

AMA with Malin Lobb: C Class 2 Liners, First bivvy in the Alps, When are you expedition ready?

Cloudbase Mayhem Podcast 225 — Malin Lobb- C Class 2 Liners, First bivvy In The Alps, When are you expedition Ready?

Published	2024-07-31
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/225-ama-with-malin-lobb-c-class-2-liners-first-bivvy-in-the-alps-when-are-you-expedition-ready/
Duration	00:35:55
Speakers	Gavin McClurg, Malin Lobb
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0225-ama-with-malin-lobb-c-class-2-liners-first-bivvy-in-the-alps-when-are-you-expediti on-ready.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	9
Show notes	9
Transcript	9
Deutsch	17
Show notes	17
Transcript	17

English

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

Show notes

In this Ask Me Anything episode, three main questions from Patreon supporters are addressed. Topics include the new class of C wing 2-Liners with insights from SIV expert Malin Lobb, tips for a first bivvy in the Alps, and advice on assessing readiness for big challenges such as new lines or expeditions.

The post #225 AMA with Malin Lobb- C Class 2 Liners, First bivvy in the Alps, When are you expedition Ready? first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of Cloud-Based Mayhem. We haven't done one of these in a while, but an Ask Me Anything show was due. Got some great questions. We dive into three of them here. One on the new, new-ish anyway, two-liner C-Class gliders. And to answer that one, I reached out to Malin Lobb. He's been on the show. We'll have another full show with him up here shortly. But he has been doing a lot of training for the Race Academy for the Brits and also half a fly-o and handles a ton of the SIV there in Annecy and in other parts of the world. So we get into C-Class two-line gliders with Malin. And then a couple questions from the field about first bivvy attempts and what should you be thinking about, where should you go in the Alps, and when are you ready for bigger, bigger expedition-type stuff?

[00:01:09] So I try to answer those and don't have much housekeeping other than to say, again, apologize that we're a little behind here, but this one, depending on when we drop this, should catch us back up and then we'll get back on our regular scheduled programming. Hope you're having a good summer, getting some good flights, having fun in the sky. Enjoy.

[00:01:37] Malin, good to have you back on the show. We're going to do a proper full-length show here. I know it's been a little bit, but you're traveling with your family and I just got back and we're going to attack this question that came in for this Ask Me Anything show about two-liner sea wings. This is kind of a new breed of sea wings. Several manufacturers are making them and putting them out and I didn't really have the expertise to answer this question. So glad you're here to be in my stead and answer it professionally because you know a lot more about this stuff. Than I do, seeing how all these wings behave in SIV. Let me read the question first so you all can hear it and then Malin, I'll hand it over to you.

[00:02:23] I'd like your take on the new crop of two-liner sea wings and things to consider when moving up from an EN C3 liner. They're becoming popular where I fly, but I know two accidents happening within the last two weeks. One happened immediately after launch where one side of the wing collapsed and the pilot ended up in the trees with no serious injury. The other happened when the pilot experienced a flight of two-liner sea wings. The wing disappeared only to come forward with a vengeance that he didn't adequately control and almost ended up in the wing. He landed and was able to walk out but with a fractured vertebrae. In both cases, these are experienced pilots, but maybe not prepared for the extra control required by a two-liner. In the second case, the pilot mentioned the energy in the wing was so much greater than he expected. With only two rows of lines, it seems to me that any collapse is much more impactful as there is no extra line support to help limit the extent of the collapse.

[00:03:14] How can the difference between the two-liner and three-liner be explained scientifically to help someone understand how collapses are different between the two? So, yeah, take it from there. You know, what's different from a manufacturing standpoint between a two-liner and a three-liner? How do they behave differently? What do we need to get out to the, you know, the flying audience who's considering moving up to one? What are the pros? What are the cons, if any?

[00:03:46] **Malin Lobb:** Yeah, well, thanks for having me back. I'm glad that those guys weren't seriously or too badly injured. There's quite a lot that could maybe be described a little bit better by designers, but from what I see, because we

get a lot of these wings now in SIV, is if you are already on a three-liner C and you move to a two-liner C, you're not going to notice any difference. I've noticed that. I've never got on a wing and felt that they had more or less attachment points. There's so much more involved in the span-wise cohesion of a wing, of how solid and how much feedback a wing gives or how little it gives. And then there's a lot to play with aspect ratio, the shark nose, how far back the A's are.

[00:04:34] And then the pilot itself, the harness that you have with it, there's more than just one thing at play. But essentially, if you didn't look up and you're already used to flying an ENC, then you probably wouldn't feel any difference. In terms of collapses and how it's affected, so unless you have collapse lines on the SIV, you can't pull collapses. So there's a variety of other things that we get into. But I think one thing that people don't do enough of is try and fly defensively. And use a bigger input when they're getting a collapse. So maybe a downside of having less lines is it's going to be a bit more cravat-prone.

[00:05:20] But if you're flying something with more aspect ratio, then that's going to become a bit more cravat-prone as well and potentially give you more feedback. But if you're going from the same aspect ratio, then you shouldn't notice much difference. Now, they are more stable, so you should suffer less collapses, but potentially collapse. collapses you do have are then going to be from more aggressive air so it could be that pilots with softer wings or wings that collapse easier are used to doing smaller inputs to stop those collapses and those are the sort of collapses that aren't even going to happen on two-liner so they're you know they might be bigger or more violent than ones they used to when they do happen but they would still happen on their you know their three-liner ones but it depends on the wing you fly as to whether you're gonna you know feel it or not some wings are they breathe a little bit more they move a little bit more what you don't want is a wing that's too solid and not giving much feedback but these three-liner seas i think they're all really good in terms of their manageability and amount of feedback there's there's definitely a spread from the highest end to the the more entry-level ones so there are ones that uh if you're a bit tentative uh that might be better than others to get into but i think people have been hurting themselves on three-liner seas for as long as they've been around and uh the two-liners are no different it all comes back to the pilot action at the time of a collapse that's the most important thing

[00:06:53] **Gavin McClurg:** and more are these wings more compared to you know a d two-liner or a CCC wing in terms of you know holding on to them when they go you know when they come back up it it pretty similar different how would you compare them because you've flown them all

[00:07:13] **Malin Lobb:** yeah no i think i think they're exactly where they should be in the category they haven't been shoehorned into the c category they are the way that they fly the energy they have uh the feedback they're giving um they should be directly in the in the sports um category uh like i said if you you know if you didn't look up and you're already used to the the power of and feedback of the seas then you probably wouldn't notice any difference um it's the The question might be, should most pilots that are on seas be on seas? That's probably the better question. And then, you know, if that person then hurts themselves on an ENC three-liner, someone might not think much of it. But if they've just moved to one with two lines, then there's something to blame it on.

[00:07:59] You know, I think accidents that happen on these, maybe because there's this fear of the unknown, they might put it down to the wing choice rather than the pilot. But when someone crashes their three-liner sea at the moment, people just see it as an accident rather than something from the wing.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** Interesting. Would you still kind of classify this in the same category as what we have talked about over and over again on the show, when to move up? Do all the basic rules apply? It's, you know, when you're pushing the wing you're on as hard as you possibly can, you're using its full scope of the speed system all the time. You're basically, in jockey's words, you're getting bored of the wing that you're on. You know, you've maxed it out. You've maxed out the hours. You've maxed out your, you're observing 100%. You know, you're not thinking about keeping the wing open. You're not looking at the wing all the time. You're, you're, you're, you're in quote-unquote ready.

[00:09:07] Is that any different with these? Is there, is there any more kind of hesitancy? Is there any more, well, do you have X?

[00:09:16] **Malin Lobb:** Well, I would, I'd bring it again back to wing control rather than, well, it's both things. One, when you're at that stage where you're flying a wing like that, you have freed up all the bandwidth that you can free up.

You're flying automatically and that frees up as much bandwidth as possible to make good decisions. But wing control then, it comes down to, because you need to have done enough that you've covered all of the asymmetric collapses, the frontals, the autorotations, unless you're going to buy collapse lines. But really, by the time you're on a two-liner C, you should have done enough collapses and collapse to rotations and autorotations and stuff that you understand that enough that you're not going to let it happen again. And then really, you don't need to bring collapse lines on the SIV because we teach much more about how to use the B2C.

[00:10:06] Then we do about needing to focus on the collapses of the wing itself. So like the spin point on the Bs, the full range of the Bs, doing rapid exits and catching on the Bs, using the full, like locking your legs at full speed and then coming back to trim speed just with your hands and then finding the spin point. So there's a lot of exercises we can do that the pilot starts to learn to use the B handles just as if they were brakes. The same rules apply. If you pull the full range and you leave it there, you're going to spin the wing. If you do a punch, you're not. And it's just like that on the brakes. And it's getting pilots confident enough that they can use the Bs to their full advantage because most people flying two-liners don't use the Bs enough.

[00:10:52] And then really, they become safer. You know, the three-liners have only got a certain amount of travel on the Cs. Even the ones with the pulley systems, it's not as effective as having the full travel of Bs. So it's a lot of work. When you start to use speed bar more and you're happy to, you know, sit at kind of half bar, two-thirds, being efficient and using the wing like that, then really that's where two-liners not only come out in terms of efficiency and like into wind penetration and their glide efficiency, but also the safety of being able to keep the wing open at speed. I really think that they're safer in that respect than a three-liner because you have so much more control of, you know, the speed. Your angle of attack.

[00:11:37] **Gavin McClurg:** I'm not hearing a lot of downsides, really. I mean, it sounds like if you've, you know, you've spent some time with wing control, you've done your SIVs, you've got the hours, then it should be a handy tool.

[00:11:51] **Malin Lobb:** Yeah, for sure. And, you know, there is different levels of them. Like the softest one we see is probably the Nova Codex. That's really quite a gentle, you know, beginner one if you are apprehensive. Like I don't really see a point. I don't see a point in three-liner Cs anymore. So if you're, you know, at the high B level, you've got some good pilot actions because for me, it's not the amount of SIV you've done. It's the pilot actions that you've gained from it. You know, it should always be pilot focused with SIV. So if you're a nice dynamic pilot, you've got, you know, good brake range, you can stop rotations, you're flying your EMB well, you're happy to use speed bar and actively pilot, then I wouldn't even move to a three-liner C. Okay. Go straight for a two-liner.

[00:12:38] Just get one that, you know, the higher level ones, the Arctic R and the Photon, they've got the best performance, but they're, you know, the kind of at the top of the category. And then you've got the kind of the Volt being like mid-range, Codex being quite a nice soft one. So they all have slightly different characteristics. Some are a little bit more punchy than others, but they have the performance. The ones that are slightly more, slightly of the higher level of the category, they have the best performance. So it's always a trade-off.

[00:13:16] **Gavin McClurg:** What are you seeing, Malin, in SIV on these wings that are catching people by surprise? Anything? Is it the same as EMDs and CCC wings on two-liners?

[00:13:28] **Malin Lobb:** Yeah, exactly the same. Yeah, they're not the right wing to learn stools on. So if you haven't, you know, well, you can, but they don't take kindly to being stooled badly.

[00:13:44] And it's like even like a high-level C wing, you know, three-liner isn't going to be very forgiving to a bad stool technique. Most wings these days need the two-stage entry, which you're not going to be doing on your first stools. They don't like being overstooped. So that's really nice. No different to most modern wings, even, you know, high Bs these days, you need to have the two-stage stool, you know, dialed to make your life easy. It's just these wings have a little bit more power again. And they're just on the aspect ratio where you can start to use a three-stage stool and choke the tips a bit, but really that doesn't come into play too much.

[00:14:31] It's where I introduced the idea of controlling the speed of the tips. Once you've broken the foil, you don't really need it until you start getting into the D category.

[00:14:44] **Gavin McClurg:** Malin, I wanted to ask you, that just reminded me of something that's related, little unrelated. We just had US Nationals out in Chelan and the last day we were all screaming towards goal, towards end of speed and hit a pretty violent dusty that was about a thousand feet over the ground. It still wound up pretty tight where most of the gaggle hit it. And it was a rain of gliders. The edge of this thing was incredibly sharp. So if you didn't dive into it really hard, kind of got thrown out of the side. And so I was one of them that just glider blew up pretty fast and I'm pretty familiar with the two-stage and I've done a lot of practice with that.

[00:15:33] But in this case, being in such a hardcore kind of combat situation, I just immediately went tail slide and hope nobody hit me because it was basically, I got to get this thing under control immediately. And there were gliders all around me and everything worked out really well. But I've still been in, I'm always imagining the perfect scenario over the water, you're doing two stage and it's so lovely. It's such a nice way to do it. But then switching that to a full combat situation, is that still your go-to in a full combat? Would you still do a two-stage style or would you just go immediately tail slide and deal with it?

[00:16:19] **Malin Lobb:** Well, it depends what configuration the wing is in. I can't remember the last time I did a stool in anger because I'd rather the wing was flying and then recognize the situation that it was in, whether it's going into a rotation or a parachute tool, or if there's a cravat or anything. So there is that. There is no, even though I talk about two-stage and three-stage stool, it's more about just bringing more awareness to what the wing is doing at the time. So if you've had a, I don't know why you wanted or needed to take it to the tail slide, whether you'd had a frontal or it had stopped flying anyway, or you were in parachute tool, which we call the shit zone. But it's just about having the situational awareness of recognizing those situations and then deciding what you need to do with your hands. If it's already in parachute tool or front tooled and not flying,

[00:17:06] just go to tail slide because the whole point of the two-stage stool is to manage the span as it drops into a stool, where if you're already there or you're in a configuration where the wing is hardly flying, then you don't need to do those certain inputs. So whether it's two-stage, three-stage or whatever, it's, that's kind of a very simplistic way of looking at the different phases of a stool. And actually it's just about recognizing what phase you're in and what you need to do with your hands. So if what you did is not working, or it that's what you did worked, then that's what needed to be done.

[00:17:41] **Gavin McClurg:** Yeah. It was, it was a big asymmetric and it was, you know, looking like cravat. I was, you know, we were in a very, very thick gaggle and it was just for me it was, okay, I get to, I gotta see what's going on, get control of this thing. And yeah, it was pretty wild. There was a reserve toss in it and it was, it was a pretty dynamic situation, situation but i was happy with how it all worked out yeah

[00:18:07] **Malin Lobb:** i want some i want some footage of this carnage it sounds uh entertaining oh

[00:18:13] **Gavin McClurg:** it was awesome it was very exciting we were right over big high tension power lines and that i think matt beecher was was leading and he was the one that hit it and his bank up was full yasin style you know just hey everybody come to me it was it was basically a massive wing over like oh that's a heater let's go there and but then it was just carn i mean there was at least three maybe four wings that just exploded and one of them was was right after uh alex almost hit me and i was so glad he didn't he was one of the ones that was really tight on me and kind of swerved out and then he got hit and had to throw yeah it was a it was a proper chaland day it was great it was it was exciting uh well cool that that's pretty i think we hit what we needed to hit there anything in closing you wanted to hit on these sea wings any other words of advice or caution i

[00:19:10] **Malin Lobb:** think the the thing with choosing any wing is that the the problem with us humans is that we we don't know what we don't know we don't know the level of our income incompetence and you know really that is the the true the

[00:19:29] thing is that if you're going on a course or speaking to the right people uh you know it's impossible to to understand your level you know it's it's never the wing it's always the pilot or it's very rarely the wing there are there have been some terrible wings made in the past which you can blame certain things on but but generally the the accidents that happen the things that go wrong are pilot induced it's just a it's just a lack of knowledge it's and it's it's

nothing it's not pointing blame it's just a very difficult thing to actually understand yeah to try and understand where where we're at so you know if you get onto a two-liner and you think oh my god it's a two-liner something's going to be different then it will be your you know your mental attitude towards it will be different which isn't going to help things so any wing you fly i think i said in the last podcast like i i don't look at what certification a wing is anymore because to me it's irrelevant i you know i trust on my um my my piloting inputs and my situation awareness so if you're thinking of moving up to one really be uh the other thing is just to be really honest with your own skill set because they're really easy to fly any wing when it's open is it's pretty easy to fly it's when it's closed that the higher up through the categories you go the more fruity um a situation you can get yourself into so be be brutally honest with your your own wing control and level um and then do something about it if there's any gaps in your knowledge find the pilots that can give you

[00:20:59] some feedback or or you know pay and go on a course that where you can get that sort of uh that feedback because for me i don't care what wing you turn up on i i um i care what inputs you are doing in what time well

[00:21:14] **Gavin McClurg:** said my friend malin thanks man i'll let you get back to your family i appreciate we all appreciate your knowledge and excited to hear you might be coming over to the states for a future SIV and uh we'll catch up here very shortly for a full show yeah

[00:21:29] **Malin Lobb:** great good speak cheers gavin okay

[00:21:34] **Gavin McClurg:** next question for our ask me anything show i haven't done one of these in a while this is fun is from steve hallsworth he says two of my close buddies just came back from the care quorum with special stories and spectacular photos matt wilkes who you've heard on the show a couple times and ollie carr i would love to have gone with them but new job so no time to prepare and then he says my question is how to know if we are ready even if both physical and in the air how did you know you were ready for alaska for example so i take the position on readiness like i did with sailing all those years ago 99 and this is not a real statistic this is just what i've seen of people who are preparing to go offshore just prepare for ever and never go you can never really get the boat to where you need you can never really get the experience you need you can never get the equipment that you need depending on budget and all that kind of thing so you just got to go and learn and get out there and mess about and make mistakes and get better uh that's certainly how i did it and it worked pretty well and i'm going around the world a couple times and that's been my approach with flying as well you know my first bivy with was with john sylvester over in beer and it was a very modest 50k over the back from beer and we spent the night high over manali kind of got encased in ice it was so cold that night and then in the morning took off from right where we landed the night before and flew back over beer and we were a couple thousand feet over launch when people were just setting up to go so uh very special and kind of set the stage for many adventures in the future but so i guess the answer is go for it why not life is short i don't think you're ever going to feel fully prepared but i would definitely suggest you know certainly from a bivy standpoint you know the sexiest way to do that is to be doing quite a bit of top landing and not have to hike up from the valley bottom and top landing is certainly one of the more dangerous things we do flying so you know having really good wing control skills being able to touch down and do top landings uh in the meat of the day is certainly high risk so you want to be have really good ground handling skills and just solid experience in that department rather than just trying to do that on the first time you go out and try to bivy so starting small is always a good idea and you know bivy and multi-day xc adventures can be done in most people's backyard uh some easier than others but you know you can do a lot of things in the backyard and you can do a lot of things in the backyard you can do little adventures that require very little prep uh just a little bit of food you don't even need a stove or a mat or anything you just sleep in your wing if you like to go that style but i like having a pad and a bag and a tent and all that stuff so if you can carry a little bit more weight you can add more gear and be more comfortable and just go do it a little bit and then you'll gain confidence and you can start edging up into bigger and bigger missions what i would say when it comes to really big missions like alaska or the rockies traverse or uh what they're doing over in pakistan is you know you are going to be hit no doubt with the unexpected and conditions that are probably not recreational so you want to make sure your pilot skills are up to snuff and you want to be mindful for sure of things like high altitude and exhaustion and dehydration all these things that require more margin as you heard on the show with bill beninati who's a real high altitude expert even people who are incredibly physically well trained and have thousands and thousands of hours in the sky are going to be operating at something less than 100 percent what that is depends on the day but something less uh when you're operating at high altitude and combine that with much thinner air

so you're moving through the air faster so places like the karakoram in pakistan and beer where you're really tall just require a lot more margin uh both mentally and uh physically in terms of your spatial margin with objects so you just got to go in with the knowledge that you're going to turn things down you know you're not going to be operating at 100 volume so turn it down have fun try to keep it fun and try to fly within the rails within the margins that uh you you've set try to avoid as much as you can peer pressure and uh yeah go for it you know uh ships are safe in harbor but that's not what they're built for i like that quote last

[00:27:00] question for this ask me anything

[00:27:05] about the show i'm probably butchering your name buddy i'm sorry uh he actually says no need to make this onto the show but i wanted to include it because it's a good one and i'm wondering if you had a suggestion for a 10-day intro to vol biv trip in the alps for someone like himself then he gives some background i don't think background really matters too much uh as i just said in the last one i think we should just be going for it doing these things but maybe we'll see how it goes i don't know i don't know if any people haven't been to the alps find it quite daunting it is a huge vast region for flying and i get this question a ton where should i go and the answer is it doesn't really matter uh the alps are vast you know if you stretch it over into slovenia and then come west all the way over to mont blanc and then start heading south down through anisee and down through the maritimes all the way down to monaco basically the X-Alps course when it used to go to monaco there are just so many flying zones it would be exhaustive and quite tiring for me to even start listing them here so there's you know there are regions you know the pinzgau and the zugspitz area and the dolomites and the maritimes and

[00:28:27] fiche you know the the valis and the roan and the rhine uh the are all you know amazing areas but basically if you're just following the spine of the alps weather can often be quite different on the south side or the north side fern is your biggest enemy there and if you're willing to move around then you can really follow the weather you know everything always comes from the west so you know you can get behind it or get in front of it and move accordingly you know there's great public transportation all over most of the alps and so it's easy to get on a plane and and jump ship but that gets pretty exhaustive and you often you know weather moves pretty fast so sometimes it's better to just sit tight in a certain area that you want to play in and try to session it as best you can so in general you'd like to be over there there we get some great days in april some huge big banger days but they're fewer and far between than may and then june and then typically july august are your best summer months september can still be incredible even though things are cooling off and the days aren't going to be nearly as long july and august tend to get more stable in the alps so to really cover distance you've got to be up in the much higher terrain which means the

[00:29:58] either you know in switzerland up in the in the valis on either side of the firka pass you know the eiger side or more towards cour and davos but to get above the inversions you typically got to be pretty tall to start the day but you don't have to be and you can still have really good flights even when it starts getting really hot and more stable valley winds become more of an issue in july and august pretty much across the alps so on the big high pressure days you're going to be really looking for some sometimes you can get more valley winds as things start to heat up

[00:30:34] my personal favorite has always been kind of late may in june because you still have a lot of snow there's tons of water there's water everywhere in the alps you don't have to worry about that with bivvy which is one of the great things about doing bivys in the alps but i like june even though you know when you're up tall it's uh it can be quite a bit colder so you need bigger gloves more clothes and that kind of thing but it's not nearly as busy And the kids are still in school, so the public transport is pretty open and the roads are less busy. Places are just less busy. As you get into July and August, things obviously get a lot more busy, especially in the Dolomites. The common thinking in the past was always that the Dolomites, really the sweet season there is in September because they're quite a bit spicier and quite a bit stronger.

[00:31:23] I guess that's still true, although I like the Dolomites anytime it's good. It's always really good down there. So yeah, really, you can't go wrong. If you've never been, Annecy is a must. You've got to get there. They have the Bourns to fly and the Chablis and a bunch of hike and fly races in that zone for a reason. Tons of that stuff is top landable. It's all very easily bivvyable, but it is pretty much everywhere. I don't know any places that don't suit for multi-day hiking. You can hike and fly camping adventures. It all works pretty well. There are areas like the Sud Terule that are a lot more

treed, but still the valleys are great. The tops of stuff are usually clear.

[00:32:10] There's grass everywhere. So not very specific, but hopefully encouraging. If you've got the time and you can make it happen, go for it. You'll learn a lot. You'll have a lot of fun. You don't have to hike on any given day. There's gondolas and chairlifts everywhere. So you can take a day off, get on a chairlift, take it easy, or you can go hardcore. Hansa just finished another one with his son. I think this is the 8th or 9th year in a row. This year they made it from Annecy all the way to Monaco. Just the two of them doing their tandem gig. And at the end, I think they walked 40k down to Monaco in a straight line. So much more than that by real time. But it all worked and they're stoked.

[00:32:55] Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. Stoked.

[00:32:59] Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. Stoked. If you

[00:33:11] find the CloudBase 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 podcasts. 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 out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened. 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. 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.

[00:33:57] 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 or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us if you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. 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 nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear.

[00:34:53] We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully and you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise, t shirts or hats or anything, you should be all set up, you should have an account, you should be able to access all that bonus material. Now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Dans cet épisode Ask Me Anything, trois questions principales des supporters de Patreon sont abordées. Les sujets incluent la nouvelle classe de C wing 2-Liners avec des informations de l'experte SIV Malin Lobb, des conseils pour une première bivouée dans les Alpes, et des conseils sur l'évaluation de la préparation pour de grands défis tels que de nouvelles lignes ou des expéditions.

Le post #225 AMA avec Malin Lobb- C Class 2 Liners, First bivvy in the Alps, When are you expedition Ready? est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Ça fait un moment qu'on n'en a pas fait, mais un épisode "Ask Me Anything" était attendu. On a reçu de super questions. On va en aborder trois ici. L'une sur les nouvelles — enfin, assez récentes — ailes C-Class à deux lignes. Pour y répondre, j'ai contacté Malin Lobb. Il est déjà passé dans l'émission. On aura bientôt un autre épisode complet avec lui. Mais il a beaucoup entraîné pour la Race Academy pour les Britanniques et aussi pour la moitié d'un fly-o, et il gère énormément de SIV là-bas à Annecy et dans d'autres parties du monde. On va donc parler des ailes C-Class à deux lignes avec Malin. Ensuite, quelques questions du terrain sur les premières tentatives de bivouac : à quoi faut-il penser, où aller dans les Alpes, et quand est-on prêt pour des trucs plus gros, de type expédition ?

[00:01:09] Je vais essayer d'y répondre et je n'ai pas grand-chose à ajouter, à part m'excuser encore une fois pour notre petit retard, mais cet épisode, selon le moment où nous le publierons, devrait nous remettre à jour et nous reprendrons ensuite notre programmation habituelle. J'espère que vous passez un bel été, que vous faites de bons vols et que vous vous amusez dans le ciel. Profitez bien.

[00:01:37] Malin, ravi de te revoir sur l'émission. On va faire un vrai podcast complet aujourd'hui. Je sais que ça fait un petit moment, mais tu voyages avec ta famille et je viens juste de rentrer, et on va s'attaquer à cette question reçue pour ce podcast Ask Me Anything sur les sea wings à deux lignes. C'est une sorte de nouvelle catégorie de sea wings. Plusieurs fabricants en produisent et les commercialisent, et je n'avais pas vraiment l'expertise pour répondre à cette question. Je suis vraiment content que tu sois là pour me remplacer et y répondre professionnellement, parce que tu en sais beaucoup plus que moi sur la façon dont toutes ces ailes se comportent en SIV. Laisse-moi lire la question d'abord pour que vous puissiez l'entendre, et ensuite Malin, je te laisse la parole.

[00:02:23] J'aimerais avoir ton avis sur la nouvelle génération de sea wings à deux lignes et sur les points à considérer lorsqu'on passe d'une liner EN C3. Elles deviennent populaires là où je vole, mais je connais deux accidents survenus au cours des deux dernières semaines. L'un s'est produit immédiatement après le décollage, où un côté de l'aile a subi une fermeture et le pilote s'est retrouvé dans les arbres sans blessure grave. L'autre est arrivé quand le pilote a vécu une fermeture sur une sea wing à deux lignes. L'aile a disparu pour revenir brusquement vers l'avant, qu'il n'a pas réussi à contrôler adéquatement et qui a failli le projeter dans l'aile. Il a atterri et a pu marcher, mais avec une vertèbre fracturée. Dans les deux cas, il s'agit de pilotes expérimentés, mais peut-être pas préparés au contrôle supplémentaire requis par une deux lignes. Dans le second cas, le pilote a mentionné que l'énergie dans l'aile était bien plus grande qu'il ne l'avait prévu. Avec seulement deux rangées de lignes, il me semble que toute fermeture est beaucoup plus brutale car il n'y a pas de support de ligne supplémentaire pour aider à limiter l'ampleur de la fermeture.

[00:03:14] Comment peut-on expliquer scientifiquement la différence entre une deux lignes et une trois lignes pour aider quelqu'un à comprendre comment les fermetures diffèrent entre les deux ? Alors, oui, pars de là. Qu'est-ce qui change d'un point de vue fabrication entre une deux lignes et une trois lignes ? Comment se comportent-elles différemment ? Qu'est-ce qu'on doit faire savoir au public, ceux qui envisagent de passer à l'une d'elles ? Quels sont les avantages ? Quels sont les inconvénients, s'il y en a ?

[00:03:46] **Malin Lobb:** Ouais, eh bien merci de me rappeler. Je suis content que ces gars-là n'aient pas été gravement ou trop blessés. Il y a pas mal de choses qui pourraient peut-être être un peu mieux expliquées par les concepteurs, mais d'après ce que je vois, parce qu'on reçoit beaucoup de ces ailes maintenant en SIV, si vous êtes déjà sur une trois lignes C et que vous passez sur une deux lignes C, vous ne remarquerez aucune différence. Je l'ai remarqué. Je ne suis jamais monté sur une aile en sentant qu'elle avait plus ou moins de points d'attache. Il y a tellement plus de choses impliquées dans la cohésion transversale d'une aile, dans la solidité et la quantité de retour qu'une aile donne ou qu'elle donne si peu. Et puis, il y a beaucoup de choses à jouer avec le ratio d'aspect, le nez de requin, la position arrière des A.

[00:04:34] Et puis il y a le pilote lui-même, la sellette qu'il utilise, il y a plus qu'une seule chose en jeu. Mais en gros, si vous ne regardez pas et que vous avez déjà l'habitude de voler une ENC, vous ne sentirez probablement aucune différence. En ce qui concerne les fermetures et la façon dont elles sont affectées, à moins d'avoir des lignes de fermeture sur le SIV, vous ne pouvez pas provoquer de fermetures. Il y a donc une variété d'autres facteurs en jeu. Mais je pense qu'une chose que les gens ne font pas assez, c'est d'essayer de voler de manière défensive. Et d'utiliser une commande plus importante lorsqu'ils ont une fermeture. Donc, peut-être qu'un inconvénient d'avoir moins de lignes est que cela sera un peu plus sujet aux cravates.

[00:05:20] Mais si vous pilotez quelque chose avec une plus grande finesse, ça va aussi devenir un peu plus sujet aux cravates et potentiellement vous donner plus de retour. Par contre, si vous restez sur la même finesse, vous ne devriez pas remarquer beaucoup de différence. Maintenant, elles sont plus stables, donc vous devriez avoir moins de fermetures, mais les fermetures que vous aurez seront dues à de l'air plus agressif. Il se peut que les pilotes avec des ailes plus souples ou des ailes qui ferment plus facilement soient habitués à faire des petites corrections pour arrêter ces fermetures, et ce sont le genre de fermetures qui n'arriveront même pas sur une deux lignes. Donc, elles pourraient être plus grandes ou plus violentes que celles auxquelles ils sont habitués quand elles surviennent, mais elles arriveraient quand même sur leurs trois lignes ; mais ça dépend de l'aile que vous pilotez pour savoir si vous allez le ressentir ou non. Certaines ailes respirent un peu plus, elles bougent un peu plus. Ce que vous ne voulez pas, c'est une aile trop rigide qui ne donne pas beaucoup de retour, mais ces ailes trois lignes, je pense qu'elles sont toutes vraiment bonnes en termes de maniabilité et de retour d'information. Il y a clairement un écart entre le haut de gamme et les modèles plus débutants, donc il y en a des qui, si vous êtes un peu hésitant, pourraient être meilleures que d'autres pour débiter, mais je pense que les gens se font mal sur des ailes trois lignes depuis qu'elles existent, et les deux lignes ne font pas exception. Tout revient à l'action du pilote au moment d'une fermeture, c'est le plus important.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** et est-ce que ces ailes sont plus... par rapport à une D deux lignes ou une aile CCC, en termes de maintien quand elles partent, vous savez, quand elles remontent ? C'est assez similaire. Comment les compareriez-vous puisque vous les avez toutes pilotées ?

[00:07:13] **Malin Lobb:** Ouais, non, je pense qu'elles sont exactement là où elles devraient être dans leur catégorie. Elles n'ont pas été forcées dans la catégorie C ; elles sont ce qu'elles sont dans leur vol, leur énergie, le retour qu'elles donnent... elles devraient être directement dans la catégorie sport. Comme je l'ai dit, si vous ne regardez pas et que vous avez déjà l'habitude de la puissance et du retour des Sea, vous ne remarqueriez probablement aucune différence. La question serait plutôt : est-ce que la plupart des pilotes qui sont sur des Sea devraient l'être ? C'est probablement la meilleure question. Et ensuite, si cette personne se blesse sur une ENC trois lignes, certains n'y accorderont pas beaucoup d'importance. Mais si elle vient juste de passer sur une deux lignes, alors il y a quelque chose sur quoi on peut rejeter la faute.

[00:07:59] Vous savez, je pense que les accidents qui surviennent sur ces modèles, peut-être à cause de cette peur de l'inconnu, pourraient être attribués au choix de l'aile plutôt qu'au pilote. Mais quand quelqu'un se crash sur une Sea à trois lignes en ce moment, les gens voient juste ça comme un accident plutôt que comme quelque chose qui vient de l'aile.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** Intéressant. Est-ce que vous classeriez quand même ça dans la même catégorie que ce dont on a parlé encore et encore dans l'émission, sur le moment de passer au niveau supérieur ? Est-ce que toutes les règles de base s'appliquent ? C'est, vous savez, quand vous poussez l'aile sur laquelle vous êtes au maximum de vos capacités, quand vous utilisez tout le champ de vitesse en permanence. Vous êtes, pour reprendre les mots de Jockey, en train de

vous ennuyer avec l'aile sur laquelle vous êtes. Vous savez, vous avez atteint le maximum. Vous avez fait le maximum d'heures. Vous avez atteint votre, vous observez à 100 %. Vous ne pensez plus à garder l'aile ouverte. Vous ne regardez pas l'aile tout le temps. Vous êtes, vous êtes, vous êtes, vous êtes en mode "prêt".

[00:09:07] Est-ce que c'est différent avec ceux-là ? Est-ce qu'il y a plus d'hésitation ? Est-ce qu'il y a plus de, enfin, est-ce que vous avez X ?

[00:09:16] **Malin Lobb:** Eh bien, je ramènerais ça à nouveau au contrôle de l'aile plutôt que, enfin, c'est les deux. D'une part, quand vous en êtes au stade où vous pilotez une aile comme celle-là, vous avez libéré toute la bande passante possible. Vous pilotez automatiquement et cela libère autant de bande passante que possible pour prendre de bonnes décisions. Mais pour le contrôle de l'aile, ça revient au fait que vous devez avoir fait assez d'exercices pour avoir couvert toutes les fermetures asymétriques, les frontales, les autorotations, à moins que vous ne comptiez acheter des lignes de fermeture. Mais en réalité, au moment où vous êtes sur une deux lignes C, vous devriez avoir fait assez de fermetures, de fermetures en rotation et d'autorotations et tout ça pour en avoir assez compris pour ne pas laisser que ça se reproduise. Et puis, vraiment, vous n'avez pas besoin de lignes de fermeture pour le SIV parce que nous enseignons beaucoup plus sur la façon d'utiliser la B2C.

[00:10:06] Ensuite, on aborde la nécessité de se concentrer sur les fermetures de l'aile elle-même. Par exemple, le point de spin sur les B, la plage complète des B, faire des sorties rapides et des prises sur les B, utiliser la pleine course, genre verrouiller les jambes à pleine vitesse puis revenir à la vitesse de trim juste avec les mains et trouver le point de spin. Il y a beaucoup d'exercices qu'on peut faire pour que le pilote commence à apprendre à utiliser les commandes B comme s'il s'agissait de freins. Les mêmes règles s'appliquent. Si tu tires la plage complète et que tu la laisses comme ça, tu vas faire tourner l'aile. Si tu fais un coup sec, non. C'est exactement pareil avec les freins. Et ça permet aux pilotes de gagner assez de confiance pour qu'ils puissent exploiter pleinement les B, parce que la plupart des gens qui volent des deux lignes n'utilisent pas assez les B.

[00:10:52] Et ensuite, ils deviennent vraiment plus sûrs. Vous savez, les trois lignes n'ont qu'une certaine course sur les Cs. Même avec les systèmes de poulies, ce n'est pas aussi efficace que d'avoir la course complète des Bs. C'est donc beaucoup de travail. Quand vous commencez à utiliser davantage l'accélérateur et que vous êtes content de, vous savez, rester à peu près à la moitié ou aux deux tiers de la barre, en étant efficace et en utilisant l'aile comme ça, c'est là que les deux lignes se démarquent non seulement en termes d'efficacité et de pénétration face au vent, mais aussi par la sécurité d'être capable de garder l'aile ouverte en vitesse. Je pense vraiment qu'elles sont plus sûres à cet égard qu'une trois lignes parce que vous avez tellement plus de contrôle sur, vous savez, la vitesse. Votre angle d'attaque.

[00:11:37] **Gavin McClurg:** Je n'entends pas beaucoup d'inconvénients, vraiment. Je veux dire, on dirait que si vous avez passé du temps sur le contrôle de l'aile, que vous avez fait vos SIV, que vous avez les heures, alors ça devrait être un outil pratique.

[00:11:51] **Malin Lobb:** Ouais, carrément. Et il y a différents niveaux. Le plus souple qu'on voit, c'est probablement le Nova Codex. C'est vraiment un modèle pour débutants assez doux si vous êtes appréhensifs. Genre, je ne vois vraiment pas l'intérêt des trois lignes en catégorie C maintenant. Donc si vous êtes au niveau B élevé, vous avez de bonnes actions de pilotage parce que pour moi, ce n'est pas le nombre de SIV que vous avez faits. Ce sont les actions de pilotage que vous en avez tirées. Le SIV doit toujours être axé sur le pilotage. Donc si vous êtes un bon pilote dynamique, que vous avez une bonne amplitude de freinage, que vous pouvez arrêter les rotations, que vous pilotez bien votre EMB, que vous n'hésitez pas à utiliser l'accélérateur et que vous pilotez activement, alors je ne passerais même pas à une trois lignes C. Ok. Passez directement à une deux lignes.

[00:12:38] Prenez juste un modèle, vous savez, les plus haut niveau, l'Arctic R et le Photon, ils ont les meilleures performances, mais ils sont, enfin, au sommet de la catégorie. Et puis vous avez le Volt qui est genre milieu de gamme, le Codex qui est une très belle aile douce. Ils ont tous des caractéristiques légèrement différentes. Certaines sont un peu plus punchy que d'autres, mais elles ont la performance. Celles qui sont un peu plus, un peu plus haut niveau dans la catégorie, elles ont les meilleures performances. C'est donc toujours un compromis.

[00:13:16] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu observes, Malin, en SIV sur ces ailes qui prennent les gens par surprise ? Quelque chose ? Est-ce que c'est la même chose que pour les ailes EMD et CCC sur les deux lignes ?

[00:13:28] **Malin Lobb:** Ouais, exactement la même chose. Elles ne sont pas les bonnes ailes pour apprendre les stools. Donc si tu ne l'as pas fait, enfin, tu peux, mais elles ne supportent pas bien une mauvaise technique de stool.

[00:13:44] Et même une aile de catégorie C de haut niveau, une trois lignes, ne sera pas très indulgente face à une mauvaise technique de stool. La plupart des ailes de nos jours nécessitent l'entrée en deux étapes, que vous ne ferez pas lors de vos premiers stools. Elles n'aiment pas être trop overstooled. Donc c'est vraiment sympa. Pas différent de la plupart des ailes modernes, même les hautes B de nos jours, vous devez avoir le stool en deux étapes bien réglé pour vous faciliter la vie. C'est juste que ces ailes ont un peu plus de puissance à nouveau. Et elles sont sur un ratio d'aspect où vous pouvez commencer à utiliser un stool en trois étapes et freiner un peu les pointes, mais en réalité, ça n'intervient pas trop.

[00:14:31] C'est là que j'ai introduit l'idée de contrôler la vitesse des pointes. Une fois que vous avez cassé la portance, vous n'en avez pas vraiment besoin avant de commencer à passer en catégorie D.

[00:14:44] **Gavin McClurg:** Malin, je voulais te demander, ça m'a rappelé un truc qui est lié, mais un peu à côté. On vient de faire les Championnats d'État aux États-Unis à Chelan et le dernier jour, on fonçait tous vers l'objectif, vers la fin de la course de vitesse, et on a pris une turbulence assez violente à environ mille pieds du sol. Ça s'est encore bien resserré là où la majeure partie du groupe l'a prise. Et c'était une pluie d'ailes. Le bord de cette chose était incroyablement tranchant. Donc si tu ne plongeais pas dedans vraiment fort, tu te faisais un peu éjecter sur le côté. Et j'ai été l'un de ceux dont l'aile a explosé assez vite, et je suis assez familier avec le two-stage et j'ai fait beaucoup de pratique avec ça.

[00:15:33] Mais dans ce cas, étant dans une situation de combat aussi intense, j'ai tout de suite enchaîné sur un tail slide en espérant que personne ne me percute, parce que c'était essentiellement : je dois maîtriser ce truc immédiatement. Et il y avait des ailes partout autour de moi et tout s'est très bien passé. Mais j'ai toujours en tête, j'imagine toujours le scénario parfait au-dessus de l'eau, tu fais un two-stage et c'est tellement agréable. C'est une façon tellement sympa de le faire. Mais si on passe à une situation de combat complet, est-ce que c'est toujours ton réflexe ? Est-ce que tu ferais toujours un style two-stage ou est-ce que tu passerais immédiatement en tail slide pour gérer le truc ?

[00:16:19] **Malin Lobb:** Eh bien, ça dépend de la configuration dans laquelle se trouve l'aile. Je ne me rappelle plus la dernière fois que j'ai fait un stool en colère parce que je préfère que l'aile vole et ensuite reconnaître la situation dans laquelle elle se trouve, qu'il s'agisse d'une rotation, d'un parachute tool, ou s'il y a un cravat ou quoi que ce soit. Donc, il y a ça. Même si je parle de stool en deux ou trois étapes, il s'agit plutôt d'apporter plus de conscience à ce que fait l'aile à ce moment-là. Donc, si vous avez, je ne sais pas pourquoi vous avez voulu ou eu besoin de la mettre en tail slide, que ce soit à cause d'un frontal ou parce qu'elle avait arrêté de voler de toute façon, ou si vous étiez en parachute tool, ce qu'on appelle la "shit zone". Mais il s'agit juste d'avoir la conscience situationnelle pour reconnaître ces situations et ensuite décider de ce que vous devez faire avec vos mains. Si elle est déjà en parachute tool ou en front tool et ne vole plus,

[00:17:06] passez simplement en tail slide parce que tout l'intérêt du stool en deux étapes est de gérer l'envergure pendant qu'elle chute en stool ; si vous y êtes déjà ou si vous êtes dans une configuration où l'aile ne vole presque plus, alors vous n'avez pas besoin de faire ces certaines commandes. Que ce soit en deux étapes, trois étapes ou quoi que ce soit, c'est une façon assez simpliste de voir les différentes phases d'un stool. En fait, il s'agit juste de reconnaître dans quelle phase vous êtes et ce que vous devez faire avec vos mains. Donc, si ce que vous avez fait ne fonctionne pas, ou si ce que vous avez fait a fonctionné, alors c'est ce qui devait être fait.

[00:17:41] **Gavin McClurg:** Ouais. C'était une grosse asymétrie et ça ressemblait à un nœud papillon, tu vois. On était dans un groupe très, très dense et pour moi, c'était juste : OK, je dois voir ce qui se passe, reprendre le contrôle de ce truc. Et ouais, c'était assez dingue. Il y a eu un lancer de parachute de secours dedans et c'était une situation assez dynamique, mais j'étais content de la façon dont tout s'est terminé, ouais.

[00:18:07] **Malin Lobb:** J'en veux, je veux des images de ce carnage, ça a l'air... divertissant, oh.

[00:18:13] **Gavin McClurg:** C'était génial, c'était super excitant. On était juste au-dessus de grosses lignes à haute tension et je pense que c'était Matt Beecher qui menait, et c'est lui qui a percuté. Son bank up était plein, style Yasin, tu vois, genre « Hé tout le monde, venez vers moi ». C'était essentiellement une énorme aile au-dessus de genre « Oh, c'est une tuerie, on y va » et mais après c'était juste le carnage. Je veux dire, il y a eu au moins trois, peut-être quatre ailes qui ont juste explosé, et l'une d'elles était juste après qu'Alex ait failli me toucher. J'étais tellement content qu'il ne l'ait pas fait, il était l'un de ceux qui étaient vraiment serrés sur moi et qui a fini par dévier, et puis il s'est fait toucher et a dû lâcher. Ouais, c'était une vraie journée de chaland, c'était super, c'était excitant. Enfin, cool que ce soit ça, c'est assez... je pense qu'on a atteint ce qu'on devait atteindre là. Est-ce qu'il y a quelque chose pour conclure que vous vouliez dire sur ces ailes de mer ? D'autres conseils ou mises en garde ?

[00:19:10] **Malin Lobb:** Je pense que le problème avec le choix d'une aile, c'est que le souci avec nous, les humains, c'est qu'on ne sait pas ce qu'on ne sait pas. On ne connaît pas le niveau de notre incompetence et, en réalité, c'est ça le vrai...

[00:19:29] Le truc, c'est que si vous suivez une formation ou que vous parlez aux bonnes personnes, il est impossible de comprendre votre niveau. Ce n'est jamais l'aile, c'est toujours le pilote, ou alors très rarement l'aile. Il y a eu des ailes terribles par le passé auxquelles on peut attribuer certaines choses, mais en général, les accidents qui arrivent, les choses qui tournent mal, sont induits par le pilote. C'est juste un manque de connaissances, et ce n'est pas pour pointer du doigt, c'est juste une chose très difficile à comprendre pour essayer de savoir où on en est. Donc, si vous montez sur une deux lignes et que vous vous dites « oh mon Dieu, c'est une deux lignes, quelque chose va être différent », alors votre attitude mentale envers l'appareil sera différente, ce qui ne va pas aider. Quelle que soit l'aile que vous pilotez, je pense que je l'ai dit dans le dernier podcast, je ne regarde plus la certification d'une aile parce que pour moi, c'est sans importance. Je fais confiance à mes commandes de pilotage et à ma conscience situationnelle. Donc, si vous pensez passer à une aile, soyez vraiment honnête avec vos propres compétences, parce qu'elles sont vraiment faciles à piloter quand l'aile est ouverte. C'est quand elle est fermée que, plus vous montez dans les catégories, plus vous pouvez vous retrouver dans une situation délicate. Soyez brutalement honnête avec votre propre contrôle de l'aile et votre niveau, et ensuite faites quelque chose à ce sujet. S'il y a des lacunes dans vos connaissances, trouvez les pilotes qui peuvent vous donner...

[00:20:59] quelques retours ou, vous savez, payer pour suivre une formation où vous pouvez obtenir ce genre de retour, parce que pour moi, je me fiche de l'aile avec laquelle vous vous présentez, ce qui m'importe, ce sont les commandes que vous donnez et à quel moment.

[00:21:14] **Gavin McClurg:** dit mon ami Malin, merci mec, je te laisse retourner avec ta famille. On apprécie tous tes connaissances et on est ravis d'apprendre que tu pourrais venir aux États-Unis pour un futur SIV. On se reparle très bientôt pour le reste du show, ouais.

[00:21:29] **Malin Lobb:** Super, bien parlé. Merci Gavin, ok.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Prochaine question pour notre "ask me anything". Ça fait un moment que je n'en ai pas fait, c'est sympa. Elle vient de Steve Hallsworth. Il dit que deux de ses meilleurs potes viennent de rentrer du quorum de l'air avec des histoires spéciales et des photos spectaculaires : Matt Wilkes, que vous avez entendu plusieurs fois dans l'émission, et Ollie Carr. Il aurait adoré les accompagner, mais il a un nouveau boulot, donc pas le temps de se préparer. Ensuite, il dit : "Ma question est : comment savoir si on est prêt, même physiquement et en l'air ? Comment avez-vous su que vous étiez prêts pour l'Alaska, par exemple ?" Alors, je prends position sur la préparation comme je l'ai fait avec la voile il y a toutes ces années, en 99. Et ce n'est pas une statistique réelle, c'est juste ce que j'ai vu chez des gens qui se préparent à partir en mer : ils se préparent pour toujours et n'y vont jamais. On n'arrive jamais vraiment à mettre le bateau là où il faut, on n'acquiert jamais vraiment l'expérience nécessaire, on n'a jamais l'équipement requis selon le budget et tout ça. Il faut juste y aller, apprendre, se lancer, s'amuser, faire des erreurs et s'améliorer. C'est certainement ainsi que j'ai fait, et ça a plutôt bien fonctionné, j'ai fait le tour du monde plusieurs fois. C'est aussi mon approche avec le vol. Vous savez, mon premier bivvy était avec John Sylvester au-dessus de Beer, et c'était un très modeste 50 km de retour depuis Beer. On a passé la nuit en haute altitude au-dessus de Manali, on était un peu emprisonnés dans la glace, il faisait tellement froid cette nuit-là. Puis le matin, on a décollé de l'endroit exact où on avait atterri la veille et on a volé à nouveau au-dessus de Beer. On était à quelques milliers de pieds au-dessus de Launch quand les gens commençaient

juste à s'installer. C'était très spécial et ça a préparé le terrain pour beaucoup d'aventures futures. Donc, je suppose que la réponse est : lancez-vous. Pourquoi pas ? La vie est courte. Je ne pense pas que vous vous sentirez jamais totalement préparé, mais je suggérerais certainement, surtout d'un point de vue bivy, que la façon la plus sexy de faire ça est de faire pas mal d'atterrissages au décollage et de ne pas avoir à monter à pied depuis le fond de la vallée. L'atterrissage au décollage est certainement l'une des choses les plus dangereuses que nous fassions en vol. Donc, avoir de très bonnes compétences de contrôle de l'aile, être capable de se poser et de faire des atterrissages au décollage en plein milieu de la journée est certainement à haut risque. Vous devez donc avoir de très bonnes compétences de maniement au sol et une expérience solide dans ce domaine, plutôt que d'essayer de faire ça la première fois que vous sortez pour tenter un bivy. Commencer petit est toujours une bonne idée. Les aventures de bivy et de XC de plusieurs jours peuvent être faites dans le jardin de la plupart des gens, certaines plus faciles que d'autres, mais vous pouvez faire beaucoup de choses dans votre jardin. Vous pouvez faire de petites aventures qui demandent très peu de préparation, juste un peu de nourriture, vous n'avez même pas besoin d'un réchaud ou d'un tapis ou quoi que ce soit, vous dormez juste dans votre aile si vous aimez ce style. Mais moi, j'aime avoir un tapis, un sac, une tente et tout ça. Donc si vous pouvez transporter un peu plus de poids, vous pouvez ajouter plus d'équipement, être plus confortable et juste y aller un peu. Ensuite, vous gagnerez en confiance et vous pourrez commencer à vous attaquer à des missions de plus en plus grandes. Ce que je dirais pour les vraiment grandes missions, comme l'Alaska, la traversée des Rocheuses ou ce qu'ils font au Pakistan, c'est que vous allez être frappés, sans aucun doute, par l'imprévisible et par des conditions qui ne sont probablement pas récréatives. Vous voulez vous assurer que vos compétences de pilote sont à la hauteur et vous voulez être attentif, bien sûr, à des choses comme la haute altitude, l'épuisement et la déshydratation. Toutes ces choses qui demandent plus de marge, comme vous l'avez entendu dans l'émission avec Bill Beninati, qui est un vrai expert en haute altitude. Même des gens incroyablement bien entraînés physiquement et qui ont des milliers et des milliers d'heures dans le ciel vont fonctionner à moins de 100 %. Ce que cela représente dépend de la journée, mais c'est moins quand vous opérez en haute altitude et que vous combinez cela avec un air beaucoup plus rare. Vous vous déplacez plus vite dans l'air, donc des endroits comme le Karakoram au Pakistan ou Beer, où vous êtes vraiment haut, demandent beaucoup plus de marge, tant mentalement que physiquement en termes de marge spatiale avec les objets. Vous devez juste y aller en sachant que vous allez devoir baisser le volume, vous ne serez pas en train d'opérer à 100 % de votre capacité. Baissez le volume, amusez-vous, essayez de garder le côté fun et essayez de voler dans les limites que vous vous êtes fixées. Essayez d'éviter autant que possible la pression sociale et, ouais, lancez-vous. Les navires sont en sécurité dans le port, mais ce n'est pas pour cela qu'ils sont construits. J'aime bien cette citation pour finir.

[00:27:00] question pour ce "ask me anything"

[00:27:05] À propos de l'émission, je suis probablement en train de massacrer ton nom, mon pote, je suis désolé. En fait, il dit qu'il n'est pas nécessaire de mettre ça dans l'émission, mais je voulais l'inclure parce que c'est une bonne question, et je me demandais si tu avais une suggestion pour un voyage d'introduction de 10 jours en vol-bivouac dans les Alpes pour quelqu'un comme lui. Ensuite, il donne un peu de contexte, mais je ne pense pas que le contexte compte vraiment, comme je l'ai dit dans le précédent, je pense qu'on devrait juste se lancer et faire ces trucs, mais on verra bien comment ça se passe, je ne sais pas. Je ne sais pas si les gens qui ne sont jamais allés dans les Alpes ne trouvent pas ça assez intimidant. C'est une région immense pour le vol, et je reçois énormément cette question : où devrais-je aller ? Et la réponse est que ça n'a pas vraiment d'importance. Les Alpes sont vastes, tu sais, si tu t'étends jusqu'en Slovénie, puis que tu remontes vers l'ouest jusqu'au Mont Blanc, puis que tu commences à descendre vers le sud à travers le Val d'Aoste et les Maritimes jusqu'à Monaco, en gros le parcours X-Alps quand il allait jusqu'à Monaco. Il y a tellement de zones de vol que ce serait épuisant et assez fatigant pour moi de commencer à les lister ici. Il y a donc des régions, tu sais, le Pinzgau, la zone du Zugspitze, les Dolomites, les Maritimes et...

[00:28:27] les vallées, le Rhône et le Rhin, ce sont tous des zones incroyables, mais en gros, si vous suivez simplement l'épine dorsale des Alpes, la météo peut souvent être très différente du côté sud ou du côté nord. Le foehn est votre pire ennemi là-bas, et si vous êtes prêt à vous déplacer, alors vous pouvez vraiment suivre la météo. Tout vient toujours de l'ouest, donc vous pouvez vous mettre derrière ou devant et bouger en conséquence. Il y a d'excellents transports en commun partout dans la majeure partie des Alpes, donc il est facile de prendre un avion et de changer de trajet, mais ça devient assez épuisant et la météo bouge souvent très vite. Parfois, il vaut mieux rester sur place dans une certaine zone où vous voulez voler et essayer de faire le maximum. En général, vous aimeriez être là-bas, on a de super journées en

avril, de grosses journées de dingue, mais elles sont plus rares qu'en mai, puis en juin, et typiquement juillet et août sont vos meilleurs mois d'été. Septembre peut encore être incroyable même si les températures baissent et que les journées ne seront pas presque aussi longues. Juillet et août ont tendance à être plus stables dans les Alpes, donc pour vraiment parcourir de la distance, vous devez être dans des terrains beaucoup plus élevés, ce qui signifie que

[00:29:58] soit en Suisse, dans le Valais de chaque côté du col de la Furka, côté Eiger ou plus vers Coire et Davos, mais pour passer au-dessus des inversions, il faut généralement être assez haut pour commencer la journée, mais ce n'est pas obligatoire et vous pouvez quand même avoir de très bons vols même quand il commence à faire vraiment chaud. Les brises de vallée deviennent plus problématiques en juillet et août sur presque tout l'arc alpin, donc lors des grosses journées de haute pression, vous allez vraiment chercher certaines... parfois, on peut avoir plus de brises de vallée quand les températures commencent à grimper.

[00:30:34] Mon préféré, c'est toujours la fin mai ou le mois de juin, parce qu'il y a encore beaucoup de neige. Il y a énormément d'eau, il y a de l'eau partout dans les Alpes. Vous n'avez pas à vous en soucier avec le bivouac, ce qui est l'un des grands avantages de faire du bivouac dans les Alpes. Mais j'aime bien juin, même si vous savez que quand on est en altitude, il peut faire bien plus froid, donc il faut des gants plus gros, plus de vêtements et ce genre de choses. Mais ce n'est pas du tout aussi fréquent et les enfants sont encore à l'école, donc les transports en commun sont assez libres et les routes sont moins encombrées. Les endroits sont juste moins fréquentés. Dès que vous arrivez en juillet et en août, les choses deviennent évidemment beaucoup plus animées, surtout dans les Dolomites. L'idée reçue par le passé était toujours que les Dolomites, la saison idéale, c'est en septembre parce qu'elles sont beaucoup plus épicées et bien plus fortes.

[00:31:23] Je suppose que c'est toujours vrai, même si j'aime les Dolomites à n'importe quel moment, c'est toujours super là-bas. Alors oui, vraiment, on ne peut pas se tromper. Si vous n'y êtes jamais allé, Annecy est un incontournable. Il faut absolument y aller. S'ils ont les Bornes pour voler et le Chablais et toute une série de courses de marche et vol dans cette zone, c'est pour une raison. Une tonne de ces endroits sont parfaits pour l'atterrissage. C'est tout très facile pour le bivouac, et c'est pratiquement partout. Je ne connais aucun endroit qui ne convienne pas pour de la randonnée sur plusieurs jours. Vous pouvez faire des aventures de camping en marche et vol. Tout fonctionne très bien. Il y a des zones comme le Sud Terule qui sont beaucoup plus boisées, mais les vallées sont quand même superbes. Les sommets sont généralement dégagés.

[00:32:10] Il y a de l'herbe partout. Ce n'est pas très précis, mais c'est encourageant. Si vous avez le temps et que vous pouvez vous organiser, foncez. Vous allez apprendre énormément de choses. Vous allez bien vous amuser. Vous n'êtes pas obligés de marcher tous les jours. Il y a des télécabines et des remontées mécaniques partout. Vous pouvez donc prendre un jour de repos, monter dans un télésiège pour décompresser, ou alors vous pouvez passer en mode hardcore. Hansa vient de terminer une autre traversée avec son fils. Je crois que c'est la 8e ou 9e année consécutive. Cette année, ils sont partis d'Annecy jusqu'à Monaco. Juste tous les deux avec leur équipement en tandem. Et à la fin, je crois qu'ils ont marché 40 km jusqu'à Monaco en ligne droite. C'est bien plus long en temps réel. Mais tout a fonctionné et ils sont aux anges.

[00:32:55] Trop contents. Trop contents. Trop contents. Trop contents. Trop contents. Trop contents. Trop contents. Trop contents.

[00:32:59] Trop content. Trop content. Trop content. Trop content. Trop content. Si vous

[00:33:11] Si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour vos podcasts. Ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en sortant avec vos amis de la communauté. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, demande beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque épisode qui sort. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par

épisode, toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 \$ par an.

[00:33:57] 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 ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir en allant sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les différents moyens de le faire, vous pouvez aussi passer par patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. On a essayé de rendre ça très simple. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre.

[00:34:53] On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie. Et j'espère que vous serez en mesure de nous soutenir un jour. 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 ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être prêts, avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

In dieser Ask Me Anything Episode werden drei Hauptfragen von Patreon-Supportern beantwortet. Die Themen umfassen die neue Klasse der C-Wing 2-Liner mit Einblicken von SIV-Expertin Malin Lobb, Tipps für ein erstes Bivak in den Alpen und Ratschläge zur Einschätzung der Bereitschaft für große Herausforderungen wie neue Linien oder Expeditionen.

Der Post #225 AMA mit Malin Lobb- C Class 2 Liners, First bivvy in the Alps, When are you expedition Ready? erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud-Based Mayhem. Wir haben schon eine Weile keine gemacht, aber eine Ask Me Anything-Show war überfällig. Wir haben einige tolle Fragen bekommen. Wir tauchen hier in drei davon ein. Eine zu den neuen, na ja, fast neuen, Zweileiner C-Class Gleitschirmen. Um diese zu beantworten, habe ich Malin Lobb kontaktiert. Er war schon mal in der Show. Wir werden bald eine weitere komplette Folge mit ihm hier haben. Aber er hat viel Training für die Race Academy für die Briten gemacht und ist auch ein Halb-Fly-O und betreut dort eine Menge SIV in Annecy und in anderen Teilen der Welt. Also gehen wir mit Malin auf C-Class Zweileiner ein. Und dann gibt es ein paar Fragen aus dem Feld zu ersten Biwak-Versuchen: woran solltet ihr denken, wo solltet ihr in den Alpen hin und wann seid ihr bereit für größere, Expedition-artige Sachen?

[00:01:09] Ich versuche, diese Fragen zu beantworten, und habe nicht viel Organisatorisches zu sagen, außer mich noch einmal dafür zu entschuldigen, dass wir etwas im Rückstand sind. Aber diese Folge sollte uns – je nachdem, wann wir sie veröffentlichen – wieder auf den aktuellen Stand bringen, und danach kehren wir zu unserem regulären Programm zurück. Ich hoffe, ihr habt einen schönen Sommer, macht gute Flüge und habt Spaß in der Luft. Viel Spaß beim Anschauen.

[00:01:37] Malin, schön dich wieder in der Show zu haben. Wir machen hier eine richtige, vollständige Folge. Ich weiß, es ist eine Weile her, aber du bist mit deiner Familie unterwegs und ich bin gerade erst zurückgekommen, und wir werden jetzt diese Frage angehen, die für diese Ask Me Anything Show zu den Two-liner Sea Wings eingegangen ist. Das ist sozusagen eine neue Art von Sea Wings. Mehrere Hersteller produzieren sie und bringen sie auf den Markt, und ich hatte nicht wirklich die Expertise, um diese Frage zu beantworten. Ich bin also froh, dass du hier bist, um mich zu vertreten und sie professionell zu beantworten, weil du viel mehr über dieses Zeug weißt als ich, insbesondere was das Verhalten all dieser Schirme in SIV angeht. Lass mich erst die Frage vorlesen, damit ihr sie alle hören könnt, und dann übergebe ich sie dir, Malin.

[00:02:23] Ich würde gerne deine Einschätzung zu der neuen Generation von Zweileiner Sea Wings hören und dazu, worauf man beim Umstieg von einem EN C3 Liner achten muss. Sie werden dort, wo ich fliege, immer beliebter, aber ich kenne zwei Unfälle, die sich innerhalb der letzten zwei Wochen ereignet haben. Einer geschah direkt nach dem Start, wobei eine Seite des Schirms zum Klapper wurde und der Pilot ohne schwere Verletzungen in den Bäumen landete. Der andere geschah, als der Pilot einen Flug mit einem Zweileiner Sea Wing machte. Der Schirm verschwand und kam dann mit einer Wucht nach vorne, die er nicht ausreichend kontrollieren konnte, und er wäre fast in den Schirm geraten. Er landete und konnte zwar zu Fuß weggehen, hatte aber eine Wirbelbruchverletzung. In beiden Fällen handelt es sich um erfahrene Piloten, die aber vielleicht nicht auf die zusätzliche Kontrolle vorbereitet waren, die ein Zweileiner erfordert. Im zweiten Fall erwähnte der Pilot, dass die Energie im Schirm viel größer war als erwartet. Bei nur zwei Linienreihen scheint mir jeder Klapper viel heftiger auszufallen, da keine zusätzliche Linienunterstützung vorhanden ist, um das Ausmaß des Klappers zu begrenzen.

[00:03:14] Wie lässt sich der Unterschied zwischen dem Zweileiner und dem Dreileiner wissenschaftlich erklären, um jemandem zu helfen zu verstehen, wie sich Klapper bei den beiden unterscheiden? Also, ja, fang da mal an. Was ist aus

Fertigungsaspekten zwischen einem Zweileiner und einem Dreileiner anders? Wie verhalten sie sich unterschiedlich? Was müssen wir der Fluggemeinschaft vermitteln, die einen Wechsel auf einen Zweileiner in Erwägung zieht? Was sind die Vor- und Nachteile, falls überhaupt welche bestehen?

[00:03:46] **Malin Lobb:** Ja, danke, dass ihr mich wieder dabei habt. Ich bin froh, dass die Typen nicht schwer oder ernsthaft verletzt wurden. Es gibt ziemlich viel, das von den Designern vielleicht etwas besser beschrieben werden könnte, aber nach dem, was ich sehe – weil wir jetzt viele dieser Schirme im SIV einsetzen –, ist es so: Wenn man bereits auf einem Drei-Leiner C ist und auf einen Zwei-Leiner C umsteigt, wird man keinen Unterschied bemerken. Das ist mir aufgefallen. Ich bin noch nie auf einen Schirm gestiegen und habe gefühlt, dass er mehr oder weniger Anschlagpunkte hatte. Bei der schirmweiten Kohäsion eines Schirms, also wie solide er ist und wie viel oder wie wenig Feedback er gibt, ist so viel mehr im Spiel. Und dann gibt es noch viel mit dem Aspektverhältnis, der Sharknose, wie weit hinten die A-Leinen sind.

[00:04:34] Und dann der Pilot selbst, das Gurtzeug, das man dazu hat – da spielen mehr als nur eine Sache eine Rolle. Aber im Grunde, wenn man nicht nach oben schaut und bereits an das Fliegen eines ENC gewöhnt ist, würde man wahrscheinlich keinen Unterschied merken. Was die Klapper und deren Auswirkungen angeht, also, solange man keine Klapperleinen beim SIV hat, kann man keine Klapper provozieren. Es gibt da noch eine ganze Reihe anderer Dinge, die wir besprechen. Aber ich denke, eine Sache, die die Leute nicht genug tun, ist der Versuch, defensiv zu fliegen. Und einen größeren Input zu geben, wenn sie einen Klapper bekommen. Vielleicht ist ein Nachteil von weniger Leinen, dass es etwas anfälliger für Cravats ist.

[00:05:20] Aber wenn du etwas mit einem höheren Aspektverhältnis fliegst, dann wird das auch etwas anfälliger für Cravats sein und dir potenziell mehr Feedback geben. Wenn du aber bei demselben Aspektverhältnis bleibst, solltest du kaum einen Unterschied bemerken. Sie sind jetzt stabiler, also solltest du weniger Klapper haben, aber die Klapper, die du hast, werden dann aus aggressiverer Luft kommen. Es könnte sein, dass Piloten mit weicheren Schirmen oder Schirmen, die leichter klappen, es gewohnt sind, kleinere Eingriffe zu machen, um diese Klapper zu stoppen, und das sind die Art von Klappern, die bei einem Zweileiner gar nicht erst auftreten würden. Sie könnten also größer oder heftiger sein als die, die sie gewohnt sind, wenn sie auftreten, aber sie würden trotzdem bei ihren Dreileinern passieren. Aber es kommt auf den Schirm an, den du fliegst, ob du es spürst oder nicht. Manche Schirme „atmen“ ein bisschen mehr, sie bewegen sich mehr. Was du nicht willst, ist ein Schirm, der zu solide ist und kaum Feedback gibt, aber diese Dreileiner-Schirme sind meiner Meinung nach alle wirklich gut, was die Handhabbarkeit und die Menge an Feedback angeht. Es gibt definitiv eine Spanne vom High-End bis zu den eher Einsteiger-Modellen, also gibt es welche, die für jemanden, der etwas zögerlich ist, vielleicht besser zum Einstieg sind als andere, aber ich denke, die Leute haben sich schon so lange an Dreileiner-Schirmen verletzt, wie sie überhaupt existieren, und die Zweileiner sind nicht anders. Es kommt alles auf die Pilotenaktion zum Zeitpunkt eines Klappers an, das ist das Wichtigste.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Und sind diese Schirme im Vergleich zu einem D-Zweileiner oder einem CCC-Schirm eher ... wie würde man sie vergleichen, wenn sie wieder hochkommen, wenn sie also weggehen? Wie würdest du sie vergleichen, weil du sie alle geflogen bist?

[00:07:13] **Malin Lobb:** Ja, nein, ich denke, sie sind genau dort, wo sie hingehören. Sie wurden nicht in die C-Kategorie gequetscht; sie fliegen so, wie sie fliegen – die Energie, die sie haben, das Feedback, das sie geben... sie sollten direkt in die Sport-Kategorie gehören. Wie gesagt, wenn man nicht nachgeschaut hat und bereits an die Power und das Feedback der Seas gewöhnt ist, würde man wahrscheinlich keinen Unterschied bemerken. Die Frage wäre vielleicht eher: Sollten die meisten Piloten, die mit Seas fliegen, auch mit Seas fliegen? Das ist wahrscheinlich die bessere Frage. Und wenn sich diese Person dann an einem ENC Three-Liner verletzt, denkt vielleicht niemand viel darüber nach. Aber wenn sie gerade auf ein Zwei-Liner umgestiegen sind, dann gibt es etwas, dem man die Schuld geben kann.

[00:07:59] Ich denke, Unfälle, die mit diesen passieren, liegen vielleicht an der Angst vor dem Unbekannten; man könnte sie eher auf die Wahl des Schirms als auf den Piloten zurückführen. Aber wenn jemand im Moment mit seinem Drei-Liner-Sea abstürzt, sehen die Leute das einfach nur als Unfall und nicht als etwas, das vom Schirm herrührt.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** Interessant. Würdest du das immer noch in die gleiche Kategorie einordnen wie das, worüber wir in der Show immer wieder gesprochen haben – wann man auf das nächste Level wechselt? Gelten alle

Grundregeln? Es ist, weißt du, wenn du den Schirm, auf dem du fliegst, so hart wie möglich forderst, wenn du ständig den vollen Umfang des Geschwindigkeitssystems nutzt. Du wirst quasi, um mit Jockey zu sagen, gelangweilt von dem Schirm, auf dem du bist. Weißt du, du hast ihn voll ausgereizt. Du hast die Stunden voll gemacht. Du hast deine, du beobachtest zu 100 %. Weißt du, du denkst nicht mehr darüber nach, den Schirm offen zu halten. Du schaust nicht ständig auf den Schirm. Du bist, du bist, du bist, du bist quasi „bereit“.

[00:09:07] Ist das bei diesen anders? Gibt es da eine gewisse Zögerlichkeit? Gibt es da mehr, also hast du X?

[00:09:16] **Malin Lobb:** Nun, ich würde es wieder auf die Schirmkontrolle zurückführen, anstatt... na ja, es sind beides. Erstens, wenn du in dem Stadium bist, in dem du einen Schirm wie diesen fliegst, hast du die gesamte Bandbreite frei, die du frei machen kannst. Du fliegst automatisch und das schafft so viel Bandbreite wie möglich, um gute Entscheidungen zu treffen. Aber die Schirmkontrolle dann, die kommt darauf an, weil du genug gemacht haben musst, um alle asymmetrischen Klapper, die Frontals und die Autorotationen abgedeckt zu haben, es sei denn, du kaufst Klapperleinen. Aber eigentlich solltest du bis zum Zeitpunkt, an dem du auf einem Zweileiner C bist, genug Klapper, Klapper zu Rotationen, Autorotationen und so weiter gemacht haben, dass du das so gut verstehst, dass du es nicht noch einmal geschehen lässt. Und dann brauchst du wirklich keine Klapperleinen beim SIV, weil wir viel mehr darüber lehren, wie man die B-Leinen nutzt.

[00:10:06] Dann geht es darum, ob wir uns auf die Klapper des Schirms selbst konzentrieren müssen. Also zum Beispiel den Spin-Punkt auf den Bs, den vollen Bereich der Bs, schnelle Exits und das Fangen auf den Bs, die volle Ausnutzung, also das Arretieren der Beine bei voller Geschwindigkeit und dann mit den Händen zurück zur Trim-Geschwindigkeit, um den Spin-Punkt zu finden. Es gibt viele Übungen, die wir machen können, bei denen der Pilot lernt, die B-Griffe genau so zu benutzen, als wären es Bremsen. Die gleichen Regeln gelten. Wenn du den vollen Bereich ziehst und ihn dort lässt, wirst du den Schirm in den Spin bringen. Wenn du einen Punch machst, nicht. Und genau so ist es bei den Bremsen. Es geht darum, die Piloten selbstbewusst genug zu machen, damit sie die Bs voll ausnutzen können, weil die meisten Leute, die Zweileiner fliegen, die Bs nicht genug benutzen.

[00:10:52] Und dann werden sie wirklich sicherer. Wisst ihr, Dreileiner haben nur einen gewissen Weg an den Cs. Selbst die mit den Rollensystemen sind nicht so effektiv wie der volle Weg der Bs. Es ist also viel Arbeit. Wenn man anfängt, den Beschleuniger öfter zu benutzen und sich damit wohlfühlt, so bei etwa einem halben oder zwei Dritteln zu bleiben, effizient zu sein und den Schirm so zu nutzen, dann ist das genau der Punkt, an dem Zweileiner nicht nur in Bezug auf die Effizienz, die Windpenetration und die Gleitleistung, sondern auch in Bezug auf die Sicherheit, den Schirm bei hoher Geschwindigkeit offen zu halten, punkten. Ich denke wirklich, dass sie in dieser Hinsicht sicherer sind als Dreileiner, weil man so viel mehr Kontrolle über die Geschwindigkeit hat. Über den Anstellwinkel.

[00:11:37] **Gavin McClurg:** Ich höre eigentlich nicht viele Nachteile. Ich meine, wenn man schon Zeit mit der Schirmkontrolle verbracht hat, seine SIVs gemacht hat und die Flugstunden hinter sich hat, dann sollte es ein praktisches Werkzeug sein.

[00:11:51] **Malin Lobb:** Ja, auf jeden Fall. Und es gibt verschiedene Stufen. Das weichste Modell, das wir sehen, ist wahrscheinlich die Nova Codex. Das ist ein wirklich sanftes Modell für Anfänger, wenn man noch unsicher ist. Ich sehe eigentlich keinen Sinn mehr in Dreileiner-Cs. Wenn du also auf einem guten B-Niveau bist, hast du schon einige gute Piloteneinheiten drauf, denn für mich geht es nicht darum, wie viele SIVs du gemacht hast, sondern um die Piloteneinheiten, die du dadurch gewonnen hast. Beim SIV sollte der Fokus immer auf dem Pilotiert werden. Wenn du ein guter dynamischer Pilot bist, einen guten Bremsbereich hast, Rotationen stoppen kannst, dein EMB gut fliegst, gerne den Beschleuniger nutzt und aktiv pilotierst, dann würde ich nicht mal auf einen Dreileiner C umsteigen. Okay, geh direkt auf einen Zweileiner.

[00:12:38] Nimm einfach eins von den höheren Modellen, also die Arctic R und die Photon haben die beste Performance, aber die sind eher am oberen Ende der Kategorie. Und dann hast du so was wie die Volt als Mittelklasse, die Codex ist eine ziemlich schöne, sanfte Variante. Die haben also alle leicht unterschiedliche Charakteristiken. Einige sind etwas druckvoller als andere, aber sie haben die Performance. Die, die ein bisschen mehr, also ein bisschen höher in der Kategorie angesiedelt sind, haben die beste Performance. Es ist also immer ein Kompromiss.

[00:13:16] **Gavin McClurg:** Was siehst du, Malin, bei SIV auf diesen Schirmen, die die Leute überraschen? Irgendwas? Ist es das Gleiche wie bei EMDs und CCC-Schirmen auf Zweileinern?

[00:13:28] **Malin Lobb:** Ja, genau das Gleiche. Ja, sie sind nicht die richtigen Schirme, um Stools zu lernen. Wenn du es also nicht gemacht hast – also, du kannst, aber sie reagieren nicht gerne auf schlecht gemachte Stools.

[00:13:44] Und selbst bei einem hochwertigen C-Schirm, einem Dreilinier, wird eine schlechte Stool-Technik nicht besonders verzeihen sein. Die meisten Schirme heutzutage benötigen den zweistufigen Einstieg, den man bei den ersten Stools noch nicht macht. Sie mögen es nicht, wenn man sie zu stark überstoolt. Das ist also wirklich gut. Nicht anders als die meisten modernen Schirme, sogar die heutigen High-B-Modelle, bei denen man den zweistufigen Stool genau einstellen muss, um sich das Leben leicht zu machen. Diese Schirme haben nur wieder ein bisschen mehr Power. Und sie liegen bei einem Aspektverhältnis, bei dem man anfangen kann, einen dreistufigen Stool zu nutzen und die Spitzen etwas zu drosseln, aber das spielt im Grunde noch nicht so eine große Rolle.

[00:14:31] Da habe ich die Idee eingeführt, die Geschwindigkeit der Spitzen zu kontrollieren. Sobald man den Auftrieb einmal aufgebaut hat, braucht man das eigentlich nicht mehr, bis man in die D-Kategorie kommt.

[00:14:44] **Gavin McClurg:** Malin, ich wollte dich etwas fragen, das hat mich gerade an etwas erinnert, das verwandt, aber auch ein bisschen unzusammenhängend ist. Wir hatten gerade die US Nationals in Chelan und am letzten Tag sind wir alle Richtung Ziel, zum Ende der Speed-Sektion, und sind in eine ziemlich heftige Staubwolke geflogen, die etwa tausend Fuß über dem Boden war. Sie war immer noch ziemlich kompakt dort, wo der Großteil der Gruppe hineingeflogen ist. Und es war ein Regen aus Gleitschirmen. Die Kante von diesem Ding war unglaublich scharf. Wenn man nicht richtig hart hineingediven ist, wurde man irgendwie zur Seite geschleudert. Und ich war einer von denen, bei denen der Gleitschirm ziemlich schnell aufgegangen ist, und ich bin mit dem Two-Stage ziemlich vertraut und habe viel damit geübt.

[00:15:33] Aber in diesem Fall, in so einer extremen Kampfsituation, bin ich sofort in den Tail Slide gegangen und habe gehofft, dass mich niemand trifft, weil es im Grunde so war: Ich muss das Teil sofort unter Kontrolle bringen. Und da waren Gleitschirme überall um mich herum, aber alles ging wirklich gut. Aber ich bin immer noch in der Situation, dass ich mir das perfekte Szenario über dem Wasser vorstelle, man macht einen Two-Stage und es ist so herrlich. Es ist so eine schöne Art, das zu machen. Aber wenn man das dann auf eine volle Kampfsituation umstellt, ist das dann immer noch deine bevorzugte Methode in einer echten Kampfsituation? Würdest du immer noch im Two-Stage-Stil vorgehen oder würdest du sofort in den Tail Slide gehen und das dann abarbeiten?

[00:16:19] **Malin Lobb:** Nun, das hängt davon ab, in welcher Konfiguration sich der Schirm befindet. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wann ich das letzte Mal einen Stool im Zorn gemacht habe, weil ich lieber möchte, dass der Schirm fliegt und ich dann die Situation erkenne, in der er sich befindet – egal ob er in eine Rotation oder einen Parachute-Stool geht oder ob ein Cravat oder so etwas anderes vorliegt. Es gibt da eben das. Obwohl ich über Two-Stage und Three-Stage Stool spreche, geht es eher darum, mehr Aufmerksamkeit darauf zu richten, was der Schirm gerade macht. Wenn du also einen – ich weiß nicht, warum du ihn in den Tail Slide bringen wolltest oder musstest, egal ob du eine Frontal hattest oder er sowieso aufgehört hat zu fliegen, oder ob du im Parachute-Stool warst, den wir die Shit-Zone nennen. Es geht einfach darum, die Lageeinschätzung zu haben, diese Situationen zu erkennen und dann zu entscheiden, was du mit deinen Händen tun musst. Wenn er bereits im Parachute-Stool oder front-tooled ist und nicht fliegt,

[00:17:06] geh einfach in den Tail Slide, weil der ganze Punkt beim Two-Stage-Stool ist, die Spannweite zu kontrollieren, während er in den Stool abfällt. Wenn du aber schon dort bist oder in einer Konfiguration, in der der Schirm kaum noch fliegt, dann musst du diese bestimmten Eingaben nicht machen. Egal ob es Two-Stage, Three-Stage oder was auch immer ist, das ist eine ziemlich vereinfachte Art, die verschiedenen Phasen eines Stools zu betrachten. Eigentlich geht es nur darum, zu erkennen, in welcher Phase du bist und was du mit deinen Händen tun musst. Wenn das, was du getan hast, nicht funktioniert hat, oder wenn das, was du getan hast, funktioniert hat, dann war das genau das, was getan werden musste.

[00:17:41] **Gavin McClurg:** Ja. Es war eine große Asymmetrie und es sah aus wie ein Cravat. Wir waren in einer sehr, sehr dichten Gruppe und für mich war es einfach: Okay, ich muss sehen, was da abgeht, und diese Sache unter Kontrolle

bringen. Und ja, es war ziemlich wild. Es gab einen Rettungsschirm-Wurf dabei und es war eine ziemlich dynamische Situation, aber ich war zufrieden damit, wie alles ausgegangen ist, ja.

[00:18:07] **Malin Lobb:** Ich will Videomaterial von diesem Gemetzel sehen, das klingt ja unterhaltsam. Oh.

[00:18:13] **Gavin McClurg:** Es war der Wahnsinn, total aufregend. Wir waren direkt über diesen großen Hochspannungsleitungen und ich glaube, Matt Beecher hat angeführt und er war derjenige, der dagegekommen ist. Sein Bank-Up war voll im Yasin-Style, weißt du, so nach dem Motto: Hey Leute, kommt zu mir. Es war im Grunde ein massiver Schirm über so was wie: Oh, das ist ein Hammer, lass uns da hin. Aber dann war es einfach Chaos. Ich meine, da sind mindestens drei, vielleicht vier Schirme einfach explodiert, und einer davon war direkt nachdem Alex mich fast getroffen hätte – und ich war so froh, dass er das nicht tat. Er war einer der, die mir richtig auf der Spur waren und dann irgendwie zur Seite ausgeichen sind, und dann wurde er getroffen und musste abwerfen. Ja, es war ein richtiger Chaland-Tag, es war großartig, es war aufregend. Also cool, das ist ziemlich... ich denke, wir haben das erreicht, was wir erreichen mussten. Gibt es noch etwas zum Abschluss, das du zu diesen Sea Wings ansprechen wolltest? Noch andere Ratschläge oder Warnungen?

[00:19:10] **Malin Lobb:** Ich denke, das Problem bei der Wahl eines Schirms ist, dass wir Menschen nicht wissen, was wir nicht wissen. Wir kennen das Ausmaß unserer eigenen Unfähigkeit nicht, und genau das ist das wahre...

[00:19:29] Das Problem ist, wenn du einen Kurs besuchst oder mit den richtigen Leuten sprichst, ist es unmöglich, dein eigenes Niveau zu verstehen. Es liegt nie am Schirm, es liegt immer am Piloten, oder es ist sehr selten am Schirm. Es gab in der Vergangenheit einige schreckliche Schirme, für die man bestimmte Dinge verantwortlich machen kann, aber im Allgemeinen sind die Unfälle, die Dinge, die schiefgehen, piloteninduziert. Es ist einfach ein Mangel an Wissen, und es geht nicht darum, jemanden zu beschuldigen, es ist nur eine sehr schwierige Sache, das eigentlich zu verstehen, ja, zu versuchen zu verstehen, wo wir stehen. Wenn du also auf einen Zweileiner steigst und denkst: Oh mein Gott, es ist ein Zweileiner, irgendwas wird anders sein, dann wird deine mentale Einstellung dazu anders sein, was nicht helfen wird. Egal welchen Schirm du fliegst, ich glaube, ich habe im letzten Podcast gesagt, ich schaue mir nicht mehr an, welche Zertifizierung ein Schirm hat, weil das für mich irrelevant ist. Ich vertraue auf meine Piloteneingaben und meine Situationswahrnehmung. Wenn du also darüber nachdenkst, auf einen Einer umzusteigen, sei wirklich ehrlich zu deinem eigenen Können, denn sie sind wirklich einfach zu fliegen, wenn sie offen sind. Es ist ziemlich einfach zu fliegen; es ist, wenn sie geschlossen sind, dass du je höher du in den Kategorien aufsteigst, umso komplizierter eine Situation werden kann, in die du dich hineinmanövrierst. Sei also brutal ehrlich mit deiner eigenen Schirmkontrolle und deinem Niveau, und dann tu etwas dagegen, wenn es Lücken in deinem Wissen gibt, finde die Piloten, die dir geben können

[00:20:59] Feedback oder, weißt du, zahl für einen Kurs, bei dem du diese Art von Feedback bekommst, denn mir ist egal, mit welchem Schirm du auftauchst. Mich interessiert, welche Eingaben du machst und in welcher Zeit.

[00:21:14] **Gavin McClurg:** Sag mal, mein Freund Malin, danke Mann, ich lass dich mal zu deiner Familie zurück. Ich schätze es, wir schätzen alle dein Wissen, und ich freue mich zu hören, dass du vielleicht für ein zukünftiges SIV in die USA kommst. Wir hören uns hier ganz bald für die komplette Show. Ja.

[00:21:29] **Malin Lobb:** super, gut gesprochen, danke Gavin, okay

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Nächste Frage für unser „Ask Me Anything“. Ich habe schon eine Weile keines mehr gemacht, aber das hier macht Spaß. Sie kommt von Steve Hallsworth. Er sagt, zwei meiner engen Freunde sind gerade vom Karakorum zurückgekommen mit besonderen Geschichten und spektakulären Fotos – Matt Wilkes, den ihr schon ein paar Mal in der Show gehört habt, und Ollie Carr. Ich wäre gerne mit ihnen mitgeflogen, aber wegen des neuen Jobs hatte ich keine Zeit zur Vorbereitung. Dann sagt er: Meine Frage ist, wie man weiß, ob man bereit ist, sowohl körperlich als auch in der Luft. Wie wusstet ihr zum Beispiel, dass ihr bereit für Alaska seid? Also, ich vertrete die Position zur Bereitschaft so, wie ich es auch beim Segeln vor all diesen Jahren im Jahr 99 getan habe – und das ist keine echte Statistik, sondern nur das, was ich von Leuten gesehen habe, die sich auf Offshore-Touren vorbereiten: Bereite dich ewig vor und geh nie. Du bekommst das Boot nie ganz dorthin, wo du es brauchst, du bekommst nie ganz die Erfahrung, die du brauchst, du bekommst nie die Ausrüstung, die du brauchst, je nach Budget und all so etwas. Du musst einfach gehen, lernen, da draußen sein, herumprobieren, Fehler machen und besser werden. Das war definitiv mein Weg und es

hat ziemlich gut funktioniert, ich bin ein paar Mal um die Welt geflogen, und das war auch mein Ansatz beim Fliegen. Wisst ihr, mein erstes Bivy war mit John Sylvester über Biren und es war eine sehr bescheidene 50k über den Rücken von Biren. Wir haben die Nacht hoch über Manali verbracht und wurden irgendwie in Eis eingeschlossen, es war so kalt in dieser Nacht. Und dann am Morgen sind wir genau dort abgeflogen, wo wir die Nacht zuvor gelandet sind, und sind zurück über Biren geflogen, und wir waren ein paar tausend Fuß über Launch, als die Leute gerade begannen sich aufzustellen. Also, sehr besonders und hat quasi die Bühne für viele Abenteuer in der Zukunft bereitet. Aber ich schätze, die Antwort ist: Tu es einfach, warum nicht? Das Leben ist kurz. Ich glaube nicht, dass man sich jemals vollkommen vorbereitet fühlt, aber ich würde definitiv vorschlagen – sicher aus Bivy-Sicht –, dass der coolste Weg dazu darin besteht, ziemlich viel Toplanding zu machen und nicht vom Talboden hochwandern zu müssen. Toplanding ist definitiv eine der gefährlicheren Dinge, die wir beim Fliegen machen, also ist es definitiv ein hohes Risiko, wirklich gute Schirmkontrollfähigkeiten zu haben, landen zu können und Toplandings in der Mitte des Tages durchzuführen. Du willst also wirklich gute Groundhandling-Fähigkeiten haben und solide Erfahrung in diesem Bereich, anstatt zu versuchen, das beim ersten Mal zu machen, wenn du zum ersten Mal rausgehst und ein Bivy versuchst. Klein anzufangen ist immer eine gute Idee, und wisst ihr, Bivy- und mehrtägige XC-Abenteuer können im Hinterhof der meisten Leute gemacht werden – einige einfacher als andere, aber ihr könnt viele Dinge im Hinterhof machen. Ihr könnt kleine Abenteuer machen, die sehr wenig Vorbereitung erfordern – nur ein bisschen Essen, ihr braucht nicht mal einen Kocher oder eine Matte oder irgendwas, ihr schlaft einfach in eurem Schirm, wenn ihr diesen Stil mögt. Aber ich mag eine Matte, eine Tasche, ein Zelt und all das Zeug. Wenn du also ein bisschen mehr Gewicht tragen kannst, kannst du mehr Ausrüstung hinzufügen und komfortabler sein und es einfach ein bisschen ausprobieren, dann gewinnst du an Selbstvertrauen und kannst an immer größere Missionen herangehen. Was ich sagen würde, wenn es um wirklich große Missionen geht, wie Alaska oder die Traverse der Rockies oder was sie da in Pakistan machen, ist: Ihr werdet ohne Zweifel mit dem Unerwarteten konfrontiert werden und mit Bedingungen, die wahrscheinlich nicht zur Freizeitgestaltung gehören. Ihr wollt sicherstellen, dass eure Pilotfertigkeiten auf dem neuesten Stand sind und ihr wollt auf jeden Fall auf Dinge wie große Höhe, Erschöpfung und Dehydrierung achten – all das, was mehr Spielraum erfordert, wie ihr in der Show mit Bill Beninati gehört habt, der ein echter Experte für große Höhen ist. Selbst Leute, die körperlich unglaublich gut trainiert sind und tausende und tausende Stunden in der Luft haben, werden mit weniger als 100 Prozent arbeiten. Was das ist, hängt vom Tag ab, aber etwas weniger, wenn man in großer Höhe operiert und das mit viel dünnerer Luft kombiniert, da man sich schneller durch die Luft bewegt. Orte wie das Karakorum in Pakistan und Biren, wo man wirklich hoch ist, erfordern einfach viel mehr Spielraum – sowohl mental als auch körperlich in Bezug auf euren räumlichen Spielraum zu Objekten. Ihr müsst einfach mit dem Wissen hineingehen, dass ihr die Intensität drosseln werdet, ihr werdet nicht mit 100 Volumen operieren – also dreht es runter, habt Spaß, versucht es lustig zu halten und versucht innerhalb der Grenzen zu fliegen, die ihr euch gesetzt habt. Versucht, so viel wie möglich Gruppenzwang zu vermeiden und ja, tu es einfach. Schiffe sind im Hafen sicher, aber dafür sind sie nicht gebaut, mag ich dieses Zitat zuletzt.

[00:27:00] Frage für dieses „Ask Me Anything“

[00:27:05] Was die Show angeht, ich versemme wahrscheinlich deinen Namen, Kumpel, tut mir leid. Er sagt eigentlich, dass das nicht in die Show muss, aber ich wollte es aufnehmen, weil es eine gute ist. Und ich frage mich, ob du einen Vorschlag für eine 10-tägige Einweihungsreise zum Vol-biv in den Alpen für jemanden wie ihn hättest. Dann gibt er etwas Hintergrund dazu, aber ich glaube, Hintergrund spielt nicht wirklich eine große Rolle. Wie ich gerade im letzten gesagt habe, finde ich, wir sollten einfach machen und diese Dinge ausprobieren, aber vielleicht sehen wir ja, wie es läuft. Ich weiß nicht, ob Leute, die noch nie in den Alpen waren, es nicht ziemlich einschüchternd finden. Es ist eine riesige, weite Region zum Fliegen, und ich bekomme ständig die Frage, wo ich hin soll, und die Antwort ist, es spielt eigentlich keine Rolle. Die Alpen sind riesig. Wenn man sie bis nach Slowenien ausdehnt und dann ganz nach Westen bis zum Mont Blanc kommt und dann anfängt, nach Süden durch das Aiguille du Midi und durch die Maritimes bis runter nach Monaco zu fliegen – also quasi die X-Alps-Route, als sie noch nach Monaco führte – dann gibt es einfach so viele Flugzonen, dass es für mich schon erschöpfend und ziemlich anstrengend wäre, sie hier überhaupt aufzuzählen. Es gibt also Regionen wie das Pinzgau, das Zugspitzgebiet, die Dolomiten und die Maritimes und...

[00:28:27] Verdammt, die Wallis, das Rhone- und das Rheintal sind allesamt fantastische Gebiete, aber wenn man einfach nur dem Alpenhauptkamm folgt, kann das Wetter auf der Süd- oder Nordseite oft ganz anders sein. Föhn ist dort

dein größter Feind, aber wenn du bereit bist, dich zu bewegen, kannst du dem Wetter wirklich folgen. Alles kommt schließlich aus dem Westen, also kannst du ihm hinterherlaufen oder ihm vorausfahren und dich entsprechend bewegen. Es gibt in den meisten Alpenregionen großartige öffentliche Verkehrsmittel, daher ist es einfach, in ein Flugzeug einzusteigen und umzusteigen, aber das kann ziemlich anstrengend werden. Und da das Wetter oft recht schnell wechselt, ist es manchmal besser, in einem bestimmten Gebiet, in dem man fliegen möchte, zu bleiben und es so gut wie möglich abzuklappern. Im Allgemeinen wäre es schön, dort zu sein; wir haben im April einige tolle Tage, einige riesige, heftige Tage, aber die sind seltener als im Mai, dann im Juni und typischerweise sind Juli und August deine besten Sommermonate. September kann immer noch unglaublich sein, auch wenn es abkühlt und die Tage nicht mehr so lang sein werden. Juli und August neigen in den Alpen dazu, stabiler zu werden, daher musst du, um wirklich Strecke zu machen, in deutlich höheres Gelände aufsteigen, was bedeutet, dass...

[00:29:58] entweder in der Schweiz oben in den Wallis auf beiden Seiten des Furkapasses, also auf der Eiger-Seite oder mehr Richtung Courchevel und Davos, aber um über die Inversionsschicht zu kommen, muss man normalerweise ziemlich hoch starten. Aber das muss man nicht, und man kann immer noch richtig gute Flüge haben, selbst wenn es richtig heiß wird. In den Monaten Juli und August werden stabilere Talwinde fast überall in den Alpen zu einem Problem, also an den großen Hochdrucktagen wirst du wirklich nach etwas suchen müssen; manchmal bekommt man mehr Talwinde, wenn es anfängt heiß zu werden.

[00:30:34] Mein persönlicher Favorit war schon immer das späte Mai oder Juni, weil es da noch viel Schnee gibt. Es gibt Unmengen an Wasser, in den Alpen ist überall Wasser. Da muss man sich beim Biwakieren keine Sorgen machen, was eine der tollen Sachen beim Biwakieren in den Alpen ist. Aber ich mag den Juni, obwohl es, wenn man oben hoch ist, ziemlich kalt sein kann. Man braucht größere Handschuhe, mehr Kleidung und so weiter, aber es ist nicht annähernd so belebt. Die Kinder sind noch in der Schule, also ist der öffentliche Nahverkehr recht frei und die Straßen weniger überlaufen. Die Orte sind einfach weniger belebt. Wenn es in den Juli und August geht, wird es natürlich viel voller, besonders in den Dolomiten. Früher dachte man immer, dass die Dolomiten, also die eigentliche Hauptsaison dort, erst im September ist, weil sie dann ziemlich schärfer und deutlich stärker sind.

[00:31:23] Ich schätze, das stimmt immer noch, obwohl mir die Dolomiten zu jeder Zeit gefallen. Dort unten ist es immer richtig gut. Also ja, wirklich, man kann nichts falsch machen. Wenn du noch nie da warst, ist Annecy ein Muss. Da musst du hin. Sie haben die Bourns zum Fliegen und das Chablis und eine Menge Hike-and-Fly-Rennen in dieser Zone aus gutem Grund. Tonnenweise von dem Zeug ist top zum Landen. Es ist überall ziemlich gut für Biwaks geeignet, aber das ist quasi überall der Fall. Ich kenne keine Orte, die sich nicht für mehrtägige Wanderungen eignen. Man kann Hike-and-Fly-Camping-Abenteuer machen. Das funktioniert alles ziemlich gut. Es gibt Gebiete wie das Sud Terule, die viel bewaldeter sind, aber trotzdem sind die Täler toll. Die Gipfel sind normalerweise frei.

[00:32:10] Überall gibt es Gras. Also nicht sehr spezifisch, aber hoffentlich ermutigend. Wenn du die Zeit hast und es schaffst, dann mach es einfach. Du wirst viel lernen. Du wirst viel Spaß haben. Du musst nicht an jedem Tag wandern. Es gibt überall Gondeln und Sesselbahnen. Du kannst also einen Tag frei machen, in eine Sesselbahn steigen und es ruhig angehen lassen, oder du kannst richtig hart durchziehen. Hansa hat gerade wieder eine Tour mit seinem Sohn beendet. Ich glaube, das ist das achte oder neunte Jahr in Folge. Dieses Jahr sind sie von Annecy bis nach Monaco gekommen. Nur die beiden zusammen mit ihrem Tandem-Setup. Und am Ende sind sie, glaube ich, 40 Kilometer in einer geraden Linie bis nach Monaco gelaufen. In echter Zeit war das viel mehr. Aber es hat alles geklappt und sie sind total begeistert.

[00:32:55] Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert.

[00:32:59] Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Begeistert. Wenn ihr

[00:33:11] Wenn ihr CloudBase Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr eure Podcasts hört, eine Bewertung geben. Das hilft enorm und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu verbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr mit euren Pilot-Freunden unterwegs seid. Ich weiß, dass viele interessante Gespräche stattgefunden haben. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also

finanziell unterstützen könnt, haben wir jemals nur einen Dollar pro Folge verlangt. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[00:33:57] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren, das wird uns ziemlich häufig gefragt. Aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht tun. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. 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 oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen, wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, dort findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung, ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Und das gibt euch Zugang zu all dem Bonusmaterial, dem kleinen Videocast, den wir machen, und den zusätzlichen kleinen Schätzen, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber denken, dass ihr sie hören solltet.

[00:34:53] Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wäre natürlich auf Lebenszeit. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts, Hüte oder irgendetwas anderes gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein, ein Konto haben und auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Jetzt vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.