenten etwas zum Lesen geben. So wie hier: Das ist die Realität. Das sind – das sind die Fakten. Das ist die Wahrheit. Aber das gab es nicht. Man musste sie ins Internet schicken, und das Internet ist nicht – nun ja, da gibt es auch viele Fake News.

[00:19:41] Es war ziemlich schwierig, ein Buch zu finden, auf das man verweisen konnte, das all diese Fakten klar und leicht verständlich und gleichzeitig korrekt darstellte. Also ... In

[00:19:56] **Gavin McClurg:** In einer idealen Welt ist das für mich schon so lange her, ich kann mich buchstäblich nicht mehr erinnern. Aber in einer idealen Welt würde jemand, der den Podcast gerade hört und über das Fliegen nachdenkt oder – vielleicht ist er schon rausgegangen und hat Leute fliegen und landen sehen oder hat vielleicht schon – hat schon ein Tandem oder so gemacht. Was ist der beste Weg, um – wie würdest du gerne sehen, dass dein Buch verwendet wird?

[00:20:23] **Bastienne Wentzel:** Nun, man könnte das Buch kaufen und anfangen zu lesen. Aber ich würde wirklich empfehlen, auch in der Praxis zu lernen. Ich meine, das Buch ist toll und sie hat es natürlich jedem empfohlen, es zu kaufen. Aber ich denke, der beste Weg ist, einfach rauszugehen, es selbst auszuprobieren und Spaß zu haben. Und wenn man es nur ausprobieren möchte – wenn man es nur für einen Tag testen will, ist das völlig in Ordnung. Ich sehe viele Leute, die sich für einen langen Kurs anmelden, ohne zu wissen, ob es ihnen wirklich gefallen wird. Und dann verlangen die Schulen von ihnen, sich für einen wöchentlichen Kurs anzumelden. Probiert es einfach für einen Tag aus. Geht auf einen Tandemflug oder spielt ein bisschen herum. Und wenn ihr merkt, dass es etwas für euch ist, dann geht zu einer Schule und fangt an zu fliegen. Und kauft euch dann einen gebrauchten Gleitschirm oder etwas alte Ausrüstung.

[00:21:08] Such dir ein Feld oder einen Strand oder so. Fang einfach an, mit dem Gleitschirm herumzuspielen. Das ist das Beste – das Beste ist es, in der Praxis zu lernen. Und wenn es regnet oder das Wetter schlecht ist, wenn es kalt ist oder so, oder wenn du in den Niederlanden lebst und keine Flugmöglichkeiten hast, dann kaufst du einfach das Buch und fängst an, darüber zu lesen.

[00:21:26] **Gavin McClurg:** Wie findet man eine gute Schule? Wie findet man gute Leute?

[00:21:30] **Bastienne Wentzel:** Das hängt wahrscheinlich davon ab, wo auf der Welt man sich befindet.

[00:21:36] Ich denke, in den Niederlanden gibt es nicht wirklich – schlechte Schulen. Es gibt ein paar wirklich kleine Schulen. Aber für die Niederlande kommt es darauf an – sie haben einfach unterschiedliche Charaktere. Es gibt keine schlechten Schulen. Aber die eine ist eher auf das Draußen-Orientierte ausgelegt, die andere eher auf das Schleppen-Orientierte. Und die dritte ist eher auf das cross country Fliegen ausgerichtet. Und einige davon sind – einige davon sind wirklich für Leute, die am Anfang vielleicht ein bisschen Angst haben. Die gehen langsam und sicher vor. Und andere sind eher so – einfach machen und Spaß haben und sich nicht beschweren. Man muss also eine Schule finden, die zu deinem Charakter passt, zu deiner Art zu lernen. Ich schätze, das gilt vielleicht auch für den Rest der Welt.

[00:22:22] Geh einfach mal hin und schau, ob dir die Leute dort gefallen. Sprich mit ihnen, beobachte sie eine Weile und entscheide dann, ob es das Richtige für dich ist.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** In all deinen Jahren als Assistentin für Instruktionen, ich schätze mal, mit deinem Mann und dem Schreiben des Buches und dem Sehen von – Ja. Was du gesehen hast, gab es – ich meine, das Buch hat dich ja quasi durch die gesamte Lernprogression geführt, was großartig war. Es hat die Geschichte des Gleitschirmfliegens, was immer einfach nur ein Spaß ist. Dann gibt es ein Kapitel über die Ausrüstung und dann geht es darum, wie man anfängt. Und du führst uns bis hin zu komplizierteren Themen wie Luftraum, Verkehrsregeln, dem Erwerb der Lizenz und all den verschiedenen Lizenzen auf der Welt. Aber was siehst du als die größten – die wichtigsten Dinge, die die Leute auf dem Weg lernen müssen, oder die Dinge, die die meisten Probleme verursachen?

[00:23:24] **Bastienne Wentzel:** Oh, das ist eine schwere Frage. Ich denke, man muss einfach viel fliegen. Man muss rausgehen und es machen, anstatt – ich meine, das Studium ist sehr gut und es ist gut, viel darüber zu lesen, um es als Referenz zu haben. Und ich persönlich bin zwar jemand, der viel lesen muss und die Fakten kennen und Aerodynamik sowie Meteorologie verstehen will, aber das ist nicht wirklich notwendig, um gut zu fliegen. Ich denke, man muss viel fliegen und unter vielen verschiedenen Umständen und an vielen verschiedenen Orten fliegen.

[00:23:54] Aus meiner eigenen Erfahrung heraus hat mir an der Schule, in der ich das Fliegen gelernt habe, gefallen, dass wir an vielen verschiedenen Startplätzen und unter vielen verschiedenen Bedingungen waren. In anderen Schulen ist das nicht so. In Schulen, die eher an einem Ort bleiben, sehen die Schüler nur einen grasbewachsenen Hügel als Startplatz. Und wenn sie dann eine Felswand oder etwas wirklich Steiles sehen, wissen sie nicht, wie sie damit umgehen sollen. Ich denke, man muss viel Erfahrung sammeln, indem man viele verschiedene Dinge macht, an viele verschiedene Orte geht und vielleicht oft die Schule oder den Instruktor wechselt, damit man viele verschiedene Dinge sieht, anstatt nur den gleichen Weg zu gehen. Sehr cool.

[00:24:39] Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool.

[00:24:48] Sehr cool.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** Sehr cool.

[00:24:54] Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool. Sehr cool.

[00:25:00] Sehr cool. Sehr cool. Für Paare da draußen oder Leute, die im Sport des Freifliegens ein Paar werden wollen? Denn, ihr wisst ja, da gibt es dieses Problem, das immer knapp außerhalb unserer Reichweite liegt, nämlich die Risikoseite. Das kann für Paare ziemlich hart sein, denke ich.

[00:25:25] **Bastienne Wentzel:** Nun, wir hatten dieses Problem überhaupt nie. Das einzige Problem, das wir haben, ist, dass wir niemanden haben, der uns fährt.

[00:25:35] Das ist meistens das Problem meines Mannes, weil er am Ende den Hügel hochrennen und das Auto holen muss. Aber nein, wir haben keine solchen Probleme. Ich meine, wir haben eine andere Einstellung zu Risiken und ich treffe meine eigenen Entscheidungen und er seine eigenen. Aber es ist okay. Ich denke, wir wissen beide, was wir gerne machen und was nicht. Und im Großen und Ganzen macht es mehr Spaß, zusammen zu fliegen als alleine. Ansonsten machen wir ja ohnehin fast alle unsere Urlaube im Flugzeug. Die meisten unserer Urlaube im Flugzeug. Wir haben im Grunde sonst nichts gemacht.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Wow. Was für ein Traum. Wahnsinn. Und habt ihr Kinder? Habt ihr Kinder? Nein, wir haben keine Kinder. Wenn ihr Kinder hättet, würdet ihr wollen, dass sie fliegen?

[00:26:17] **Bastienne Wentzel:** Keine Ahnung. Ich wollte nie Kinder. Also habe ich darüber nie nachgedacht. Aber es wäre wahrscheinlich vorher. Ich glaube, meine Nichte und mein Neffe, ich würde versuchen, sie mit meinem Mann in einen Tank zu bringen. Das wäre lustig. Aber abgesehen davon habe ich wirklich überhaupt nicht darüber nachgedacht.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Ich habe eine Dreijährige und habe in letzter Zeit ein bisschen darüber nachgedacht. Ich meine, ein Teil von mir denkt sich: Oh ja, das wäre so toll. Ein anderer Teil denkt sich: Ja, wenn sie es nicht mag, wäre das auch völlig okay.

[00:26:44] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ich kann, viele, viele Eltern haben das. Es gibt einen niederländischen acro-Piloten, Luc de Weert, der gerade richtig durchstartet. Er hat letztes Jahr den fünften Weltmeistertitel geholt. Und ich kenne ihn sehr gut. Er ist in meinem Alter und ich habe gesehen, wie Luc am Strand aufgewachsen ist und mit Gleitschirmen gespielt hat. Ich glaube, sein Vater ist wirklich glücklich darüber, dass sein Sohn fliegt. Ich denke, das ist völlig in Ordnung. Wenn man sie so ansieht, sollte es also okay sein, wenn die eigenen Kinder fliegen. Ja.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Und wisst ihr, ich glaube, viele Leute verstehen nicht, dass acro eigentlich wirklich sicher ist. Ihr seht nicht wirklich viele Unfälle im acro. Wisst ihr, sie werden richtig gut darin, den Rettungsschirm zu ziehen, und sind fantastisch in der Schirmkontrolle. Und ja, ich denke, jede Art von Unfall wäre eine gute Sache. acro-Training ist sehr wichtig für die Langlebigkeit.

[00:27:33] **Bastienne Wentzel:** Dem stimme ich voll und ganz zu. Ich fliege lieber Baby Acro als cross country, also mache ich das ein bisschen, auch wenn das im Vergleich zu den Profis nichts ist. Aber ich habe eine sehr klare Meinung zu SIVs: Ich finde, jeder, der in turbulenter Luft fliegt, sollte ein SIV machen. Ich kenne viele Leute, die das nicht tun, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis man einen großen Klapper bekommt und nicht weiß, was man tun soll. Also ja.

[00:28:01] **Gavin McClurg:** Es ist so, wie Russ Augen sagt: Wir spielen hier keinen Golf.

[00:28:05] **Bastienne Wentzel:** Genau, ja, und wenn du zu spät bist, um ein SIV zu machen, solltest du dir wirklich überlegen, warum du überhaupt in turbulenter Luft fliegen willst.

[00:28:12] **Gavin McClurg:** Absolut. Also, lass uns das Buch ein bisschen aufschlüsseln. Wie ich schon vor dem Aufnehmen sagte, wollen wir nicht Kapitel für Kapitel durchgehen und alles abarbeiten – das sollen die Leute machen, wenn sie das Buch haben. Aber die ersten drei Kapitel sind ja ziemlich selbsterklärend. Ich wurde dann richtig begeistert von deinem Kapitel „Verständnis der Luft“. Was sind die wichtigsten Punkte, die wir daraus mitnehmen sollten? Denn das war wirklich schön zu lesen, ich muss sagen, das hat Spaß gemacht. Und wie gesagt, es gibt viele Illustrationen, die wirklich helfen, das Gleiten und den Beschleuniger zu verstehen, sowie das, was die Luft macht und wie überhaupt Auftrieb entsteht. Ich meine, das sind Dinge, an die ich, wie gesagt, seit über einem Jahrzehnt nicht mehr gedacht habe.

[00:29:00] **Bastienne Wentzel:** Stimmt, ich denke, Aerodynamik ist ein Thema, das die meisten Leute eher auslassen, weil sie es für schwierig halten. Warum sollte man wissen, warum ein Gleitschirm fliegt? Er wird ja sowieso fliegen. Man muss das nicht wissen, und da stimme ich absolut nicht zu, aber ich bin Wissenschaftlerin und ich mag diese technischen Fakten, die man tatsächlich berechnen kann. Ich war schon immer fasziniert von der Aerodynamik, aber ich habe sie nicht wirklich verstanden. Das Schreiben dieses Kapitels war also tatsächlich ein Lernprozess. Um ein Beispiel zu nennen: Eine Sache, die für mich vieles geklärt hat, ist das Verhältnis zwischen Vorwärtsgeschwindigkeit und Sinkrate – das ist ja eigentlich die Gleitzahl, oder? Und das ist auch das Verhältnis zwischen Auftrieb und Widerstand. Das erklärt einfach alles: was passiert, wenn man bremst, und was passiert bei einem schwereren im Vergleich zu einem

leichteren Piloten.

[00:29:55] allein das zu verstehen, hat mich schon viel weitergebracht. Ich wusste das auch nicht alles, also musste ich lesen und Leute fragen, worum es eigentlich geht. Aber ja, das hat mich zum Nachdenken gebracht.

[00:30:04] **Gavin McClurg:** Es hat mich dazu gebracht, viel mehr darüber nachzudenken, wie steil ich beim Kurvenflug anknicken will, wie viel Bremse ich benutzen möchte, wissen Sie. Ich denke, die wirklich talentierten Weltcup-Piloten – es sei denn, es ist eine echte Hitze – sie fliegen sehr, sehr flach und lassen den Gleitschirm fast die ganze Arbeit machen. Es hat mich dazu gebracht, viel mehr über die Unterschiede zwischen parasitärem Widerstand und induziertem Auftriebswiderstand nachzudenken und wie sie uns alle schneller auf den Boden bringen. Wir müssen all diese Dinge vermeiden, ja.

[00:30:50] **Bastienne Wentzel:** Ich bin mir nicht sicher, ob es jemanden besser fliegen lässt – ich wäre wirklich froh, wenn das so wäre –, aber ich bin mir nicht sicher, ob es jemanden besser fliegen lässt. Ich denke, für mich persönlich ist es einfach spannend zu verstehen, warum das so funktioniert, und zum Beispiel, warum Gewichtsverlagerung funktioniert, wenn man mal darüber nachdenkt. Ich meine, warum eigentlich, oder?

[00:31:09] Das habe ich auch nicht verstanden, aber wenn man sich in eine Richtung lehnt, sollte diese Seite schneller werden, oder? Weil sie mehr Last trägt. Aber so funktioniert es nicht, denn wenn du dich nach rechts lehnst, drehst du nach links. Das habe ich auch nicht gewusst, also habe ich Michael Nestler gefragt, der manchmal für Swing arbeitet. Ich weiß nicht, ob er bekannt ist.

[00:31:32] **Gavin McClurg:** Der akrobatische Pilot und Mitautor von Acrobatics ist immer noch das Handbuch für acro, fantastisch, genau.

[00:31:40] **Bastienne Wentzel:** Genau, er ist heutzutage Designer für Schirme. Also habe ich ihn gefragt, warum das Gewichtsverlagern funktioniert, und es hat tatsächlich mit dem Teil des Gleitschirms, dem Tragflächenprofil, zu tun, wo der Auftrieb erzeugt wird – also oben auf dem Gleitschirm und oben auf dem Bogen, so direkt in der Mitte vorne oben. Wenn du dich also zur Seite lehnst, bewegt sich die Oberseite dieses Bogens auf die andere Seite, richtig? Weil der Gleitschirm sich neigt. Wenn du dich also nach rechts lehnst, bewegt sich der Auftrieb nach links auf den Gleitschirm, nach links auf den Schirm, und diese Seite wird schneller, weil sie mehr Auftrieb hat. Deshalb funktioniert das Gewichtsverlagern. Das wusste ich nicht, ich war wie: Wow, ja.

[00:32:22] **Gavin McClurg:** Das ist nicht intuitiv, oder? Ich meine, da steckt viel drin, was nicht intuitiv ist. Also, zum Beispiel haben wir schon immer gewusst, dass größere Piloten einen Vorteil beim Gleiten haben, weil sie einen größeren Schirm fliegen. Die Physik sagt uns, dass ein größerer Schirm besser gleiten wird, aber man hat dann auch mehr parasitären Widerstand. Man hat all diese Dinge, die sich ausgleichen, weißt du? Also wird ein größerer Pilot dich...

[00:32:55] **Bastienne Wentzel:** weißt du, du wirst haben müssen, haben müssen, haben müssen, haben müssen, haben müssen, haben müssen, haben müssen

[00:32:55] **Gavin McClurg:** wenn du einfach nur gleitest, verlässt du die Thermik und du hast einen schwereren Piloten und einen leichteren Piloten und beide gleiten, wenn beide gut gleiten, weißt du, offensichtlich können wir das nicht exakt testen, ob es thermisch ist und du weißt, und instabile Luft und Wind und alles andere, aber wenn du einfach, wenn du die exakten Pilotenfähigkeiten und die exakte Luft hättest, dann wird die schwerere Person schneller am Ziel ankommen, wo sie landen, aber sie werden beide am selben Ort landen, so wie das, das wird auch etwas sein, das viel einfacher zu machen sein wird, weil du haben musst – ich musste das zweimal lesen. Ich dachte, Moment, was? Was geht hier ab?

[00:33:29] **Bastienne Wentzel:** Ja. Also in einem Wettbewerb wird der schwerere Pilot bei sonst gleichen Bedingungen schneller sein. Also kommen wir zuerst an. Aber wenn man Wind hinzufügt, ändert sich alles. Wenn man in Rückenwind fliegt, hat derjenige, der langsamer ist, einen Nachteil. Bei Gegenwind hat der leichtere Pilot sogar noch mehr Nachteil, weil er länger im Gegenwind ist. Aber bei Rückenwind hat der leichtere Pilot mehr Vorteile, wenn sonst alle Faktoren gleich bleiben. Das sagt einem also schon viel. Obwohl es, wie du sagst, in der Realität nie so abläuft.

[00:34:09] **Gavin McClurg:** Ja, genau das ist es. In gewisser Weise hasse ich diese Sportarten, die – es ist nicht Basketball. Es sind nicht nur Schuhe und ein Ball. Man hat all diese Kräfte, die es so faszinierend und unterhaltsam machen. Und auch in gewisser Weise – Ja. Besonders für leichtere Menschen. Ich meine, das ist schon lange ein großes Argument. Und Bruce versucht das mit seinen gewichtslosen Wettbewerben anzugehen, was ich großartig finde, weil wir das irgendwie berücksichtigen müssen, um es fair zu machen. Aber gut, nur für die Zuhörer, beschreibe – sag uns den Unterschied zwischen dem Anstellwinkel und dem Einfallswinkel.

[00:34:45] **Bastienne Wentzel:** Genau. Der Anstellwinkel ist der wichtigste. Der Anstellwinkel, schon im Namen, ist schwierig, weil das ein Flugzeugbegriff ist. Aber der Anstellwinkel ist wichtig. Das ist der Winkel, in dem die Luft von unten auf das Profil, auf die Zellen und auf das Tragflächenprofil trifft. Das bestimmt deinen Auftrieb und das Auftriebs-zu-Widerstands-Verhältnis. Und damit bestimmt es den Gleitflug. Der Anstellwinkel hingegen ist nur die Art und Weise, wie der Gleitschirm, das gesamte Profil, in der Luft liegt. Das ist meistens ein bisschen umgekehrt, also kontraintuitiv. Okay.

[00:35:22] Also – Okay. Und das ändert sich nicht viel. Der Anstellwinkel ändert sich nur, wenn du den Beschleuniger drückst oder etwas mit den Trimmern machst. Aber der Anstellwinkel ist nicht der wichtigste. Der wichtige ist der Anstellwinkel. Und den änderst du meistens, indem du die Bremsen ziehst.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** Und etwas, das mir die ganze Zeit im Hinterkopf herumgeschwirrt hat, während ich dieses Kapitel gelesen habe – und wir haben das im Podcast schon mehrmals angesprochen und es nimmt im Buch viel Raum ein – ist: Wenn es ein Buch gibt, an dem wir gerade arbeiten, über cross country, was ja das – das andere Ende ist, also das fortgeschrittene Ende. Aber – Ja. – es ist fast wie eine öffentliche Bekanntmachung hier: Geschwindigkeit ist wirklich wichtig und der Luftstrom ist wirklich wichtig. Und es könnte sein – ich stelle mir vor, dass einige deiner lokalen Piloten, die gerade erst an den Dünen lernen und an all diesen Wind gewöhnt sind und nicht sehr schnell fliegen, aber viel Wind hören und dann in die Berge gehen. Und – Ja. Ja. Dass man da irgendwie den Bezug verliert und vergisst, wie wichtig die Geschwindigkeit und die Bewegung durch die Luft und die relative Bewegung durch die Luft sind.

[00:36:32] Wenn du das nicht hast, dann bist du – wie du in deinem Buch aufzeigst – ein Flugzeug und du fällst. Du musst eine gewisse Geschwindigkeit und eine gewisse Luftströmung haben. Und ich denke dabei immer daran, dass wenn du plötzlich nichts mehr von der Luft hörst, das ein riesiges Warnsignal ist.

[00:36:52] **Bastienne Wentzel:** Ja, ja, das ist es. Und für viele ist das immer ein verwirrendes Konzept. Die relative Luftströmung und ein Gleitschirm, der immer durch die Luft nach unten sinkt, selbst wenn die Thermik mit einem darin nach oben steigt. Und dann die Bodengeschwindigkeit im Vergleich zur Luftgeschwindigkeit, die Null sein kann oder rückwärts oder wie auch immer. Aber die Luftströmung, die relative Luftströmung, muss immer eine Mindestgeschwindigkeit haben, weil sonst der Gleitschirm im Strömungsabriss gerät. Und das ist manchmal auch ein schwieriges Konzept.

[00:37:23] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Und das sehen wir oft, oder? Bei Piloten, die noch lernen, gehen sie zu tief in die Bremsen rein. Sie haben dieses Gefühl noch nicht richtig und dieses Gespür für das große Landen. Es ist wahrscheinlich schlimmer als das Landen selbst. Da ist...

[00:37:41] **Bastienne Wentzel:** Ein weiteres sehr klares Beispiel, das ich hier am Strand in Holland sehe. Das Segeln bei starkem Wind über den Dünen. Wenn man niedrig fliegt. Über diese Dünen, die so zwei, drei, vier Meter hoch sind. Das sind wirklich niedrige Dünen. Also fliegst du schnell und tief. Dein Geschwindigkeitsgefühl über dem Boden ist dann extrem hoch. Es ist so wie: Oh, warte mal kurz. Vierzig, fünfzig km/h sind wirklich schnell, wenn man tief über dem Boden fliegt. Und besonders wenn der Wind stark quer weht und du mit dem Wind fliegst, kann deine Geschwindigkeit manchmal über 50, 55 liegen. Und wenn du so tief bist, werden viele Leute, viele neue Piloten, ein bisschen ängstlich und sie ziehen unbewusst. Sie ziehen die Bremsen. Ein kleines bisschen.

[00:38:22] **Gavin McClurg:** Sie wollen langsamer werden.

[00:38:24] **Bastienne Wentzel:** Ja. Einfach um langsamer zu werden. Es ist nur...

[00:38:25] **Gavin McClurg:** anstatt zu krabbeln oder einfach mehr in den Wind zu zeigen. Ja. Ja. Und

[00:38:29] **Bastienne Wentzel:** dann wollen sie eine Kurve fliegen. Sie wollen umdrehen, weil sie zurück müssen. Und was sie tun, ist, diese eine Bremse, die innere Bremse, ein bisschen mehr zu ziehen. Und der Gleitschirm geht in den Strömungsabriss, weil man ja schon viel Bremse hatte. Also rotiert man und ist drei Meter über dem Boden. Man hat einen riesigen Absturz. Und das passiert ziemlich oft.

[00:38:48] **Gavin McClurg:** Ja. Wir haben einen wirklich berühmten Soaring-Spot in Salt Lake namens Point of the Mountain, wo viele Leute wie ich gelernt haben. Und das passiert ständig. Ja. Ja. Wow. Ja. Einer

[00:39:01] **Bastienne Wentzel:** von den schlimmsten Unfällen am Strand und beim Segelfliegen. Ich bin Segelfliegerin.

[00:39:06] **Gavin McClurg:** Ja. Ist schon komisch, oder? Geschwindigkeit ist dein Freund. Ja. Ja. Also, das hat mir wirklich gut gefallen. Hast du noch etwas dazu zu sagen? Zu diesem Kapitel? Denn das nächste ist das Wetter, das ich einfach geliebt habe. Aber hast du noch irgendwelche Hinweise zu Tragflächen und Auftrieb und was wir über die Luft verstehen müssen?

[00:39:32] **Bastienne Wentzel:** Gut, ich freue mich, dass es dir gefallen hat, denn ich hoffe, dass viele Leute es tatsächlich lesen und etwas daraus mitnehmen, anstatt zu denken: „Oh, Aerodynamik ist nur so ein kompliziertes Zeug, das wir nicht wissen müssen.“ Es ist also eigentlich ein ziemlich praktisches Kapitel, von dem ich hoffe, dass die Leute es lesen und vielleicht zum ersten Mal verstehen. Und ja.

[00:39:53] **Gavin McClurg:** Ja. Da gab es definitiv Dinge, die ich vorher vielleicht nur vage verstanden habe, aber es hat wirklich klargestellt, wie das Ganze funktioniert. Und ich würde argumentieren, wie du schon sagtest, dass man nicht genau weiß, ob es die Art und Weise verändern würde, wie die Leute fliegen, oder ob sie überhaupt fliegen würden. Aber ich würde sagen, dass es das würde. Ich weiß, dass ich nach dem Lesen definitiv sensibler auf den Bremsvorgang und das Abbremsen des Gleitschirms reagieren werde. Ich denke, dass das Steigen wieder eine dieser Dinge ist, für die man ein Leben lang braucht, um wirklich, wirklich gut darin zu werden. Aber ich denke, man könnte sich durch ein paar Dinge hindurchschieben, nicht so viel Kraft aufwenden und den Gleitschirm mehr arbeiten lassen.

[00:40:40] Und ich habe schon seit Jahren in diese Richtung gedacht, aber ich glaube, das hat wirklich verdeutlicht, was man macht, wenn man einen Gleitschirm abbremsst.

[00:40:48] **Bastienne Wentzel:** Cool. Cool. Das ist klasse. Genau das wollte ich. Also, ich bin wirklich... Wir müssen.

[00:40:54] **Gavin McClurg:** Also, ich bin ja kein Wetterexperte. Ich bin eher so ein Wetter-Freak, ich schätze, weil ich ein paar Mal um die Welt gesegelt bin. Ich gehöre also zu den Leuten, denen ein Skew-T immer noch schwerfällt. Ich kann das einfach nicht lesen und umsetzen. Aber ich verstehe Druckgradienten, Föhn und wie das Wetter bei Kalt- und Warmfronten funktioniert. Aber das war klasse. Du hast uns quasi von Anfang bis Ende auf eine schöne, abgestufte Weise mitgenommen und über Begriffe wie adiabatisch gesprochen, was ich wirklich unterhaltsam fand und eine tolle Erinnerung war.

[00:41:43] Was müssen neue Leute über das Wetter wissen? Weißt du, es ist wirklich etwas, das... es hat zwei Seiten. Da ist die theoretische Seite, weißt du, zu verstehen, wie man überhaupt etwas wie XCSkies oder Medio Parapente liest oder eine Diskussionsprognose versteht. Für mich ist das einfach nur Zeit. Nichts ersetzt das ständige Wiederholen, immer und immer wieder. Aber wo sollten die Leute beim Wetter anfangen? Und was sind die wichtigsten Punkte – wenn es fünf Dinge gibt, die man wirklich über das Wetter wissen muss, was sind sie?

[00:42:16] **Bastienne Wentzel:** Oh, wow. Das ist eine große Frage. Und so habe ich dieses Kapitel geschrieben, weil ich davon eigentlich gar nicht viel wusste. Also habe ich einfach mit meinen eigenen Gedanken angefangen zu schreiben. Das ist im Grunde mein eigener Lernprozess. Das ist die Art, wie ich es verstehe. Aber das Problem beim Wetter ist, dass all diese Theorie hier – ich finde, das ist irgendwie ein bisschen enttäuschend – man sitzt auf einem Hügel und denkt: Ah, jetzt weiß ich das, das habe ich aus dem Buch gelernt oder selbst geschrieben oder wie auch immer. Jetzt verstehe ich, dass da drüben das passiert und da drüben das. Und das ist es nicht. Weil es ein lokales System ist. Es ist völlig anders. Also war ich nach dem Wissen von all dem ein bisschen enttäuscht. Ich bin überhaupt kein Wetterexperte. Das bin ich immer noch nicht. Also dachte ich, nachdem ich dieses Kapitel geschrieben habe, hätte ich ein bisschen gelernt.

[00:43:02] Aber es ist jedes Mal völlig anders, wenn ich an einen lokalen Standort gehe. Es ist anders. Zum Beispiel gibt es diesen Standort Kussen in Österreich, einen berühmten Ort. Ja,

[00:43:12] **Gavin McClurg:** Ich weiß.

[00:43:12] **Bastienne Wentzel:** Wow. Das ist ein Nordstart. Und gegenüber im Tal ist ein Südstart. Der Nordstart funktioniert so gegen 10 Uhr morgens oder manchmal um 10:30 Uhr. Es gibt schon Thermik und er funktioniert. Und man kann hoch kommen. Aber auf der Südseite sehe ich nie jemanden fliegen. Da gibt es zwar einen Start, aber ich sehe nie jemanden dort fliegen. Und ich weiß nicht, warum das so ist. Wahrscheinlich liegt es daran, dass dieser Starthügel auch eine West- und eine Ostseite hat. Und da sind die bayerischen Winde, die aus dem Norden kommen. Aber ich dachte, ich hätte es verstanden. Ich meine, man muss in einem Südstart sein. Und da ist alles drin. Es funktioniert immer. Aber es funktioniert nicht. Also war ich da ein bisschen enttäuscht. Ich denke, man muss wieder rausgehen, üben und mit den Einheimischen reden.

[00:43:57] Aber das, was dieses Kapitel über Meteorologie leistet – ich hoffe zumindest –, ist es, euch die Hintergrundinformationen zu geben, die ihr braucht, um zu verstehen, was euch diese anderen Leute und die Bücher sagen, oder Magazine wie die Serie von Hans Reimann, dem Meteorologen, der schreibt. Früher konnte ich seinem Text nicht folgen. Und jetzt hoffe ich irgendwie, dass ich es kann. Aber man braucht gewisse Hintergrundinformationen, um zu verstehen, was er schreibt. Und das ist es, was ich hoffe, dass dieses Kapitel den Leuten bieten kann.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ehrlich gesagt müssen wir irgendeine praktikable Mitte finden. Hans ist ein toller Freund von mir. Ich habe so viel Zeit mit ihm verbracht, beim Fliegen und beim Herumlaufen mit ihm in Nevada. Und wenn ich ihn nach ... verstehe ich buchstäblich nur etwa 1 %. Und das ist keine Übertreibung. Ich meine, ein Meteorologe lernt so viel mehr. Aber was ich an seinem Podcast mit ihm geliebt habe und was er euch ständig sagen wird, ist, dass wir auf einer Ebene operieren, auf der die Modelle nicht besonders gute Arbeit leisten. Das sind einfach die Fakten. Es gibt so viele andere Dinge, die unser Wetter auf einer Mikroskala beeinflussen, dass man nicht ... Das wird schon noch kommen.

[00:45:19] Ich meine, es gibt einfach... es gibt unzählige Beispiele dafür. Ich meine, am zweiten Tag der X-Alps 2017 hatten wir einen richtig starken Nordföhn. Und wir flogen nach Süden. Wir flogen runter Richtung Slowenien, runter zum Triglav. Und Chrigel hat, wie er es immer tut, diesen unglaublichen Move gemacht, um abzuheben, und ist irgendwie aus der geraden Linie raus, wo wir alle von diesem Föhnwind voll abgehämmert wurden. Und... und... und er ist runter zum Triglav geflogen. Und als er dort ankam und seinem Live-Tracking zusah, gab es da diese große, lange Felswand. Und er kam dort erst spät am Nachmittag an. Also stand er sehr viel in der westseitigen Sonne. Und er hat sich auf der Westseite dieses Berges immer wieder und wieder und wieder und wieder abgegraben, wo es eigentlich hätte funktionieren müssen.

[00:46:07] Er ist irgendwie im Lee und es wird einfach nur von der Sonne angestrahlt. Und es funktioniert nicht. Also springt er auf die Ostseite über und schlägt sofort aus und erreicht den Turnpoint. Und es macht einfach nicht... Und, ihr wisst schon, von außen betrachtet ergibt das keinen Sinn. Wisst ihr, es war nicht so, als würde er zu einem Lee-Aufstieg gehen. Er war bereits im Lee, weil der Wind aus dem Süden kam. Und... Aber es hat funktioniert. Und wie wusste er, dass er das versuchen sollte? Wisst ihr, ich hätte mich auf der Westseite herumgequält, bis ich abgebrochen hätte. Vielleicht war es Verzweiflung, aber wahrscheinlich nicht. Nicht für Chrigel. Er hatte wahrscheinlich, ihr wisst schon, eine funktionierende Theorie dazu. Aber das ist, ihr wisst schon, es ist nicht... Das findet ihr nicht in den Lehrbüchern und ihr findet das in keiner Art von Modell. Wisst ihr, das ist Bergwetter und alles wird von vielen verschiedenen Dingen beeinflusst.

[00:46:56] Und es ist schwierig, darüber zu schreiben.

[00:46:59] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ja, das ist es. Und verstehen. Also hoffe ich, zumindest etwas Hintergrundwissen zu geben, um all diese Dinge überhaupt erst zu verstehen.

[00:47:06] **Gavin McClurg:** Ja, ich denke, es ist wirklich wichtig zu verstehen, weißt du, Kaltfronten, Warmfronten. Du hast ein tolles Kapitel über Wolken. Nur um zu verstehen, weißt du, einige... Einige dieser Dinge sind... Das habe ich auf See gelernt. Wie du gesagt hast, wenn man morgens Altocumulus sieht, hat man nachmittags Gewitter. Das ist fast

garantiert. Und, weißt du, das sind schöne Dinge zu wissen. Das sind wichtige Dinge zu wissen, weil es danach aufklart. Es wird normalerweise richtig schön und klar. Und dann bumm. Und ich habe das immer wieder gesehen. Ich meine, das sind fast 100 %. Und also... Ja. Und es gibt viele solcher Dinge, die wirklich nützlich sind, wenn es um... Ja.

[00:47:50] **Bastienne Wentzel:** Ja, absolut. Phön ist das Gleiche. Wenn man Phön versteht, weiß man, warum es gefährlich ist. Man fliegt nicht, wenn es da ist.

[00:47:58] **Gavin McClurg:** Ja. Und das ist ein seltsames Ding. Ich meine, das ist etwas, das mir beim letzten Rennen wirklich aufgefallen ist, was du da eben über Kosan gesagt hast. Was ist da los? Und wie sehr haben die... Offensichtlich haben die Einheimischen das herausgefunden, weil sie es immer und immer wieder gesehen haben. Wir haben hier in Sun Valley einen Ort, wo... Wir haben diesen wunderschönen, nach Südosten ausgerichteten Grat. Das ist einer der Grate, auf denen ich ständig trainiere. Er heißt Durrance. Und ich habe von meinen Mentoren hier gelernt, dass sie 10 Jahre lang über dieses Ding geflogen sind, in der Annahme, sie würden aufsteigen, und sie sind nie aufgestiegen. Und sie konnten es nicht verstehen. Und schließlich war es, weil es wirklich eine Transvergenz war. Es war keine Konvergenz der Luft. Es ist dort, wo die zwei Täler auseinanderlaufen. Und deshalb war es nie möglich.

[00:48:44] Die Luft teilt sich dort einfach. Es ist eine Divergenz, keine Transvergenz. Eine Luftdivergenz. Und deshalb hat es einfach nicht funktioniert. Aber das ist nicht offensichtlich. Es ist eines dieser Dinge, bei denen man denkt: Oh, das wird funktionieren. Es ist südostexponiert. Es ist dieser große, lange Grat. Er ist 3.000 Fuß hoch. Weißt du, er ist ein Sammler. Das wird funktionieren. Aber in den Alpen, beim Rennen, ist das so kompliziert. Da ist so viel los, dass ich ständig das Gefühl habe, die Einheimischen haben einen echten Vorteil gegenüber einem. Weil sie es, weißt du, gelernt haben. Und sie wissen, dass Dinge wie bei Kosen einfach keinen Sinn ergeben. Weißt du, weil es morgens ist. Die bayerischen Winde haben noch nicht richtig angefangen. Weißt du, eigentlich sollten die Südwinde funktionieren.

[00:49:28] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ja. Ja. Aber was ich interessant finde, ist, dass ich gerade den Podcast gehört habe, den du mit Ferdy van Selve gemacht hast. Und er hat das Gegenteil gesagt. Hör nicht auf die Einheimischen, weil sie zu ihrer eigenen Haus-Thermik gehen und die wird nicht da sein. Und dein Bauchgefühl sagt dir, dass sie nicht da sein wird, und du kannst in die andere Richtung fliegen, es sei denn, du hörst auf die Einheimischen. Und dann steckst du fest. Ja. Also, ich finde das eine wirklich interessante Denkweise von ihm.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Ja. Ich denke, beides stimmt. Was mir immer wieder und wieder vor meinem ersten Rennen 2015 gesagt wurde, war: Hör nicht auf die Einheimischen. Und ich denke, der Großteil davon – sagen wir 80 % oder einen großen Teil davon – liegt daran, dass wir meistens nicht unter rein Freizeitbedingungen fliegen. Daher werden ihre Referenzpunkte nicht genau sein. Weißt du, was lernen wir aus Wettkämpfen? Genau das. Es ist fast nie der lokale Held, der gewinnt. Fast nie. Richtig. Weil sie in ihren Gewohnheiten verhaftet sind. Sie haben eine Sicht auf den Himmel, die für sie lange Zeit funktioniert hat, aber sie könnten Dinge übersehen, die nicht so offensichtlich sind und die plötzlich funktionieren. Und deshalb, ja, weißt du, Kriegel ist berühmt dafür, vor den Rennen nicht zu scouten, weil er keine vorgefertigten Vorstellungen haben will.

[00:50:43] Er will es am Tag selbst fliegen. Und wie wir wissen, ist der Tag jedes Mal anders. Ja. Es verändert sich. Das würde

[00:50:49] **Bastienne Wentzel:** bedeutet, dass du einen Vorteil hast. Ich weiß.

[00:50:51] **Gavin McClurg:** Ich muss das erst mal verinnerlichen. Da steckt echt viel drin.

[00:50:58] Nun, die Alpen sind, die Alpen sind kompliziert. Es gibt einfach so viele Talsysteme und so viele verschiedene, da geht so viel vor, dass es definitiv einige Dinge gibt, wissen Sie, einen Talwind, der zu dieser Tageszeit eintrifft, die es wirklich hilfreich ist, sicher zu wissen. Je nachdem, je nachdem, wo Sie sind. Ja. Und was da gerade abgeht. Aber ja, zurück zu Ihnen, zurück zum Buch, irgendetwas von Wetter, ich habe mir hier eine Menge Notizen gemacht, wissen Sie, wie die Lapse Rates, offensichtlich sehr wichtig. Sie sprechen darüber, wie Thermik funktioniert. Wissen Sie, das war interessant. Ich wusste nicht, dass eine Thermik abgibt, weil Luft sich nicht gut mischt, wissen Sie, sie gibt ab, wenn sie etwa zwei Grad wärmer ist, neigt dazu, offensichtlich ändern sich die Dinge.

[00:51:46] Aber dann die Oberfläche. Und wenn es freigibt, weil Luft sich nicht gut mischt, heißt das nicht, dass sie irgendwie abgeschabt wird. Es ist so, dass sie sich ausdehnt und in die offensichtlich kältere Luft darüber gelangt. Aber solche Dinge fand ich wirklich nützlich, um darüber nachzudenken und sie mir vorzustellen. Denn wenn wir in der Thermik fliegen, wissen wir, dass wir in unsichtbarer Luft operieren, und es hilft mir, oder wir müssen zumindest verstehen, wie diese Dinge funktionieren.

[00:52:14] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ja. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Ausdehnen. Was ich gelernt habe, ist, warum Wolken so ziehen. Warum habe ich Luft nach oben gezogen? Wegen der Kondensation von Wasserdampf, von Wasser, das Energie freisetzt. Das wusste ich vor dem Schreiben des Buches nicht. Also fand ich es interessant zu wissen, warum eine Wolke das macht? Ich meine.

[00:52:35] **Gavin McClurg:** Ja. Und warum es nicht einfach an der Wolkenbasis aufhört. Ja. Genau. Richtig! Also, was sind hier, so in der Wüste, wo ich lebe, die wichtigsten Faktoren? Wahrscheinlich ist es nach dem Wind die relative Luftfeuchtigkeit. Das ist für uns extrem wichtig. Denn wenn wir in der Höhe viel Wasserdampf haben, wird es massiv ausrasten. Es wird super gefährlich werden.

[00:53:01] **Bastienne Wentzel:** Stimmt. Stimmt. Stimmt. Ich bin zwar überhaupt keine Meteorologin und kein Experte auf diesem Gebiet, aber ich würde denken, dass die Luft in der Wüste, weil es dort heiß ist, viel Feuchtigkeit enthalten kann, also viel Wasserdampf. Und das enthält viel Energie. In einer heißen, feuchten Umgebung wird es also mit mehr Energie explodieren als in einer trockeneren Umgebung, schätze ich. Aber das ist nur so aus dem Kopf heraus. Ja.

[00:53:31] **Gavin McClurg:** Nein, du hast das am Anfang richtig gemacht. Aber ich denke, in trockeneren – wie du sagtest, trockeneren Umgebungen – kann mehr Wasserdampf gespeichert werden, was ... es ist irgendwie umgekehrt. Wir denken uns das so, dass feucht mehr bedeutet, aber es ist genau andersherum. Ja. Deshalb können sie explodieren, weil sie einfach viel mehr Wasserdampf speichern können, was Energie ist. Ich liebe das an Wasserdampf. Hansa konzentriert sich wirklich darauf, weißt du, ohne ... ich glaube, in deinem Buch sagst du, dass die allgemeine Atmosphäre etwa 5 bis 7 % Wasserdampf hat. Stimmt das? Habe ich das richtig? Und ohne Wasserdampf hätten wir kein Wetter. Das finde ich einfach toll. Das ist cool.

[00:54:06] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ja. Ja. Das bewegt die Energie. Und es bildet Wolken und, ja.

[00:54:13] **Gavin McClurg:** Mein Freund Nate Scales, der hier lebt, mit dem ich mal einen Podcast gemacht habe, hat darüber gesprochen, wie wir alles lernen und immer besser werden – besser gleiten und größere Distanzen zurücklegen. Also, im Allgemeinen steigt die Hälfte der Luft auf und die andere Hälfte sinkt ab. Warum können wir nicht einfach in den Aufwindbereichen bleiben?

[00:54:33] **Bastienne Wentzel:** Du musst es finden. Das ist das Geheimnis, oder? Du kannst es. Also

[00:54:38] **Gavin McClurg:** Wenn wir das alles sehen könnten, könnten wir dann einfach in den lebensfreundlichen Zonen bleiben?

[00:54:42] **Bastienne Wentzel:** Klar, das kannst du. Wie das, ähm, das idealisierte Modell der Erde, quasi nur eine Billardkugel, ähm, mit der Luft, die einfach drumherum schwebt – ich habe da irgendwo ein Modell. Ähm, die Luft steigt am Äquator auf und die Luft sinkt an den Polen ab. Wenn du einfach in der aufsteigenden Luft bleibst, aber das wird wohl ein bisschen hoch sein, schätze ich. Also, ja, nein, das geht nicht. Ich bleibe die ganze Zeit oben. Verdammt.

[00:55:12] **Gavin McClurg:** Ich habe mir das hier aufgeschrieben. Das ist ein völlig anderer Abschnitt im Buch, aber was bedeutet es für dich, ein autonomer Pilot zu sein?

[00:55:25] **Bastienne Wentzel:** Du musst an jedem Ort, an dem du zum Fliegen ankommst, in der Lage sein, deine eigenen Entscheidungen zu treffen. Und das klingt total offensichtlich, aber es ist es nicht. Ich kenne viele Piloten, die das nicht können und die sich einfach nur umschaun, um zu sehen, was andere tun oder welche Entscheidungen sie treffen. Du musst also in der Lage sein, basierend auf deinem Standort und dem, was du um dich herum siehst, eigene sichere Entscheidungen zu treffen. Und ja, beurteilen, ob es für dich okay ist, und das nicht von anderen abhängig machen lassen. Und ja, es klingt so logisch, aber es gibt viele Piloten, die das nicht können.

[00:56:03] **Gavin McClurg:** Hmm. Ja. Ich denke, das ist wirklich wichtig, oder? Einfach nur. Und ich denke, man lernt das – viele Piloten haben ja quasi ihren festen Standort und fliegen nicht viel weiter weg, was völlig okay ist. Aber ich denke, man lernt viel über Autonomie, wenn man ein bisschen reist, neue Startplätze erkundet, neue Landeplätze ausprobiert, weißt du? Man zwingt sich quasi aus seiner Komfortzone heraus, was natürlich auch ein bisschen mehr Risiko bedeutet. Aber ich denke, das ist Teil des... wie soll ich sagen... des Schlüssels umdrehens und das Schloss öffnen, um das Ganze zu verstehen.

[00:56:43] **Bastienne Wentzel:** Ja. Ja, da stimme ich voll und ganz zu. Obwohl ich denke, dass das nicht für jeden ist. Nein, auf jeden Fall.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** nicht. Es gibt

[00:56:48] **Bastienne Wentzel:** Es gibt viele Leute, die völlig glücklich sind und auch völlig okay und sicher sind, wenn sie auf ihrem eigenen Gelände oder mit ihrer eigenen Gruppe fliegen, die die Entscheidungen für sie trifft. Solange sie anerkennen, dass das ihre Art ist, und sich nicht einreden, dass sie autonom sind. Das ist völlig in Ordnung. Ich kenne sogar einen Piloten, der nur Vorwärtsstarts macht und keine Rückwärtsstarts, und der nicht fliegt, wenn es für diese Technik nicht fliegbare ist. Und das ist völlig okay. Wenn du dir bewusst bist, dass du so bist, ist es meiner Meinung nach völlig in Ordnung, wenn du deine eigenen Grenzen nicht überschreiten willst, solange du erkennst, dass du einer dieser Leute bist und nicht denkst: „Na ja, ich bin echt gut.“

[00:57:36] Und ich kann das alles machen. Aber heute fühle ich mich nicht danach. Ich denke, das ist gefährlich. Ich glaube schon. Hmm.

[00:57:41] **Gavin McClurg:** Hmm. Also, das war's. Wir nähern uns hier gerade der einstündigen Marke. Also, ich schätze Ihre Zeit wirklich sehr. Und wie gesagt, es gibt so viele wertvolle Informationen, dass es ewig dauern würde, jeden kleinen Punkt durchzugehen. Aber gibt es noch andere Teile des Buches, auf die Sie unbedingt hinweisen möchten? Wissen Sie, es gibt da diesen großartigen Abschnitt über den Luftraum, der für Piloten in Europa natürlich wichtiger ist als für uns hier. Wir haben keinen. Dort, wo ich lebe, müssen wir uns nicht viel damit auseinandersetzen. Aber es führt einen wirklich durch das A bis Z des Fliegens. Und nochmals, ich möchte mich einfach bei Ihnen bedanken, dass Sie das gemacht haben. Ich weiß, das ist ein riesiges Projekt. Danke für Ihren Beitrag zum Sport und ermutigen Sie alle Zuhörer, loszurennen und es sich zu schnappen. Sie werden definitiv etwas lernen.

[00:58:28] Und, ähm, aber was, was andere Teile haben wir, wissen Sie, irgendwie übersprungen, auf die Sie noch hinweisen möchten?

[00:58:36] **Bastienne Wentzel:** Nun ja, ich bin mir nicht sicher, ob ich es oft genug gesagt habe, aber ich finde, es ist eine wirklich wichtige Botschaft: Fliegen soll Spaß machen. Und ich hoffe, dass das Buch das auch ausstrahlt. Ich glaube, am Anfang gibt es ein Foto von mir, auf dem ich Spaß habe. Es ist ein etwas albernes Foto, aber es vermittelt genau das, was ich damit ausdrücken möchte. Also, genau wie Jocky Sanderson sagte, habe ich mir das nicht ausgedacht, aber die besten Piloten sind diejenigen, die am meisten Spaß haben. Und noch etwas, das ich gerne erwähnen möchte: Das Buch ist so gut geworden, weil das Team von Cross Country Magazine es übernommen und durch ihre Illustrationen und die engagierte Fotografie, mit der sie alle diese neuen Bilder gemacht haben, die Texte korrigiert haben und sich extra Mühe gegeben haben, Dinge zu verbessern und neue Kapitel zu schreiben.

[00:59:25] Es ist wirklich so gut geworden, weil wir das alle als Team zusammen gemacht haben. Deshalb möchte ich ihnen wirklich danken, dass sie bei diesem Projekt mit mir kooperiert haben. Ja.

[00:59:36] **Gavin McClurg:** Sie sind ein fantastisches Team. Sehr, sehr kompetent. Und sie haben wirklich eine tolle Arbeit abgeliefert. Ich bin sicher, wir werden eine Art Bibel dazu werden. Also, nun, zum Abschluss, danke, dass Sie uns Ihre Zeit und Ihr Wissen und dieses großartige Werk geschenkt haben, das die Community so schätzt.

[00:59:52] **Bastienne Wentzel:** Willkommen. Es war mir ein Vergnügen. Danke. Ich erinnere mich

[00:59:55] **Gavin McClurg:** zurück in Oakland, lag ich da in Ekstase. Wenn du Cloud-based Mayhem wertvoll findest, kannst du es auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns eine Bewertung auf iTunes oder Stitcher geben – egal, wie du deinen Podcast hörst – das hilft enorm und verbreitet die Mundpropaganda. Du kannst darüber auf deiner

eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Kollegen darüber sprechen. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gefragt, und das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun. Oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede neue Folge berechnet.

[01:00:41] Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. 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 es macht das alles erst möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies kostenlos ist. Das sind authentische Gespräche mit echten Menschen. Und 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, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es auch über patreon.com/cloudbasedmayhem machen.

[01:01:26] Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website machen. Wir haben versucht, das so einfach wie möglich zu gestalten. Damit bekommt ihr Zugriff auf alle Bonusinhalte. Ein kleines Videocast. Wir machen zusätzliche kleine Häppchen, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber denken, 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. Das wäre natürlich lebenslang gültig. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts, Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können.

[01:02:12] Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.