

Burkhard Martens and Thermal Flying

Cloudbase Mayhem Podcast 153 — Burkhard Martens

Published	2021-09-24
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-153-burkhard-martens-and-thermal-flying/
Duration	00:47:05
Speakers	Burkhard Martens, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0153-burkhard-martens-and-thermal-flying.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	4 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	13
Show notes	13
Transcript	13
Deutsch	24
Show notes	24
Transcript	24

English

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

Show notes

Burkhard Martens is one of the most-recognized names in the sport. His seminal work, "Thermal Flying", first published in 2005 is the world's best-selling guide to the art of thermalling and XC flying. Cross Country's team has been hard at work thoroughly revising and updating the text, line by line, and the design and photography has been refreshed to bring it bang up to date. I sat down with Burki a few weeks ago to talk about his new edition, what's changed since 2005, and the meat of the book- how to climb!

The post Episode 153- Burkhard Martens and Thermal Flying first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Man. My conversation today is with Burkhard Martens, Berkey, who wrote the very famous Bible that I'm sure most of you have. And if you don't or you haven't read it, you must go out and get it today. Check out the show notes. There's a link. It is terrific. It first came out in 2005, and the third edition was just published in collaboration with XC Mag. And they have upgraded it and updated it and new pictures and some new illustrations. But the principles are all exactly the same as they were back in 2005, and they have been for thousands of years. And it's all on how thermals work and how we can use them to go big and go far and have more success in what we do.

[00:00:47] It's an incredibly densely packed book. It was one of those that when I first started flying in 2004 and kind of started getting into XC a year later or so, I just would read. And then read it again, and then read it again, and read it again. It's kind of complicated stuff when you're first starting to fly and then it becomes a little bit second nature. But it's a terrific book, and we had a lot of fun chatting. And I always am so impressed with folks who can do this, have these conversations in very much a second language. But Berkey was great. We had a blast. And we don't touch too much on the book. We talk more about just his career and his passion and he and his wife chasing it around. We've been around the world since 1989, and it was a lot of fun.

[00:01:32] And I think you'll enjoy it. So without further delay, enjoy this talk with Burkhard Martens, the author of Thermal Flying and several others. Cheers. Berkey, it's great to have you on the show. I feel actually badly that I haven't had you on earlier. You were my, you were, you didn't know this, but you were my mentor back when I got into the sport in 2004, your book in 2006. Was a, was a Bible for me. I just read it. I would read it and then I would read it over and then I would read it over. And, you know, because when you're new to the sport, these concepts are quite difficult and, and, and they, you know, it's you, you have put it in a way that, that people with very little experience can really understand.

[00:02:20] And now, you know, more than 16 years later and 4X Alps and all this stuff that I've done in the sport. I just got your new edition, the 2021 third edition and just a couple of days ago. So I haven't had a chance to go through the whole thing, but I'm reminded by just still how valuable and dense it is with so many wonderful concepts on how to go up. So congratulations. It's been quite a journey, I'm sure for you. Thank you for the nice words. I, I, I want to, you know, right in the open.

[00:02:57] **Burkhard Martens:** In the

[00:02:57] **Gavin McClurg:** opening of the book, you've got kind of a new forward from you. Yeah. You started in the late eighties. You were the, you were an OG. You were a gangster back in the days. You've been at this a long time. Can you give me a little bit of your pre writing the book? Ah,

[00:03:13] **Burkhard Martens:** this is a long story. I started flying

[00:03:17] **Gavin McClurg:** in 89 and very fast. I was an engineer. It was my job and I was flying for four years. And then, then I stopped my. Engineered job and only flying was dying was my life. First, I started, um, at UP. I was a selling

manager

[00:03:37] **Burkhard Martens:** from UP and so I got to, uh, to a lot of schools and I know a lot of schools in Germany and all, all in Europe. And after some years, uh, at the school, it was, uh, no, not at the school at the UP and, and also area I had done the, the selling, uh, so I knew a lot. of schools and then I started my own school with a friend together and the whole time I, I was flying, uh, competitions and a lot of cross country, but when you are running a paragliding school, then you don't have time to, to fly a lot. If you have bad, bad weather, then you make a theory with the students and, and, you know, and then you have time in bad weather.

[00:04:23] So, um, and, and this was all together 11 years. Four years of selling and seven years of school, uh, paragliding school. And then, um, and this time I was writing a lot of articles in, in magazines in the German DHB and, and, uh, former times it was a glide magazine. And once I was running, uh, it was, um, 16 articles over, over two years in the magazine. And then people came to me and, uh, asked me. Hey, take all your articles you have written and then you have a book, but when you are, when you are, uh, running a paragliding school, you don't have time to do this.

[00:05:07] Yeah, it's a lot of work. So after seven years of running the school, I was selling my, my part of the schools and I, it took me, it took me one year. Um, and then this year I have done the layout, the concept for a paragliding book and the. The problem, the problem was, uh, with my concept, I was looking for a publisher and, and I could not find one and yeah, then was the next problem. I have spent nearly one year for the layout for, for, for, to do the book, but nobody want to publish this and then was, yeah, and, and I was, uh, I was thinking this should be the best book ever.

[00:05:57] And, and, um, yeah, what to do and cancel the, the whole, um, the whole thing or do it all by my own. And then I tried, uh, to do it by my own this time, um, digital photography was coming on and then I, I was doing some, uh, different courses at advanced courses for me. If, uh, once one was to, uh, to make a writing course, how to write then, uh, Adobe Indies. How to, to make a, make a layout and, and yeah, and, and, and, um, the pictures, how, how to make the pictures and, uh, how to work with the pictures with Adobe Photoshop. And so I have done advanced courses in all these three things.

[00:06:46] And then I take the next, uh, nearly, nearly a year to, to write, to lay out, to set the whole book in, in German language. Yeah. And this was, yeah. And then 2004, I have, uh, uh, brought out the first edition of, of the thermal flying in German language. So you, you self-published it. It was something you did totally on your own. Yes. Every, everything I have done by my own. Oh my gosh. I don't know if you know this, but I, I just did my own book, my, my first book through press country magazine, but I can't imagine. I mean, they did so much of the heavy lifting. I just had to write, you know, and they did all the stuff that you're talking about. I mean, if I had to do all that there, I'd be 10% through right now.

[00:07:38] Yeah. And, and

[00:07:39] **Gavin McClurg:** when the book was ready,

[00:07:42] **Burkhard Martens:** uh, I, I was gone to a printer and they printed me

[00:07:46] **Gavin McClurg:** 7,000 books. And then a big truck came and brought me 7,000 books to my home. This, um, it was eight, eight tons. Eight tons of, of books were, um, yeah. And yeah, this was very interesting

[00:08:06] **Burkhard Martens:** because I don't know how

[00:08:07] **Gavin McClurg:** to sell so

[00:08:08] **Burkhard Martens:** many books. I, I, I'm on my own and, um, but this, in my time I was selling, uh, to all the German schools, the, the paragliders from UP and area, I, I haven't known the most of the schools in German language. They are the. Austrian and German. And so I, they had a very good contact with a lot of them and the normal books they are selling over the, over the books in the, in the cities and, but my book was a very, very special for, for the small paragliding, uh, scene.

[00:08:48] Yeah. It's very specific. Yeah. And so the most selling, uh, I have done was over the paragliding schools and because I know the most. Of the schools, the selling started very, very fast, very, very, uh, high, high quality, uh,

quantities. Okay. So, yeah. And then a very fun, a funny thing was I want to sell the book to, through the DHV, the German hang gliding, uh, association. And they said, uh, if the book, uh, in the second edition, we will sell it because there are some

[00:09:23] **Gavin McClurg:** mistakes inside

[00:09:25] **Burkhard Martens:** and we want to sell a perfect book. And I said, oh shit, the DHV is, uh, most important reseller for me. I was thinking, and they said, no, we don't sell your book. Yeah. And, uh, then, yeah, but, but the enthusiasm in the paragliding scene was so, so great. It's so in norm that I sold the 7,000 books in two years. Geez. That's amazing. Wow. Yeah. This is incredible. Much the second edition, the DHV was also selling my book. There you go. So were you, were you just, did you have a little, uh, a little, uh, car and you're just loading it up and delivering it on all the, to all these schools and driving around Germany?

[00:10:12] Was that how you did it? In the first time? Um. I have a, uh, camper van and I, I'm fly and I, I said, I stopped with the school and so I have the time to write the book and then sell the book. And I was flying a very, very much in that time and, uh, traveling a lot with my camper van. And every time when I started, I put a lot of books in my camper

[00:10:40] **Gavin McClurg:** van. Yeah. I was visiting the schools, uh, show. Them the book and, and they, um, they, every, every school took, took 10 books in one

[00:10:53] **Burkhard Martens:** row. And it's been, I didn't realize this until I got this, this edition, but it's been translated into a bunch of different languages. You know, mine's only in English now, and that that's the plan in a year they'll do German and another year they'll do French. You know, it'll take a while, but have all those different translations also been very successful? Cause that's a lot of effort, effort to, to make, uh, uh, a whole. The whole, to translate a whole book. Yeah. Um, because of the big success in the first years, uh, I, I want, uh, I asked the cross country magazine if they want to translate my book into English language. Uh, the risk was too great for them. They said, and

[00:11:34] **Gavin McClurg:** I said, Hey, it's the best book ever. And, and the selling in Germany is absolutely high and they, they don't want to do that and to take the risk. So I said. Oh, then I have to translate it, uh, Mads Syndergaard I know, know from competition flying, he said, yes, he can do that. So he translated, and I have also done the layout, the concept,

[00:12:00] **Burkhard Martens:** the InDesign and only the whole text Matt's translated. And I have done the first English version also on my own. Ooh, Berkart, tell me what the, you know, the main differences between the previous edition and. And this edition is. No, they're not so many things new there. I, I will read you some things I have to, uh, saw, I, I saw then new force, but better readable. Then there are some corrections in pronunciation. Some small pictures are now bigger and better understandable, but, but this, uh, only little things they lay out at some places is clearer and better to understand, or there's some, some.

[00:12:46] Some new diagrams, but not, not a lot and, and, and nice, um, Ed Ewing has written two

[00:12:53] **Gavin McClurg:** pages about, about, uh, word weather forecast or it's completely new. Yeah, these are all, these are all great things. I'm going to take it with me tomorrow when I

[00:13:01] **Burkhard Martens:** go to Turkey, I don't usually bring books, but I look forward to, I look forward to re-exploring and reacquainting myself with your book when, when I'm in Turkey at the world cup, I think it'll, it'll be great. Yeah. How is your livelihood now? Is it just through the book? Or is it through a combination? It was a combination. Um, I don't, was running a school, but I have done a lot of courses and, um, cross country courses, thermal flying courses. Uh, I've done some holiday trips with, uh, paragliders, cross country and thermal flying courses and selling the books, uh, and because of the selling was so great, there was also, uh, uh, the possibility,

[illegible]

[00:23:35] **Gavin McClurg:** It's really, really, really hard, you know, at that level, at the really high levels. Most all the pilots technically are pretty close to one another, but that one, 2% makes a big difference. Yeah. And I'd love to just get your thoughts on that, that it's that, I mean, you have really focused in your book on climbing, and which is obviously the most important, but my own career path, I guess, whatever, my own journey through paragliding, I'm really back to the climbing. I...

[00:24:05] Yeah. And your, your book is refreshing in that regard. There's, there's a lot there to try to master. Yeah. Yeah. It's not only the climbing, it's also the gliding. You are completely right about, yeah, a good thing is to, to fly a lot, to fly competitions and then you learn very fast. Hmm. Yes. Because when others climb better than you, you know, you've got more to work on. Yes. Yes. And then you can, then you see it at once. Berkey, I'm looking at, you know, your book right now, and I just thought there's so many different things. It's just in a podcast, we obviously can't go through it, but I'd love to just know after all these years, more than 15 years now, what, what chapters do you yourself return to what, what are the, what are the concepts that you find for your, for your own flying and flying with your friends are the ones that are kind of more critical, more, um, they, they play a bigger role in, in what we do.

[00:25:08] For the beginners, I, I think is, uh, uh, it's a sermon, how the term is rising, what the sermon is doing. It's the circling, uh, there are so many different things in these rising, uh, thermals. And also where the point, the trigger points where the term starts,

[00:25:28] **Burkhard Martens:** this is for the beginners, but the, the others is this gliding, uh, and to be safe. It's a weather part and all, yeah, everything is important if you get a complete pilot. Yeah. That you, you kind of touched on the, the, the mental

[00:25:46] **Gavin McClurg:** aspect, you know, as you get, as you get more hours, you get more respect for the sport. You

[00:25:52] **Burkhard Martens:** understand more of the risks, you know, in the beginning, you don't really have much of an idea. You, people tell you it's

[00:25:57] **Gavin McClurg:** risky, but you don't understand. Yeah. The, the real mental path, uh, I have not so many words for this. For me, the mental, if you want to fly a lot, then you are in a good mind to, uh, to, uh, to get it, uh, or to be a good pilot. Hmm. That's a good, let's go with that. What, what does to you, what is the definition of a good pilot? Depends on, on, on the thing to God, a good friend of mine is that, uh, he had never an accident.

[00:26:30] **Burkhard Martens:** He's flying 30 years and that has never an accident. This is a good pilot. He's also a good cross country pilot, but not, not on the word level. The word level, they are also very good pilots, but a lot of them had also accidents. Hmm. Some, some, yeah. He was, I had him on the show and, uh, still one of the things that he said, uh, it kind of offhand is, has really helped change my outlook. He was talking about his flatland flying and he said, you know, most of the time, you know, most of the time he's the first off

[00:27:05] **Gavin McClurg:** the hill. And so he'll go to a plate, you know, on, on a good day. And he, he, in other words, he's taking the most risk of anybody in terms of just, okay, trying to get the most out of that day, you know, so he'll, he'll fly first. And he said, you know, and sometimes I get it wrong and I land 10 minutes later and I said, oh, that must've been, that must be

[00:27:24] **Burkhard Martens:** so discouraging, you know, on a really good day that you, you, uh, you, you went too early and, and you bomb out and he said, oh, Gavin, no, that that's not discouraging at all. I, I had a, I had a, I had a safe flight, I landed safely and now I get to go do something else wonderful with the day you could,

[00:27:40] **Gavin McClurg:** but he, you could tell it was intrinsic to him. He, he really didn't care that he'd bombed out. It was just totally fine. Yeah. Yeah.

[00:27:49] **Burkhard Martens:** In the first years I was motivated and I would, today I would say I was over motivated. The thinking is I, I'm stronger than the nature. I want to go there. I want to go there and this full power and I go there. And so that was the reason of my accident where I could the half a year not fly. Yeah. When you are getting older, you're getting more, uh, not so

[00:28:18] **Gavin McClurg:** motivated to, to get a big risk. If the air is too, too turbulent, uh, I, I go for landing and said, oh, other pilots are flying and, but now I go land and said, well, they should fly. They should fly. It's not my weather. So my mood. So this is motivation, motivation. I cannot win again the, the cross country, I think for this, uh, or competitions for this or the X-Ives there, you have to be more motivated than me now. Yeah. It was interesting. I just did a, uh, it's not up yet, but I just did a recording with, with Torsten Siegel, um, right after the Superfinal. Yeah. Back in, in Canada.

[00:29:03] And, and I, I understand that I watched the whole thing on online and, and, but I understand it was, no one got hurt. They didn't have any accidents, but it was pretty dicey sound, you know, a lot of wing tip right on the rock and

[00:29:17] **Burkhard Martens:** quite a bit of wind and, and, you know, it was a Superfinal in the mountains, which was a first for that. And so, you know, I didn't have since talked to a couple others who came back from it, who were very much, you know, they were struggling with their decision-making. And that, you know, they did it and, but they don't know if they should have done it. It was, it was kind of too much, you know, it's the kind of flying where it doesn't matter how much skill you have. If something goes wrong, you're in real trouble, you know, when you're that close to the terrain and, uh, taking that kind of risk, which, you know, is, is something I think we all at certain different points of our flying, you have to come to terms with how much are you willing to take?

[00:30:02] Yeah. The, the question is how many risks you will take. Yeah. Yeah. You, you mentioned age. Do you think that's a product of age or do you think that's a product of, and maybe it's a combination of just your years in the sport? I, I, I'm flying since 89, but I started with this at 28 or 27. So it's not the age,

[00:30:27] **Gavin McClurg:** uh, it's, it's more the, the air time. It's more the years you are flying. Uh, for, for me, for me, it's that. Okay. So, so you're the, the, the more you flown, the less it's just, okay. I don't need to push it as hard because I've done that. Is that what you're saying? Yeah. Yeah. I, I have, for me, I have reached everything in the sports, uh, I can do. And I'm very happy with the things, what I have done. And now I'm happy with nice flying, doing little cross country. Do an evening flight, make a walk and a walk and fly. And these are nice things that I don't want anymore to fly 10 hours and more.

[00:31:13] Was it, was it hard to leave the competition scene and, and, and back off? Is it, I mean, is it, in other words, is it harder to pursue the sport when there aren't the big goals? No, it was no, it was not hard for me. Um, it's the time was finished for the competition. The competitions for me, it was, it was fine. And, uh, competitions were not my

[00:31:38] **Burkhard Martens:** very favorite. It was better than cross country flying for, for me to

[00:31:43] **Gavin McClurg:** make my own flight, not in the hurry with all, all the others together. The main thing I loved was a cross country flying

[00:31:53] **Burkhard Martens:** for my own. Huh? What's the, what's the best place you've ever flown if you could walk out the door today? And, and repeat a flight? Where would it be? Oh, this is hard to say. Um, 15 years ago, uh, it

[00:32:10] **Gavin McClurg:** was very

[00:32:11] **Burkhard Martens:** clear what I was saying. It's the Dolomites,

[00:32:14] **Gavin McClurg:** the panorama flying in the Dolomites was the best. Then I was, um, I fell in love with this fish, uh, Switzerland,

[00:32:25] **Burkhard Martens:** uh, so many big triangles I have flown there in the last year. Yes. Uh, South Tyrol, the, the area, Spikeboden, the whole South Tyrol. Anthols. Yeah. And that's, yeah. Yeah. Anthols, Spikeboden was my favorite for a long time. I think the last time, and I don't know if you know this, but I, I'm pretty sure we met at Spikeboden a bunch of years ago and it was, I was there with my friend, Bruce

[00:32:54] **Gavin McClurg:** Marks, who unfortunately is no longer with us, but he was, he supported me in the first couple X-Alps and I'm pretty sure.

[00:33:00] Yeah. I met Bruce in Fiche. Did you? Yeah. He used to fly Fiche a lot.

[00:33:05] Yeah. He used to fly Fiche a ton. Some, some

[00:33:07] **Burkhard Martens:** years ago. Yeah. Yeah. He loved Fiche. He loved trying that. Yeah. That triangle over and over and over again. Yeah. Um, yeah. And the Dolomites are awful special. That's a, that's a, that's an amazing part of the world. Yeah. Okay. I'm just gonna, I'm gonna, I'm gonna give some questions to you that came from our audience in a survey. Uh, this last fall that are, uh, answer them as long or short as you want, uh, best and worst wing you've ever flown. The worst,

[00:33:39] **Gavin McClurg:** the worst wing. Yeah. The best and the worst. If you can remember it from, you know, 89, you've flown just about all of them. Uh, the, the best wing, uh, I

[00:33:50] **Burkhard Martens:** won 2004, uh, for me the first time, the, um, the German cross country, uh, competition. And this was with a gin. Gin glider. And uh, I, I love this so much, but, uh, today the performance is not very good. If you compare with 2004, but this was my lovely wing and, and in the moment or some years ago, it was, is, is the Chile three from Skywalker was climbing. So perfect. Uh, yeah. Since

[00:34:24] **Gavin McClurg:** I think six years, I'm not

[00:34:26] **Burkhard Martens:** trying competition wings anymore. I'm flying, uh, in B or E and C and

[00:34:32] **Gavin McClurg:** you know, not competitions more for me. So this Chile three was the best climbing machine ever. I've heard that's a good one. And what about the, what about the, what about the worst? Oh, I could not say the worst.

[00:34:46] **Burkhard Martens:** Uh, no, no, to the time I was flying the glider, I, after some flights, I loved all of them.

[00:34:56] **Gavin McClurg:** Ah, excellent. Good answer. Good answer. So I'm, I, you know, I'm sponsored from Skywalker the last 10 years and I'm not looking so much about other, other companies. Uh, I look what, what the Skywalker, I take the B or the Z or the C glider or what I like to have. And after some flights, I, I'm very happy with the glider. Hmm. Brickly. Thinking, thinking back to when you were. Yeah. The competition years or just into, you know, the 10 hour flights when you were really going big. Yeah. One of the questions that, that someone wanted me to

[00:35:35] **Burkhard Martens:** ask you is what was your, what was your process from the beginning to the end in the preparation for the flight? In other words, you know, getting ready for it. Did it start the day before the week before, what was the, what were the, what were the steps that you would take to prepare either your mind, your body or whatever, for a big flight from spike? You know, you're going to do, go to the Antholts FAI. Yeah. When, um, when you first plan, plan the big flights, uh, I have done this in the winter time. What, what is possible, what is a good strategy, what, what are the good lines? And then, yeah, then waiting for the good weather. And when you see the good weather is coming, um, I'm every time when I have, we do a big flight.

[00:36:24] I'm the day before it's a mountain. I don't run. I don't run in the morning, uh, drive in the night and then go to

[00:36:31] **Gavin McClurg:** the mountain. I'm every time on

[00:36:34] **Burkhard Martens:** the day before on the mountain to have, to, to, to relax, to, to go in my head through, through the flight or what I will do. Yeah. So I prepared mental the day before the next day. I hope the weather will be so good as is, uh, I hope that's good advice. Yeah. But the planning is, is, uh, long be long before. Yeah. Okay. What can you think, when you think back on your career tip, what was something you learned from another pilot or your wife or at a competition? What was the, what was the one thing that you learned that made the biggest

[00:37:15] **Gavin McClurg:** difference in your success, in your ability to stay in the sky and your ability to go farther? What was, what was the thing that made the most impact on your flying? Um, no, normally, um, I'm also in the hurry when I'm flying and, and sometimes you have to stay at the, at the place and wait for the good high to cross a big valley. Sometimes I'm not at the cloud base and the valley crossing is very long and in the first years I started the crossing. And also

[00:37:53] **Burkhard Martens:** I have done this when it was not. Uh, perfect high to do that. So stay calm and wait for the next thermal, what brings you to 300 meters more high and then go. And this is not my, my favorite thing. Normally I don't wait and I cross and that I learned from Torsten Hane. Uh, he said, Oh, don't be in this hurry. Don't wait, wait for the right time. That's yeah. That's great advice. What should you? You talked about this a little bit already, but the, what should beginners avoid is they, you know, the less than 200 hour pilots, what, what should they, what, what's, what's a good arc for them early on.

[00:38:38] They should think that they should not fly in, in bed, whether conditions with the, um, not in the strong Lee sites, if they have a lot of experience,

[00:38:50] **Gavin McClurg:** um, every pilot or pilots are flying in,

[00:38:54] **Burkhard Martens:** in Lee sites. And if it is not too strong, but if the wind, for

[00:38:59] **Gavin McClurg:** me, I said in the mountain is the wind is stronger on the rich level than more than 20 K never, never go on the Lee side. If it is only 10 K and there are good thermals, okay, then you can go. But, but I don't know where is the border do it and do it not be careful and don't fall down. That's a good one. We had to, we have to break that rule a lot. Yeah. Especially the X helps, especially this

[00:39:26] **Burkhard Martens:** year. We were flying in so much wind. It was just absurd. It was crazy. Yes. I know that. And that's the reason I will never join you at the exact, they were all pilots are crazy. Yeah, that's true. If you're not crazy, you don't have to start there. That's true. Exactly. Then you have no shots. Solid, solid. Um, okay. This is a good one. What was or still is the hardest or most demanding thing that you needed to learn or still need to learn? You, you just talked about, you know, you were impetuous for many years and would leave too low. You wouldn't wait for the proper height to do a, uh, a crossing, but is there been anything else that's been a real, you know, for example, mine is I reversed turn way too much.

[00:40:19] And I always have, I always, you know, I'm going right now, I think I'm like, I can get it better to the left. I'm trying

[00:40:24] **Gavin McClurg:** really hard to stop that, but, uh, you know, is there anything like that, that you, um, have found difficult to course correct in your own flying? Oh, I think this is a mental, mental thing to be in the head clear. I want to fly big

[00:40:43] **Burkhard Martens:** distance and, uh, I will do that and I'm motivated. And then this is the most important thing to be successful, to fly far. And yeah, this is the most important thing. Be clear in the head and you, the mental thing, you will do that. Hmm. Hmm. Burkhardt. It's been a real joy. It's, it's, uh, it's, it's great to connect with you. Like I said, you are a hero for me. Your book has had a massive impact on, on my own flying. It's a joy to see that there's this new third edition, uh, out 16 years after or something like that. Uh, after the first. And so congratulations. I hope sales continue to go, uh, great and all the best to

[00:41:31] **Gavin McClurg:** you and your wife as you travel around and explore the sky. Yeah. Thank you very much. I'm very happy, uh, to speak with you. Uh, I saw you

[00:41:41] **Burkhard Martens:** and then on the X-Alps and it was very fun to see all the good pilots to do that big thing. Yeah. Like you said, we are all crazy, but yeah. Uh, I was a lot, lot time on the computer to watch you all. It's a, it's a good time waster for everybody for us too, for

[00:42:01] **Gavin McClurg:** a couple of weeks every year. Yeah. Thank you, Burkhardt. Appreciate it. Okay. Thank you. Thank you, Kevin. If you find the Cloud-Based Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps 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 interest. A

[00:42:24] **Burkhard Martens:** lot of

[00:42:24] **Gavin McClurg:** 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.

[00:42:46] **Burkhard Martens:** 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 authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors

[00:43:18] **Gavin McClurg:** or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. Um, you can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com/cloudbasedmayhem. 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 that we do and extra little, uh, 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

[00:43:52] **Burkhard Martens:** 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. Uh, 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 and you should be able to access all that bonus

[00:44:04] **Gavin McClurg:** material.

[00:44:04] Now.

[00:44:04] **Burkhard Martens:** Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank

[00:44:04] **Gavin McClurg:** you.

Français

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

Show notes

Burkhard Martens est l'un des noms les plus reconnus dans le sport. Son ouvrage de référence, "Thermal Flying", publié pour la première fois en 2005, est le guide le plus vendu au monde sur l'art du vol en thermiques et du vol XC. L'équipe de Cross Country a travaillé dur pour réviser et mettre à jour le texte méticuleusement, ligne par ligne, et le design ainsi que les photographies ont été rafraîchis pour le rendre parfaitement actuel. J'ai rencontré Burki il y a quelques semaines pour discuter de sa nouvelle édition, de ce qui a changé depuis 2005, et du cœur du livre : comment monter !

Le post Episode 153- Burkhard Martens and Thermal Flying est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Man. Ma conversation d'aujourd'hui est avec Burkhard Martens, Berkey, qui a écrit la très célèbre Bible que je suis sûr que la plupart d'entre vous possédez. Et si vous ne l'avez pas ou si vous ne l'avez pas lue, vous devez absolument aller l'acheter aujourd'hui. Regardez les notes de l'émission, il y a un lien. C'est génial. Elle est sortie pour la première fois en 2005, et la troisième édition vient d'être publiée en collaboration avec XC Mag. Ils l'ont améliorée, mise à jour avec de nouvelles photos et quelques nouvelles illustrations. Mais les principes sont exactement les mêmes qu'en 2005, et ils le sont depuis des milliers d'années. Tout porte sur le fonctionnement des thermiques et sur la façon dont nous pouvons les utiliser pour aller plus loin, plus haut, et avoir plus de succès dans ce que nous faisons.

[00:00:47] C'est un livre incroyablement dense. C'était l'un de ces ouvrages que je lisais sans cesse quand j'ai commencé à voler en 2004 et que j'ai commencé à m'intéresser au XC environ un an plus tard. Je le lisais, puis je le relisais, et je le relisais encore. C'est assez complexe quand on débute, puis ça devient un peu naturel. Mais c'est un livre formidable, et on a beaucoup aimé discuter ensemble. Je suis toujours impressionné par les gens capables d'avoir ces conversations dans une langue qui n'est pas leur langue maternelle. Mais Berkey était super. On s'est bien amusés. Et on n'a pas trop parlé du livre. On a surtout parlé de sa carrière, de sa passion, et de lui et sa femme qui le poursuivent partout. Ils font le tour du monde depuis 1989, et c'était vraiment sympa.

[00:01:32] Et je pense que vous allez apprécier. Alors, sans plus attendre, profitez de cette discussion avec Burkhard Martens, l'auteur de Thermal Flying et de plusieurs autres ouvrages. Santé. Berkey, c'est un plaisir de vous avoir sur l'émission. Je m'en veux même de ne pas vous avoir invité plus tôt. Vous étiez mon... vous ne le saviez pas, mais vous avez été mon mentor quand je me suis mis au sport en 2004, et votre livre en 2006 était une sorte de bible pour moi. Je le lisais, je le relisais, et je le relisais encore. Et, vous savez, quand on débute dans le sport, ces concepts sont assez difficiles et, et, et ils, vous savez, vous les avez présentés d'une manière que les personnes ayant très peu d'expérience peuvent vraiment comprendre.

[00:02:20] Et maintenant, plus de 16 ans plus tard, avec 4 X Alps et tout ce que j'ai fait dans le sport... Je viens juste de recevoir votre nouvelle édition, la troisième édition 2021, il y a seulement quelques jours. Je n'ai pas encore eu le temps de tout parcourir, mais je me rappelle à quel point c'est précieux et dense, avec tellement de concepts merveilleux sur la façon de monter. Alors, félicitations. Ça a dû être toute une aventure pour vous, j'en suis sûr. Merci pour ces gentilles paroles. Je veux, vous savez, être tout à fait franc.

[00:02:57] **Burkhard Martens:** Dans le

[00:02:57] **Gavin McClurg:** au début du livre, on a un nouveau point de vue de ta part. Ouais. Tu as commencé à la fin des années quatre-vingts. Tu étais une figure historique, un vrai dur à l'époque. Ça fait longtemps que tu fais ça. Est-ce que tu peux me raconter un peu ce qu'il s'est passé avant que tu n'écrives le livre ? Ah,

[00:03:13] **Burkhard Martens:** C'est une longue histoire. J'ai commencé à piloter...

[00:03:17] **Gavin McClurg:** en 89 et très vite. J'étais ingénieur. C'était mon métier et j'ai volé pendant quatre ans. Et puis, j'ai arrêté mon boulot d'ingénieur et le vol est devenu ma seule passion, ma vie. Au début, j'ai commencé à l'UP. J'étais responsable des ventes.

[00:03:37] **Burkhard Martens:** de UP, donc j'ai pu aller dans beaucoup d'écoles et j'en connais beaucoup en Allemagne et partout en Europe. Et après quelques années à l'école, non, pas à l'école mais à UP, et aussi dans le domaine de la vente, j'en connaissais beaucoup. Ensuite, j'ai ouvert ma propre école avec un ami et pendant tout ce temps, je faisais du vol en compétition et beaucoup de cross country, mais quand on gère une école de parapente, on n'a pas le temps de voler beaucoup. S'il fait mauvais temps, on fait de la théorie avec les élèves, et vous savez, on a du temps quand il fait mauvais.

[00:04:23] Donc, tout ça, ça a fait 11 ans au total. Quatre ans de vente et sept ans d'école de parapente. Et pendant cette période, j'ai écrit beaucoup d'articles dans des magazines, dans le DHB allemand et, auparavant, dans le magazine Glide. Une fois, quand je dirigeais l'école, j'ai écrit 16 articles sur deux ans dans le magazine. Et puis les gens sont venus me voir et m'ont demandé : « Hé, prends tous les articles que tu as écrits et fais-en un livre », mais quand on dirige une école de parapente, on n'a pas le temps de faire ça.

[00:05:07] Ouais, c'est beaucoup de travail. Donc après sept ans à gérer l'école, j'ai vendu ma part de l'école et ça m'a pris un an. Et puis cette année, j'ai fait la mise en page, le concept pour un livre sur le parapente et... Le problème, le problème avec mon concept, c'est que je cherchais un éditeur et je n'en ai pas trouvé, et oui, c'était le problème suivant. J'ai passé presque un an sur la mise en page pour faire le livre, mais personne ne veut le publier et alors, oui, et je me disais que ça devait être le meilleur livre de tous les temps.

[00:05:57] Alors, qu'est-ce que je fais ? J'annule tout le projet ou je le fais tout seul ? J'ai donc essayé de le faire seul cette fois. La photographie numérique commençait à se développer et j'ai suivi plusieurs cours avancés pour moi. Il y en avait un sur l'écriture, comment écrire, puis Adobe InDesign pour la mise en page, et bien sûr les images, comment les traiter avec Adobe Photoshop. J'ai donc suivi des cours avancés dans ces trois domaines.

[00:06:46] Et j'ai pris ensuite presque un an pour écrire, mettre en page et monter tout le livre en allemand. Oui. Et c'était, oui. Et puis en 2004, j'ai sorti la première édition de "thermal flying" en allemand. Donc, vous l'avez auto-édité. C'était quelque chose que vous avez fait totalement par vous-même. Oui. Absolument tout ce que j'ai fait par moi-même. Oh mon Dieu. Je ne sais pas si vous le savez, mais je viens de faire mon propre livre, mon premier livre, via Press Country Magazine, mais je ne peux même pas imaginer. Je veux dire, ils ont fait tout le gros du travail. Je n'ai eu qu'à écrire, vous voyez, et ils ont fait tout ce dont vous parlez. Je veux dire, si j'avais dû faire tout ça là-bas, j'en serais à 10 % en ce moment.

[00:07:38] Ouais. Et, et

[00:07:39] **Gavin McClurg:** quand le livre était prêt,

[00:07:42] **Burkhard Martens:** euh, je suis allé chez un imprimeur et ils m'ont imprimé

[00:07:46] **Gavin McClurg:** 7 000 livres. Et puis un gros camion est arrivé et m'a livré 7 000 livres chez moi. C'était, euh, huit, huit tonnes. Huit tonnes de, de livres, euh, ouais. Et ouais, c'était très intéressant.

[00:08:06] **Burkhard Martens:** parce que je ne sais pas comment

[00:08:07] **Gavin McClurg:** à vendre, donc

[00:08:08] **Burkhard Martens:** il y a beaucoup de livres. Je suis à mon compte, mais à l'époque, je vendais aux écoles allemandes les parapentes de UP et d'ailleurs. Je ne connaissais pas la plupart des écoles en langue allemande. Ce sont les autrichiennes et les allemandes. Et donc, j'avais un très bon contact avec beaucoup d'entre elles, et les livres habituels qu'elles vendent en ville, mais mon livre était très, très spécial pour la petite scène du parapente.

[00:08:48] Ouais. C'est très spécifique. Ouais. Et donc mes meilleures ventes, je les ai faites auprès des écoles de parapente parce que je connais la plupart des écoles. Les ventes ont commencé très, très vite, avec des quantités très, très élevées et de grande qualité. OK. Donc, ouais. Et puis, un truc assez drôle, c'est que je voulais vendre le livre via la

[illegible][illegible]

[00:20:11] **Burkhard Martens:** beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup

[illegible]

[00:20:37] **Burkhard Martens:** J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. J'ai fait beaucoup de choses. Purée, c'est un véritable travail de passionné. Je n'arrive pas à imaginer. Il y a tellement de choses là-dedans. Quand vous repensez à vos années d'école, quand vous avez une école, quels sont les concepts avec les nouveaux pilotes que vous pensez être les plus importants ?

[00:21:23] Pas forcément même le thermaling, juste en termes de : d'accord, vous êtes très enthousiaste, vous venez ici pour apprendre à piloter. Voici les trois choses les plus importantes que vous

[00:21:34] **Gavin McClurg:** devoir savoir

[00:21:35] **Burkhard Martens:** à propos de ça

[00:21:36] **Gavin McClurg:** sport. À propos de votre

[00:21:38] **Burkhard Martens:** future, votre projet. Le plus important est qu'ils volent en toute sécurité, qu'ils n'aient pas d'accidents, et surtout, la météo est plus forte que vous. La météo est le plus important en vol. Des thermiques forts, c'est mauvais. Le versant sous le vent est très

[00:22:01] **Gavin McClurg:** mauvais. Pour expliquer ça, et pas seulement pour

[00:22:06] **Burkhard Martens:** expliquer. Ils devraient apprendre et ils devraient le faire, et ce sont deux choses différentes. Ils ne devraient pas seulement savoir, ils devraient faire, comme je dis. C'est ça. C'est ça.

[00:22:19] **Gavin McClurg:** Suivez les instructions. Ne prenez pas trop de risques au début. Intéressant. Je disais souvent quelque chose de très faux dans ce podcast, et je ne sais même pas d'où je l'ai tiré, mais je disais, vous savez, une fois que vous avez... une fois que vous avez accumulé suffisamment d'heures, que vous volez beaucoup de compas

et que vous êtes très à jour, que vous avez beaucoup de pratique en vol, et peut-être que c'est juste ce que je ressentais dans mon propre vol, mais le thermique devient une sorte de seconde nature, et le vol plané est

[00:22:56] **Burkhard Martens:** ce que j'ai toujours trouvé peut-être un peu plus délicat, certainement plus difficile à expliquer. Vous savez, la façon dont Chrigel plane est très... C'est intrinsèque.

[00:23:08] **Gavin McClurg:** chose qu'il

[00:23:09] **Burkhard Martens:** ressentent, vous savez, c'est très difficile à faire passer. Mais les vraiment bons pilotes qui sont systématiquement au sommet de, vous savez, la Coupe du Monde et ce genre de choses, ils disent tous non, non, c'est en fait, vous savez, le thermaling est toujours la chose la plus importante et la plus difficile, parce qu'il suffit de réussir à

[00:23:30] **Gavin McClurg:** vraiment doués en

[00:23:31] **Burkhard Martens:** pour passer, vous savez, de ces 96 % d'efficacité à cent.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** C'est vraiment, vraiment, vraiment difficile, vous savez, à ce niveau, aux très hauts niveaux. Techniquement, la plupart des pilotes sont assez proches les uns des autres, mais ce petit 1 ou 2 % fait une énorme différence. Ouais. Et j'aimerais beaucoup avoir votre avis là-dessus, parce que je veux dire, vous vous êtes vraiment concentré sur la montée dans votre livre, ce qui est évidemment le plus important, mais pour mon propre parcours, je suppose, peu importe, mon propre cheminement dans le parapente, je reviens vraiment à la montée. Je...

[00:24:05] Ouais. Et ton livre est rafraîchissant à cet égard. Il y a énormément de choses à maîtriser. Ouais. Ouais. Ce n'est pas seulement la montée, c'est aussi le vol plané. Tu as tout à fait raison sur le fait qu'il est bon de voler beaucoup, de faire des compétitions, et on apprend très vite. Hmm. Oui. Parce que quand les autres montent mieux que toi, tu sais que tu as encore du travail. Oui. Oui. Et là, tu le vois d'un coup. Berkey, je regarde ton livre en ce moment même, et je me dis qu'il y a tellement de choses différentes. On ne peut évidemment pas tout passer en revue dans un podcast, mais j'aimerais savoir, après toutes ces années, plus de 15 ans maintenant, sur quels chapitres tu reviens toi-même ? Quels sont les concepts que tu trouves, pour ton propre vol et pour voler avec tes amis, les plus critiques, ceux qui jouent le plus grand rôle dans ce que nous faisons ?

[00:25:08] Pour les débutants, je pense que c'est, euh, c'est le sermon, comment le terme monte, ce que le sermon fait. C'est le virage, euh, il y a tellement de choses différentes dans ces montées, ces thermiques. Et aussi les points de déclenchement, là où le terme commence,

[00:25:28] **Burkhard Martens:** C'est pour les débutants, mais pour les autres, il y a le pilotage et la sécurité. C'est une question de météo et tout le reste, oui, tout est important pour devenir un pilote complet. Tu as un peu abordé le côté mental.

[00:25:46] **Gavin McClurg:** aspect, vous voyez, plus vous accumulez d'heures, plus vous respectez le sport. Vous

[00:25:52] **Burkhard Martens:** on comprend mieux les risques, vous voyez, au début, on n'en a pas vraiment une idée précise. Les gens vous disent que c'est

[00:25:57] **Gavin McClurg:** risqué, mais vous ne comprenez pas. Ouais. Le, le vrai chemin mental, euh, je n'ai pas beaucoup de mots pour ça. Pour moi, le mental, si vous voulez beaucoup voler, alors vous devez être dans un bon état d'esprit pour, euh, pour le saisir, euh, ou pour être un bon pilote. Hmm. C'est bien, on va rester là-dessus. Qu'est-ce que, qu'est-ce que pour vous, c'est la définition d'un bon pilote ? Ça dépend de, de, de la chose, Dieu sait, un bon ami à moi, c'est que, euh, il n'a jamais eu d'accident.

[00:26:30] **Burkhard Martens:** Il a volé pendant 30 ans sans jamais avoir d'accident. C'est ça, un bon pilote. C'est aussi un bon pilote de cross country, mais pas au niveau des compétitions. Au niveau des compétitions, ils sont aussi de très bons pilotes, mais beaucoup d'entre eux ont aussi eu des accidents. Hmm. Certains, oui. Je l'avais dans l'émission et, encore une fois, l'une des choses qu'il a dites, assez comme ça, a vraiment aidé à changer ma vision des choses. Il parlait de ses vols en plaine et il a dit, tu sais, la plupart du temps, la plupart du temps, il est le premier à décoller.

[00:27:05] **Gavin McClurg:** la colline. Alors, il va à la limite, vous voyez, par une bonne journée. Et en d'autres termes, il prend le plus gros des risques par rapport au fait d'essayer de tirer le maximum de cette journée, vous voyez, donc il décolle en premier. Et il a dit, vous savez, parfois je me trompe et j'atterris 10 minutes plus tard et je me dis, oh, ça a dû être, ça a dû être

[00:27:24] **Burkhard Martens:** c'est décourageant, tu sais, quand un jour vraiment réussi, tu pars trop tôt et que tu rates tout, et il a dit : « Oh, Gavin, non, ce n'est pas décourageant du tout. J'ai fait un vol sans encombre, j'ai atterri en sécurité et maintenant je peux faire autre chose de merveilleux de ma journée. » Tu pourrais,

[00:27:40] **Gavin McClurg:** mais on voyait que c'était intrinsèque pour lui. Il s'en fichait complètement d'avoir échoué. C'était tout à fait normal pour lui. Ouais. Ouais.

[00:27:49] **Burkhard Martens:** Pendant les premières années, j'étais motivé et je dirais aujourd'hui que j'étais trop motivé. Je me disais : je suis plus fort que la nature. Je veux y aller. Je veux y aller à pleine puissance et j'y vais. Et c'est pour ça que j'ai eu mon accident, celui où je n'ai pas pu voler pendant un semestre. Ouais. Quand on vieillit, on devient plus... pas si

[00:28:18] **Gavin McClurg:** motivé à prendre de gros risques. Si l'air est trop, trop turbulent, je vais atterrir et je me dis : « Oh, les autres pilotes volent », mais maintenant je vais atterrir et je me dis : « Eh bien, ils devraient voler. Ils devraient voler. Ce n'est pas ma météo. » Donc mon état d'esprit. C'est ça la motivation, la motivation. Je ne peux plus gagner le cross country, je pense, pour ça, ou les compétitions pour ça ou les X-Ives là-bas, il faut être plus motivé que moi maintenant. Ouais. C'était intéressant. Je viens juste de faire, ce n'est pas encore en ligne, mais je viens de faire un enregistrement avec Torsten Siegel, juste après la Superfinal. Ouais. Retour au Canada.

[00:29:03] Et, et je, je comprends que j'ai regardé tout ça en ligne et, et, mais je comprends que personne n'a été blessé. Ils n'ont pas eu d'accidents, mais ça avait l'air assez risqué, vous savez, beaucoup d'aile sur le rocher et

[00:29:17] **Burkhard Martens:** il y avait pas mal de vent et, vous savez, c'était une Superfinal en montagne, ce qui était une première pour ça. Et donc, j'ai discuté avec quelques autres qui en sont revenus et qui avaient vraiment, vous savez, des difficultés avec leur prise de décision. Et ils l'ont fait, mais ils ne savent pas s'ils auraient dû le faire. C'était, c'était un peu trop, vous savez, c'est le genre de vol où peu importe votre niveau de compétence. Si quelque chose tourne mal, vous êtes dans de vrais ennuis, vous savez, quand on est aussi près du terrain et qu'on prend ce genre de risque, ce qui, vous savez, est quelque chose avec lequel, je pense que nous devons tous, à certains moments de notre pratique, nous réconcilier : jusqu'où êtes-vous prêt à aller ?

[00:30:02] Ouais. La question, c'est combien de risques tu es prêt à prendre. Ouais. Ouais. Tu as mentionné l'âge. Tu penses que c'est un produit de l'âge ou tu penses que c'est un produit de, et peut-être une combinaison de tes années dans le sport ? Je pilote depuis 89, mais j'ai commencé ça à 28 ou 27 ans. Donc ce n'est pas l'âge,

[00:30:27] **Gavin McClurg:** C'est plutôt le temps de vol. C'est plutôt le nombre d'années que vous passez à voler. Pour moi, c'est ça. D'accord. Donc plus vous avez volé, moins c'est... d'accord, je n'ai pas besoin de pousser aussi fort parce que je l'ai déjà fait. C'est ce que vous voulez dire ? Oui. Pour moi, j'ai atteint tout ce que je peux faire dans le sport. Et je suis très content de ce que j'ai accompli. Et maintenant, je suis content de faire de beaux vols, de faire un peu de cross country. Faire un vol en soirée, faire une marche et voler. Ce sont de belles choses et je ne veux plus voler 10 heures ou plus.

[00:31:13] Est-ce que c'était difficile de quitter la scène de compétition et de prendre du recul ? Est-ce que, en d'autres termes, est-ce que c'est plus dur de pratiquer le sport quand il n'y a plus de grands objectifs ? Non, ce n'était pas difficile pour moi. C'est juste que mon temps en compétition était terminé. La compétition pour moi, c'était correct. Et, les compétitions n'étaient pas mon

[00:31:38] **Burkhard Martens:** mon préféré. C'était mieux que le cross country pour, pour moi de

[00:31:43] **Gavin McClurg:** créer mon propre vol, pas me presser avec tous les autres en même temps. Ce que j'ai le plus aimé, c'était le cross country.

[00:31:53] **Burkhard Martens:** pour moi. Hein ? C'est quoi, c'est quoi l'endroit où tu as le plus aimé voler si tu pouvais sortir par la porte aujourd'hui et, et refaire un vol ? Ce serait où ? Oh, c'est dur à dire. Euh, il y a 15 ans, euh, c'était

[00:32:10] **Gavin McClurg:** était très

[00:32:11] **Burkhard Martens:** C'est clair ce que je disais. Ce sont les Dolomites,

[00:32:14] **Gavin McClurg:** le panorama en vol dans les Dolomites était incroyable. Ensuite, je suis tombé amoureux de ce coin-là, en Suisse,

[00:32:25] **Burkhard Martens:** j'ai volé au-dessus de tellement de grands triangles là-bas l'année dernière. Oui. Le Tyrol du Sud, la zone de Spikeboden, tout le Tyrol du Sud. Antholz. Ouais. Et c'est, ouais. Antholz, Spikeboden a été mon préféré pendant longtemps. Je pense que la dernière fois, et je ne sais pas si vous le savez, mais je suis presque sûr qu'on s'est rencontrés à Spikeboden il y a plusieurs années et j'y étais avec mon ami Bruce.

[00:32:54] **Gavin McClurg:** Marks, qui malheureusement n'est plus parmi nous, mais il m'a soutenu lors des premières X-Alps, j'en suis presque sûr.

[00:33:00] Ouais. J'ai rencontré Bruce à Fiche. Tu l'as fait ? Ouais. Il volait souvent à Fiche.

[00:33:05] Ouais. Il volait énormément en Fiche. Certains, certains

[00:33:07] **Burkhard Martens:** il y a des années. Ouais. Ouais. Il adorait la Fiche. Il adorait essayer ça. Ouais. Ce triangle encore et encore et encore. Ouais. Euh, ouais. Et les Dolomites sont vraiment spéciales. C'est un, c'est un, c'est une partie incroyable du monde. Ouais. OK. Je vais juste, je vais, je vais vous donner quelques questions qui sont venues de notre public lors d'un sondage. Euh, l'automne dernier, auxquelles vous pouvez répondre aussi longuement ou brièvement que vous voulez, euh, la meilleure et la pire aile que vous ayez jamais pilotée. La pire,

[00:33:39] **Gavin McClurg:** la pire aile. Ouais. La meilleure et la pire. Si vous vous en souvenez de, vous savez, 89, vous en avez volé presque toutes. Euh, la meilleure aile, euh, je

[00:33:50] **Burkhard Martens:** j'ai gagné en 2004, euh, pour moi la première fois, la, um, compétition de cross country allemande. Et c'était avec une Gin. Une aile Gin. Et euh, j'adore tellement ça, mais, euh, aujourd'hui la performance n'est pas très bonne. Si on la compare à 2004, mais c'était mon aile préférée et, et à ce moment-là ou il y a quelques années, c'était, c'est, c'est la Chile trois de Skywalk qui grimpait. Si parfaite. Euh, ouais. Depuis

[00:34:24] **Gavin McClurg:** Je pense que ça fait six ans, je ne...

[00:34:26] **Burkhard Martens:** plus essayer d'ailes de compétition. Je vole, euh, en B ou E et C et

[00:34:32] **Gavin McClurg:** vous savez, pas les compétitions pour moi. Alors, ce Chile 3 était la meilleure machine de montée de tous les temps. J'ai entendu dire que c'était une bonne machine. Et pour la, pour la, pour la pire ? Oh, je ne peux pas dire la pire.

[00:34:46] **Burkhard Martens:** Non, non, à l'époque où je pilotais l'aile, après quelques vols, j'ai adoré toutes les modèles.

[00:34:56] **Gavin McClurg:** Ah, excellent. Bonne réponse. Bonne réponse. Alors, je suis, vous savez, sponsorisé par Skywalk depuis 10 ans et je ne regarde pas vraiment les autres entreprises. Je regarde ce que Skywalk propose, je prends l'aile B ou Z ou C, ou celle que je préfère. Et après quelques vols, je suis très content de l'aile. Hmm. Brickly. En repensant à l'époque où vous étiez... Ouais. Les années de compétition ou juste les vols de 10 heures quand vous passiez vraiment aux choses sérieuses. Ouais. L'une des questions qu'une personne voulait me poser...

[00:35:35] **Burkhard Martens:** me demander, c'est quel était ton processus, du début à la fin, pour la préparation du vol ? En d'autres termes, pour te préparer. Est-ce que ça commençait la veille, la semaine d'avant ? Quelles étaient les étapes que tu suivais pour préparer ton esprit, ton corps ou quoi que ce soit pour un gros vol depuis le pic ? Tu sais, quand tu vas faire le FAI d'Antholz. Ouais. Quand, euh, quand on planifie les gros vols pour la première fois, j'ai fait ça pendant l'hiver. Qu'est-ce qui est possible, quelle est la bonne stratégie, quelles sont les bonnes lignes ? Et ensuite, ouais, on

attend le beau temps. Et quand on voit que le beau temps arrive, euh, à chaque fois que je fais un gros vol.

[00:36:24] **La veille, c'est la montagne. Je ne cours pas. Je ne cours pas le matin, je conduis pendant la nuit et ensuite je vais à**

[00:36:31] **Gavin McClurg:** la montagne. Je suis à chaque fois sur

[00:36:34] **Burkhard Martens:** la veille sur la montagne pour, pour, pour se détendre, pour, pour passer en revue dans ma tête le vol ou ce que je vais faire. Ouais. Donc je me préparais mentalement la veille du lendemain. J'espère que la météo sera aussi bonne qu'aujourd'hui, euh, j'espère que c'est un bon conseil. Ouais. Mais la planification, elle, est, euh, longue bien avant. Ouais. D'accord. À quoi penses-tu quand tu repenses à ta carrière, quel est le truc que tu as appris d'un autre pilote, de ta femme ou lors d'une compétition ? Quel était, quel était le truc que tu as appris qui a eu le plus grand...

[00:37:15] **Gavin McClurg:** de différence dans votre réussite, dans votre capacité à rester en l'air et à aller plus loin ? Qu'est-ce qui, qu'est-ce qui a eu le plus d'impact sur votre pilotage ? Euh, non, normalement, je suis aussi pressé quand je vole et, et parfois il faut rester sur place et attendre la bonne hauteur pour franchir une grande vallée. Parfois je ne suis pas à la base des nuages et le franchissement de la vallée est très long et, durant les premières années, je commençais le franchissement. Et aussi

[00:37:53] **Burkhard Martens:** J'ai déjà fait ça quand ce n'était pas... euh, la thermique parfaite pour le faire. Alors, restez calme et attendez la prochaine thermique qui vous fera monter de 300 mètres de plus, puis partez. Et ce n'est pas ce que je préfère. Normalement, je n'attends pas, je traverse, et c'est ce que j'ai appris de Torsten Hane. Euh, il a dit : « Oh, ne soyez pas pressés. N'attendez pas, attendez le bon moment. » C'est, oui, c'est un excellent conseil. Qu'est-ce que vous... vous en avez déjà un peu parlé, mais ce que les débutants devraient éviter, vous savez, les pilotes de moins de 200 heures, qu'est-ce qu'ils devraient... quelle est une bonne trajectoire pour eux au début ?

[00:38:38] Ils devraient se dire qu'ils ne doivent pas voler dans des conditions de vent de mer, pas dans les sites avec de forts vents de mer, s'ils n'ont pas beaucoup d'expérience.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** chaque pilote ou les pilotes volent en,

[00:38:54] **Burkhard Martens:** dans les zones sous le vent. Et si ce n'est pas trop fort, mais si le vent, pour

[00:38:59] **Gavin McClurg:** Moi, je disais que si le vent est plus fort au niveau du relief que 20 nœuds, n'allez jamais jamais du côté sous le vent. S'il n'y a que 10 nœuds et qu'il y a de bonnes thermiques, d'accord, alors vous pouvez y aller. Mais, mais je ne sais pas où est la limite, faites-le et ne soyez pas prudents et ne tombez pas. C'est une bonne question. On a dû, on a dû transgresser cette règle souvent. Ouais. Surtout avec les X-Wings, surtout avec ça.

[00:39:26] **Burkhard Martens:** l'année dernière. On volait avec tellement de vent. C'était juste absurde. C'était dingue. Oui, je sais. Et c'est pour ça que je ne vous rejoindrai jamais sur le... ils sont tous fous, ces pilotes. Ouais, c'est vrai. Si tu n'es pas fou, tu ne peux pas commencer là. C'est vrai. Exactement. Sinon, tu n'as aucune chance. Solide, solide. Hum, d'accord. C'est une bonne question. Qu'est-ce qui a été, ou est encore, la chose la plus difficile ou la plus exigeante que tu aies eu à apprendre ou que tu aies encore à apprendre ? Tu viens de dire que, tu sais, tu as été impétueux pendant des années et que tu parlais trop bas. Tu n'attendais pas la bonne altitude pour faire une traversée, mais y a-t-il eu autre chose qui a été un vrai... par exemple, pour moi, c'est que j'ai fait trop de virages inversés.

[00:40:19] Et j'ai toujours, vous savez, je me dis : « là, maintenant, je pense que je peux mieux le faire vers la gauche. » J'essaie...

[00:40:24] **Gavin McClurg:** c'est vraiment difficile de s'en empêcher, mais, vous savez, y a-t-il quelque chose comme ça que vous avez trouvé difficile à corriger dans votre propre pratique du vol ? Oh, je pense que c'est une question mentale, il faut avoir l'esprit clair. Je veux voler grand.

[00:40:43] **Burkhard Martens:** la distance et, euh, je vais le faire et je suis motivé. Et puis, c'est la chose la plus importante pour réussir, pour voler loin. Et oui, c'est la chose la plus importante. Avoir les idées claires et, le côté mental, vous allez y arriver. Hmm. Hmm. Burkhard. Ce fut un vrai plaisir. C'est, c'est, euh, c'est, c'est génial de faire votre connaissance. Comme je l'ai dit, vous êtes un héros pour moi. Votre livre a eu un impact massif sur ma propre

façon de voler. C'est un plaisir de voir qu'il y a cette nouvelle troisième édition, euh, sortie 16 ans après ou quelque chose comme ça, euh, après la première. Alors, félicitations. J'espère que les ventes continueront d'être, euh, excellentes et je vous souhaite tout le meilleur à

[00:41:31] **Gavin McClurg:** pour vous et votre femme alors que vous voyagez et explorez le ciel. Ouais. Merci beaucoup. Je suis très heureux de discuter avec vous. Je vous ai vu

[00:41:41] **Burkhard Martens:** et puis sur le X-Alps, c'était vraiment sympa de voir tous ces bons pilotes faire ce grand truc. Ouais. Comme tu l'as dit, on est tous des fous, mais ouais. J'ai passé beaucoup, beaucoup de temps sur l'ordinateur à vous regarder. C'est, c'est une bonne façon de passer le temps pour tout le monde, pour nous aussi, pour

[00:42:01] **Gavin McClurg:** quelques semaines par an. Ouais. Merci, Burkhardt. Je t'en remercie. OK. Merci, Kevin. Si vous trouvez Cloud-Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de plusieurs façons. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher ou peu importe comment vous écoutez votre podcast, ça aide beaucoup à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis pilotes sur le chemin vers le décollage. Je sais qu'il y a beaucoup d'intérêt. Un

[00:42:24] **Burkhard Martens:** beaucoup de

[00:42:24] **Gavin McClurg:** des conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup 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. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera pour chaque émission qui sort.

[00:42:46] **Burkhard Martens:** On sort 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 une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** ou des revenus publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site. On a essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo qu'on fait et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale. Mais on estime que vous devriez pouvoir les entendre, on ne met rien de tout ça derrière un paywall si vous n'avez pas les moyens.

[00:43:52] **Burkhard Martens:** pour nous soutenir. Dites-le-moi simplement, et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus.

[00:44:04] **Gavin McClurg:** du contenu bonus.

[00:44:04] **Maintenant.**

[00:44:04] **Burkhard Martens:** Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

[00:44:04] **Gavin McClurg:** merci.

Deutsch

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

Show notes

Burkhard Martens ist einer der bekanntesten Namen im Sport. Sein wegweisendes Werk „Thermal Flying“, das erstmals 2005 veröffentlicht wurde, ist der weltweit meistverkaufte Leitfaden zur Kunst des Thermalfliegens und XC-Fliegens. Das Team von Cross Country hat hart daran gearbeitet, den Text Zeile für Zeile gründlich zu überarbeiten und zu aktualisieren, und das Design sowie die Fotografie wurden erneuert, um das Buch auf den neuesten Stand zu bringen. Ich habe mich vor einigen Wochen mit Burki zusammengesetzt, um über seine neue Ausgabe zu sprechen, was sich seit 2005 geändert hat und den Kern des Buches – wie man aufsteigt!

Der Beitrag zu Episode 153- Burkhard Martens and Thermal Flying erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud-Based Man. Mein heutiges Gespräch führt mich zu Burkhard Martens, Berkey, der die sehr berühmte Bibel geschrieben hat, die ich mir sicher fast alle von euch haben. Und falls ihr sie nicht habt oder noch nicht gelesen habt, müsst ihr sie euch heute unbedingt besorgen. Schaut in die Shownotes, da ist ein Link. Sie ist fantastisch. Sie erschien zum ersten Mal 2005, und die dritte Auflage wurde gerade in Zusammenarbeit mit XC Mag veröffentlicht. Sie haben sie aufgewertet, aktualisiert, es gibt neue Bilder und einige neue Illustrationen. Aber die Prinzipien sind alle genau dieselben wie 2005, und das sind sie schon seit tausenden von Jahren. Es geht alles darum, wie Thermik funktioniert und wie wir sie nutzen können, um groß und weit zu kommen und mehr Erfolg in dem zu haben, was wir tun.

[00:00:47] Es ist ein unglaublich dicht gepacktes Buch. Es war eines dieser Bücher, die ich einfach immer wieder gelesen habe, als ich 2004 angefangen habe zu fliegen und dann etwa ein Jahr später mit XC begonnen habe. Und dann habe ich es wieder gelesen, und wieder, und wieder. Wenn man erst anfängt zu fliegen, ist das ziemlich kompliziertes Zeug, aber dann wird es zur zweiten Natur. Aber es ist ein großartiges Buch, und wir hatten viel Spaß beim Plaudern. Ich bin immer so beeindruckt von Leuten, die solche Gespräche in einer Fremdsprache führen können. Aber Berkey war klasse. Wir hatten eine Menge Spaß. Und wir haben das Buch nicht zu sehr thematisiert. Wir haben mehr über seine Karriere und seine Leidenschaft gesprochen und darüber, wie er und seine Frau sie verfolgen. Wir sind seit 1989 um die Welt gereist, und das hat viel Spaß gemacht.

[00:01:32] Und ich denke, es wird dir gefallen. Also ohne weitere Umschweife, genießt dieses Gespräch mit Burkhard Martens, dem Autor von Thermal Flying und mehreren anderen Werken. Prost. Berky, es ist toll, dich hier in der Show zu haben. Eigentlich habe ich ein schlechtes Gewissen, dass ich dich nicht früher eingeladen habe. Du warst mein – du wusstest das nicht, aber du warst mein Mentor, als ich 2004 in den Sport einstieg. Dein Buch von 2006 war für mich eine Art Bibel. Ich habe es einfach gelesen. Ich habe es gelesen, dann noch mal und dann noch mal. Und, weißt du, weil diese Konzepte für Anfänger im Sport ziemlich schwierig sind und, und, und, du weißt, du hast es so aufbereitet, dass Leute mit sehr wenig Erfahrung es wirklich verstehen können.

[00:02:20] Und jetzt, wissen Sie, mehr als 16 Jahre später und nach vier Alpen-Weltmeisterschaften und all dem, was ich in diesem Sport geleistet habe. Ich habe erst vor ein paar Tagen Ihre neue Ausgabe bekommen, die dritte Edition von 2021. Ich hatte also noch keine Zeit, das Ganze komplett durchzugehen, aber mir wird immer wieder bewusst, wie wertvoll und dicht es mit so vielen wunderbaren Konzepten zum Aufsteigen ist. Also herzlichen Glückwunsch. Das war sicher eine ziemliche Reise für Sie. Danke für die netten Worte. Ich möchte, wissen Sie, direkt und offen...

[00:02:57] **Burkhard Martens:** In der

[00:02:57] **Gavin McClurg:** Zu Beginn des Buches hast du eine Art neues Vorwort von dir. Ja. Du hast Ende der achtziger Jahre angefangen. Du warst ein OG. Du warst damals ein Gangster. Du machst das schon lange. Kannst du mir ein bisschen von deiner Zeit vor dem Schreiben des Buches erzählen? Ah,

[00:03:13] **Burkhard Martens:** Das ist eine lange Geschichte. Ich habe angefangen zu fliegen...

[00:03:17] **Gavin McClurg:** 1989 und sehr schnell. Ich war Ingenieur. Das war mein Job und ich bin vier Jahre lang geflogen. Und dann habe ich meinen Ingenieursjob aufgegeben und nur das Fliegen war mein Leben. Zuerst habe ich bei UP angefangen. Ich war Verkaufsleiter.

[00:03:37] **Burkhard Martens:** von UP und so kam ich mit vielen Schulen in Kontakt und ich kenne viele Schulen in Deutschland und überall in Europa. Und nach einigen Jahren, äh, an der Schule – nein, nicht an der Schule bei UP, sondern auch in dem Bereich, in dem ich den Verkauf gemacht habe, äh, kannte ich viele Schulen, und dann habe ich mit einem Freund meine eigene Schule gegründet. Die ganze Zeit über bin ich geflogen, äh, Wettbewerbe und viel cross country, aber wenn man eine Gleitschirmschule führt, dann hat man keine Zeit, um viel zu fliegen. Wenn du schlechtes, schlechtes Wetter hast, dann machst du Theorie mit den Schülern und, und weißt du, dann hast du Zeit bei schlechtem Wetter.

[00:04:23] Das war also insgesamt 11 Jahre. Vier Jahre Verkauf und sieben Jahre Gleitschirmschule. In dieser Zeit habe ich viele Artikel in Zeitschriften geschrieben, im deutschen DHB und früher in der Glide Magazine. Als ich die Schule leitete, waren das über 16 Artikel in zwei Jahren. Und dann kamen die Leute auf mich zu und fragten: Hey, nimm all deine geschriebenen Artikel und mach daraus ein Buch, aber wenn du eine Gleitschirmschule leitest, hast du keine Zeit dafür.

[00:05:07] Ja, das ist viel Arbeit. Nachdem ich die Schule sieben Jahre lang geführt hatte, habe ich meinen Teil der Schule verkauft, und das hat mich ein Jahr gedauert. Und dann habe ich dieses Jahr das Layout und das Konzept für ein Buch über Gleitschirmfliegen erstellt. Das Problem war bei meinem Konzept, dass ich einen Verlag gesucht habe und keinen finden konnte, und das war dann das nächste Problem. Ich habe fast ein Jahr für das Layout verbracht, um das Buch zu machen, aber niemand wollte das veröffentlichen, und dann war das das Problem, und ich dachte mir, das sollte das beste Buch aller Zeiten werden.

[00:05:57] Und ja, was soll ich tun? Das ganze Projekt abbrechen oder alles alleine machen? Also habe ich es dieses Mal versucht, alleine zu machen. Die digitale Fotografie kam gerade auf und ich habe verschiedene Fortgeschrittenenkurse belegt. Zum einen einen Schreibkurs, wie man schreibt, dann Adobe InDesign, wie man ein Layout erstellt, und ja, und die Bilder, wie man die Bilder bearbeitet und mit Adobe Photoshop arbeitet. Ich habe also Fortgeschrittenenkurse in all diesen drei Bereichen absolviert.

[00:06:46] Und dann habe ich fast ein Jahr gebraucht, um das Buch zu schreiben, zu setzen und das ganze Buch in deutscher Sprache fertigzustellen. Ja. Und das war's. Und dann habe ich 2004 die erste Ausgabe von Thermik-Fliegen in deutscher Sprache herausgebracht. Also haben Sie es selbst veröffentlicht. Das war etwas, das Sie komplett alleine gemacht haben. Ja. Alles, alles habe ich alleine gemacht. Oh mein Gott. Ich weiß nicht, ob Sie das wissen, aber ich habe mein eigenes Buch, mein erstes Buch, über Press Country Magazine gemacht, aber ich kann mir das nicht vorstellen. Ich meine, die haben so viel der schweren Arbeit übernommen. Ich musste nur schreiben, wissen Sie, und die haben das alles gemacht, von dem Sie sprechen. Ich meine, wenn ich das alles dort selbst machen müsste, wäre ich jetzt erst bei 10 % fertig.

[00:07:38] Ja. Und, und

[00:07:39] **Gavin McClurg:** als das Buch fertig war,

[00:07:42] **Burkhard Martens:** ich war bei einem Drucker und die haben mir gedruckt

[00:07:46] **Gavin McClurg:** 7.000 Bücher. Und dann kam ein großer LKW und brachte mir 7.000 Bücher nach Hause. Das waren, ähm, acht, acht Tonnen. Acht Tonnen Bücher wurden, ähm, ja. Und ja, das war sehr interessant.

[00:08:06] **Burkhard Martens:** weil ich nicht weiß, wie

[00:08:07] **Gavin McClurg:** um zu verkaufen, also

[00:08:08] **Burkhard Martens:** viele Bücher. Ich bin auf mich allein gestellt, aber in meiner Zeit habe ich die Gleitschirme von UP und Umgebung an alle deutschen Schulen verkauft. Ich habe die meisten Schulen in deutscher

Sprache nicht gekannt. Es sind die österreichischen und deutschen. Und ich hatte einen sehr guten Kontakt zu vielen von ihnen, und die normalen Bücher verkaufen sie in den Städten, aber mein Buch war etwas ganz Besonderes für die kleine Gleitschirmflieger-Szene.

[00:08:48] Ja. Es ist sehr spezifisch. Ja. Und also der meiste Umsatz, den ich gemacht habe, war über die Gleitschirmschulen, weil ich die meisten Schulen kenne. Der Verkauf ging sehr, sehr schnell, in sehr, sehr hohen, hohen Mengen. Okay. Also ja. Und dann war eine sehr lustige Sache, dass ich das Buch über den DHV, den deutschen Gleitschirmverband, verkaufen wollte. Und die sagten, wenn das Buch in der zweiten Auflage ist, werden wir es verkaufen, weil es da einige

[00:09:23] **Gavin McClurg:** Fehler darin.

[00:09:25] **Burkhard Martens:** und wir wollten ein perfektes Buch verkaufen. Und ich dachte, oh Mist, der DHV ist für mich der wichtigste Wiederverkäufer. Ich habe nachgedacht, und die sagten, nein, wir verkaufen dein Buch nicht. Ja. Und dann, ja, aber die Begeisterung in der Gleitschirmflieger-Szene war so, so groß. Es ist so normal, dass ich 7.000 Bücher in zwei Jahren verkauft habe. Wahnsinn. Das ist unglaublich. Wow. Ja. Das ist unglaublich. Bei der zweiten Auflage hat der DHV mein Buch auch verkauft. Da hast du es. Also hattest du nur ein kleines Auto und hast es einfach vollgepackt und an all diese Schulen geliefert und bist durch Deutschland gefahren?

[00:10:12] War das so, wie du es gemacht hast? Beim ersten Mal? Ähm. Ich habe einen Wohnmobil und ich fliege und ich habe gesagt, ich habe mit der Schule aufgehört, damit ich die Zeit habe, das Buch zu schreiben und dann das Buch zu verkaufen. Und ich bin in dieser Zeit sehr, sehr viel geflogen und bin viel mit meinem Wohnmobil gereist. Und jedes Mal, wenn ich gestartet bin, habe ich viele Bücher in mein Wohnmobil gepackt.

[00:10:40] **Gavin McClurg:** Wagen. Ja. Ich habe die Schulen besucht, ihnen das Buch gezeigt und jede einzelne Schule hat auf einmal 10 Bücher genommen.

[00:10:53] **Burkhard Martens:** ... mal. Und ich habe das erst mit dieser Ausgabe gemerkt, aber es wurde in eine Menge verschiedener Sprachen übersetzt. Weißt du, meins ist jetzt nur auf Englisch, und der Plan ist, dass sie in einem Jahr die deutsche Version und im nächsten das Französische machen. Es wird eine Weile dauern, aber waren all diese verschiedenen Übersetzungen auch sehr erfolgreich? Denn das ist ein großer Aufwand, um ein ganzes Buch zu übersetzen. Ja. Also, wegen des großen Erfolgs in den ersten Jahren habe ich das Cross Country Magazine gefragt, ob sie mein Buch ins Englische übersetzen wollen. Das Risiko war für sie zu groß. Sie sagten, und

[00:11:34] **Gavin McClurg:** Ich sagte: Hey, das ist das beste Buch aller Zeiten. Und die Verkaufszahlen in Deutschland sind absolut hoch, aber sie wollen das nicht machen und das Risiko eingehen. Also sagte ich: Oh, dann muss ich es übersetzen. Mads Syndergaard, den ich aus dem Wettbewerbsfliegen kenne, sagte: Ja, das kann ich machen. Also hat er es übersetzt, und ich habe auch das Layout und das Konzept gemacht.

[00:12:00] **Burkhard Martens:** das InDesign und nur der ganze Text wurde von Matt übersetzt. Und ich habe auch die erste englische Version selbst gemacht. Oh, Burkhard, erzähl mir mal, was sind die, weißt du, die Hauptunterschiede zwischen der vorherigen Ausgabe und dieser Ausgabe. Nein, es gibt nicht so viele neue Dinge. Ich werde dir ein paar Sachen vorlesen, die ich gesehen habe, ich habe dann neue Formeln gesehen, aber besser lesbar. Dann gibt es einige Korrekturen in der Aussprache. Einige kleine Bilder sind jetzt größer und besser verständlich, aber das sind nur kleine Dinge, an manchen Stellen ist das Layout klarer und besser zu verstehen, oder es gibt einige...

[00:12:46] Einige neue Diagramme, aber nicht viele, und Ed Ewing hat zwei geschrieben

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Seiten über, über, äh, Wettervorhersagen oder ist es komplett neu? Ja, das sind alles, das sind alles tolle Sachen. Ich werde es morgen mitnehmen, wenn ich

[00:13:01] **Burkhard Martens:** wenn ich nach die Türkei fliege, bringe ich normalerweise keine Bücher mit, aber ich freue mich darauf, mich mit deinem Buch wieder vertraut zu machen, wenn ich bei der Weltmeisterschaft in der Türkei bin, ich denke, das wird toll sein. Ja. Wie verdienst du jetzt dein Geld? Nur durch das Buch? Oder durch eine Kombination? Es war eine Kombination. Ich habe eine Schule geführt, aber ich habe viele Kurse gegeben und cross country Kurse, Thermik-Flugkurse. Ich habe einige Urlaubsreisen mit Gleitschirmen gemacht, cross country und

[illegible]

[00:20:12] **Gavin McClurg:** von Dingen. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht.
Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles
gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe
vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich habe vieles gemacht. Ich
habe vieles gemacht.

[00:21:23] Nicht unbedingt sogar Thermik, sondern eher in dem Sinne: Okay, du bist total begeistert und kommst hierher, um zu lernen, wie man fliegt. Hier sind die drei wichtigsten Dinge, die du

[00:21:38] **Burkhard Martens:** Zukunft, dein Vorhaben. Das Wichtigste ist, dass sie sicher fliegen, dass sie keine Unfälle haben, und das Wichtigste überhaupt: Das Wetter ist stärker als du. Das Wetter ist das Wichtigste beim Fliegen. Starke Thermik ist schlecht. Die Lee-Seite ist sehr

[00:22:19] **Gavin McClurg:** Folgen Sie den Anweisungen. Gehen Sie am Anfang nicht zu weit hinaus. Interessant. Ich habe in diesem Podcast oft etwas sehr Falsches gesagt, und ich weiß gar nicht, wo ich das herhatte, aber ich habe früher gesagt, wissen Sie, sobald man... sobald man eine ausreichende Anzahl an Stunden hat, viele Wettbewerbe fliegt und sehr aktuell ist, viel Erfahrung mit dem Fliegen hat, und vielleicht war das nur mein eigenes Empfinden beim Fliegen, aber die Thermik wird zu einer Art zweiten Natur und das Gleiten ist

[00:23:08] **Gavin McClurg:** Ding, die er

[00:23:09] **Burkhard Martens:** spürt, wissen Sie, das ist sehr schwer zu vermitteln. Aber die wirklich guten Piloten, die konstant ganz oben im Weltcup und so weiter stehen, die sagen alle: Nein, nein, eigentlich ist Thermik immer noch das Wichtigste und das Schwierigste, weil es schon darum geht, zu bekommen

[00:23:30] **Gavin McClurg:** wirklich gut darin

[00:23:31] **Burkhard Martens:** es, weißt du, von diesen 96 % Effizienz auf hundert zu kommen.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** Auf diesem Niveau, auf dem wirklich hohen Niveau, ist es echt, echt, echt schwer. Technisch gesehen liegen die meisten Piloten ziemlich nah beieinander, aber diese einen oder zwei Prozent machen einen großen Unterschied aus. Ja. Und ich würde gerne deine Gedanken dazu hören, dass du dich in deinem Buch wirklich auf das Steigen konzentriert hast, was offensichtlich am wichtigsten ist, aber mein eigener Karriereweg, ich schätze, egal wie, meine eigene Reise durch das Gleitschirmfliegen, führt mich immer wieder zurück zum Steigen. Ich...

[00:24:05] Ja. Und dein Buch ist in dieser Hinsicht sehr erfrischend. Da gibt es so viel zu meistern. Ja. Es ist nicht nur das Steigen, es ist auch das Gleiten. Du hast völlig recht damit, dass es gut ist, viel zu fliegen, an Wettbewerben teilzunehmen, dann lernt man sehr schnell. Hmm. Ja. Denn wenn andere besser steigen als du, weißt du, dass du noch mehr arbeiten musst. Ja. Ja. Und dann siehst du es sofort. Berkey, ich schaue mir gerade dein Buch an und ich dachte mir nur, da sind so viele verschiedene Dinge. In einem Podcast können wir das natürlich nicht durchgehen, aber ich würde gerne wissen, nach all diesen Jahren, jetzt mehr als 15 Jahre, auf welche Kapitel kehrst du selbst zurück? Was sind die Konzepte, die du für dein eigenes Fliegen und das Fliegen mit deinen Freunden als kritischer empfindest, die eine größere Rolle in dem spielen, was wir tun?

[00:25:08] Für die Anfänger denke ich, dass es darum geht, wie die Thermik aufsteigt, was die Thermik macht. Es ist das Kreisen, es gibt so viele verschiedene Dinge in diesen aufsteigenden Thermik. Und auch die Punkte, die Triggerpunkte, an denen die Thermik beginnt,

[00:25:28] **Burkhard Martens:** Das ist für die Anfänger, aber das andere ist das Gleiten und die Sicherheit. Es ist ein Wetterteil und alles andere, ja, alles ist wichtig, wenn man ein kompletter Pilot wird. Ja. Du hast da irgendwie den mentalen Aspekt angesprochen.

[00:25:46] **Gavin McClurg:** Aspekt, weißt du, je mehr Stunden du fliegst, desto mehr Respekt entwickelst du für den Sport. Du

[00:25:52] **Burkhard Martens:** man versteht die Risiken besser, weißt du, am Anfang hat man eigentlich keine Ahnung. Die Leute sagen dir, es ist

[00:25:57] **Gavin McClurg:** riskant, aber du verstehst das nicht. Ja. Der, der eigentliche mentale Aspekt, äh, ich habe nicht so viele Worte dafür. Für mich bedeutet das Mentale, wenn man viel fliegen will, dass man in der richtigen Verfassung ist, um es zu, äh, zu, äh, zu meistern oder ein guter Pilot zu sein. Hmm. Das ist gut, lass uns dabei bleiben. Was, was bedeutet für dich, was ist die Definition eines guten Piloten? Es kommt auf, auf, auf die Sache an, Gott sei Dank, ein guter Freund von mir ist das, äh, er hatte noch nie einen Unfall.

[00:26:30] **Burkhard Martens:** Er fliegt seit 30 Jahren und hatte noch nie einen Unfall. Das ist ein guter Pilot. Er ist auch ein guter cross country Pilot, aber nicht auf dem Wort-Niveau. Auf dem Wort-Niveau sind sie auch sehr gute Piloten, aber viele von ihnen hatten auch Unfälle. Hm. Einige, ja. Er war bei mir in der Show und eine Sache, die er so beiläufig erwähnt hat, hat meine Sichtweise wirklich verändert. Er hat über sein Fliegen im Flachland gesprochen und sagte, dass er meistens, meistens ist er der Erste, der abhebt.

[00:27:05] **Gavin McClurg:** den Hügel. Und also geht er an die Platte, weißt du, an einem guten Tag. Und er, mit anderen Worten, geht das größte Risiko ein von allen, wenn es darum geht, das Beste aus dem Tag herauszuholen, weißt du, also fliegt er zuerst. Und er sagte, weißt du, manchmal liege ich falsch und lande 10 Minuten später und ich sage, oh, das muss gewesen sein, das muss gewesen sein

[00:27:24] **Burkhard Martens:** so entmutigend, weißt du, an einem richtig guten Tag, wenn du zu früh gegangen bist und dann durchgefallen bist, und er sagte: Oh, Gavin, nein, das ist überhaupt nicht entmutigend. Ich hatte einen sicheren Flug, ich bin sicher gelandet und jetzt kann ich etwas anderes Wunderbares mit dem Tag machen, das du könntest,

[00:27:40] **Gavin McClurg:** aber man konnte sehen, dass es für ihn eine innere Einstellung war. Es war ihm völlig egal, dass er durchgefallen war. Es war einfach absolut okay. Ja. Ja.

[00:27:49] **Burkhard Martens:** In den ersten Jahren war ich motiviert, und heute würde ich sagen, ich war übermotiviert. Die Denkweise war: Ich bin stärker als die Natur. Ich will da hin. Ich will da hin mit voller Power und ich gehe da hin. Und das war der Grund für meinen Unfall, bei dem ich ein halbes Jahr lang nicht fliegen konnte. Ja. Wenn man älter wird, wird man eher, äh, nicht so...

[00:28:18] **Gavin McClurg:** motiviert, ein großes Risiko einzugehen. Wenn die Luft zu, zu turbulent ist, gehe ich zur Landung und denke mir: Oh, andere Piloten fliegen noch, aber jetzt lande ich und sage: Tja, die sollten fliegen. Die sollten fliegen. Das ist nicht mein Wetter. Also meine Stimmung. Das ist Motivation, Motivation. Ich kann das cross country nicht mehr gewinnen, denke ich, für dieses oder die Wettbewerbe für das X-Ives da, da muss man motivierter sein als ich jetzt. Ja. Es war interessant. Ich habe gerade eine – sie ist noch nicht online, aber ich habe gerade eine Aufnahme mit Torsten Siegel gemacht, direkt nach dem Superfinal. Ja. Zurück in Kanada.

[00:29:03] Und ich verstehe das, ich habe das Ganze online gesehen, aber ich verstehe, dass niemand verletzt wurde. Sie hatten keine Unfälle, aber es klang ziemlich riskant, weißt du, oft die Schirmspitze direkt am Felsen und

[00:29:17] **Burkhard Martens:** ziemlich viel Wind und, und, wissen Sie, es war ein Superfinal in den Bergen, was ein erstes Mal war. Und wissen Sie, ich habe mit ein paar anderen gesprochen, die zurückgekommen sind und die sehr wohl, wissen Sie, mit ihrer Entscheidungsfindung gekämpft haben. Und wissen Sie, sie haben es getan, aber sie wissen nicht, ob sie es hätten tun sollen. Es war, es war irgendwie zu viel, wissen Sie, das ist die Art von Fliegen, bei der es egal ist, wie viel Geschicklichkeit man hat. Wenn etwas schiefgeht, steckt man in echter Schwierigkeit, wissen Sie, wenn man dem Gelände so nahe ist und, äh, diese Art von Risiko eingeht, was, wissen Sie, etwas ist, womit wir alle zu bestimmten Zeitpunkten unseres Fliegens uns auseinandersetzen müssen: Wie viel bist du bereit einzugehen?

[00:30:02] Ja. Die Frage ist, wie viele Risiken du eingehst. Ja. Du hast das Alter erwähnt. Glaubst du, das ist ein Produkt des Alters oder denkst du, das ist ein Produkt von – vielleicht ist es eine Kombination aus einfach deinen Jahren in diesem Sport? Ich fliege seit 89, aber ich habe damit in diesem Alter angefangen, mit 28 oder 27. Es ist also nicht das Alter,

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Es ist eher die Flugzeit. Es sind eher die Jahre, die man fliegt. Für mich ist es das. Okay. Also, je mehr du geflogen bist, desto weniger ist es einfach nur okay. Ich muss es nicht mehr so hart pushen, weil ich das schon gemacht habe. Ist das das, was du sagst? Ja. Ja, für mich habe ich im Sport alles erreicht, was ich kann. Und ich bin sehr zufrieden mit den Dingen, die ich accomplished habe. Und jetzt bin ich zufrieden mit entspanntem Fliegen, ein bisschen cross country. Einen Abendflug machen, spazieren gehen und fliegen. Und das sind schöne Dinge, ich möchte nicht mehr 10 Stunden oder länger fliegen.

[00:31:13] War es schwer, die Wettkampfszene zu verlassen und einen Schritt zurückzutreten? Ist es, ich meine, ist es mit anderen Worten schwieriger, den Sport zu betreiben, wenn die großen Ziele fehlen? Nein, für mich war das nicht schwer. Die Zeit für den Wettkampf war einfach vorbei. Die Wettkämpfe waren für mich okay. Und die Wettkämpfe waren nicht mein...

[00:31:38] **Burkhard Martens:** mein absoluter Favorit. Es war besser als cross country flying für mich, um

[00:31:43] **Gavin McClurg:** meinen eigenen Flug machen, nicht in der Eile mit all den anderen zusammen. Das Wichtigste, was ich geliebt habe, war das cross country Flying.

[00:31:53] **Burkhard Martens:** für mich selbst. Huch? Was ist, was ist der beste Ort, an den du jemals geflogen bist, wenn du heute aus der Tür gehen könntest? Und, und einen Flug wiederholen würdest? Wo wäre das? Oh, das ist schwer zu sagen. Ähm, vor 15 Jahren, äh, es

[00:32:10] **Gavin McClurg:** war sehr

[00:32:11] **Burkhard Martens:** klar, was ich gesagt habe. Es sind die Dolomiten,

[00:32:14] **Gavin McClurg:** das Panoramafliegen in den Dolomiten war das Beste. Dann habe ich mich, ähm, in diese Fische, äh, die Schweiz verliebt.

[00:32:25] **Burkhard Martens:** äh, ich habe im letzten Jahr so viele große Dreiecke dort geflogen. Ja. Äh Südtirol, die Gegend um Spikeboden, das ganze Südtirol. Antholz. Ja. Und das ist, ja. Ja. Antholz, Spikeboden war lange Zeit mein Favorit. Ich glaube, das letzte Mal – und ich weiß nicht, ob du das weißt, aber ich bin mir ziemlich sicher, dass wir uns vor ein paar Jahren in Spikeboden getroffen haben, und ich war da mit meinem Freund Bruce.

[00:32:54] **Gavin McClurg:** Marks, der uns leider nicht mehr zur Seite steht, aber er hat mich bei den ersten paar X-Alps unterstützt und ich bin mir ziemlich sicher.

[00:33:00] Ja. Ich habe Bruce in Fische getroffen. Hast du das auch? Ja. Er ist früher oft mit der Fische geflogen.

[00:33:05] Ja, er ist früher extrem viel in Fische geflogen. Einige, einige

[00:33:07] **Burkhard Martens:** vor Jahren. Ja. Ja. Er hat Fische geliebt. Er hat es geliebt, das auszuprobieren. Ja. Dieses Dreieck immer und immer wieder. Ja. Ähm, ja. Und die Dolomiten sind einfach besonders. Das ist ein, das ist ein, das ist ein unglaublicher Teil der Welt. Ja. Okay. Ich werde euch jetzt ein paar Fragen stellen, die aus einer Umfrage unserer Zuschauer diesen letzten Herbst kamen. Äh, beantwortet sie so ausführlich oder kurz, wie ihr wollt. Äh, der beste und der schlechteste Schirm, den ihr je geflogen seid. Der schlechteste,

[00:33:39] **Gavin McClurg:** der schlechteste Schirm. Ja. Der beste und der schlechteste. Wenn du dich noch an 89 erinnerst, hast du wahrscheinlich fast alle geflogen. Äh, der beste Schirm, äh, ich

[00:33:50] **Burkhard Martens:** habe ich 2004, äh, zum ersten Mal, die, ähm, deutsche cross country, äh, Meisterschaft gewonnen. Und das war mit einem Gin. Ein Gin Gleitschirm. Und äh, ich, ich liebe den so sehr, aber, äh, heute ist die Leistung nicht sehr gut. Wenn man ihn mit 2004 vergleicht, aber das war mein geliebter Schirm und, und zum damaligen Zeitpunkt oder vor einigen Jahren war, ist, ist der Chile drei von Skywalk beim Steigen perfekt. Äh, ja. Seit

[00:34:24] **Gavin McClurg:** Ich denke, seit sechs Jahren fliege ich nicht mehr...

[00:34:26] **Burkhard Martens:** Wettbewerbsschirme mehr zu versuchen. Ich fliege in B oder E und C und

[00:34:32] **Gavin McClurg:** Wisst ihr, Wettbewerbe sind für mich nicht mehr so das Ding. Also, diese Chile 3 war die beste Klettermaschine aller Zeiten. Ich habe gehört, das ist ein gutes Modell. Und was ist mit dem, was ist mit dem, was ist mit dem schlechtesten? Oh, das kann ich nicht sagen, das schlechteste.

[00:34:46] **Burkhard Martens:** Nein, nein, zu der Zeit, als ich den Gleitschirm geflogen bin, habe ich nach einigen Flügen alle geliebt.

[00:34:56] **Gavin McClurg:** Ah, ausgezeichnet. Gute Antwort. Gute Antwort. Also, ich bin, ich weiß, ich werde seit 10 Jahren von Skywalk gesponsert und ich schaue nicht so sehr nach anderen Firmen. Ich schaue, was Skywalk anbietet, ob ich den B- oder den Z- oder den C-Gleitschirm nehme oder was ich gerne hätte. Und nach einigen Flügen bin ich mit dem Gleitschirm sehr zufrieden. Hmm. Bricky. Wenn man zurückdenkt, als du noch... Ja. Die Wettkampffahre oder einfach die 10-Stunden-Flüge, als du so richtig groß warst. Ja. Eine der Fragen, die mir jemand gestellt hat...

[00:35:35] **Burkhard Martens:** Fragen, die mir jemand gestellt hat, sind: Wie sah dein Prozess von Anfang bis Ende bei der Vorbereitung auf den Flug aus? Mit anderen Worten, die Vorbereitung darauf. Hat es schon am Tag davor oder die Woche vorher begonnen? Was waren die Schritte, die du unternommen hast, um deinen Geist, deinen Körper oder was auch immer für einen großen Flug vom Spike vorzubereiten? Du weißt schon, du wirst zur Antholts FAI fliegen. Ja. Wenn man die großen Flüge zum ersten Mal plant, habe ich das in der Winterzeit gemacht. Was ist möglich, was ist eine gute Strategie, was sind die guten Linien? Und dann, ja, dann wartet man auf das gute Wetter. Und wenn man sieht, dass das gute Wetter kommt, dann ist es jedes Mal, wenn wir einen großen Flug machen.

[00:36:24] Am Tag davor ist es ein Berg. Ich renne nicht. Ich renne nicht am Morgen, fahre in der Nacht und gehe dann zu

[00:36:31] **Gavin McClurg:** den Berg. Ich bin jedes Mal auf

[00:36:34] **Burkhard Martens:** den Tag vorher auf dem Berg, um mich zu entspannen und den Flug oder das, was ich tun werde, im Kopf durchzugehen. Ja. Also habe ich mich mental am Tag vor dem nächsten Tag vorbereitet. Ich hoffe, das Wetter wird so gut sein wie heute, äh, ich hoffe, das ist ein guter Rat. Ja. Aber die Planung, die ist schon lange vorher Sache. Ja. Okay. Woran denkst du, wenn du auf deine Karriere zurückblickst? Was war etwas, das du von einem anderen Piloten, deiner Frau oder bei einem Wettbewerb gelernt hast? Was war die eine Sache, die du gelernt hast und die den größten...

[00:37:15] **Gavin McClurg:** Unterschied in deinem Erfolg, in deiner Fähigkeit, in der Luft zu bleiben und weiter zu kommen? Was war das, was den größten Einfluss auf dein Fliegen hatte? Ähm, nein, normalerweise bin ich beim Fliegen auch in Eile und manchmal muss man an der Stelle bleiben und auf die richtige Höhe warten, um ein großes Tal zu überqueren. Manchmal bin ich nicht an der Wolkenbasis und die Talüberquerung ist sehr lang, und in den ersten Jahren habe ich die Überquerung direkt gestartet. Und auch

[00:37:53] **Burkhard Martens:** Ich habe das schon gemacht, als es nicht die perfekte Thermik war, um das zu tun. Also bleib ruhig und warte auf die nächste Thermik, die dich 300 Meter höher bringt, und dann geh. Und das ist nicht meine Lieblingsmethode. Normalerweise warte ich nicht und überquere es, und das habe ich von Torsten Hane gelernt. Er sagte: Oh, sei nicht so eilig. Warte nicht, warte auf den richtigen Zeitpunkt. Das ist ja, das ist ein toller Rat. Was solltest du? Du hast das schon ein bisschen angesprochen, aber was sollten Anfänger vermeiden? Also die Piloten mit weniger als 200 Stunden, was sollten sie, was ist ein guter Bogen für sie am Anfang?

[00:38:38] Sie sollten sich bewusst sein, dass sie nicht in schwierigen Bedingungen fliegen sollten, also nicht an starken Lee-Standorten, wenn sie noch nicht viel Erfahrung haben.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** jeder Pilot oder die Piloten fliegen hinein,

[00:38:54] **Burkhard Martens:** an der Lee-Seite. Und wenn es nicht zu stark ist, aber wenn der Wind für

[00:38:59] **Gavin McClurg:** Ich habe gesagt, wenn der Wind im Gebirge auf der Lee-Seite stärker als 20 Knoten ist, darf man niemals, niemals auf die Lee-Seite gehen. Wenn es nur 10 Knoten sind und gute Thermik da ist, okay, dann kannst du gehen. Aber ich weiß nicht, wo die Grenze ist, mach es und mach es nicht vorsichtig und stürz nicht ab. Das ist ein guter Punkt. Wir mussten diese Regel oft brechen. Ja. Besonders bei den X-Hügeln, besonders bei diesen

[00:39:26] **Burkhard Martens:** Letztes Jahr sind wir bei so viel Wind geflogen. Es war einfach absurd. Es war verrückt. Ja, das weiß ich. Und deshalb werde ich mich nie auf die exakte... die waren alle Piloten verrückt. Ja, das stimmt. Wenn du nicht verrückt bist, fängst du da nicht an. Das stimmt. Genau. Dann hast du keine Chancen. Solide, solide. Ähm, okay. Das ist eine gute Frage. Was war oder ist die schwierigste oder anspruchsvollste Sache, die du lernen musstest oder noch lernen musst? Du hast gerade erzählt, dass du viele Jahre lang unbedacht warst und zu tief geflogen bist. Du hast nicht auf die richtige Höhe gewartet, um eine Überquerung zu machen, aber gab es noch etwas anderes, das wirklich... zum Beispiel ist meine Sache, dass ich viel zu oft umgekehrt gedreht bin.

[00:40:19] Und ich habe immer, ich weiß, ich denke mir gerade so: Ich kann es nach links besser machen. Ich versuche es...

[00:40:24] **Gavin McClurg:** das ist wirklich schwer zu stoppen, aber, weißt du, gibt es irgendetwas, das du in deinem eigenen Flug schwerer fandest zu korrigieren? Oh, ich denke, das ist eine mentale Sache, im Kopf klar zu sein. Ich will groß fliegen.

[00:40:43] **Burkhard Martens:** Entfernung und, äh, das werde ich tun und ich bin motiviert. Und dann ist das Wichtigste, um erfolgreich weit zu fliegen. Und ja, das ist das Wichtigste. Im Kopf klar sein und diese mentale Sache, das wirst du schaffen. Hmm. Hmm. Burkhardt. Es war eine echte Freude. Es ist, es ist, äh, es ist großartig, sich mit dir zu vernetzen. Wie gesagt, du bist ein Held für mich. Dein Buch hatte einen massiven Einfluss auf mein eigenes Fliegen.

Es ist eine Freude zu sehen, dass es diese neue dritte Auflage gibt, äh, 16 Jahre nach oder so etwas in der Art, äh, nach der ersten. Und also herzlichen Glückwunsch. Ich hoffe, die Verkäufe laufen weiterhin, äh, super und alles Gute für

[00:41:31] **Gavin McClurg:** für dich und deine Frau, während ihr umherreist und den Himmel erkundet. Ja. Vielen Dank. Ich freue mich sehr, mit dir zu sprechen. Ich habe dich gesehen...

[00:41:41] **Burkhard Martens:** und dann bei den X-Alps, und es war sehr schön zu sehen, wie alle die guten Piloten diese große Sache durchziehen. Ja. Wie du gesagt hast, sind wir alle verrückt, aber ja. Ich habe viel, viel Zeit am Computer verbracht, um euch alle zu beobachten. Es ist eine gute Zeitverschwendung für jeden, auch für uns, für

[00:42:01] **Gavin McClurg:** ein paar Wochen pro Jahr. Ja. Danke, Burkhardt. Ich weiß es zu schätzen. Okay. Danke, Kevin. Wenn euch Cloud-Based Mayhem wertvoll erscheint, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast hört eine Bewertung geben, was sehr viel hilft und die Reichweite vergrößert. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auf dem Weg zum Launch mit euren Pilotfreunden darüber sprechen. Ich weiß, dass da viel Interesse besteht. Ein

[00:42:24] **Burkhard Martens:** viel

[00:42:24] **Gavin McClurg:** So sind interessante Gespräche entstanden. Und natürlich könnt ihr uns auch finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede neue Folge belastet.

[00:42:46] **Burkhard Martens:** Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine neue Folge. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge gebt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr. Das ist viel günstiger als ein Magazinabonnement. 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 authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren beeinflusst.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** oder Werbebudgets. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Ihr könnt uns unterstützen: Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr dort die entsprechenden Stellen. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein regelmäßiges Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, den kleinen Videocast, den wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen. Aber wir finden, ihr solltet wissen, wir stellen nichts davon hinter eine Paywall, wenn ihr es euch nicht leisten könnt.

[00:43:52] **Burkhard Martens:** ... uns zu unterstützen. Dann sag mir einfach Bescheid und ich richte dir ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. Und hoffentlich bist du irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber du findest das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem-Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendwas anderes gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und Zugriff auf all diese Bonusinhalte haben.

[00:44:04] **Gavin McClurg:** Material.

[00:44:04] Nun.

[00:44:04] **Burkhard Martens:** Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke

[00:44:04] **Gavin McClurg:** Danke.