

Michael “Micky” Sigel and building greatness

Cloudbase Mayhem Podcast 30 — Michael Sigel

Published	2016-12-07
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-30-michael-micky-sigel-and-building-greatness/
Duration	01:01:43
Speakers	Gavin McClurg, Michael Sigel
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0030-michael-micky-sigel-and-building-greatness.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Michael "Micky" Sigel began flying before most people learn how to drive a car. His early talent and passion got him on the Advance team when he was just sixteen years old. These days Micky makes a living as a test pilot for Gin Gliders and has been a dominant force in the Swiss League and the World Cup for nearly a decade. In this episode we catch up on what went down with the Gin factory last year in Northern Korea; what a test pilot actually does; how the Swiss League turns out so much incredible talent; the importance of mentors and how where you fly affects the pilot you can become; the local advantage and the traps of flying the unknown vs the known; what separates the best from the good; the importance of mental strength and believing in yourself; the importance of a glider in a competition and the importance of choosing a glider that suits the task- and a LOT more.

The post Episode 30- Michael “Micky” Sigel and building greatness first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. This is episode 30, I can't even believe it. What started off as a whim a couple years ago, after listening to some pretty awesome pilots give some amazing talks here in Sun Valley at the PWC, I decided to start a little podcast and look at how it's grown and thank you all for making it what it is. Thank you for your donations, thanks to Miles Connolly who has been helping me edit these. It takes a lot of time and a lot of hours, but it's totally worth it and yeah, thank you so much for supporting the show. One little quick bit of housekeeping, as I mentioned on the last couple, we are doing a show where Bill Belcourt is going to host the podcast.

[00:01:03] I'm going to go down and visit him right after the holidays, right around New Year's and bring him your questions. So I'm still taking questions on that, if you've got a question for the Yoda of the sky, Bill Belcourt, who is episode one. If you haven't caught that one, please go back and check it out. It was actually just a recording. We recorded a conversation I had with him for when we were making 500 miles to nowhere a few years back down in Salt Lake City. So this guy, when Bill opens his mouth, it's just like you just got to love him. Lock it deep in your brain and remember what he says. He has an amazing way to talk about the sport that we all love. So yeah, some of your questions, I'll fire them off down to Bill and he will be hosting a future episode of The Cloud-Based Mayhem. Some of you are probably familiar with Malcolm Gladwell's outliers, kind of stories of success and how people become really good.

[00:01:55] And one of the things I love about paragliding is that age doesn't seem to matter too much. The guys that really crush it. On the PWC are typically way past their physical prime. Guys in their 50s and late 40s are very often the guys to beat. And that really encourages me because I'm 44 and going into an ex-Alps year, but certainly past my physical prime. But it's just something I find really encouraging about the sport that you don't have to be young and super strong to really excel at flying. However, there are the outliers. And this conversation with Mickey Siegel is one of those. Mickey started flying when he was 13, I believe, or maybe even younger.

[00:02:40] And he's been chasing it hard. I first met Mickey here at the PWC in 2012 where he got fourth. I think he was 24 at the time. Just a phenomenal pilot. He's a test pilot for gin. We talk quite a bit about that. Talk about what happened with the gin factory last year. The new CCC rules. And what that's going to be doing for the development of wings. How valuable mentors are in the sport. Choosing the right wing for the task. All kinds of really terrific things. Talk a lot about the Swiss League. Something I wish we had an equivalent of here in the States. They just produce incredible pilot after incredible pilot. Mostly because they're flying with some of the best pilots in the world on a regular basis.

[00:03:25] So we talk about a lot of the things that make a pilot great. And Mickey is certainly one of those. So I think you're going to enjoy this. Without further ado, please enjoy this conversation with Michael AKA Mickey Siegel.

[00:03:57] Mickey, this is awesome to have you on the show, man. It's really cool to connect with you here. I think it's been almost a year since I saw you in person. I'd rather do this in person. But we are on opposite sides of the planet. Where are you and what are you doing?

[00:04:12] **Michael Sigel:** Yeah, hello and thank you for having me on the show. I'm currently in Korea for testing new paragliders. So yeah, it's really around the world.

[00:04:23] **Gavin McClurg:** You guys got a new wing coming out or can you not even tell me?

[00:04:28] **Michael Sigel:** Yeah, partly I can tell you. We're working on the Boomerang 11 for the next Superfinal. But also the most important actually is the Explorer. It's a lightweight high ENB glider that we will bring out within this year.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Oh, very cool. Will that be, you're kind of like hike and fly. You know, I'm not super familiar with Jin product. But is that kind of going to be your middle range hike and fly glider?

[00:04:58] **Michael Sigel:** Exactly, exactly. So we already have the Cheeto that people were flying during the XOPS. And we have the Yeti, which is an ENA. It's a glider, which is quite light, but we missed something in between. And that's why we thought that this glider will be perfect. It's called Explorer and that's exactly what it's meant to be for traveling because it's light. But also you just go and explore new things, new places where you've never been before.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** And will this kind of be similar performance as the Carrera? Is that kind of what it mimics?

[00:05:40] **Michael Sigel:** Exactly. So we started quite early with this project. And we started with the Carrera. And now we made, I don't know how many prototypes, six, seven more prototypes with different profiles and line arrangements and trimmings. And now it's a completely different glider. But yeah, performance is pretty much the same like Carrera, maybe a little bit better.

[00:06:04] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah, because I got up close and personal with it. I was on the Carrera with Will Gadd on the Rockies Traverse. I don't know if you ever got to see that film, but he was on the Carrera and it's quite a lovely glider. I want to ask you some more stuff about Ginn. So what's your, I know you've been a pilot for them for a long time, but tell me a little bit about that history. We'll get into your personal history too, but I know Ginn just had to close up shop and reopen in a new place. Has that transition taken place? And how much time do you spend out there?

[00:06:41] **Michael Sigel:** Last year was really a difficult one. We used to produce in two places. One was in China and the other one was in North Korea. The idea to produce in North Korea started maybe 10 years ago. And it was actually not because of price or because of something like this. It was more because everybody had hoped to reunite the North and the South of Korea again. This was the original idea. But of course for us, it was also excellent. When the gliders left the factory, it took three hours to get them here to the office. So we could easily finish a glider in the morning, send the files there. And as soon as the glider was ready, we could fly it.

[00:07:26] So we don't have to send it by airplane or something like this. It was just perfect. Then all of, they closed the factory from one day to the other. So we lost all the material. We lost all the machines. And we never will get this back probably. So this is, right now we think it's just closed and it will never open again. That was a huge problem for us. And not only for Jing gliders, but for many Korean companies, they lost everything. Because some of them were producing only in North Korea. And they, yeah, they, they're gone now. So we were quite lucky. We had another facility in China. But there we were mainly producing for other companies like Skywalk and so on.

[00:08:15] So we could get them to other places. And now we produce only Jing gliders in this factory in China. Did you ever visit

[00:08:25] **Gavin McClurg:** the other factory? Did you ever get to go to North Korea?

[00:08:29] **Michael Sigel:** I always wanted to. But it wasn't possible. Because I usually, or until this year, I stayed here only two or three weeks in a row. And there was no time. So I wanted to go there. Thorsen was there. And he said it's, it's, the factory itself was nice because it was built by Jing gliders. But to go there and the controls you get to, you have to, you have to give your, your cell phone, there are no cameras and so on and so on. Or if you have to check what you

make. So, yeah, it sounded pretty special.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Yeah, that, that must be, that must be wild. What is your, what is your role there? And give me a little brief about what Thorsen does as well. Are you, are you a test pilot for Jing? Are you, how does, how does that all work?

[00:09:19] **Michael Sigel:** Yeah, I, first I got in as a test pilot. And I, I did mainly, mainly the competition gliders like the boomerang series or sometimes also a little bit of tandem or GTO. But, and because I was studying and this, this last year I finished university and I was looking for a job. And then Jing glider said, Hey, why don't you start to work for us? And now I, I'm working for them in as a test pilot, like part of the R and D, but also in the marketing and sales. Is that, what was your degree? Is your degree engineering? Not at all. It's, I, I studied geography and sports. Okay. Something completely different.

[00:10:06] So the

[00:10:06] **Gavin McClurg:** marketing side, maybe more so.

[00:10:09] **Michael Sigel:** Yeah, yeah, exactly. So I will get into it more and more, I think.

[00:10:13] **Gavin McClurg:** So this is, this is now your, your work. Is it competitions obviously still, and, but, but also R and D for, for gin.

[00:10:24] **Michael Sigel:** Yes. So I'll help. I help with the development of, of the new products. Like, like, like for, for now the, the Explorer or Boomerang 11, but also with the harnesses. Quite a big part of my job is the, the communication with the dealers. Of course, in Europe, because I'm based in Europe, when they have questions, when they have problems or so, they, they usually, they get now to me and I, I try to communicate with them and find a solution for their problems.

[00:10:51] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. So let's, let, if I, if any of this is wrong, let me know. I just was reading up on you, obviously getting ready to, to talk to you and you're 29. Is that right? 29, 30. Yeah. Okay. And you, you started flying in 2003 and, you know, from, from looking at your results, it wasn't long after that, that you were starting to shred on, you know, in the Swiss league, which is about as hard as it gets other than the PWC maybe. And some of these kinds of things. So rewind the clock for me a little bit. What was the impetus? What got you into flying? And then how did you get so good? So fast? Yeah,

[00:11:30] **Michael Sigel:** my parents got a, they had a paragliding school. So ever since I, I was on the takeoff in a landing field and so on. And so, um, I was almost forced to start paragliding.

[00:11:43] **Gavin McClurg:** Perfect. That makes it easy.

[00:11:46] **Michael Sigel:** Yeah. Yeah. Yeah. So, uh, I, I, I think that that would be a hard time for my dad if I wouldn't have started paragliding. And for me, it was, was quite nice. So, um, yeah, I, I did a lot of flights because, uh, they were for free. The material was for free. So, uh, this was awesome. So the support I got from my parents was, was crazy. And, um, it also, the problem was, uh, I started with 15, but I, I wasn't allowed to make the exam before 16. So actually it was all under supervision of my, of my dad or another teacher. But already there, I made like six hour flights, something like this, uh, all around the valley and candlestick. So, yeah, it was, it was quite cool.

[00:12:33] That's really cool. Um, then soon after I changed the glider from, I, I started with ENB gliders and then EN, I think even in school, I went to EN, ENC and soon after END, like, um, and I got to, to the advanced team. Um, they supported me with the first glider I got was, uh, Omega six. And this is still, you're still in your teens.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** You're at 19, 20 now. No, no, no. I think I was,

[00:13:06] **Michael Sigel:** um, that was 16 or

[00:13:08] **Gavin McClurg:** 17. Oh, wow. You're really young. Okay. Okay.

[00:13:11] **Michael Sigel:** Yeah. Yeah. So they got me in this team and it was, uh, well, I still had to pay for the glider, but it was, it was not very much. So, uh, and then with the team, it was just, this was awesome because there were, I, maybe you remember Stefan Schmucker. Yeah, of course. Um, he was one of my best friends and we were in the same team. And with Krigel, Krigel, it was perfect. I mean, he is such a nice guy. And with those two, I had so much fun and then we always push. So Krigel was for sure the best, but we tried to reach him. Uh, and I think that was really what, what, what got us better and better. Hmm.

[00:13:48] **Gavin McClurg:** I, I want to know more about the Swiss league because it's, I, I was, you know, remember I wasn't too long ago, I was trying to fly with you in the Swiss league and I, I didn't have a wing or something. You were going to lend me an ice speakers. I was going to go fly, but, but, um, you know, I've kind of followed it. This is something that, you know, we just don't have, there's a league out in California. Um, but it's not very serious. It's really more recreational and for fun. Um, when I look at your, the Swiss league, there's the, and it, because I don't speak German, I don't know exactly, but there's like the a, a group and the a plus group and the, you know, and, and every, the names on there are just, you know, they, they are the names really in, in, in paragliding. Is this, I mean, can you, uh, place a lot of the success with the Swiss pilots on your training regimen?

[00:14:38] Is that, you know, is that what's creating so many good Swiss pilots? Is it the league?

[00:14:43] **Michael Sigel:** Yeah. Also. Yeah. I, I think that's part of, is the, but I think it's not only that, it's just like, I, the problem is I cannot tell you why someone is successful. I mean, now it's more Swiss are quite bad at the moment and the French are much better. But I cannot tell you why it's like this or why some Swiss pilots are very good. Sometimes it's like Crickle is always very good, but, um, he's also flying every day. But on the other hand, Stefan Borgenthaler, who is also a really good pilot or Stefan Meese, he's, they they fly their competition gliders only competition and stefan weiss never joins the swiss uh it's never on a swiss league cup so these uh frequent competitions we have because he's always working as a tandem pilot so i cannot tell you why but for sure the swiss league is good for the young pilots so we take them there it's like a training we help them quite a lot and we try to do it's like a small family so the youngsters coming and we take care of them and

[00:15:47] **Gavin McClurg:** what what is it define what that means by taking care of them does that mean there's money available to them or you know kind of travel expenses or is it more just a mentor program it's

[00:15:59] **Michael Sigel:** a little bit of of everything so um they if for example if they're students they get the first year they get all the um i think most of the competitions paid and later it's it depends on your qualifications so the best five pilots they get paid like when i go to to a world cup i get paid a little bit of this but also for the youngsters they they also get paid a little bit but in addition we have um we support them at the at the competition so we help them to to with task briefings debriefings uh and also when sometimes you have to put in uh turn points to to help them how to put them in and deal with their gps

[00:16:43] **Gavin McClurg:** okay okay i got you so you mentioned stefan who's you know an incredible and he's has so many incredible results is it could you as a swiss pilot could you make a living like if you didn't have the job with jen could you make a living just off competitions or no it's not that much support oh

[00:17:05] **Michael Sigel:** no no no way sometimes it pays the cost for the travel but only like when when i'm going to to brazil it pays the cost for the flight okay so that's it so

[00:17:15] **Gavin McClurg:** even somebody like Chrigel has responsibilities other other means to make money he's not doing it just from paragliding um

[00:17:24] **Michael Sigel:** well i guess he could be doing

[00:17:25] **Gavin McClurg:** it through guiding and tandems and

[00:17:27] **Michael Sigel:** what's exactly that that's how he does so he he has um quite i think he has quite uh nice sponsors but just because of the money from from the swiss league or or this will not work in for him changing

[00:17:42] **Gavin McClurg:** gears here a little bit only because i know your hometown which uh the swiss alps are all of all of them magnificent but you live in kind of stag and if i screwed up the pronunciation there i apologize in advance but it's just unbelievable it's just like waterfall heaven gorgeous uh just uh south of of interlock and what a spectacular place is that your favorite place to fly or where is your favorite place to fly i cannot tell i it's sun valley ah where where you got forth you took

[00:18:19] that yeah that was uh that was my first PWC that was it yeah that was uh this is a pretty amazing spot isn't it

[00:18:26] **Michael Sigel:** yeah it's awesome but um to be to be honest i don't have uh like like the flying spot but because there's so many nice places but it's it's all different i mean brazil is awesome when you go uh to colombia it's amazing flying but candlestick is really really nice and it's it's just something special and i even if i fly there every day when i when i'm at home it's it every day is different and it's you can do easy soaring in the evening for two or three hours with uh yeah as a as a as a as a beginner with 10 flights or you can go in the in the most wildy side you can ever imagine there and it's just offers so so great flying i think that's part

[00:19:20] of why i got good good good at paragliding is because it's wild so you you have to control your glide quite well and yeah as you said the the landscape is spectacular it's just you you go out and uh it's just just nice i

[00:19:36] **Gavin McClurg:** think i think what you said there that one of the reasons you got good fast is because of that that area it really that does really make sense to me because it's you know you're you're in the big alps and it's and it's radical isn't it i mean there's there's a lot going on there it's very complicated you're just one ridge over from the valis and you're very close to the grimsel and and uh yeah there's i mean there's it's a complicated area to fly yeah

[00:20:01] **Michael Sigel:** yeah yeah so it's it's nice on the other hand it's important to learn with with the valley breezes and the wind systems and so on but um this year we had the world cup in saint andre in southern france and there i was completely lost so for me it wasn't working at all because there the valley winds it was not working the way i expected so the the french they went on places i said no way it's gonna work there i went where i thought the thermals will be and there was nothing but lease i didn't so it's interesting for me it works quite well to flying in in switzerland of course but also austria italy but um yeah sometimes it's also not working and then i'm lost a little bit so of course i got good because of that but also sometimes i get it's like a trap

[00:20:50] do you tell

[00:20:50] **Gavin McClurg:** me about your personal flying do you is most you like you said stefan mostly just flies competition because he works the rest of the time do you how do you split your time how much is spent just free flying versus comps uh you know do you chase huge distances are you are you you know are you somebody that like tries to chase records down in brazil or you know i don't know much about your personal flying it's

[00:21:13] **Michael Sigel:** a little bit of all so i started i started to do more and more uh hiking

[00:21:20] so this is great because uh you do something for yourself and then you have an awesome flight so i like this quite a lot especially in autumn when there are in europe the thermals in autumn are usually in the in the higher mountains so you there are no cable cars so you have to walk up and this is just great but i i like to do everything so in switzerland it depends how much i work or how much i've been flying so if i've been testing you know two weeks i've been two weeks in or three weeks in korea and i've been flying every day then when i get home i i don't fly at all then i go biking or skiing or snowboarding or whatever but if the if the weather is good we we we try to we try to make big distances in fiesh or nisen or wherever i love it do you um what is your longest flight

[00:22:14] yeah that's a pity last year we went for uh we tried to break the order break but make the first 300 f8 triangle in in switzerland and yeah we went from we started in fiesh went up to the grimsel and back down to chamonix yep

[00:22:34] **Gavin McClurg:** oh i remember those flights that was awesome that's right i saw that on x contest that was gorgeous yeah

[00:22:42] **Michael Sigel:** it was great but then i made a or i yeah it was quite of a mistake so i couldn't push enough to the north because this is not working well in the north you mean to go tag to go

[00:22:52] **Gavin McClurg:** tag up in the sauce yeah

[00:22:54] **Michael Sigel:** the problem was there there is um in summer there is always the north north wind coming in i made a mistake and i i was washed down so i had to i was forced to go back to the to the valleys while kuffer and um jan sterren they they continue to push north and i made i made a mistake there and um yeah i couldn't go there yeah

[00:23:16] **Gavin McClurg:** jan jan sterren is uh somebody i've been watching for years in that neck of the world woods he does some really terrific terrific triangles doesn't he yeah

[00:23:26] **Michael Sigel:** so then um i went back to the valleys and from this point where i turned i was sure i will not make the 300 because i was calculating and in the end i missed five five five kilometers that's

[00:23:40] **Gavin McClurg:** still a monster though well congratulations yeah

[00:23:43] **Michael Sigel:** well it was like you know this flight you land and everybody said oh that was an amazing flight and you are oh yeah i'm not so happy

[00:23:52] **Gavin McClurg:** the dangers of chasing numbers isn't it yeah exactly a couple years ago that would have been like oh my god that was epic uh mickey uh if you if you have accidents or like if you had any kind of scary situations or accidents that have ever uh plagued you or come about in your in your career since 2003 that have kind of like i don't know if they set you back or if they've been if they've been well let's if you had any let's start with there yeah

[00:24:21] **Michael Sigel:** um personally no i never had any big accident well i hurt my finger or my my uh my foot or something like this but um i i didn't have any big accident so far luckily so i'm a happy guy right

[00:24:38] **Gavin McClurg:** good and and what about um i remember you know you and i were part of a a very bad accident with a very good friend of yours in mexico have any of those kind of situations ever impacted your own flight or anything like that yeah i think it's it's it's it's it's it's uh

[00:24:53] **Michael Sigel:** yeah this this uh did influence me quite a lot mexico mexico is quite a bad place for me because um in 2009 i think that was my my best friend died died there uh during the world worlds this was crazy because we we used to fly quite a lot together and as he was a really good pilot so you question yourself why did this happen or i'm sure this can also happen to me and yeah this was really a setback and then when was we were in mexico for my first world cup i was in mexico um there was a during the training day that um rafa rafa lucas um had his crash on the on the training day and i i landed there and he was already dead and i had to wait there for i think two hours until the until the until the rescue team came and yeah this was also a very nice situation so um this was also quite tough for me yeah when

[00:26:00] **Gavin McClurg:** you say it was quite tough for you like i mean obviously that kind of accidents that kind of thing are really tough are you much are you more mindful of the risk after these kind of things are you more careful or uh is it something you kind of just you mourn and then you move on yeah

[00:26:17] **Michael Sigel:** it's difficult so i remember for example in mexico the first uh first day it was a a few days ago where i was like i'm gonna do this and i'm gonna do that i'm gonna do that and then um one day later was a rest day because yeah he died so we said let's stop and then on the first day after i i went to land really early so i just didn't feel well in the air and i thought oh no it's too bumpy and i hate it yeah it's it's this even though i know it's um well it may happen to everyone but it's like oh no i take it slowly from now on but after a while i started to start to push again sure do

[00:26:54] **Gavin McClurg:** you do you think there's kind of a different setting that that pilots at your level have you know in other what i'm trying to get at is like you know to get to that level where you're you know kind of frequently top 10 and in the world is it is it is it a different approach to risk is it a different approach to training is it talent uh obviously all these things play a factor but i think with you you know you're you're in the midst uh all the time of of some really really good pilots being involved with the swiss league and just just being in switzerland just being where you where you live are there some are there some factors there you think that could be uh you know for our audience some factors there that you've you've kind of pointed out that you you can share uh with the audience about kind of what is it a

personality type like for example when i was i think day two of the x-ops i was hiking down off the layer not sorry it wasn't the laramus which one was ash out turn point with like duragati and michael vichy and i was having a really great conversation with michael vichy about uh you know that he's an engineer and i you know we find a lot of pilots a lot of really good pilots that are engineers and that's always kind of fascinated me uh-huh

[00:28:11] **Michael Sigel:** um i to be honest i have no idea the thing is for example in switzerland is high educated people like um uh stefan wies is a biologist but there are so or michael vichy engineer adrian hagen also engineer and so on and so on but there are also quite a lot of pilots like um like critical mauer they didn't go to to a higher school or his brother either so it's it's also it doesn't mean that you have to have a good education for example it also can could be the diff uh the other side that they the others have more time to fly so what i see is at least in switzerland the pilots that are good now in some period of their life they had a lot of time to fly so they could try train a lot they could fly a lot they get a lot of experience to know uh how thermals work how to climb well and and to see where to go so i think that helps quite a lot and it's same in switzerland there are big parallels between cross country flying and world cup flying so if you're good in in cross country you're usually also good in in world cup because you you know how to choose the lines and on the other hand if you're good in world cup then you know how to fly fast and that helps you to go for bigger distances one

[00:29:38] **Gavin McClurg:** of the uh one of the questions that i get quite frequently that comes through is when people are just discovering competition and not at the world cup level but they're just discovering you know like they're going to the monarchies and that kind of thing or maybe league events and they're they're able to hang on to the league gaggle for you know one or two climbs or three climbs or maybe four climbs and then they inevitably they lose them and they can't reel them back in um you know so the terminology i got in the question was you know how do you go from kind of an also ran to top 10 is that is that simply a matter of hours or is that uh you know when in your own development from 2003 and you kind of coming up you know looking at your results on the swiss league page you know there was obviously there was you know some great results but then some really great results like there was almost kind of an aha moment it seemed like about 2009 i think you won swiss league three years in a row was there was there something you really put together there or was that just literally a matter of flying 300 hours a year or whatever you're doing and i

[00:30:39] **Michael Sigel:** think then um to win something it's it's a combination of other bit of everything actually so it's your mental strength so you you're you're your mind is in a good setting so you know i'm in a good mood i know i'm i i fly very good and i can beat the others that that's that's one part so you have to believe in yourself and then i think it works better than if you think ah today i'm not in a good mood and conditions are not very nice to fly today and if you say ah looks quite okay let's see if i i have to get the best out of these conditions and the others and that helps a lot so you're saying confidence yes exactly you need a lot of self confidence sure and the other is the material so i i saw for for me it's it's quite helpful if you well if you have not the best material you have to fly better than the others to keep up and

[00:31:42] as soon as you then change the material to to material that is same or even better then you you will win so that happened to me after i changed from um boomerang seven to boomerang eight prototypes okay so that was the first time i won in colombia the world cup and then when i changed from boomerang x to boomerang nine it happened again so that that was really this these things so um you you have to have good good material otherwise you can we will

[00:32:19] win the competition because in world cup now everybody has a good glider so if you if your glider is slightly less good than the others it's it's hard to win and the last thing you need to have is luck yeah

[00:32:34] **Gavin McClurg:** sure it's

[00:32:36] **Michael Sigel:** it's so crazy when you when you fly and you just miss a thermal or or you know that the other one that wins the competition he just turned to the left side and you turn to the right side he got a climb out and you bumped out i i think it's just luck um do you

[00:32:58] **Gavin McClurg:** train acro as well uh

[00:33:01] **Michael Sigel:** a little bit yeah yes um yeah um the problem is i don't have enough time right but i i like it a lot so when i'm in switzerland we go a lot to lauterbrunn it's near the sure it's in the jungfrau region it's a really cool place to do acro yeah

[00:33:20] **Gavin McClurg:** beautiful that's a stunning place where everybody's hopping off the walls uh wingsuit base jumping all day long it's a yeah it's crazy what's

[00:33:28] **Michael Sigel:** going on there yeah

[00:33:29] **Gavin McClurg:** yeah it's a wild spot i want to rewind a little bit mickey yeah because i kind of glossed over this because i wanted to get to my questions but you actually said a couple things early on that uh that i'm curious about you're in korea right now you're sounds like you're flying a lot what's the flying like there i don't know much about the flying in korea it's special okay that sounds interesting yeah

[00:33:51] **Michael Sigel:** it's um it's an interesting place to fly and and also to live it's it's special also the the climate here is quite continental the thing is it's so close to china and we it's usually it's west wind so in that means in wintertime as i said you before it's getting really cold so from december to let's say art or april it's freezing cold means usually zero to minus 10 20 degrees but still then the thermals are working good but you can imagine i i remember the first time i was here in wintertime and chin gave me it was a carrera prototype i took off in strong wind and it got even stronger and you're there hanging there it you're the moment you take off you're cold right and then it's just freezing cold it's bumpy

[00:34:50] and i was just climbing climbing climbing and i was desperately i wanted desperately to go down but it was impossible so as soon as i started the spiral my face hurt so much i couldn't so i had to stop the spiral and yeah that's it i was hanging there for half an hour at least trying to go down and in the end i just put my arms together push the speed bar and hope for the best

[00:35:19] **Gavin McClurg:** with jen probably laughing on the ground the whole the whole way welcome to korea yes

[00:35:24] **Michael Sigel:** so uh actually yeah he was standing in the landing in the car in a heated car and um when i landed he came to me and hey michael how is the glider i said here is your glider i want to get in the car and don't ask me ever again if i come back in wintertime so

[00:35:43] **Gavin McClurg:** that's it that's a great lead into my my other question we kind of glossed over this but i imagine and we did because i i know what a test pilot is but i imagine a lot of our audience doesn't what what is what does that mean being a test pilot virgin and uh you know what is it involved does that just mean you're a guinea pig or uh tell us more about what it means to be a test pilot yeah

[00:36:07] **Michael Sigel:** i i think it's it's similar to in virgin or ozone or advanced i think that's quite the same so i'm probably the we work a little bit different but um it's i guess it's basically the same sometimes it's a tough job sometimes it's a really nice job because um we go to fly uh every good good day so this is awesome i mean we can do our hobby as a job the thing is you you you are also involved in the rmd so that means in the concept so you say um i would like to have the glider like this and this so um let's say now we're working also on a new c class so jim asks us how would you like to have the c class and then we talk about aspect ratio we talk about line concepts how we'd like to have the diagonals and um so then he's designing a glider he makes the profiles and we get the glider we pull up first in the landing to see if everything is correct then go up to the mountain and then it's all about flying trimming you top land you trim again you fly you compare uh you change the glider as soon as as you you like the handling of a glider you start also to do the maneuvers because um this is quite important i'm not a very brave person so i start to do very slow with the maneuvers so i try first i try trim speed collapses depends also on the glider class i mean with e and a b and sometimes also with c gliders i'm okay to do overground the maneuvers um when i know the glider

[00:37:52] so even last last year i think i certified the the gto to extra small overground because the collapses are reliable so i can pull full i can push full speed i collapse and i see i push i pull a little bit and i get like 60 percent collapse i push speed bar again i pull same it's same collapse this i like quite a lot because it's reliable um what i hate is sometimes with the competition glider you pull and you get 30 percent collapse you pull again and you get 80 and this you can because of this you can get in really nasty situations so um yeah the reliable gliders i'm happy also to test over ground but it's always like take care what you do and and so on because even on a on a e and a or b prototype when you pull too much you can get in these situations sure um

[00:38:54] **Gavin McClurg:** i imagine that's that's probably making you a quite a bit better pilot to to you know to uh to make bad things happen especially the comp level gliders you know which i think we're all a little hesitant to do these days um imagine that's doing a couple things one it's building a lot of respect for not letting that ever happen in a real world situation but it's also probably giving you quite a bit of confidence that if it does you've seen it before

[00:39:22] **Michael Sigel:** yeah yeah this is for sure i mean um for me the it was quite fun because the i test i started to test the maneuvers in general with the boomerang 9 small size uh with the boomerang 9 and um this was a nasty glider so um yeah i had some situations i never thought i can handle them at all so like

[00:39:53] i was like oh my gosh how do i do this i just did this with my wrist like you know the wrist is like a wrist like a wrist like hell and i never went into the water and of course i got i built some confidence with that but on the other side you know what happens so it's also also like oh yeah and then when you have a big harness like a cocoon harness with a lot of ballast and then you you will have your turning behavior in the harness will be completely different so you think yeah if

[00:40:23] to control at all so um of course i i know i can handle quite well if something happens but you also know that sometimes it's just not going the way you'd like i

[00:40:35] **Gavin McClurg:** imagine um maybe it sounds like and i don't pay a ton of attention to this stuff so i can't speak with any authority about this because i'm not a rules guy and i don't really understand you know how gliders are built but i imagine i understand with the new um CCC rules that it's going to encourage maybe more brands to make comp gliders because for the last few years really it's just been gin and and naviac and ozone so so that's that has to be a good thing but i imagine also that i imagine there's a lot of pressure on you guys uh at the at the comp end of things not not so much on the lower level wings because people i think are you know get pretty brand oriented and and they're loyal but at the comp level scene what we saw a couple years ago and you're more familiar with this than i am i'm pretty new to the comp scene but you know the enzo 2 came out and naviac lost all their pilots and you guys lost a ton and everybody's flying you know the enzo 2 um and uh so i imagine there's you know is there is there quite a bit of i don't know is there quite a bit of stress on you guys to uh to to build a because like you said if it's a two or three um difference you know it's pretty hard to win yeah

[00:41:53] **Michael Sigel:** yeah yeah there is quite a lot of pressure on that um this for sure and also i think this is why other brands don't bring out their gliders it's the problem is not only um it's not only that you have to be able to to produce or to make a design a glider that has enough performance it's also that uh it's it's really a lot of money we put into this yeah and smaller brands are just not able to do this and you have to be sure that it's at least as good as enzo 2 because if it's not then why should they buy it sure and um yeah there's quite a lot of pressure but for for us it's it's still okay i think in the uh in a worse situation uh in a worse situation than we are because we are almost same with the boomerang boomerang 10 it was okay to fly um

[00:42:49] **Gavin McClurg:** and the other one i don't think it's okay to make it little bit shorter than that but

[00:42:49] **Michael Sigel:** sometimes we were even better i mean in in strong conditions and also when we had good final glides which means we we arrived high enough we we were faster so this was also nice but um yeah it's getting tough ozone is pushing quite a lot and it's not easy to keep up especially because you cannot only focus on competition wings i mean you don't you don't get money with competition gliders it's just for for prestige and also for the rmd but you you you make the money with enb and c gliders and not with not with uh not with the comp gliders so

[00:43:31] **Gavin McClurg:** the argument that that i hear a lot is that you know that if you're building comp wings you know so ozone you mivic um you know then that technology and because you're putting so much money and effort and energy into these really you know amazing ships that gets passed on down through the brand you know all the way down to the teaching gliders but then you see companies like uh nova you know just killing it with their you know with their mentor and um and other companies that they don't even try with the with the comp level and the things and they seem to be building really good b's and c's what's the incentive for jen and and russ and is it is it just what you said just prestige or do do you believe companies really do have to go into the comp end of things to build really great lower level gliders yeah

[illegible]

[00:45:37] **Gavin McClurg:** heard uh this this summer there were some really big flights going down uh down in wyoming and in utah and you know bill belcourt Nick Greece and some of those guys were pushing really hard uh and uh bill and i think chris golly and and uh matt datum they had a day where they went really big over the back of the wasatch heading out towards colorado and uh they were all pretty much together for most of the day you know on purpose and you know they weren't racing they were just they were just trying to go big the very end of the day the day's kind of dying uh matt datum was on an alpina and the other two i believe were on enzo and uh and because he was just on a on a wing that didn't have glide uh you know he he went down kind of a no man's land and and had to you know because it was like this really low angle they had just made it over this peak had this really low angle glide where he just couldn't couldn't do it the other two glided all the way out to the road or close to the road and then then matt had this terrifically bad retrieve and you know a couple weeks later bill was up here flying with

[00:46:50] um you know that if you have the hours if you have the time if you have the skill you know 95 of the time you need the performance and only five percent of the time you need the passive safety obviously competition level wings don't have a lot of passive safety at all um but i've always made this argument that you know when i'm flying big lines here or you know like when i was up in alaska that kind of thing like i i feel more safe on my say an example would be like an ice peak six you know a really kind of bomb proof uh two liner ish wing um and i'm not recommending this to the listeners that this is what they need to jump onto that's not what i'm trying to get to here what i'm trying to say is that you know depending on where you fly and you fly big lines in big mountains that are very complicated around your home and kind of do you also feel that way that you would you rather be flying on a on a on a wing that has you know incredible bar performance really fast place that you can get out of with a lot of wind um yes it doesn't have the passive safety but you've got the hours you've got the experience uh do you feel would you feel more safe on that or would you feel more safe on a carrera

[00:48:02] tough

[00:48:03] **Michael Sigel:** question um i for me i i choose the i will would like to choose the glider from uh for what i for what my goal is so that means if i for example if i take off in fiesch or somewhere in switzerland and i want to fly a big distance so then i need the i need the best glider available so it means the most performance because um at the end of the day for example if i take a carrera and let's say i make a really good flight i take the motor out of it and i get 250 then i'm okay i mean it's a really nice flight it's also big distance but then i question myself how far could i have been flying could i have been gone with uh with the boomerang for example

[00:48:49] so as i go for not for numbers but i want to go the best possible i would like also to have the best possible gliders in this situation but if i am for example uh go to like say pakistan or or somewhere there i would rather have a carrera because it's just too it's risky it's also yeah when you get into lee side or when you have a landing and you need with the comp gliders you

[00:49:21] and things like that so the stalls and it's not only that i think i feel same safe on on a carrera that i feel on the boomerang in the air so i i don't feel i don't feel that i have more safety when i when i fly in bumpy conditions or on a on a lower en glider but i know that when i when it comes to to the landing or when i have a big to like a huge uh collapse and twist so on that it will probably handle the en the lower en glider easier what

[00:49:58] **Gavin McClurg:** aspect of flying i'm jumping here a little bit but what what aspect of flying do you do you get most excited about do you do you most enjoy is it the is it the comps flying with your friends is it the league is it is it just flying around your home is it waga what do you like the best i

[00:50:17] **Michael Sigel:** like everything so and i i don't like too much of of one thing so that means after one week of competition flying i i'm done with it i don't like competition flying anymore so then i i rather walk up to three four hours somewhere in the mountain i take off there early in the morning first sunlight and i can do a soaring session so this is crazy i mean last time one of my best flights was um in summer we walked up with jerome to a in candlestick my hometown and we slept there during night and in the morning at seven the wind was quite strong so we took off i took off with the gto and i was able to soar up more than thousand meters so i was on this mountain that you usually it's not easy to climb up during the day when when there are thermals but i think never no one ever soared up this hill this month so this was crazy because i was there at nine o'clock in the morning and i was able to soar up more than thousand meters in the morning and i was like what the hell is going on so this was crazy but also i mean when i can go and with no shoes in the sand soaring somewhere and do some walker this is crazy as well this is awesome when

[00:51:36] **Gavin McClurg:** i was when i was a very early pilot that just reminded me of uh let's see called the shill torn i believe over in leuchterbad you know the the james bond thing at the top uh my buddy and i were very low hours pilot we were just learning how to do cross country and uh and he'd been up there and flown off and really wanted to show it to him you know it's outrageous expensive you know to go up there we went up yeah and the cloud was was below the peak tops and there was almost no wind you know it's quite a committing forward up there with all that talus and you're just throwing yourself off into oblivion and and we and we we made it back to interlocking which is nothing it's like 40k oh you know yeah i think we took off at you know 9 a.m or 8 30 whenever they opened that thing we were first up and it's just those kind of flights really they stay with you don't they i mean they it doesn't have to be the biggest or the best it has you know it's exactly do i uh i i sense you've got this hike and fly bug do i do i uh do i see an X-Alps in your future yeah

[00:52:37] **Michael Sigel:** also i i thought a lot about it but um for me it's uh time wise and money wise no not an option at the moment yeah so i don't have enough time to train and also don't have enough money to to run this thing so i don't have enough money to do all these things so what i see now is you know it's for me it's i'm a really competitive pilot or person as well so if i do something i i'd like to push to to what is possible and um then when when i see now with two of my good friends do like a critical maurer or uh aron and they only do paragliding so they train every day they uh

[00:53:23] every day they what they do is crazy and i don't have the time and not the money to do the same and then i would be disappointed in myself if i i will end up yeah three or four days later than they are

[00:53:37] **Gavin McClurg:** yeah they they uh i don't know maybe this isn't even a fair question but it's it's it's interesting so no i want to ask you anyway it's no sweat no non-swiss has ever won the X-Alps and so part of that's kind of unfair because you have Chrigel who's just in a completely different category that what he's won four of them already but um you know you guys you know as you as you said this year um you know the swiss team isn't dominating this year it's been the french and you know that kind of shifts back and forth depending on wings and training and luck and all the things we've already pointed out but what is it about the swiss and the X-Alps

[00:54:19] **Michael Sigel:** difficult to say one guess could be that uh um that the conditions in austria and switzerland it's two-third of of the distance you have to do probably uh it's the same condition as in switzerland so it's for us maybe easier to fly in these conditions so we know better where to go there's just one explanation i i i

[00:54:42] **Gavin McClurg:** don't know so kind of like home home court advantage you were talking about earlier that you know like when you went down to san andre which i've only flown there a little bit but the the french really kind of had an advantage there because it's just such a unique i mean all the alps have their own little unique unique quirks don't they but i i that makes sense so a little bit more of a home field advantage maybe for for a good section of the course probably

[00:55:06] **Michael Sigel:** yes yeah yeah cool

[00:55:08] **Gavin McClurg:** mickey this is great i really appreciate it is there anything you'd like to uh to add before we wind things down here oh i know i know i really wanted to ask you this um when you when you think back to your when you started you know when you're 15 with your dad back in 2003 or maybe just that first kind of year or two what advice do you wish you would have received back then or something that maybe uh you didn't get or you didn't maybe heed you know looking back you haven't had any personal injuries but you've seen some is there has there ever been any been has there ever been kind of like man i wish i would have done that differently uh

[00:55:49] **Michael Sigel:** no flying wise i could not say no for me the it worked out really good maybe if there are other young pilots um i can only suggest not to fly every day because uh yeah for me it was not so easy because um i i dropped all the other hobbies and also with the friends in school that was also not so easy because on the weekends when it's good weather you go out and i think what i can only say to to all pilots what is the most important is that that you have fun when you're flying and as soon as as you as it's not fun anymore and you're not enjoying your flight you have to go to land because then uh easier conditions are not nice anymore or yeah so this is the most important to have fun when you fly great

[00:56:41] **Gavin McClurg:** well that's a that's a perfect ending let's end it on that oh you know what i'd love to do actually uh i used to i used to end all these shows with uh with the proust questionnaire which is i find endlessly entertaining so these are just a little little quick questions i'll fire you up and i'll see you next time bye at you answer them however you want you don't have to if you don't want to you don't have to but uh we'll end it on that uh what is your favorite word

[00:57:05] **Michael Sigel:** amazing yeah

[00:57:08] **Gavin McClurg:** that's a good one amazing is amazing uh and your your least favorite word uh

[00:57:16] **Michael Sigel:** it's not possible ah or not how you say it's like impossible i'm sure yeah impossible yeah uh

[00:57:23] **Gavin McClurg:** what turns you on what turns you off nice

[00:57:28] **Michael Sigel:** girls turn me off on and um sorry misspelling and what turns me off not nice girls bad flying okay there you go i can i cannot say that there are no there are no uh bad looking girls

[00:57:44] **Gavin McClurg:** excellent oh good answer dude good answer your parents would be proud uh yes uh what sound or noise do you love and what sound or noise do you well hate's a powerful word but do you not like um

[00:58:00] **Michael Sigel:** i like the the noise of wind quite a lot so when i'm not flying for example when i'm somewhere in the in a forest and i hear the sound of of wind it's nice um i don't like the sound of cranes when they pass by okay

[00:58:19] **Gavin McClurg:** gotcha uh what is your favorite curse word what's that what's your favorite swear word shit ah good one uh what profession other than your own would you like to attempt

[00:58:37] **Michael Sigel:** like

[00:58:39] a doctor i would say like medicine oh

[00:58:42] **Gavin McClurg:** okay uh and what profession would you not like to do oh

[00:58:48] **Michael Sigel:** yeah i don't want to hurt someone's feelings but um no uh so like i don't like to clean the how you say where the wastewater is going sewer yeah probably this one yeah that would that'd be rough i hate the smell yeah

[00:59:07] **Gavin McClurg:** that would that would be rough okay final one buddy and then you're off and yeah i'll let you go fly for the day thank you again for doing this if heaven exists what would you like to hear god say when you arrive at the pearly gates welcome

[00:59:24] **Michael Sigel:** i i'll let you in even though i know what you did come

[00:59:30] **Gavin McClurg:** on in mickey there's a space for you

[00:59:34] **Michael Sigel:** for you for you perfect all the stickers are here as well

[00:59:41] **Gavin McClurg:** perfect love it mickey thanks so much man i appreciate it that was uh that was a real honor to get to talk to you i hope we get to see each other at cloud base here again shortly and uh have fun in korea hope you best of luck with developing your new wings and uh give my best to jim yeah

[00:59:57] **Michael Sigel:** thank you very much and i hope to see you soon all right buddy love to see you too bye bye cheers man bye

[01:00:06] **Gavin McClurg:** well

[01:00:15] i hope you enjoyed that cool conversation with a very cool cat uh hope i get to spend some time with mickey here soon at cloud base uh as again and top of the show i'll see you next time bye bye bye bye bye bye bye bye bye bye show a reminder that i'm taking questions for bill belcourt just shoot me an email via the cloudbase mayhem.com or uh hit me up on facebook or wherever you like to communicate and i'll get those down in front of bill here right after the holidays i got a great talk coming up for you in two weeks with russ ogden you guys are gonna love this the uh jedi at ozone and an incredible PWC pilot incredible guy he we actually actually brought a lot of your questions to him and always such a treat to hear russ's ideas on on flying and flying well as always all we ask for is a buck a show if you got something out of this one or one of the previous episodes in fact the last episode with larry tudor uh legend hang glider probably the most popular show we've had thus far that one just got went crazy all over the interwebs uh if you haven't listened to that one you have to some of those stories are just phenomenal but yeah if you got something out of this one or one of the previous shows uh send us a buck you can do that and we'll see you next time thank you so much and we will see you on the next one cheers

Français

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

Show notes

Michael "Micky" Sigel a commencé à voler avant que la plupart des gens n'apprennent à conduire une voiture. Son talent précoce et sa passion l'ont permis d'intégrer l'équipe Advance alors qu'il n'avait que seize ans. De nos jours, Micky gagne sa vie en tant que pilote d'essai pour Gin Gliders et est une force dominante dans la Swiss League et la World Cup depuis près d'une décennie. Dans cet épisode, nous faisons le point sur ce qui s'est passé avec l'usine Gin l'année dernière en Corée du Nord ; ce qu'un pilote d'essai fait réellement ; comment la Swiss League produit autant de talents incroyables ; l'importance des mentors et comment l'endroit où vous volez affecte le pilote que vous pouvez devenir ; l'avantage local et les pièges du vol en milieu inconnu par rapport au connu ; ce qui sépare les meilleurs des bons ; l'importance de la force mentale et de la confiance en soi ; l'importance d'un planeur dans une compétition et l'importance de choisir un planeur adapté à la tâche — et BEAUCOUP plus encore.

Le post Episode 30- Michael "Micky" Sigel and building greatness est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de The Cloud-Based Mayhem. C'est l'épisode 30, j'en reviens pas. Ce qui n'était qu'une envie il y a quelques années, après avoir écouté des pilotes superbes donner des conférences incroyables ici à Sun Valley au PWC, est devenu ce podcast. Je voulais voir comment ça a évolué et je vous remercie tous de l'avoir construit ainsi. Merci pour vos dons, et merci à Miles Connolly qui m'aide pour le montage. Ça prend énormément de temps et d'heures, mais ça en vaut vraiment la peine et oui, merci infiniment de soutenir l'émission. Un petit point pratique rapide : comme je l'ai mentionné lors des derniers épisodes, nous préparons un épisode où Bill Belcourt sera l'hôte du podcast.

[00:01:03] Je vais aller le voir juste après les fêtes, vers le Nouvel An, pour lui apporter vos questions. Donc, je prends toujours vos questions pour le Yoda du ciel, Bill Belcourt, qui est l'épisode un. Si vous ne l'avez pas vu, n'hésitez pas à y retourner pour le regarder. C'était en fait juste un enregistrement. On a enregistré une conversation que j'avais eue avec lui quand on tournait 500 miles to nowhere il y a quelques années, dans le Utah. Ce gars, dès que Bill ouvre la bouche, on ne peut que l'adorer. Il faut le graver dans votre cerveau et retenir ce qu'il dit. Il a une façon incroyable de parler du sport qu'on aime tous. Alors oui, je vais envoyer certaines de vos questions à Bill et il animera un futur épisode de The Cloud-Based Mayhem. Certains d'entre vous connaissent probablement Outliers de Malcolm Gladwell, ces histoires de réussite et la manière dont les gens deviennent vraiment excellents.

[00:01:55] Et l'une des choses que j'adore avec le parapente, c'est que l'âge ne semble pas trop compter. Les gars qui cartonnent sur le PWC sont généralement bien au-delà de leur prime physique. Des gars dans la cinquantaine ou la fin de la quarantaine sont très souvent ceux qu'il faut battre. Et ça m'encourage vraiment parce que j'ai 44 ans et que je m'apprête à faire une année X-Alps, mais je suis certainement passé ma prime physique. Mais c'est quelque chose que je trouve vraiment encourageant dans ce sport : il ne faut pas être jeune et super fort pour vraiment exceller en vol. Cependant, il y a les exceptions. Et cette conversation avec Mickey Sigel en est une. Mickey a commencé à voler quand il avait 13 ans, je crois, ou peut-être même plus jeune.

[00:02:40] Et il s'est donné à fond pour y arriver. J'ai rencontré Mickey pour la première fois ici au PWC en 2012, où il a fini quatrième. Je crois qu'il avait 24 ans à l'époque. C'est juste un pilote phénoménal. C'est un pilote test pour Gin. On en parle pas mal. On parle de ce qui s'est passé avec l'usine Gin l'année dernière. Les nouvelles règles du CCC. Et ce que cela va apporter au développement des ailes. À quel point les mentors sont précieux dans ce sport. Choisir la bonne aile pour la manche. Toutes sortes de choses vraiment géniales. On parle beaucoup de la Swiss League. Quelque chose que j'aimerais qu'on ait ici aux États-Unis. Ils produisent juste un pilote incroyable après un autre. Principalement parce qu'ils volent régulièrement avec certains des meilleurs pilotes au monde.

[00:03:25] On parle de beaucoup de choses qui font la qualité d'un pilote, et Mickey en fait certainement partie. Je pense que vous allez apprécier. Sans plus attendre, place à cette conversation avec Michael, alias Mickey Siegel.

[00:03:57] Mickey, c'est génial de t'avoir avec nous, mec. C'est vraiment cool de pouvoir discuter avec toi ici. Je pense que ça fait presque un an que je ne t'ai pas vu en personne. J'aurais préféré qu'on fasse ça en vrai, mais on est aux opposés de la planète. Tu es où et qu'est-ce que tu fais ?

[00:04:12] **Michael Sigel:** Ouais, bonjour et merci de m'inviter sur l'émission. Je suis actuellement en Corée pour tester de nouveaux parapentes. Donc ouais, c'est vraiment le tour du monde.

[00:04:23] **Gavin McClurg:** Vous allez sortir une nouvelle aile ou vous ne pouvez même pas me le dire ?

[00:04:28] **Michael Sigel:** Ouais, je peux t'en dire une partie. On travaille sur la Boomerang 11 pour la prochaine Superfinal. Mais le plus important, en fait, c'est l'Explorer. C'est une aile légère de classe ENB que nous sortirons d'ici la fin de l'année.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Oh, très cool. Est-ce que ce sera, genre, pour de la marche et vol ? Vous savez, je ne connais pas super bien les produits de Jin. Mais est-ce que ça va être votre aile de marche et vol de gamme intermédiaire ?

[00:04:58] **Michael Sigel:** Exactement, exactement. On a déjà le Cheeto que les gens pilotaient pendant les XOPS. Et on a le Yeti, qui est un ENA. C'est une aile, assez légère, mais il nous manquait quelque chose entre les deux. C'est pourquoi on s'est dit que cette aile serait parfaite. Elle s'appelle Explorer et c'est exactement ce qu'elle est faite pour voyager parce qu'elle est légère. Mais c'est aussi pour aller explorer de nouvelles choses, de nouveaux endroits où vous n'êtes jamais allés auparavant.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il aura des performances similaires à celles du Carrera ? Est-ce que c'est ce qu'il est censé imiter ?

[00:05:40] **Michael Sigel:** Exactement. On a commencé assez tôt sur ce projet. On a débuté avec la Carrera. Et maintenant, on a fait, je ne sais plus combien de prototypes, six, sept prototypes de plus avec différents profils, configurations de suspentes et réglages. Et maintenant, c'est une aile complètement différente. Mais oui, les performances sont pratiquement les mêmes que sur la Carrera, peut-être un peu mieux.

[00:06:04] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais, parce que je l'ai testée de très près. J'étais sur la Carrera avec Will Gadd lors de la Rockies Traverse. Je ne sais pas si vous avez vu ce film, mais il était sur la Carrera et c'est une aile vraiment superbe. Je voudrais vous poser quelques questions de plus sur Ginn. Alors, quel est... je sais que vous êtes pilote pour eux depuis longtemps, mais parlez-moi un peu de cette histoire. On abordera aussi votre parcours personnel, mais je sais que Ginn a dû fermer boutique pour rouvrir dans un nouvel endroit. Est-ce que cette transition a eu lieu ? Et combien de temps y passez-vous ?

[00:06:41] **Michael Sigel:** L'année dernière a été vraiment difficile. On produisait dans deux endroits. L'un en Chine et l'autre en Corée du Nord. L'idée de produire en Corée du Nord a commencé il y a peut-être 10 ans. Et ce n'était pas en fait à cause du prix ou de quelque chose du genre. C'était plutôt parce que tout le monde espérait que le Nord et le Sud de la Corée se réunissent à nouveau. C'était l'idée originale. Mais bien sûr, pour nous, c'était aussi excellent. Quand les ailes sortaient de l'usine, il fallait trois heures pour les amener ici au bureau. On pouvait donc facilement finir une aile le matin, envoyer les fichiers là-bas. Et dès que l'aile était prête, on pouvait la faire voler.

[00:07:26] Du coup, on n'avait pas besoin de les envoyer par avion ou quelque chose comme ça. C'était juste parfait. Puis, d'un jour à l'autre, ils ont fermé l'usine. On a perdu tout le matériel. On a perdu toutes les machines. Et on ne les récupérera probablement jamais. Donc, pour l'instant, on pense que c'est juste fermé et que ça ne rouvrira plus jamais. C'était un énorme problème pour nous. Et pas seulement pour les ailes Jing, mais pour beaucoup d'entreprises coréennes, elles ont tout perdu. Parce que certaines d'entre elles ne produisaient qu'en Corée du Nord. Et elles, ouais, elles ont disparu maintenant. On a eu pas mal de chance. On avait une autre installation en Chine. Mais là-bas, on produisait principalement pour d'autres entreprises comme Skywalk et ainsi de suite.

[00:08:15] On pouvait donc les envoyer ailleurs. Et maintenant, on ne produit que des ailes Jing dans cette usine en Chine. Est-ce que vous y êtes déjà allé ?

[00:08:25] **Gavin McClurg:** l'autre usine ? Est-ce que tu as pu aller en Corée du Nord ?

[00:08:29] **Michael Sigel:** J'ai toujours voulu y aller. Mais ce n'était pas possible. Parce que d'habitude, ou du moins jusqu'à cette année, je ne restais ici que deux ou trois semaines d'affilée. Et il n'y avait pas le temps. Alors je voulais y aller. Thorsen y était. Et il a dit que l'usine en elle-même était sympa parce qu'elle avait été construite par Jing ailes. Mais pour y aller et accéder aux commandes, il faut donner son téléphone portable, il n'y a pas d'appareils photo et ainsi de suite. Ou si vous devez vérifier ce que vous fabriquez. Donc, oui, ça avait l'air assez spécial.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Ouais, ça doit être dingue. C'est quoi ton rôle là-bas ? Et donne-moi un petit résumé de ce que fait Thorsen aussi. Tu es pilote d'essai pour Jing ? Comment ça se passe, concrètement ?

[00:09:19] **Michael Sigel:** Ouais, moi, au début, je suis entré comme pilote d'essai. Et j'ai fait principalement les ailes de compétition comme la série boomerang, ou parfois aussi un peu de tandem ou de GTO. Mais, comme j'étais étudiant et que cette année dernière j'ai fini l'université et que je cherchais un boulot. Et là, Jing glider m'a dit : « Hé, pourquoi tu ne viendrais pas travailler pour nous ? » Et maintenant, je travaille pour eux comme pilote d'essai, en partie dans la R&D, mais aussi dans le marketing et la vente. C'était quoi, ton diplôme ? Tu es ingénieur ? Pas du tout. J'ai étudié la géographie et le sport. D'accord. Quelque chose de complètement différent.

[00:10:06] Alors, le

[00:10:06] **Gavin McClurg:** le côté marketing, peut-être plus précisément.

[00:10:09] **Michael Sigel:** Ouais, ouais, exactement. Je pense que je vais m'y plonger de plus en plus.

[00:10:13] **Gavin McClurg:** Donc c'est ça, c'est ton travail maintenant. Il y a évidemment les compétitions, mais aussi la R&D pour les voiles.

[00:10:24] **Michael Sigel:** Oui. Alors, j'aide au développement des nouveaux produits. Comme pour l'Explorer ou le Boomerang 11 pour le moment, mais aussi avec les sellettes. Une bonne partie de mon travail consiste en la communication avec les concessionnaires. Bien sûr, en Europe, parce que je suis basé en Europe ; quand ils ont des questions, des problèmes ou autre, ils viennent généralement me voir et j'essaie de communiquer avec eux et de trouver une solution à leurs problèmes.

[00:10:51] **Gavin McClurg:** D'accord. Bon, si je me trompe sur quoi que ce soit, dites-le-moi. Je viens de faire des recherches sur vous pour me préparer à notre discussion et vous avez 29 ans, c'est bien ça ? 29, 30. Ouais. D'accord. Et vous avez commencé à voler en 2003 et, d'après vos résultats, il n'a pas fallu longtemps pour que vous commenciez à cartonner dans la ligue suisse, ce qui est l'un des niveaux les plus difficiles, à part peut-être le PWC. Et certaines de ces choses-là. Alors, remontez un peu le temps pour moi. Quel était l'élément déclencheur ? Qu'est-ce qui vous a poussé à voler ? Et comment avez-vous progressé si vite ? Ouais,

[00:11:30] **Michael Sigel:** Mes parents avaient une école de parapente. Du coup, depuis que je suis tout petit, j'étais sur la zone de décollage dans un champ d'atterrissage et tout ça. Alors, on m'a presque forcé à faire du parapente.

[00:11:43] **Gavin McClurg:** Parfait. Ça simplifie les choses.

[00:11:46] **Michael Sigel:** Ouais. Ouais. Ouais. Alors, euh, je pense que ça aurait été difficile pour mon père si je n'avais pas commencé le parapente. Et pour moi, c'était assez sympa. Alors, euh, ouais, j'ai fait beaucoup de vols parce que, euh, c'était gratuit. Le matériel était gratuit. Alors, euh, c'était génial. Le soutien que j'ai reçu de mes parents était, était dingue. Et, euh, le problème aussi, c'est que, euh, j'ai commencé à 15 ans, mais je n'avais pas le droit de passer l'examen avant 16 ans. Donc en fait, tout était sous la supervision de mon, de mon père ou d'un autre moniteur. Mais déjà là, je faisais des vols de genre six heures, un truc comme ça, euh, partout autour de la vallée et de Candlestick. Alors, ouais, c'était, c'était assez cool.

[00:12:33] C'est vraiment cool. Euh, peu après, j'ai changé d'aile ; j'ai commencé avec des ailes ENB, puis EN, je pense même encore à l'école, je suis passé aux ENC et peu après aux END, genre, et je suis arrivé dans l'équipe avancée. Ils m'ont soutenu avec la première aile que j'ai eue, c'était une Omega six. Et là, tu es encore adolescent.

[00:13:02] **Gavin McClurg**: Tu as 19 ou 20 ans maintenant. Non, non, non. Je pense que j'avais,

[00:13:06] **Michael Sigel**: c'était à 16 ans ou

[00:13:08] **Gavin McClurg**: Oh, wow. Tu es vraiment jeune. D'accord. D'accord.

[00:13:11] **Michael Sigel**: Ouais. Ouais. Alors, ils m'ont intégré dans cette équipe et c'était, enfin, je devais quand même payer pour l'aile, mais ce n'était pas très cher. Donc, euh, et avec l'équipe, c'était juste, c'était génial parce qu'il y avait, je sais pas si tu te souviens de Stefan Schmucker. Ouais, bien sûr. Euh, c'était l'un de mes meilleurs amis et on était dans la même équipe. Et avec Krigel, Krigel, c'était parfait. Je veux dire, c'est un mec tellement sympa. Et avec ces deux-là, je me suis tellement amusé et puis on se poussait toujours. Donc Krigel était sans aucun doute le meilleur, mais on essayait de l'atteindre. Euh, et je pense que c'est vraiment ce qui nous a permis de devenir de plus en plus bons. Hmm.

[00:13:48] **Gavin McClurg**: Je veux en savoir plus sur la ligue suisse parce que, je ne sais pas, vous vous souvenez, il n'y a pas si longtemps, j'essayais de voler avec vous dans la ligue suisse et je n'avais pas d'aile ou quelque chose comme ça. Vous alliez me prêter une Ice Speaker. J'allais aller voler, mais, mais, vous savez, j'ai un peu suivi ça. C'est quelque chose que nous n'avons tout simplement pas, il y a une ligue en Californie, mais ce n'est pas très sérieux. C'est vraiment plus récréatif et pour le plaisir. Quand je regarde la ligue suisse, il y a le groupe A et le groupe A plus, et vous savez, tous les noms qui y figurent sont vraiment, vous savez, des noms importants dans le parapente. Est-ce que, je veux dire, pouvez-vous attribuer une grande partie du succès des pilotes suisses à votre programme d'entraînement ?

[00:14:38] Est-ce que c'est ça, vous voyez, qui crée autant de bons pilotes suisses ? Est-ce que c'est la ligue ?

[00:14:43] **Michael Sigel**: Ouais. Aussi. Ouais. Je, je pense que ça fait partie de, mais je pense que ce n'est pas seulement ça, c'est juste que, le problème c'est que je ne peux pas vous dire pourquoi quelqu'un réussit. Je veux dire, pour l'instant les Suisses sont assez mauvais et les Français sont bien meilleurs. Mais je ne peux pas vous dire pourquoi c'est comme ça ou pourquoi certains pilotes suisses sont très bons. Parfois, c'est comme Crickle qui est toujours très bon, mais, euh, il vole aussi tous les jours. Mais d'un autre côté, Stefan Borgenthaler, qui est aussi un très bon pilote ou Stefan Meese, ils, ils volent leurs ailes de compétition uniquement en compétition et Stefan Weiss ne rejoint jamais la ligue suisse, ce n'est jamais dans la Swiss League Cup, donc ces compétitions fréquentes qu'on a parce qu'il travaille toujours comme pilote en tandem, donc je ne peux pas vous dire pourquoi mais c'est sûr que la ligue suisse est bonne pour les jeunes pilotes, on les y emmène, c'est comme un entraînement, on les aide beaucoup et on essaie de faire ça comme une petite famille, les jeunes arrivent et on prend soin d'eux et

[00:15:47] **Gavin McClurg**: Qu'est-ce que ça veut dire par « s'occuper d'eux » ? Est-ce qu'il y a de l'argent à leur disposition, ou des frais de voyage, ou est-ce plutôt un genre de programme de mentorat ?

[00:15:59] **Michael Sigel**: un peu de tout. Donc, par exemple, s'ils sont étudiants, ils ont tout payé la première année, je pense que la plupart des compétitions sont payées, et plus tard, ça dépend de vos qualifications. Les cinq meilleurs pilotes sont payés ; quand je vais à une Coupe du monde, je suis payé un peu, mais pour les jeunes aussi, ils sont payés un peu. En plus, on les soutient pendant la compétition : on les aide pour les briefings et débriefings de manche, et parfois il faut aussi placer des points de virage pour les aider sur la façon de les placer et pour gérer leur GPS.

[00:16:43] **Gavin McClurg**: D'accord, je vois. Tu as mentionné Stefan, qui est incroyable et qui a obtenu tellement de résultats impressionnants. Est-ce qu'en tant que pilote suisse, tu pourrais gagner ta vie, genre, si tu n'avais pas ton boulot avec Jen, est-ce que tu pourrais vivre uniquement des compétitions ou non ? Ce n'est pas si soutenu ?

[00:17:05] **Michael Sigel**: non non, pas du tout. Parfois, ça couvre les frais de déplacement, mais seulement quand je vais au Brésil, ça couvre le coût du vol, d'accord ? C'est tout, donc...

[00:17:15] **Gavin McClurg**: même quelqu'un comme Chrigel a des responsabilités, d'autres moyens de gagner de l'argent, il ne fait pas ça juste avec le parapente.

[00:17:24] **Michael Sigel:** eh bien, je suppose qu'il pourrait faire

[00:17:25] **Gavin McClurg:** par le guidage et les tandems et

[00:17:27] **Michael Sigel:** c'est quoi exactement ? c'est comme ça qu'il fait, donc il a, je pense qu'il a des sponsors assez sympas, mais juste à cause de l'argent de la ligue suisse ou ou ça ne marchera pas pour lui en changeant

[00:17:42] **Gavin McClurg:** C'est juste un peu ici, seulement parce que je connais votre ville natale, les Alpes suisses, elles sont toutes magnifiques, mais vous vivez à St. Moritz. Si j'ai mal prononcé, je m'en excuse d'avance, mais c'est juste incroyable. C'est comme un paradis de cascades, magnifique, juste au sud d'Interlaken. Et quel endroit spectaculaire ! Est-ce votre endroit préféré pour voler ou quel est votre endroit préféré pour voler ? Je ne sais pas. C'est Sun Valley. Ah, où est-ce que vous avez pris ? Vous avez pris...

[00:18:19] Oui, c'était mon premier PWC, c'est tout. Ouais, c'est un endroit assez incroyable, non ?

[00:18:26] **Michael Sigel:** Ouais, c'est génial, mais pour être honnête, je n'ai pas vraiment de spot de vol préféré parce qu'il y a tellement d'endroits sympas, mais c'est tout différent. Je veux dire, le Brésil est incroyable, quand tu vas en Colombie, c'est une fly de dingue, mais Candlestick est vraiment, vraiment super, c'est quelque chose de spécial. Et même si j'y vole tous les jours quand je suis chez moi, chaque jour est différent. Tu peux faire du vol plané facile le soir pendant deux ou trois heures, même en tant que débutant avec 10 vols, ou tu peux aller du côté le plus sauvage que tu puisses imaginer, et ça offre un vol tellement génial. Je pense que c'est ça, une partie de...

[00:19:20] l'une des raisons pour lesquelles je suis devenu bon en parapente, c'est parce que c'est sauvage. Donc, il faut bien contrôler sa portance et, comme tu l'as dit, le paysage est spectaculaire. Tu sors et c'est juste magnifique, c'est...

[00:19:36] **Gavin McClurg:** Je pense que ce que tu viens de dire, que l'une des raisons pour lesquelles tu as progressé si vite, c'est à cause de cette zone, ça me semble tout à fait logique parce que tu sais, tu es dans les grandes Alpes et c'est radical, non ? Je veux dire, il se passe beaucoup de choses là-bas, c'est très complexe. Tu n'es qu'à une crête de la Valis et tu es très proche du Grimsel et... ouais, je veux dire, c'est une zone compliquée pour voler, oui.

[00:20:01] **Michael Sigel:** Ouais, c'est vrai, d'un autre côté, il est important d'apprendre avec les brises de vallée, les systèmes de vent, et tout ça. Mais cette année, on a eu la Coupe du monde à Saint-André dans le sud de la France, et là, j'étais complètement perdu. Pour moi, ça ne marchait pas du tout parce que les brises de vallée ne fonctionnaient pas comme je m'y attendais. Les Français sont allés dans des endroits où je me suis dit : « Pas question que ça marche là-bas ». Je suis allé là où je pensais que les thermiques seraient, et il n'y avait rien, juste du lisse. Donc, c'est intéressant pour moi, ça marche plutôt bien pour voler en Suisse, bien sûr, mais aussi en Autriche, en Italie, mais parfois ça ne marche pas non plus et je suis un peu perdu. Alors bien sûr, j'ai progressé grâce à ça, mais parfois, c'est comme un piège.

[00:20:50] tu me dis

[00:20:50] **Gavin McClurg:** parle-moi de tes vols personnels. Tu as dit que Stefan fait surtout de la compétition parce qu'il travaille le reste du temps, mais comment répartis-tu ton temps ? Combien consacres-tu au vol libre par rapport aux compétitions ? Est-ce que tu cherches à parcourir de grandes distances ? Est-ce que tu es du genre à essayer de battre des records au Brésil ou... je ne connais pas beaucoup tes vols personnels, c'est...

[00:21:13] **Michael Sigel:** un peu de tout. J'ai commencé à faire de plus en plus de randonnée.

[00:21:20] C'est génial parce que tu fais quelque chose pour toi-même et ensuite tu as un vol incroyable, donc j'aime beaucoup ça, surtout en automne quand il y a des thermiques en Europe. En automne, les thermiques sont généralement dans les hautes montagnes, donc il n'y a pas de remontées mécaniques, tu dois monter à pied et c'est juste génial. Mais j'aime faire tout, alors en Suisse, ça dépend de combien je travaille ou de combien j'ai volé. Si j'ai passé deux ou trois semaines en Corée à voler tous les jours, quand je rentre à la maison, je ne vole pas du tout, alors je fais du vélo, du ski ou du snowboard ou quoi que ce soit. Mais si la météo est bonne, on essaie de faire de grandes distances à Fiesch ou Niesen ou n'importe où, j'adore ça. Et toi, quel est ton vol le plus long ?

[00:22:14] Ouais, c'est dommage. L'année dernière, on a essayé de battre le record, on voulait faire le premier triangle de 300 km en Suisse. On a commencé à Fiesch, on est montés jusqu'au Grimsel et on est redescendus jusqu'à Chamonix.

Ouais.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Oh, je me rappelle ces vols, c'était génial. C'est vrai, j'ai vu ça sur X, c'était magnifique. Ouais.

[00:22:42] **Michael Sigel:** C'était super, mais ensuite j'ai fait une... enfin, oui, c'était une sacrée erreur, donc je n'ai pas pu pousser assez vers le nord parce que ça ne marche pas bien au nord. Tu veux dire aller taguer, aller...

[00:22:52] **Gavin McClurg:** tag up dans la sauce, ouais

[00:22:54] **Michael Sigel:** Le problème, c'est qu'en été, il y a toujours le vent du nord qui arrive. J'ai fait une erreur et j'ai été balayé, donc j'ai dû, j'ai été forcé de retourner dans les vallées alors que Kuffer et Jan Sterren, eux, ils ont continué à pousser vers le nord et j'ai fait une erreur là-bas et, ouais, je ne pouvais pas y aller, ouais.

[00:23:16] **Gavin McClurg:** Jan Jan Sterren est quelqu'un que je regarde depuis des années dans ce coin du monde, dans les bois. Il fait des triangles vraiment incroyables, n'est-ce pas ? Ouais.

[00:23:26] **Michael Sigel:** Alors, je suis retourné dans les vallées et à partir de l'endroit où j'ai tourné, j'étais sûr que je n'allais pas atteindre les 300 parce que je faisais le calcul et au final, il me manquait cinq, cinq, cinq kilomètres. C'est...

[00:23:40] **Gavin McClurg:** C'était quand même un monstre, en tout cas. Félicitations, ouais.

[00:23:43] **Michael Sigel:** Eh bien, c'est comme quand tu atterris après un vol et que tout le monde dit : « Oh, c'était un vol incroyable ! » et que toi, tu réponds : « Oh oui, je ne suis pas si content. »

[00:23:52] **Gavin McClurg:** les dangers de la course aux chiffres, n'est-ce pas ? Ouais, exactement. Il y a quelques années, ça aurait été genre « oh mon Dieu, c'était épique ». Mickey, si tu as eu des accidents ou genre des situations effrayantes ou des accidents qui t'ont euh tourmenté ou qui sont survenus dans ta carrière depuis 2003, qui ont genre, je ne sais pas, qui t'ont freiné ou qui ont été, enfin, si tu en as eu, commençons par là, ouais.

[00:24:21] **Michael Sigel:** Personnellement, non, je n'ai jamais eu de gros accident. Bon, je me suis blessé au doigt ou au pied ou quelque chose comme ça, mais je n'ai pas eu de gros accident jusqu'ici, heureusement. Donc je suis un mec content, non ?

[00:24:38] **Gavin McClurg:** Bon, et qu'en est-il de... je me souviens que toi et moi avons été impliqués dans un très grave accident avec un très bon ami à toi au Mexique. Est-ce que ce genre de situation a déjà eu un impact sur tes propres vols ou quoi que ce soit comme ça ? Oui, je pense que c'est... c'est... c'est... c'est... c'est... euh...

[00:24:53] **Michael Sigel:** Oui, ça m'a pas mal influencé. Le Mexique est un endroit assez difficile pour moi parce qu'en 2009, je crois, mon meilleur ami est mort là-bas pendant les Mondiaux. C'était dingue parce qu'on volait souvent ensemble et comme c'était un très bon pilote, on se demande pourquoi c'est arrivé ou si ça peut aussi m'arriver à moi. Et oui, ça a été un vrai coup dur. Et puis, quand on était au Mexique pour ma première Coupe du monde, j'étais là-bas, et pendant une journée d'entraînement, Rafa Lucas a eu son accident. Je me suis posé là et il était déjà mort, et j'ai dû attendre là-bas pendant je crois deux heures jusqu'à l'arrivée de l'équipe de secours. Et oui, c'était aussi une situation très marquante, donc ça a été assez dur pour moi aussi.

[00:26:00] **Gavin McClurg:** Tu dis que c'était assez difficile pour toi, je veux dire, évidemment que ce genre d'accidents est vraiment dur. Est-ce que tu es plus conscient des risques après ce genre de choses ? Est-ce que tu es plus prudent ou est-ce que c'est quelque chose que tu fais le deuil et que tu passes à autre chose ?

[00:26:17] **Michael Sigel:** C'est difficile. Je me souviens par exemple au Mexique, le premier jour, il y a quelques jours, je me disais : « Je vais faire ça, je vais faire ça, je vais faire ça ». Et puis le lendemain était un jour de repos parce que, oui, il est mort, donc on s'est dit d'arrêter. Et le premier jour après, je suis allé atterrir très tôt parce que je ne me sentais pas bien en l'air et je me suis dit : « Oh non, c'est trop cahoteux, je déteste ça ». Même si je sais que ça peut arriver à tout le monde, c'est comme si je me disais : « Oh non, je vais y aller doucement à partir de maintenant ». Mais après un moment, j'ai recommencé à me pousser. Bien sûr.

[00:26:54] **Gavin McClurg:** Penses-tu qu'il y a un contexte différent pour les pilotes de ton niveau ? Ce que j'essaie de dire, c'est pour atteindre ce niveau où tu es fréquemment dans le top 10 mondial, est-ce une approche différente du risque ? Une approche différente de l'entraînement ? Est-ce le talent ? Évidemment, tous ces facteurs jouent un rôle, mais avec toi, tu es constamment entouré de pilotes vraiment excellents impliqués dans la Swiss League, et juste le fait d'être en Suisse, là où tu vis... y a-t-il des facteurs là-bas que tu pourrais partager avec notre audience ? Est-ce un type de personnalité ? Par exemple, je pense que le deuxième jour des X-Ops, je descendais à pied depuis le sommet de... non, pardon, ce n'était pas le Laramus, lequel était-ce ? Ashout Turnpoint avec Duragati et Michael Vichy, et j'avais une super conversation avec Michael Vichy sur le fait qu'il est ingénieur. On trouve beaucoup de pilotes, beaucoup de très bons pilotes qui sont ingénieurs, et ça m'a toujours fasciné.

[00:28:11] **Michael Sigel:** Pour être honnête, je n'en ai aucune idée. Le truc, par exemple en Suisse, c'est que des gens très instruits comme Stefan Wies, qui est biologiste, ou Michael Vichy, ingénieur, ou encore Adrian Hagen, aussi ingénieur, et ainsi de suite... mais il y a aussi pas mal de pilotes comme Critical Mauer qui n'ont pas fait d'études supérieures, ni son frère non plus. Ça veut donc dire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir fait de longues études. Par exemple, ça peut aussi être l'autre côté de la médaille : les autres ont plus de temps pour voler. Ce que je vois, au moins en Suisse, c'est que les pilotes qui sont bons aujourd'hui ont eu, à un moment donné de leur vie, beaucoup de temps pour voler. Ils ont pu s'entraîner beaucoup, voler beaucoup, acquérir beaucoup d'expérience pour savoir comment fonctionnent les thermiques, comment bien monter et où aller. Je pense que ça aide énormément. Et c'est pareil en Suisse, il y a de grandes parallèles entre le vol cross country et le vol en Coupe du Monde. Donc si tu es bon en cross country, tu es généralement aussi bon en Coupe du Monde parce que tu sais comment choisir les lignes, et d'un autre côté, si tu es bon en Coupe du Monde, tu sais comment voler vite, et ça t'aide à aller plus loin.

[00:29:38] **Gavin McClurg:** L'une des questions que je reçois assez souvent, c'est quand les gens découvrent la compétition, pas au niveau Coupe du monde, mais juste en commençant, genre ils vont aux Monarchies ou à des événements de type League, et ils arrivent à rester dans le peloton pendant une ou deux, trois ou peut-être quatre montées, puis ils finissent inévitablement par les perdre et ne peuvent plus les rattraper. La terminologie que j'ai reçue dans la question était : comment passer du statut de "presque là" au top 10 ? Est-ce simplement une question d'heures de vol ou est-ce que, dans ton propre développement depuis 2003, quand tu as commencé à regarder tes résultats sur la page de la Swiss League, il y a eu des résultats excellents, mais puis des résultats vraiment incroyables, comme un genre de déclic vers 2009 je crois, quand tu as gagné la Swiss League trois années de suite ? Est-ce qu'il y a eu quelque chose que tu as vraiment mis en place, ou était-ce littéralement juste une question de voler 300 heures par an ou peu importe ce que tu faisais ? Et...

[00:30:39] **Michael Sigel:** Je pense que pour gagner, c'est une combinaison de tout, en fait. C'est ta force mentale : ton esprit est bien réglé. Tu es de bonne humeur, tu sais que tu voles très bien et que tu peux battre les autres, ça c'est une partie du truc. Il faut croire en soi. Et je pense que ça marche mieux que si tu te dis : « Ah, aujourd'hui je ne suis pas de bonne humeur et les conditions ne sont pas top pour voler », et que tu te dis : « Bon, ça a l'air correct, voyons si je peux tirer le meilleur de ces conditions et des autres ». Ça aide énormément. Donc, tu dis la confiance ? Oui, exactement, il faut beaucoup de confiance en soi, bien sûr. Et l'autre chose, c'est le matériel. Pour moi, c'est assez utile : si tu n'as pas le meilleur matériel, tu dois voler mieux que les autres pour rester dans la course et...

[00:31:42] Dès que vous passez à du matériel identique ou même meilleur, alors vous gagnerez. C'est ce qui m'est arrivé après être passé du Boomerang 7 aux prototypes du Boomerang 8, d'accord ? C'était la première fois que je gagnais la Coupe du monde en Colombie, et puis quand je suis passé du Boomerang X au Boomerang 9, c'est arrivé encore une fois. Donc, c'était vraiment ces choses-là. Il faut avoir du bon matériel, sinon on ne peut pas...

[00:32:19] gagner la compétition parce qu'en Coupe du monde, maintenant, tout le monde a une bonne aile. Donc, si votre aile est légèrement moins performante que les autres, c'est difficile de gagner, et la dernière chose dont vous avez besoin, c'est de la chance, ouais.

[00:32:34] **Gavin McClurg:** Bien sûr, c'est

[00:32:36] **Michael Sigel:** C'est dingue quand tu voles et que tu rates juste une thermique, ou tu sais, l'autre qui gagne la compétition, il a juste tourné à gauche et toi tu as tourné à droite, il a pu monter et toi tu as perdu de l'altitude. Je pense

que c'est juste de la chance. Est-ce que tu...

[00:32:58] **Gavin McClurg:** s'entraîner à l'acro aussi, euh

[00:33:01] **Michael Sigel:** Un peu, ouais. Oui, le problème c'est que je n'ai pas assez de temps, mais j'adore ça. Alors quand je suis en Suisse, on va souvent à Lauterbrunnen. C'est près de... oui, c'est dans la région de la Jungfrau, c'est un endroit vraiment cool pour faire de l'acro, ouais.

[00:33:20] **Gavin McClurg:** C'est magnifique, c'est un endroit incroyable où tout le monde saute des falaises en wingsuit et en base jump toute la journée. C'est... c'est dingue, c'est quoi...

[00:33:28] **Michael Sigel:** ce qui s'y passe, ouais.

[00:33:29] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est un coin sauvage. Je veux revenir un peu en arrière, Mickey, parce que j'ai un peu survolé ça parce que je voulais arriver à mes questions, mais tu as en fait dit quelques trucs au début qui m'intéressent. Tu es en Corée en ce moment, on dirait que tu voles beaucoup, ça ressemble à quoi le vol là-bas ? Je ne connais pas grand-chose du vol en Corée, c'est spécial ? OK, ça a l'air intéressant. Ouais.

[00:33:51] **Michael Sigel:** C'est un endroit intéressant pour voler et aussi pour vivre. C'est spécial. De plus, le climat ici est assez continental. Le truc, c'est que c'est très proche de la Chine et on a généralement des vents d'ouest, ce qui signifie qu'en hiver, comme je vous l'ai dit plus tôt, il fait vraiment froid. De décembre à disons août ou avril, il fait un froid glacial, ça veut dire généralement entre zéro et moins 10 ou 20 degrés, mais même là, les thermiques fonctionnent bien. Mais vous pouvez imaginer, je me souviens de la première fois que j'étais ici en hiver et que le vent m'a pris, c'était un prototype Carrera. J'ai décollé avec un vent fort et il est devenu encore plus fort, et vous êtes là, suspendu... au moment où vous décollez, vous avez froid, n'est-ce pas ? Et puis, il fait juste un froid glacial, c'est très turbulent.

[00:34:50] et je ne faisais que monter, monter, monter et je voulais désespérément, vraiment désespérément, descendre mais c'était impossible. Alors dès que j'ai commencé la spirale, mon visage me faisait tellement mal que je n'ai pas pu, donc j'ai dû arrêter la spirale et ouais, c'est tout, je suis resté suspendu là pendant au moins une demi-heure à essayer de descendre et au final, j'ai juste croisé mes bras, j'ai poussé l'accélérateur et j'ai espéré que ça passe.

[00:35:19] **Gavin McClurg:** avec Jen probablement en train de rigoler par terre tout le long du trajet. Bienvenue en Corée, oui.

[00:35:24] **Michael Sigel:** Alors, en fait, oui, il était là sur le parking dans une voiture chauffée et quand j'ai atterri, il est venu vers moi et m'a dit : « Hé Michael, comment est l'aile ? » J'ai répondu : « Voici ton aile, je veux rentrer dans la voiture et ne me demande plus jamais si je reviens en hiver. »

[00:35:43] **Gavin McClurg:** C'est tout, c'est une excellente transition vers ma question suivante. On a un peu survolé le sujet, mais j'imagine — et on l'a fait parce que je sais ce qu'est un pilote d'essai — que beaucoup de notre audience ne le sait pas. Qu'est-ce que ça signifie concrètement d'être pilote d'essai chez Virgin ? Qu'est-ce que ça implique ? Est-ce que ça veut juste dire que vous êtes un cobaye, ou pouvez-vous nous en dire plus sur ce que signifie être pilote d'essai ?

[00:36:07] **Michael Sigel:** Je pense que c'est similaire chez Virgin ou Ozone ou Advanced, je pense que c'est assez pareil. On travaille peut-être un peu différemment, mais je suppose que c'est essentiellement la même chose. Parfois c'est un travail difficile, parfois c'est un super boulot parce qu'on va voler tous les beaux jours, donc c'est génial, je veux dire, on peut faire notre passion comme métier. La question est que vous êtes aussi impliqués dans la R&D, donc dans le concept. Vous dites : « j'aimerais que l'aile soit comme ceci et cela ». Disons que maintenant, on travaille aussi sur une nouvelle classe C, Jim nous demande : « comment aimeriez-vous que soit la classe C ? » et alors on parle du ratio d'allongement, on parle des concepts de lignes, comment on aimerait avoir les diagonales... et ensuite, il conçoit une aile, il fait les profils et on reçoit l'aile. On la tire d'abord en approche pour voir si tout est correct, puis on monte à la montagne et là, tout est question de vol et de réglage. Vous atterrissez en haut, vous réglez à nouveau, vous volez, vous comparez... vous changez l'aile dès que vous aimez la maniabilité d'une aile, vous commencez aussi à faire les manœuvres parce que c'est assez important. Je ne suis pas quelqu'un de très courageux, donc je commence les manœuvres très lentement. J'essaie d'abord, j'essaie la vitesse de réglage, les fermetures dépendent aussi de la classe de l'aile. Je veux dire, avec des ailes E, A, B et parfois aussi avec des ailes C, je suis d'accord pour faire les manœuvres au

sol quand je connais l'aile.

[00:37:52] donc même l'année dernière, je pense que j'ai certifié la GTO en extra-petit au sol parce que les fermetures sont fiables, donc je peux tirer à fond, je peux pousser l'accélérateur à fond, ça ferme et je vois, je pousse, je tire un peu et j'ai genre 60 % de fermeture, je pousse encore l'accélérateur, je tire, c'est pareil, c'est la même fermeture. Ça, j'aime beaucoup parce que c'est fiable. Ce que je déteste, c'est parfois avec les ailes de compétition, tu tires et tu as 30 % de fermeture, tu tires encore et tu as 80 %, et à cause de ça, tu peux te retrouver dans des situations vraiment délicates. Donc ouais, avec les ailes fiables, je suis content de les tester au sol aussi, mais c'est toujours du genre "fais attention à ce que tu fais" et tout, parce que même sur un prototype E ou A ou B, quand tu tires trop, tu peux te retrouver dans ces situations, bien sûr.

[00:38:54] **Gavin McClurg:** J'imagine que ça doit faire de toi un bien meilleur pilote, tu sais, pour savoir gérer quand des choses mauvaises arrivent, surtout avec les ailes de compétition, tu sais, que je pense qu'on hésite tous un peu à utiliser ces jours-ci. Imagine, ça fait plusieurs choses : d'une part, ça développe beaucoup de respect pour ne jamais laisser ça arriver dans une situation réelle, mais ça te donne aussi probablement pas mal de confiance, car si ça arrive, tu l'as déjà vu auparavant.

[00:39:22] **Michael Sigel:** Oui, c'est certain. Pour moi, c'était assez amusant parce que j'ai commencé à tester les manœuvres en général avec le Boomerang 9 petite taille, avec le Boomerang 9, et c'était une aile difficile, donc oui, j'ai eu des situations que je ne pensais pas pouvoir gérer du tout, genre

[00:39:53] je me suis dit : « Oh mon Dieu, comment je fais ça ? » Je viens de le faire avec mon poignet, genre le poignet, c'est comme un poignet, genre un poignet de dingue, et je ne suis jamais tombé à l'eau. Bien sûr, ça m'a donné de la confiance, mais d'un autre côté, tu sais ce qui se passe. C'est aussi genre : « Oh oui ». Et puis quand tu as une grosse sellette, comme une sellette Cocoon avec beaucoup de lest, alors ton comportement en virage dans la sellette sera complètement différent, donc tu te dis : « Ouais, si... »

[00:40:23] à contrôler du tout. Donc, bien sûr, je sais que je peux gérer assez bien si quelque chose arrive, mais on sait aussi que parfois, ça ne se passe pas comme on voudrait.

[00:40:35] **Gavin McClurg:** Imagine, peut-être que ça a l'air bizarre et je ne prête pas beaucoup d'attention à tout ça, donc je ne peux pas parler avec autorité parce que je ne suis pas un passionné de règles et je ne comprends pas vraiment comment les ailes sont construites, mais j'imagine qu'avec les nouvelles règles CCC, ça va encourager peut-être plus de marques à fabriquer des ailes de compétition parce que ces dernières années, vraiment, il n'y a eu que Gin, Naviac et Ozone. Donc ça doit être une bonne chose, mais j'imagine aussi qu'il y a beaucoup de pression sur vous, du côté de la compétition, pas tant sur les ailes de niveau inférieur parce que les gens, je pense, deviennent assez orientés vers une marque et ils sont fidèles, mais au niveau de la scène de compétition, ce qu'on a vu il y a quelques années — et vous connaissez mieux ça que moi, je suis assez nouveau dans la scène de compétition — mais vous savez, l'Enzo 2 est sorti et Naviac a perdu tous ses pilotes, et vous en avez perdu énormément, et tout le monde vole l'Enzo 2. Donc j'imagine qu'il y a, je ne sais pas, est-ce qu'il y a pas pas mal de stress pour vous pour construire une aile parce que comme vous l'avez dit, si c'est une différence de deux ou trois, c'est assez dur de gagner, ouais.

[00:41:53] **Michael Sigel:** Ouais, il y a pas mal de pression là-dessus, c'est certain. Et je pense que c'est aussi pour ça que les autres marques ne sortent pas leurs ailes. Le problème, ce n'est pas seulement qu'il faut être capable de produire ou de concevoir une aile avec assez de performances, c'est aussi que ça coûte vraiment beaucoup d'argent. Les petites marques ne peuvent tout simplement pas le faire, et il faut être sûr que c'est au moins aussi bon que l'Enzo 2, parce que sinon, pourquoi l'achèteraient-ils ? Bien sûr, il y a pas mal de pression, mais pour nous, c'est encore gérable, je pense. Dans une situation pire que la nôtre, par exemple, parce qu'on est presque au même niveau que le Boomerang 10, il était correct à piloter...

[00:42:49] **Gavin McClurg:** et pour l'autre, je ne pense pas qu'il soit correct de le faire un peu plus court que ça, mais

[00:42:49] **Michael Sigel:** parfois on était même meilleurs, je veux dire dans de fortes conditions et aussi quand on avait de bonnes glissades finales, ce qui signifie qu'on arrivait assez haut, on était plus rapides, donc c'était aussi sympa mais ouais, ça devient difficile, Ozone pousse pas mal et ce n'est pas facile de suivre le rythme, surtout parce qu'on ne peut

pas se concentrer uniquement sur les ailes de compétition, je veux dire, on ne gagne pas d'argent avec les ailes de compétition, c'est juste pour le prestige et aussi pour la R&D, mais c'est avec les ailes de classe B et C que vous gagnez de l'argent, pas avec les ailes de compétition, donc

[00:43:31] **Gavin McClurg:** L'argument que j'entends souvent, c'est que si vous construisez des ailes de compétition, comme Ozone ou Mivac, cette technologie, parce que vous mettez tellement d'argent, d'efforts et d'énergie dans ces appareils vraiment incroyables, se répercute sur toute la marque, jusqu'aux ailes d'enseignement. Mais ensuite, on voit des entreprises comme Nova qui cartonnent avec leur Mentor, et d'autres entreprises qui n'essaient même pas le niveau compétition et qui semblent construire de très bonnes ailes de classe B et C. Quel est l'intérêt pour Jen et Russ ? Est-ce que c'est juste ce que vous avez dit, le prestige, ou croyez-vous que les entreprises doivent vraiment se lancer dans le haut de gamme pour construire de superbes ailes de niveau inférieur ?

[00:44:25] **Michael Sigel:** C'est une question difficile, vraiment difficile. Je me demande aussi si c'est une bonne chose que nous investissions autant d'énergie là-dedans. Cependant, je dois dire que les ailes de compétition, nous y travaillons bien sûr maintenant, mais c'est peut-être 10 % de notre travail à coup sûr pour nous. Je pense que ce que nous faisons, c'est que nous travaillons sur les ailes de compétition et quand nous avons vu ce qui s'est passé avec la technologie, la majeure partie venait des ailes de compétition avec le profil rigide, le nez de requin, puis les blocs de trois cellules, quatre cellules, les quatre liners, trois liners, deux liners... tout cela venait de marques comme, essentiellement, Advance, qui étaient performantes en compétition, aussi de Nova. Donc, c'est quelque chose que les autres suivent plus tard et qu'ils rendent bon aussi pour les ailes de classe B et C ou A, mais ce sont les autres marques qui l'ont développé et les autres se contentent de le récupérer. Je pense donc que c'est une bonne chose qu'il y ait encore des marques qui fabriquent des ailes de compétition.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** J'ai entendu qu'un cet été, il y a eu des vols vraiment énormes dans le Wyoming et en Utah, et vous savez, Bill Belcourt, Nick Greece et certains de ces gars poussaient vraiment fort. Et je pense que Bill, Chris Golly et Matt Datum ont eu une journée où ils sont allés très loin par-dessus la chaîne de Wasatch en direction du Colorado, et ils étaient pratiquement ensemble pendant la majeure partie de la journée, volontairement, vous savez. Ils ne faisaient pas de course, ils essayaient juste de faire du gros. À la toute fin de la journée, quand le jour déclinait, Matt Datum était sur une Alpina et les deux autres, je crois, étaient sur une Enzo. Et parce qu'il était sur une aile qui n'avait pas de portance, il est tombé dans une sorte de no man's land et a dû... parce que c'était une pente vraiment faible, ils venaient juste de passer ce pic et avaient une portance très faible où il n'a tout simplement pas pu le faire. Les deux autres ont plané jusqu'à la route ou presque jusqu'à la route, et puis Matt a eu une récupération terriblement mauvaise. Et quelques semaines plus tard, Bill était ici en train de voler avec

[00:46:50] euh, vous savez que si vous avez les heures, si vous avez le temps, si vous avez la compétence, vous avez besoin de la performance dans 95 % des cas et seulement 5 % du temps de la sécurité passive. Évidemment, les ailes de niveau compétition n'ont pas beaucoup de sécurité passive du tout. Mais j'ai toujours soutenu que, vous savez, quand je vole des lignes engagées ici ou quand j'étais en Alaska, ce genre de truc, je me sens plus en sécurité sur ma... un exemple serait une Ice Peak 6, une aile bi-surface vraiment robuste, disons. Et je ne recommande pas aux auditeurs que c'est ce qu'ils doivent acheter, ce n'est pas ce que je veux dire ici. Ce que j'essaie de dire, c'est que, selon l'endroit où vous volez et si vous volez des lignes engagées dans de grandes montagnes très complexes près de chez vous, est-ce que vous ressentez aussi cela ? Est-ce que vous préféreriez voler sur une aile qui a une performance de barre incroyable, très rapide, que vous pouvez sortir avec beaucoup de vent ? Oui, elle n'a pas la sécurité passive, mais vous avez les heures, vous avez l'expérience... est-ce que vous vous sentiriez plus en sécurité avec ça ou plus en sécurité sur une Carrera ?

[00:48:02] difficile

[00:48:03] **Michael Sigel:** question, pour moi, je choisirais l'aile en fonction de mon objectif. Ça veut dire que si, par exemple, je décolle à Fiesch ou quelque part en Suisse et que je veux faire une grande distance, alors j'ai besoin de la meilleure aile disponible, donc celle qui a le plus de performance. Parce qu'au bout du compte, par exemple, si je prends une Carrera et que je fais un super vol, que je retire le moteur et que j'atteins 250, ça me va, c'est un très beau vol, c'est une grande distance, mais je me demande alors jusqu'où j'aurais pu aller, si j'aurais pu aller plus loin avec la Boomerang, par exemple.

[00:48:49] donc, je ne pars pas sur des chiffres, mais je veux le meilleur possible, j'aimerais aussi avoir les meilleures ailes possibles dans cette situation. Mais si, par exemple, je vais au Pakistan ou quelque part là-bas, je préférerais une Carrera parce que c'est juste trop risqué. C'est aussi le cas quand on se retrouve sous le vent ou quand on doit atterrir avec les ailes de compétition, vous...

[00:49:21] et des trucs comme ça, donc les décrochages, et ce n'est pas seulement ça, je pense que je me sens tout aussi en sécurité sur une Carrera que sur la Boomerang en l'air. Donc je ne sens pas que j'ai plus de sécurité quand je vole dans des conditions turbulentes ou sur une aile à faible en, mais je sais que quand il s'agit de l'atterrissage ou quand j'ai une grosse fermeture et une torsion, alors là, elle gèrera probablement mieux l'aile à faible en.

[00:49:58] **Gavin McClurg:** quel aspect du vol vous passionne le plus, ou que préférez-vous ? Est-ce le vol en compétition avec vos amis, la ligue, ou simplement voler autour de chez vous ? Qu'est-ce que vous aimez le plus ?

[00:50:17] **Michael Sigel:** comme tout le reste, donc je n'aime pas trop une seule chose en particulier, ce qui veut dire qu'après une semaine de compétition, j'en ai fini. Je n'aime plus la compétition. Alors je préfère marcher trois ou quatre heures quelque part en montagne, décoller là-bas tôt le matin avec la première lumière et faire une session de vol plané. C'est dingue, je veux dire, la dernière fois que j'ai fait l'un de mes meilleurs vols, c'était en été, on est montés à pied avec Jerome jusqu'à un endroit à Candlestick, ma ville natale, et on y a passé la nuit. Le matin à sept heures, le vent était assez fort, donc on a décollé. J'ai décollé avec le GTO et j'ai pu planer plus de mille mètres de haut. J'étais sur cette montagne où d'habitude ce n'est pas facile de monter pendant la journée quand il y a des thermiques, mais je pense que jamais personne n'avait plané jusqu'en haut de cette colline ce mois-ci. C'était dingue parce que j'y étais à neuf heures du matin et j'ai pu planer plus de mille mètres en pleine matinée, et je me suis dit : « Mais qu'est-ce qui se passe ? ». C'était dingue, mais aussi, je veux dire, quand je peux y aller sans chaussures dans le sable, planer quelque part et faire un peu de marche, c'est aussi dingue. C'est génial quand...

[00:51:36] **Gavin McClurg:** Quand j'étais un pilote débutant, ça m'a rappelé, voyons voir, le Schilthorn, je crois, vers Leukerbad, vous savez, le truc James Bond au sommet. Mon pote et moi étions des pilotes avec très peu d'heures, on apprenait juste à faire du cross country, et il était déjà monté là-haut et avait décollé, il voulait vraiment me le montrer. Vous savez, c'est outrageusement cher d'aller là-haut. On y est allés, oui, et les nuages étaient sous les sommets et il n'y avait presque pas de vent. C'est assez engageant d'aller là-haut avec tout ce pierrier et tu te jettes juste dans le vide. Et on est revenus à Interlaken, ce qui n'est rien, c'est genre 40 km. Oh, vous savez, je pense qu'on a décollé vers 9h ou 8h30, peu importe quand ils ont ouvert le truc, on était les premiers là-haut. C'est vraiment ce genre de vols qui restent avec vous, non ? Je veux dire, ça n'a pas besoin d'être le plus grand ou le meilleur, c'est exactement... Je sens que vous avez le virus de la marche et vol, est-ce que je vois un X-Alps dans votre futur ?

[00:52:37] **Michael Sigel:** aussi, j'y ai beaucoup réfléchi, mais pour moi, au niveau du temps et de l'argent, ce n'est pas une option pour le moment. Je n'ai pas assez de temps pour m'entraîner et je n'ai pas non plus assez d'argent pour faire tourner tout ça, donc je n'ai pas les moyens de faire toutes ces choses. Ce que je vois maintenant, c'est que je suis un pilote, ou une personne, très compétitive. Donc si je fais quelque chose, j'aimerais aller au maximum de ce qui est possible. Et quand je vois deux de mes bons amis, comme Critical Maurer ou Aron, ils ne font que du parapente, alors ils s'entraînent tous les jours.

[00:53:23] chaque jour, ce qu'ils font est dingue et je n'ai ni le temps ni l'argent pour faire pareil, et je serais déçu de moi-même si je finis par arriver trois ou quatre jours après eux.

[00:53:37] **Gavin McClurg:** Ouais, je sais pas, c'est peut-être même pas une question juste, mais c'est intéressant. Donc non, je veux quand même vous demander, c'est pas grave, aucun non-Suisse n'a jamais gagné le X-Alps, et une partie de ça est un peu injuste parce que vous avez Chrigel qui est dans une catégorie complètement différente, il en a déjà gagné quatre. Mais vous savez, comme vous l'avez dit, cette année, l'équipe suisse ne domine pas, c'est les Français, et vous savez que ça change d'un côté à l'autre selon les ailes, l'entraînement, la chance et toutes les choses qu'on a déjà mentionnées, mais qu'est-ce qu'il y a de spécial avec les Suisses et le X-Alps ?

[00:54:19] **Michael Sigel:** C'est difficile à dire. Une hypothèse pourrait être que les conditions en Autriche et en Suisse, qui représentent les deux tiers de la distance à parcourir, sont probablement les mêmes qu'en Suisse. C'est donc peut-être

plus facile pour nous de voler dans ces conditions, on sait mieux où aller. Mais il n'y a qu'une seule explication, je...

[00:54:42] **Gavin McClurg:** je ne sais pas, c'est un peu comme l'avantage du terrain, comme tu disais tout à l'heure quand tu es allé à San Andres — j'y ai peu volé, mais les Français avaient vraiment un avantage là-bas parce que c'est tellement unique. Enfin, toutes les Alpes ont leurs petites particularités uniques, non ? Mais oui, ça se tient, un peu plus d'avantage du terrain pour une bonne partie du parcours, probablement.

[00:55:06] **Michael Sigel:** Oui, ouais, c'est cool.

[00:55:08] **Gavin McClurg:** Mickey, c'est super, j'apprécie vraiment. Est-ce qu'il y a quelque chose que tu aimerais ajouter avant qu'on ne termine ici ? Oh, je sais, je voulais vraiment te demander ça : quand tu repenses au moment où tu as commencé, tu sais, quand tu avais 15 ans avec ton père en 2003, ou peut-être juste durant la première année ou deux, quel conseil aurais-tu aimé recevoir à l'époque ? Ou quelque chose que tu n'as peut-être pas reçu ou que tu n'as pas écouté, tu sais. En regardant en arrière, tu n'as pas eu d'accidents personnels, mais tu en as vu. Est-ce qu'il y a eu un moment où tu t'es dit : « Mec, j'aurais aimé faire ça différemment » ?

[00:55:49] **Michael Sigel:** En termes de vol, je ne saurais dire. Pour moi, ça s'est très bien passé. Si je devais donner un conseil aux jeunes pilotes, je ne pourrais que leur suggérer de ne pas voler tous les jours. Parce que, pour moi, ce n'était pas si facile, j'avais abandonné tous mes autres loisirs et aussi mes amis de l'école, ce qui n'était pas simple non plus parce que le week-end, quand il fait beau, on sort. Je pense que ce que je peux dire à tous les pilotes, le plus important, c'est que vous devez vous amuser quand vous volez. Dès que ce n'est plus amusant et que vous ne prenez plus plaisir à votre vol, vous devez atterrir, parce que les conditions plus faciles ne sont plus agréables. Donc, le plus important, c'est de s'amuser quand on vole. Super.

[00:56:41] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est une fin parfaite, on va s'arrêter là. Oh, vous savez quoi ? J'aimerais en fait, j'avais l'habitude de terminer toutes ces émissions avec le questionnaire de Proust, que je trouve infiniment divertissant. Ce sont juste quelques petites questions rapides que je vais vous lancer et je vous verrai la prochaine fois, au revoir. Répondez-y comme vous voulez, vous n'êtes pas obligés si vous ne voulez pas, mais on va finir sur ça : quel est votre mot préféré ?

[00:57:05] **Michael Sigel:** incroyable, ouais.

[00:57:08] **Gavin McClurg:** C'est une bonne question. Amazing, c'est amazing, et ton mot préféré, c'est quoi ?

[00:57:16] **Michael Sigel:** c'est pas possible, ou pas comment tu dis, c'est genre impossible, j'en suis sûr, ouais, impossible, ouais.

[00:57:23] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qui t'excite ? Qu'est-ce qui te dégoûte ? Les filles gentilles.

[00:57:28] **Michael Sigel:** les filles m'excitent et m'ennuient et euh pardon pour la faute d'orthographe et ce qui m'ennuie pas sympa les filles qui volent mal d'accord voilà tu vois je ne peux pas dire qu'il n'y a pas de euh filles moches

[00:57:44] **Gavin McClurg:** Excellent, oh, bonne réponse mec, bonne réponse. Tes parents seraient fiers. Euh, oui, quel son ou bruit aimes-tu et quel son ou bruit détestes-tu ? « Détester » est un mot puissant, mais est-ce que tu n'aimes pas, euh...

[00:58:00] **Michael Sigel:** J'aime beaucoup le bruit du vent. Par exemple, quand je ne suis pas en train de voler et que je suis dans une forêt et que j'entends le bruit du vent, c'est agréable. Par contre, je n'aime pas le bruit des grues quand elles passent.

[00:58:19] **Gavin McClurg:** Je vois. C'est quoi ton gros mot préféré ? C'est quoi ? Ton juron préféré ? Merde ? Ah, bien vu. Et quel métier, à part le tien, aimerais-tu essayer ?

[00:58:37] **Michael Sigel:** genre

[00:58:39] un médecin, je dirais, genre la médecine, oh

[00:58:42] **Gavin McClurg:** D'accord, et quel métier ne voudrais-tu pas faire ?

[00:58:48] **Michael Sigel:** Ouais, je ne veux pas blesser personne, mais euh non. Genre, je n'aime pas nettoyer là où les eaux usées vont, les égouts. Ouais, probablement celui-là. Ouais, ça serait rude, je déteste l'odeur, ouais.

[00:59:07] **Gavin McClurg:** ça serait dur, d'accord. la dernière, mon pote, et après tu es libre et je te laisse filer pour la journée. merci encore d'avoir fait ça. si le paradis existe, qu'est-ce que tu aimerais entendre Dieu dire quand tu arriveras aux portes du ciel ? Bienvenue.

[00:59:24] **Michael Sigel:** Je te laisserai entrer même si je sais ce que tu as fait, viens.

[00:59:30] **Gavin McClurg:** sur Mickey, il y a une place pour toi

[00:59:34] **Michael Sigel:** pour toi, pour toi, parfait. Tous les autocollants sont là aussi.

[00:59:41] **Gavin McClurg:** Parfait, j'adore Mickey. Merci beaucoup mec, j'apprécie vraiment. C'était un vrai honneur de discuter avec toi. J'espère qu'on se reverra bientôt ici à Cloud Base et amuse-toi bien en Corée. Je te souhaite bonne chance pour le développement de tes nouvelles ailes et passe le bonjour à Jim. Ouais.

[00:59:57] **Michael Sigel:** Merci beaucoup et j'espère te voir bientôt, d'accord mon pote. Ravi de te voir aussi, salut, à plus, ciao mec.

[01:00:06] **Gavin McClurg:** eh bien

[01:00:15] j'espère que vous avez apprécié cette super conversation avec un mec vraiment cool. j'espère pouvoir passer du temps avec Mickey ici à Cloud Base bientôt. comme d'habitude, en fin d'émission, on se voit la prochaine fois, salut ! juste un rappel : je prends vos questions pour Bill Belcourt, envoyez-moi un e-mail via cloudbasemayhem.com ou contactez-moi sur Facebook ou n'importe où vous préférez communiquer, et je les transmettrai à Bill juste après les vacances. j'ai une super discussion pour vous dans deux semaines avec Russ Ogden, vous allez adorer. C'est le Jedi d'Ozone et un pilote de PWC incroyable, un mec génial. On lui a d'ailleurs posé beaucoup de vos questions et c'est toujours un régal d'entendre les idées de Russ sur le vol et le pilotage. Comme toujours, tout ce qu'on demande, c'est un dollar par émission si vous avez tiré quelque chose de celle-ci ou d'un des épisodes précédents. En fait, le dernier épisode avec Larry Tudor, la légende de l'aile, est probablement l'émission la plus populaire qu'on ait eue jusqu'à présent, elle a fait un buzz de dingue sur tout le web. Si vous ne l'avez pas écouté, il faut le faire, certaines de ces histoires sont tout simplement phénoménales. Mais oui, si vous avez tiré quelque chose de celle-ci ou d'une des émissions précédentes, envoyez-nous un dollar, vous pouvez le faire et on se voit la prochaine fois. Merci beaucoup et à la prochaine, salut.

Deutsch

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

Show notes

Michael "Micky" Sigel begann mit dem Fliegen, bevor die meisten Menschen lernen, ein Auto zu fahren. Sein frühes Talent und seine Leidenschaft brachten ihn bereits mit sechzehn Jahren ins Advance-Team. Heutzutage verdient Micky seinen Lebensunterhalt als Testpilot für Gin Gliders und ist seit fast einem Jahrzehnt eine dominante Kraft in der Swiss League und im World Cup. In dieser Episode holen wir nach, was letztes Jahr mit der Gin-Fabrik in Nordkorea passiert ist; was ein Testpilot tatsächlich macht; wie die Swiss League so unglaublich viel Talent hervorbringt; die Bedeutung von Mentoren und wie der Ort, an dem du fliegst, den Piloten beeinflusst, der du werden kannst; den lokalen Vorteil und die Fallen des Fliegens im Unbekannten gegenüber dem Bekannten; was die Besten von den Guten unterscheidet; die Bedeutung von mentaler Stärke und dem Glauben an sich selbst; die Bedeutung eines Seglers in einem Wettbewerb und die Wichtigkeit, einen Segler zu wählen, der zur Aufgabe passt – und VIELES mehr.

Der Beitrag zu Episode 30- Michael "Micky" Sigel and building greatness erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von The Cloud-Based Mayhem. Das ist Episode 30, ich kann es kaum glauben. Was vor ein paar Jahren als Laune begann, nachdem ich einigen ziemlich tollen Piloten zu einigen beeindruckenden Vorträgen hier in Sun Valley bei der PWC zugehört hatte, habe ich mich dazu entschlossen, einen kleinen Podcast zu starten – und ich möchte mich bei euch allen bedanken, dass ihr ihn zu dem gemacht habt, was er heute ist. Danke für eure Spenden und danke an Miles Connolly, der mir beim Schneiden geholfen hat. Es nimmt viel Zeit und viele Stunden in Anspruch, aber es lohnt sich total und ja, vielen Dank für eure Unterstützung der Show. Ein kleiner kurzer organisatorischer Hinweis: Wie ich in den letzten Folgen erwähnt habe, machen wir eine Folge, in der Bill Belcourt den Podcast hosten wird.

[00:01:03] Ich werde ihn direkt nach den Feiertagen, so um Neujahr herum, besuchen und ihm eure Fragen mitbringen. Also, ich nehme dazu immer noch Fragen an, falls ihr eine Frage für den Yoda des Himmels, Bill Belcourt, habt, der in Episode eins zu hören ist. Wenn ihr die noch nicht gehört habt, schaut sie euch bitte noch mal an. Das war eigentlich nur eine Aufnahme. Wir haben ein Gespräch, das ich mit ihm geführt habe, aufgenommen, als wir vor ein paar Jahren in Salt Lake City „500 miles to nowhere“ gemacht haben. Wenn dieser Typ den Mund aufmacht, muss man ihn einfach lieben. Prägt es tief in euer Gehirn ein und merkt euch, was er sagt. Er hat eine fantastische Art, über den Sport zu sprechen, den wir alle lieben. Also ja, ich werde einige deiner Fragen an Bill weiterleiten und er wird eine zukünftige Episode von The Cloud-Based Mayhem hosten. Einige von euch kennen wahrscheinlich Malcolm Gladwells „Outliers“, diese Geschichten über Erfolg und wie Menschen wirklich gut werden.

[00:01:55] Und eines der Dinge, die ich am Gleitschirmfliegen liebe, ist, dass das Alter nicht so viel zu bedeuten scheint. Die Typen, die auf der PWC richtig abliefern, sind normalerweise weit über ihrem körperlichen Zenit. Männer in ihren 50ern und Ende 40 sind sehr oft die zu schlagenden Gegner. Und das motiviert mich wirklich, weil ich 44 bin und in ein X-Alps-Jahr gehe, aber definitiv über meinem körperlichen Zenit bin. Aber es ist einfach etwas, das ich an diesem Sport sehr ermutigend finde: Man muss nicht jung und super stark sein, um beim Fliegen wirklich zu glänzen. Allerdings gibt es die Ausreißer. Und dieses Gespräch mit Mickey Sigel ist einer davon. Mickey fing an zu fliegen, als er 13 war, glaube ich, oder vielleicht sogar noch jünger.

[00:02:40] Und er hat es hart verfolgt. Ich habe Mickey zum ersten Mal 2012 hier bei der PWC getroffen, wo er den vierten Platz belegte. Ich glaube, er war damals 24. Einfach ein phänomenaler Pilot. Er ist Testpilot für Gin. Wir sprechen ziemlich viel darüber. Darüber, was letztes Jahr mit der Gin-Fabrik passiert ist. Die neuen CCC-Regeln. Und was das für die Entwicklung von Schirmen bewirken wird. Wie wertvoll Mentoren in diesem Sport sind. Die Wahl des richtigen Schirms für die Task. Alles Mögliche, wirklich großartige Dinge. Wir sprechen viel über die Swiss League. Etwas, das ich mir wünschen würde, dass wir hier in den USA ein Äquivalent dazu hätten. Die produzieren einfach

einen unglaublichen Piloten nach dem anderen. Hauptsächlich, weil sie regelmäßig mit einigen der besten Piloten der Welt fliegen.

[00:03:25] Wir sprechen über viele Dinge, die einen Piloten groß machen, und Mickey ist definitiv einer davon. Ich denke, das wird dir gefallen. Ohne Umschweife, genießt bitte dieses Gespräch mit Michael, auch bekannt als Mickey Siegel.

[00:03:57] Mickey, es ist echt klasse, dich hier in der Show zu haben, Mann. Es ist echt cool, dich hier zu treffen. Ich glaube, es ist fast ein Jahr her, dass ich dich persönlich gesehen habe. Ich würde das lieber persönlich machen, aber wir sind auf gegenüberliegenden Seiten des Planeten. Wo bist du gerade und was machst du da?

[00:04:12] **Michael Sigel:** Ja, hallo und danke, dass ihr mich in der Show dabei habt. Ich bin gerade in Korea, um neue Gleitschirme zu testen. Also ja, es geht wirklich um die Welt herum.

[00:04:23] **Gavin McClurg:** Kommt von euch ein neuer Schirm raus oder darfst du mir das nicht mal sagen?

[00:04:28] **Michael Sigel:** Ja, teilweise kann ich dir das sagen. Wir arbeiten am Boomerang 11 für den nächsten Superfinal. Aber am wichtigsten ist eigentlich der Explorer. Das ist ein leichter High-ENB-Gleitschirm, den wir noch in diesem Jahr herausbringen werden.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Oh, sehr cool. Wird das so eine Art Hike-and-Fly sein? Ich kenne mich mit Jin-Produkten nicht so gut aus, aber wird das so eine Art Hike-and-Fly-Gleitschirm im mittleren Bereich sein?

[00:04:58] **Michael Sigel:** Genau, genau. Wir haben ja bereits den Cheeto, den die Leute während der XOPS geflogen sind. Und wir haben den Yeti, der ein ENA ist. Das ist ein Gleitschirm, der ziemlich leicht ist, aber uns hat etwas dazwischen gefehlt. Und deshalb dachten wir, dass dieser Gleitschirm perfekt sein wird. Er heißt Explorer und genau dafür ist er gedacht – zum Reisen, weil er leicht ist. Aber man geht damit auch einfach los und erkundet neue Dinge, neue Orte, an denen man noch nie zuvor war.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** Und wird er eine ähnliche Leistung wie der Carrera haben? Ist das so etwas, das er nachahmt?

[00:05:40] **Michael Sigel:** Genau. Wir haben mit diesem Projekt ziemlich früh angefangen. Und wir haben mit der Carrera begonnen. Und jetzt haben wir, ich weiß nicht wie viele Prototypen, sechs, sieben weitere Prototypen mit unterschiedlichen Profilen, Linienanordnungen und Trimms gebaut. Und jetzt ist es ein völlig anderer Gleitschirm. Aber ja, die Performance ist ziemlich ähnlich wie bei der Carrera, vielleicht ein kleines bisschen besser.

[00:06:04] **Gavin McClurg:** Alles klar. Ja, weil ich da ganz nah dran war. Ich war mit Will Gadd auf dem Carrera bei der Rockies Traverse. Ich weiß nicht, ob du den Film jemals gesehen hast, aber er war auf dem Carrera und das ist ein ziemlich schöner Gleitschirm. Ich möchte dich noch etwas mehr zu Ginn fragen. Also, was ist deine – ich weiß, du bist schon lange Pilot für sie, aber erzähl mir ein bisschen über diese Geschichte. Wir werden auch auf deine persönliche Geschichte eingehen, aber ich weiß, dass Ginn den Laden schließen und an einem neuen Ort wieder eröffnen musste. Hat dieser Übergang schon stattgefunden? Und wie viel Zeit verbringst du dort draußen?

[00:06:41] **Michael Sigel:** Letztes Jahr war wirklich ein schwieriges Jahr. Wir haben früher an zwei Orten produziert. Einer war in China und der andere in Nordkorea. Die Idee, in Nordkorea zu produzieren, entstand vielleicht vor etwa 10 Jahren. Und das lag eigentlich nicht am Preis oder an so etwas Ähnlichem. Es ging eher darum, dass alle gehofft hatten, Nord- und Südkorea wieder zu vereinen. Das war die ursprüngliche Idee. Aber natürlich war es für uns auch hervorragend. Wenn die Gleitschirme die Fabrik verließen, dauerte es drei Stunden, bis sie hier im Büro ankamen. Wir konnten also problemlos morgens einen Gleitschirm fertigstellen und die Dateien dorthin schicken. Und sobald der Gleitschirm fertig war, konnten wir ihn fliegen.

[00:07:26] Also müssen wir es nicht mit dem Flugzeug oder so schicken. Es war einfach perfekt. Dann haben sie die Fabrik von heute auf morgen geschlossen. Wir haben das ganze Material verloren. Wir haben alle Maschinen verloren. Und wahrscheinlich werden wir das nie wieder zurückbekommen. Also denken wir jetzt, dass sie einfach geschlossen ist und nie wieder öffnen wird. Das war ein riesiges Problem für uns. Und nicht nur für Jing Gleitschirme, sondern für viele

koreanische Unternehmen, die haben alles verloren. Weil einige von ihnen nur in Nordkorea produziert haben. Und die, ja, die sind jetzt weg. Wir hatten also ziemlich Glück. Wir hatten eine andere Anlage in China. Aber dort haben wir hauptsächlich für andere Unternehmen wie Skywalk und so weiter produziert.

[00:08:15] Also konnten wir sie an andere Orte liefern. Und jetzt produzieren wir in dieser Fabrik in China nur noch Jing Gleitschirme. Hast du sie jemals besucht?

[00:08:25] **Gavin McClurg:** die andere Fabrik? Bist du jemals nach Nordkorea gekommen?

[00:08:29] **Michael Sigel:** Ich wollte das immer schon. Aber es war nicht möglich. Weil ich normalerweise, oder bis zu diesem Jahr, nur zwei oder drei Wochen am Stück hier geblieben bin. Und da war keine Zeit. Also wollte ich dorthin. Thorsen war dort. Und er sagte, die Fabrik selbst war schön, weil sie von Jing Gleitschirme gebaut wurde. Aber dorthin zu gehen und die Kontrollen zu bekommen, da musst du dein Handy abgeben, es gibt keine Kameras und so weiter. Oder wenn du prüfen musst, was du herstellst. Also, ja, das klang ziemlich speziell.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Ja, das muss ja echt wild sein. Was ist denn deine Rolle dort? Und gib mir mal eine kurze Info dazu, was Thorsen eigentlich macht. Bist du ein Testpilot für Jing? Wie läuft das Ganze ab?

[00:09:19] **Michael Sigel:** Ja, ich bin zuerst als Testpilot eingestiegen. Und ich habe hauptsächlich die Wettkampf-Gleitschirme gemacht, wie die Boomerang-Serie oder manchmal auch ein bisschen Tandem oder GTO. Aber, weil ich noch studiert habe und dieses letzte Jahr habe ich die Uni abgeschlossen und habe nach einem Job gesucht. Und dann hat Jing Glider gesagt: Hey, warum fängst du nicht bei uns an? Und jetzt arbeite ich für sie als Testpilot, so als Teil von Forschung und Entwicklung, aber auch im Marketing und Vertrieb. Was war dein Abschluss? Ist dein Abschluss Ingenieurwesen? Überhaupt nicht. Ich habe Geographie und Sport studiert. Okay. Etwas völlig anderes.

[00:10:06] Also die

[00:10:06] **Gavin McClurg:** die Marketingseite, vielleicht sogar noch mehr.

[00:10:09] **Michael Sigel:** Ja, ja, genau. Ich werde mich da wohl immer mehr hineinarbeiten, denke ich.

[00:10:13] **Gavin McClurg:** Das ist also jetzt deine Arbeit. Es sind natürlich immer noch Wettbewerbe, aber auch Forschung und Entwicklung für Gin.

[00:10:24] **Michael Sigel:** Ja. Also, ich helfe bei der Entwicklung der neuen Produkte. Zum Beispiel für den Explorer oder den Boomerang 11, aber auch bei den Gurtzeugen. Ein ziemlich großer Teil meiner Arbeit ist die Kommunikation mit den Händlern. Natürlich in Europa, da ich in Europa ansässig bin. Wenn sie Fragen haben, wenn sie Probleme haben oder so, kommen sie normalerweise zu mir und ich versuche, mit ihnen zu kommunizieren und eine Lösung für ihre Probleme zu finden.

[00:10:51] **Gavin McClurg:** Alles klar. Also, wenn irgendwas davon falsch ist, sag mir Bescheid. Ich habe gerade etwas über dich gelesen, um mich auf unser Gespräch vorzubereiten, und du bist 29. Stimmt das? 29, 30. Ja. Okay. Und du hast 2003 angefangen zu fliegen und, wenn ich mir deine Ergebnisse ansehe, war es nicht lange danach, dass du in der Schweizer Liga angefangen hast, richtig abzurißen – was eigentlich so hart ist wie es nur geht, außer vielleicht im PWC-Bereich. Und so einige dieser Dinge. Also dreh die Uhr für mich ein bisschen zurück. Was war der Impuls? Was hat dich zum Fliegen gebracht? Und wie bist du dann so schnell so gut geworden? Ja,

[00:11:30] **Michael Sigel:** Meine Eltern hatten eine Gleitschirmschule. Also war ich schon immer auf dem Startplatz oder auf dem Landeplatz unterwegs. Ich wurde also fast dazu gezwungen, mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen.

[00:11:43] **Gavin McClurg:** Perfekt. Das macht es einfach.

[00:11:46] **Michael Sigel:** Ja. Ja. Ja. Also, ich denke, das wäre eine harte Zeit für meinen Vater gewesen, wenn ich nicht mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hätte. Und für mich war es ziemlich schön. Also, ja, ich habe viele Flüge gemacht, weil sie kostenlos waren. Das Material war kostenlos. Also war das klasse. Die Unterstützung, die ich von meinen Eltern bekam, war wahnsinnig. Und das Problem war auch, dass ich mit 15 angefangen habe, aber ich durfte die

Prüfung erst mit 16 ablegen. Eigentlich lief also alles unter der Aufsicht meines Vaters oder eines anderen Lehrers. Aber schon damals habe ich Flüge von etwa sechs Stunden gemacht, so etwas in der Art, rund um das Tal und die Kerze. Also, ja, das war ziemlich cool.

[00:12:33] Das ist echt cool. Äh, dann habe ich kurz danach den Gleitschirm gewechselt; ich habe mit ENB-Gleitschirmen angefangen und dann auf EN, ich glaube sogar schon in der Schule, bin ich zu EN-C und kurz danach zu END gewechselt, und ich kam ins fortgeschrittene Team. Äh, sie haben mich unterstützt, der erste Gleitschirm, den ich bekam, war der Omega sechs. Und das war noch, da warst du noch in deinen Teenagerjahren.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Du bist jetzt 19 oder 20. Nein, nein, nein. Ich glaube, ich war,

[00:13:06] **Michael Sigel:** das war 16 oder

[00:13:08] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Du bist echt jung. Okay. Okay.

[00:13:11] **Michael Sigel:** Ja. Ja. Also, die haben mich in dieses Team aufgenommen und es war, äh, nun ja, ich musste den Gleitschirm noch bezahlen, aber es war nicht sehr viel. Also, äh, und mit dem Team war das einfach klasse, weil da waren – ich weiß nicht, vielleicht erinnerst du dich an Stefan Schmucker. Ja, natürlich. Äh, er war einer meiner besten Freunde und wir waren im selben Team. Und mit Krigel, Krigel, war es perfekt. Ich meine, er ist so ein netter Typ. Und mit diesen beiden hatte ich so viel Spaß und dann haben wir uns immer gegenseitig gepusht. Krigel war definitiv der Beste, aber wir haben versucht, ihn zu erreichen. Äh, und ich denke, das war wirklich das, was uns immer besser gemacht hat. Hmm.

[00:13:48] **Gavin McClurg:** Ich möchte mehr über die Schweizer Liga erfahren, weil ich – du weißt ja, vor nicht allzu langer Zeit habe ich versucht, mit dir in der Schweizer Liga zu fliegen, und ich hatte keinen Schirm oder so. Du wolltest mir einen Ice Speaker leihen. Ich wollte fliegen gehen, aber, ähm, du weißt ja, ich habe das Ganze irgendwie verfolgt. Das ist etwas, das wir einfach nicht haben, es gibt zwar eine Liga in Kalifornien, aber die ist nicht sehr ernsthaft. Die ist wirklich eher Freizeit und zum Spaß. Wenn ich mir deine Schweizer Liga ansehe, da gibt es die – und weil ich kein Deutsch spreche, weiß ich es nicht genau, aber da gibt es so eine A-Gruppe und eine A-Plus-Gruppe und, weißt du, und bei jedem dieser Namen sind das einfach, weißt du, das sind die Namen, die es wirklich im Gleitschirmfliegen gibt. Kannst du den Erfolg vieler Schweizer Piloten auf dein Trainingsregime zurückführen?

[00:14:38] Ist das also das, was so viele gute Schweizer Piloten hervorbringt? Ist es die League?

[00:14:43] **Michael Sigel:** Ja. Außerdem. Ja. Ich, ich denke, das ist ein Teil davon, aber ich glaube, es ist nicht nur das, es ist einfach, das Problem ist, ich kann dir nicht sagen, warum jemand erfolgreich ist. Ich meine, momentan sind die Schweizer ziemlich schlecht und die Franzosen viel besser. Aber ich kann dir nicht sagen, warum das so ist oder warum einige Schweizer Piloten sehr gut sind. Manchmal ist es so, Crickle ist immer sehr gut, aber, ähm, er fliegt auch jeden Tag. Aber auf der anderen Seite, Stefan Borgenthaler, der auch ein wirklich guter Pilot ist, oder Stefan Meese, die, die fliegen ihre Wettkampf-Gleitschirme nur für den Wettkampf und Stefan Weiss nimmt nie an der Schweizer äh, er ist nie beim Swiss League Cup dabei, deshalb haben wir diese äh häufigen Wettkämpfe, weil er immer als Tandempilot arbeitet, also kann ich dir nicht sagen warum, aber sicher ist die Swiss League gut für die jungen Piloten, also nehmen wir sie mit, es ist wie ein Training, wir helfen ihnen ziemlich viel und wir versuchen, es wie eine kleine Familie zu machen, die jungen Leute kommen und wir kümmern uns um sie und

[00:15:47] **Gavin McClurg:** Was genau bedeutet es, sich um sie zu kümmern? Bedeutet das, dass ihnen Geld zur Verfügung steht oder etwa Reisekosten, oder ist es eher so eine Art Mentorenprogramm?

[00:15:59] **Michael Sigel:** Ein bisschen von allem. Wenn sie zum Beispiel Studenten sind, werden im ersten Jahr, ich glaube, die meisten Wettbewerbe bezahlt. Später kommt es auf die Qualifikationen an. Die besten fünf Piloten werden bezahlt – wenn ich zum Weltcup gehe, bekomme ich ein bisschen davon – aber auch die Jüngeren werden ein bisschen bezahlt. Außerdem unterstützen wir sie beim Wettbewerb, helfen ihnen bei den Task-Briefings und -debriefings und manchmal müssen wir auch Turnpoints setzen, um ihnen zu zeigen, wie man sie setzt und mit ihrem GPS umgeht.

[00:16:43] **Gavin McClurg:** Okay, okay, ich verstehe. Du hast Stefan erwähnt, der ist ja unglaublich und hat so viele unglaubliche Ergebnisse. Könntest du als Schweizer Pilot davon leben, also wenn du den Job bei Jen nicht hättest, nur

von Wettbewerben? Oder ist die Unterstützung nicht so groß?

[00:17:05] **Michael Sigel:** Nein, nein, auf keinen Fall. Manchmal deckt es die Reisekosten, aber nur wenn ich zum Beispiel nach Brasilien fliege, dann zahlt es die Flugkosten, okay? Das ist alles. Also...

[00:17:15] **Gavin McClurg:** selbst jemand wie Chrigel hat Verpflichtungen, andere Möglichkeiten, Geld zu verdienen, er macht das nicht nur durch Gleitschirmfliegen

[00:17:24] **Michael Sigel:** naja, ich schätze, er könnte das machen

[00:17:25] **Gavin McClurg:** über Guiding und Tandems und

[00:17:27] **Michael Sigel:** Was genau ist das? So macht er das. Er hat ziemlich, ich glaube, er hat ziemlich nette Sponsoren, aber nur wegen des Geldes aus der Schweizer Liga oder so wird das für ihn nicht funktionieren, sich zu ändern.

[00:17:42] **Gavin McClurg:** Gears hier ein bisschen nur, weil ich deine Heimatstadt kenne, die Schweizer Alpen sind alle, alle prachttvoll, aber du lebst in St. Moritz und wenn ich die Aussprache verpeilt habe, entschuldige ich mich im Voraus, aber es ist einfach unglaublich, es ist wie ein Wasserfallparadies, wunderschön, südlich von Interlaken, und was für ein spektakulärer Ort das ist. Ist das dein Lieblingssort zum Fliegen oder wo ist dein Lieblingssort zum Fliegen? Ich kann es nicht sagen, es ist Sun Valley. Ah, wo hast du das genommen? Wo hast du das genommen?

[00:18:19] Ja, das war mein erstes PWC, das war's. Ja, das ist ein ziemlich unglaublicher Ort, oder?

[00:18:26] **Michael Sigel:** Ja, es ist klasse, aber um ehrlich zu sein, habe ich nicht den einen speziellen Flugplatz, weil es so viele schöne Orte gibt, aber sie sind alle unterschiedlich. Ich meine, Brasilien ist der Wahnsinn, wenn man nach Kolumbien geht, ist das Fliegen fantastisch, aber Candlestick ist wirklich, wirklich schön und einfach etwas Besonderes. Und selbst wenn ich dort jeden Tag fliege, wenn ich zu Hause bin, ist jeder Tag anders. Man kann abends ganz entspannt zwei oder drei Stunden gleiten, ja, als Anfänger mit zehn Flügen, oder man kann in die wildeste Seite gehen, die man sich vorstellen kann, und es bietet einfach so großartiges Fliegen. Ich denke, das ist ein Teil davon.

[00:19:20] einer der Gründe, warum ich so gut im Gleitschirmfliegen geworden bin, ist, dass es dort wild ist. Man muss seinen Gleitflug also ziemlich gut kontrollieren und ja, wie du gesagt hast, ist die Landschaft spektakulär. Man geht raus und es ist einfach nur schön.

[00:19:36] **Gavin McClurg:** Ich glaube, was du da gesagt hast – dass einer der Gründe, warum du so schnell gut geworden bist, genau diese Region ist – das ergibt für mich absolut Sinn, weil du weißt, du bist in den großen Alpen und es ist extrem, oder? Ich meine, da geht viel vor, es ist sehr kompliziert. Du bist nur einen Grat weiter von den Valis entfernt und sehr nah am Grimsel und ja, ich meine, das ist ein kompliziertes Gebiet zum Fliegen.

[00:20:01] **Michael Sigel:** Ja, ja, also es ist schön, aber andererseits ist es wichtig, die Talwinde und Windsysteme und so weiter zu lernen. Aber dieses Jahr hatten wir den Weltcup in Saint André in Südfrankreich, und da war ich völlig verloren. Für mich hat es überhaupt nicht funktioniert, weil die Talwinde dort nicht so funktionierten, wie ich es erwartet hatte. Die Franzosen sind an Orte geflogen, wo ich sagte: „Nein, auf keinen Fall wird das funktionieren.“ Ich bin dorthin geflogen, wo ich dachte, die Thermik wäre, und da war nichts als Leee. Also, es ist interessant für mich, es funktioniert zum Fliegen in der Schweiz natürlich ziemlich gut, aber auch in Österreich und Italien, aber ja, manchmal funktioniert es auch nicht und dann bin ich ein bisschen verloren. Natürlich bin ich dadurch gut geworden, aber manchmal ist es auch wie eine Falle.

[00:20:50] Erzähl mir mal...

[00:20:50] **Gavin McClurg:** Erzähl mir etwas über dein persönliches Fliegen. Du hast ja gesagt, dass Stefan meistens nur Wettbewerbe fliegt, weil er den Rest der Zeit arbeitet. Wie teilst du deine Zeit auf? Wie viel davon fliegst du einfach so und wie viel für Wettbewerbe? Jagst du große Distanzen? Bist du jemand, der versucht, Rekorde in Brasilien zu brechen? Ich weiß nicht viel über dein persönliches Fliegen, es ist...

[00:21:13] **Michael Sigel:** ein bisschen von allem. Ich habe angefangen, immer mehr zu wandern.

[00:21:20] Das ist toll, weil man etwas für sich selbst leistet und dann einen super Flug hat. Ich mag das ziemlich gerne, besonders im Herbst, wenn in Europa die Thermik meistens in den höheren Bergen ist. Da gibt es keine Seilbahnen, man muss hochlaufen, und das ist einfach klasse. Aber ich mache gerne alles. In der Schweiz kommt es darauf an, wie viel ich arbeite oder wie viel ich geflogen bin. Wenn ich zum Beispiel zwei oder drei Wochen in Korea war und jeden Tag geflogen bin, dann fliege ich zu Hause gar nicht mehr. Dann gehe ich Radfahren, Skifahren, Snowboarden oder so. Aber wenn das Wetter gut ist, versuchen wir, große Distanzen in Fiesch oder Niesen oder wo auch immer zu schaffen. Ich liebe es. Und was ist dein längster Flug?

[00:22:14] Ja, das ist schade. Letztes Jahr wollten wir den Rekord brechen und das erste 300-Kilometer-Dreieck in der Schweiz fliegen. Wir sind in Fiesch gestartet, bis zum Grimsel hochgegangen und dann zurück nach Chamonix geflogen.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Oh, ich erinnere mich an diese Flüge, das war der Wahnsinn. Stimmt, ich habe das auf X gesehen, das war wunderschön. Ja.

[00:22:42] **Michael Sigel:** Es war super, aber dann habe ich einen Fehler gemacht, ja, es war ein ziemlicher Fehler, weil ich nicht weit genug nach Norden vorankommen konnte, da es dort im Norden nicht gut funktioniert. Du meinst, du willst zum Tagging gehen?

[00:22:52] **Gavin McClurg:** Tag up in der Sauce, ja.

[00:22:54] **Michael Sigel:** Das Problem war, dass im Sommer immer der Nordwind hereinzieht. Ich habe einen Fehler gemacht und wurde weggeschwemmt, also war ich gezwungen, zurück in die Täler zu gehen, während Kuffer und Jan Sterren weiter nach Norden vorstießen. Ich habe da einen Fehler gemacht und ja, ich konnte nicht dorthin.

[00:23:16] **Gavin McClurg:** Jan Jan Sterren ist jemand, dem ich in diesem Teil der Welt seit Jahren folge. Er fährt wirklich fantastische, fantastische Triangles, nicht wahr? Ja.

[00:23:26] **Michael Sigel:** Also bin ich zurück in die Täler gegangen und von der Stelle aus, an der ich abgebogen bin, war ich mir sicher, dass ich die 300 nicht schaffen würde, weil ich gerechnet habe und am Ende habe ich fünf fünf fünf Kilometer verpasst, das ist

[00:23:40] **Gavin McClurg:** trotzdem ein Monster. Also, herzlichen Glückwunsch. Ja.

[00:23:43] **Michael Sigel:** na ja, es war so, du weißt schon, dieser Flug, du landest und alle sagen: „Oh, das war ein toller Flug“, und du denkst dir: „Oh ja, ich bin gar nicht so happy.“

[00:23:52] **Gavin McClurg:** Die Gefahren, wenn man nur hinter Zahlen herjagt, nicht wahr? Ja, genau. Vor ein paar Jahren wäre das so gewesen wie: Oh mein Gott, das war episch. Uh Mickey, wenn du Unfälle oder irgendwelche beängstigenden Situationen oder Unfälle hattest, die dich in deiner Karriere seit 2003 geplagt oder passiert sind, die dich irgendwie – ich weiß nicht, ob sie dich zurückgeworfen haben oder ob sie – nun ja, wenn du welche hattest, lass uns mit denen anfangen. Ja.

[00:24:21] **Michael Sigel:** Persönlich nein, ich hatte nie einen großen Unfall. Na ja, ich habe mir den Finger oder den Fuß oder so was wehgetan, aber ich hatte bisher zum Glück keinen großen Unfall, also bin ich ein glücklicher Typ, oder?

[00:24:38] **Gavin McClurg:** Gut, und wie war das mit... ich erinnere mich, dass du und ich Teil eines sehr schweren Unfalls mit einem sehr guten Freund von dir in Mexiko waren. Haben dich solche Situationen jemals auf deinen eigenen Flügen oder irgendetwas in dieser Art beeinflusst? Ja, ich denke, es... es... es... es...

[00:24:53] **Michael Sigel:** Ja, das hat mich ziemlich beeinflusst. Mexiko ist für mich ein ziemlich schlimmer Ort, weil mein bester Freund dort 2009 gestorben ist, ich glaube, das war während der Weltmeisterschaft. Das war verrückt, weil wir oft zusammen geflogen sind und er ein wirklich guter Pilot war, also fragt man sich, warum das passiert ist oder ob das mir auch passieren kann. Und ja, das war ein echter Rückschlag. Und dann, als wir in Mexiko für meinen ersten Weltcup waren, war ich in Mexiko und während des Trainingstages hatte Rafa Lucas seinen Absturz. Ich bin dort gelandet und er war schon tot, und ich musste dort etwa zwei Stunden warten, bis das Rettungsteam kam. Und ja, das

war auch eine sehr schlimme Situation, das war also auch ziemlich hart für mich.

[00:26:00] **Gavin McClurg:** Du sagst, das war ziemlich hart für dich. Ich meine, solche Unfälle sind natürlich extrem hart. Bist du nach solchen Dingen vorsichtiger, achtest du mehr auf das Risiko? Oder ist es eher etwas, das man betrauert und dann weitermacht?

[00:26:17] **Michael Sigel:** Es ist schwierig. Ich erinnere mich zum Beispiel an Mexiko, vor ein paar Tagen, am ersten Tag, als ich mir dachte: Ich werde das machen und das machen und das machen. Und dann war der nächste Tag ein Ruhetag, weil er ja gestorben ist, also haben wir gesagt, wir hören auf. Und am ersten Tag danach bin ich wirklich früh gelandet, weil ich mich in der Luft einfach nicht wohl gefühlt habe und dachte: Oh nein, es ist zu unruhig und ich hasse das. Ja, es ist so, obwohl ich weiß, dass es jedem passieren kann, aber ich denke mir: Oh nein, ab jetzt nehme ich es langsam an. Aber nach einer Weile habe ich wieder angefangen zu pushen. Sicher, das tue ich.

[00:26:54] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass es eine andere Umgebung gibt, in der Piloten auf deinem Niveau fliegen? Was ich damit meine, ist, um auf dieses Niveau zu kommen, wo man regelmäßig zu den Top 10 der Welt gehört – ist das ein anderer Umgang mit dem Risiko? Ein anderer Trainingsansatz? Ist es Talent? Offensichtlich spielen all diese Faktoren eine Rolle, aber bei dir bist du ständig umgeben von wirklich, wirklich guten Piloten, die in der Swiss League aktiv sind, und einfach nur in der Schweiz zu leben, dort wo du wohnst – gibt es da Faktoren, die du unseren Zuschauern nennen könntest? Irgendwelche Punkte, die du hervorheben kannst, zum Beispiel einen bestimmten Persönlichkeitstyp? Als ich zum Beispiel am zweiten Tag der X-Ops den Hang vom Layer runterwanderte – nein, sorry, es war nicht der Laramus, welcher war es? Ashout Turnpoint mit Duragati und Michael Vichy – ich hatte da ein richtig tolles Gespräch mit Michael Vichy darüber, dass er Ingenieur ist, und wir finden ja viele Piloten, viele wirklich gute Piloten, die Ingenieure sind, und das hat mich schon immer fasziniert.

[00:28:11] **Michael Sigel:** Um, ehrlich gesagt, habe ich keine Ahnung. Die Sache ist zum Beispiel in der Schweiz, dass hochgebildete Leute wie ähm Stefan Wies ein Biologe ist, aber es gibt auch Michael Vichy, Ingenieur, Adrian Hagen, ebenfalls Ingenieur, und so weiter und so fort. Aber es gibt auch ziemlich viele Piloten wie zum Beispiel Critical Mauer, die nicht auf eine höhere Schule gegangen sind, und sein Bruder auch nicht. Es bedeutet also nicht, dass man eine gute Ausbildung haben muss. Es kann zum Beispiel auch die andere Seite sein, dass die anderen mehr Zeit zum Fliegen haben. Was ich sehe, zumindest in der Schweiz, ist, dass die Piloten, die jetzt gut sind, in irgendeiner Phase ihres Lebens viel Zeit zum Fliegen hatten, sodass sie viel trainieren konnten, viel fliegen konnten, viel Erfahrung gesammelt haben, um zu wissen, wie Thermik funktioniert, wie man gut steigt und wohin man fliegen muss. Ich denke, das hilft ziemlich viel. Und es ist dasselbe in der Schweiz, es gibt große Parallelen zwischen cross country Fliegen und World Cup Fliegen. Wenn du gut im cross country bist, bist du normalerweise auch gut im World Cup, weil du weißt, wie man die Linien wählt, und auf der anderen Seite, wenn du gut im World Cup bist, dann weißt du, wie man schnell fliegt, und das hilft dir, größere Distanzen zu fliegen.

[00:29:38] **Gavin McClurg:** Eine der Fragen, die mir ziemlich häufig gestellt wird, kommt von Leuten, die gerade erst an den Wettkampf herantasten – nicht auf World-Cup-Niveau, sondern sie entdecken es gerade, wissen, also gehen sie zu den Monarchies oder vielleicht zu League-Events und sie können in der League-Gruppe für ein oder zwei, drei oder vielleicht vier Steigflüge mithalten, und dann verlieren sie sie unweigerlich und können sie nicht mehr zurückholen. Die Terminologie in der Frage war also: Wie kommt man von einem „Fast-Nicht-Dabei“ in die Top 10? Ist das einfach eine Frage der Flugstunden oder war das in deiner eigenen Entwicklung seit 2003, als du angekommen bist und auf deine Ergebnisse auf der Swiss League Seite geschaut hast – da gab es offensichtlich einige tolle Ergebnisse, aber dann einige wirklich großartige Ergebnisse, da gab es fast so einen Aha-Moment, ich glaube, so um 2009, du hast die Swiss League drei Jahre in Folge gewonnen – gab es da etwas, das du wirklich zusammengesetzt hast, oder war das buchstäblich nur eine Frage von 300 Flugstunden pro Jahr oder was auch immer du da machst?

[00:30:39] **Michael Sigel:** Ich denke, um etwas zu gewinnen, ist es eine Kombination aus allem anderen eigentlich. Es ist deine mentale Stärke, also ist dein Geist in einer guten Verfassung. Du weißt, ich bin gut gelaunt, ich weiß, dass ich sehr gut fliege und die anderen schlagen kann – das ist ein Teil davon. Du musst an dich selbst glauben, und ich denke, das funktioniert besser, als wenn du denkst: „Ach, heute bin ich nicht gut drauf und die Bedingungen sind nicht gerade toll zum Fliegen“, und dann sagst du: „Ach, sieht ganz okay aus, schauen wir mal, ob ich das Beste aus diesen

Bedingungen und den anderen herausholen kann“ – das hilft sehr. Du sagst also Selbstvertrauen? Ja, genau, du brauchst viel Selbstvertrauen. Und das andere ist das Material. Ich habe für mich gesehen, dass es ziemlich hilfreich ist, wenn – nun, wenn du nicht das beste Material hast, musst du besser fliegen als die anderen, um mitzuhalten, und

[00:31:42] Sobald du dann auf Material umsteigst, das gleichwertig oder sogar besser ist, dann wirst du gewinnen. Das ist mir passiert, nachdem ich vom Boomerang Seven auf die Boomerang Eight Prototypen umgestiegen bin. Das war das erste Mal, dass ich beim Weltcup in Kolumbien gewonnen habe, und als ich dann vom Boomerang X auf den Boomerang Nine umgestiegen bin, ist es wieder passiert. Das waren wirklich diese Dinge. Du musst also gutes Material haben, sonst können wir...

[00:32:19] den Wettbewerb gewinnen, denn beim World Cup hat jetzt jeder einen guten Gleitschirm. Wenn dein Gleitschirm also ein bisschen schlechter ist als die der anderen, ist es schwer zu gewinnen, und das Letzte, was man braucht, ist Glück, ja.

[00:32:34] **Gavin McClurg:** Natürlich, es ist

[00:32:36] **Michael Sigel:** Es ist so verrückt, wenn man fliegt und man verpasst einfach eine Thermik oder oder du weißt, der andere, der den Wettbewerb gewinnt, der ist einfach nach links abgebogen und du bist nach rechts abgebogen, er hat einen Steigflug bekommen und du bist rausgeknallt, ich denke, das ist einfach Glück, um du

[00:32:58] **Gavin McClurg:** trainiere auch acro

[00:33:01] **Michael Sigel:** ein bisschen, ja, genau. Das Problem ist, ich habe nicht genug Zeit, aber ich mag es sehr. Wenn ich in der Schweiz bin, fahren wir oft nach Lauterbrunnen. Das ist in der Nähe, sicher, es ist in der Jungfrau-Region. Es ist ein echt cooler Ort für acro, ja.

[00:33:20] **Gavin McClurg:** Wunderschön, das ist ein atemberaubender Ort, an dem die Leute den ganzen Tag von den Wänden abspringen, Wingsuit-Basejumping, alles. Ja, es ist verrückt, was...

[00:33:28] **Michael Sigel:** da läuft echt viel ab, ja

[00:33:29] **Gavin McClurg:** Ja, das ist ein wilder Ort. Ich möchte kurz zurückspringen, Mickey. Ja, weil ich das irgendwie überhastet behandelt habe, weil ich zu meinen Fragen wollte, aber du hast am Anfang tatsächlich ein paar Dinge gesagt, die mich neugierig machen. Du bist gerade in Korea, du klingst so, als würdest du viel fliegen. Wie ist das Fliegen dort? Ich weiß nicht viel über das Fliegen in Korea. Es ist speziell. Okay, das klingt interessant. Ja.

[00:33:51] **Michael Sigel:** Es ist ein interessanter Ort zum Fliegen und auch zum Leben. Es ist etwas Besonderes. Auch das Klima hier ist ziemlich kontinental. Die Sache ist, es liegt so nah an China und wir haben normalerweise Westwind. Das bedeutet, dass es im Winter, wie ich dir schon gesagt habe, richtig kalt wird. Von Dezember bis sagen wir März oder April ist es eiskalt, das heißt normalerweise null bis minus 10 oder 20 Grad. Aber trotzdem funktionieren die Thermik gut. Aber du kannst dir vorstellen, ich erinnere mich an das erste Mal, als ich hier im Winter war und China gab mir einen Carrera-Prototyp. Ich bin bei starkem Wind gestartet und es wurde noch stärker, und da hängst du da drin. In dem Moment, in dem du abhebst, bist du kalt, oder? Und dann ist es einfach eiskalt und unruhig.

[00:34:50] und ich bin einfach nur gestiegen, gestiegen, gestiegen und ich wollte verzweifelt, ich wollte es so sehr, nach unten, aber es war unmöglich. Sobald ich mit der Spirale angefangen habe, tat mein Gesicht so weh, dass ich nicht konnte, also musste ich die Spirale abbrechen und ja, das war's. Ich hing da mindestens eine halbe Stunde und habe versucht, nach unten zu kommen, und am Ende habe ich einfach meine Arme zusammengelegt, den Beschleuniger gedrückt und auf das Beste gehofft.

[00:35:19] **Gavin McClurg:** mit Jen wahrscheinlich die ganze Zeit auf dem Boden lachend. Willkommen in Korea, ja.

[00:35:24] **Michael Sigel:** Also, eigentlich stand er ja bei der Landung im Auto, in einem beheizten Auto, und als ich gelandet bin, kam er zu mir und sagte: „Hey Michael, wie ist der Gleitschirm?“ Ich sagte: „Hier ist dein Gleitschirm, ich will ins Auto und frag mich nie wieder, ob ich im Winter zurückkomme.“

[00:35:43] **Gavin McClurg:** Das war's, das ist ein super Übergang zu meiner nächsten Frage. Wir haben das irgendwie überflügelt, aber ich stelle mir vor – und wir haben es ja auch –, dass ich zwar weiß, was ein Testpilot ist, aber viele unserer Zuhörer das nicht wissen. Was bedeutet es eigentlich, ein Testpilot zu sein? Was beinhaltet das? Bedeutet das nur, dass man ein Versuchskaninchen ist, oder erzähl uns mehr darüber, was es bedeutet, ein Testpilot zu sein?

[00:36:07] **Michael Sigel:** Ich denke, das ist ähnlich wie bei Virgin oder Ozone oder Advanced, ich glaube, das ist ziemlich dasselbe. Wir arbeiten wahrscheinlich ein bisschen anders, aber ich schätze, es ist im Grunde das Gleiche. Manchmal ist es ein harter Job, manchmal ist es ein richtig toller Job, weil wir an jedem guten Tag fliegen, und das ist klasse – ich meine, wir können unser Hobby als Job machen. Die Sache ist, man ist auch in die R&D involviert, das heißt in das Konzept. Man sagt zum Beispiel: Ich würde den Gleitschirm gerne so und so haben. Nehmen wir an, wir arbeiten gerade an einer neuen C-Klasse, dann fragt uns Jim, wie wir uns die C-Klasse vorstellen, und dann reden wir über das Streckungsverhältnis, über Linienkonzepte, wie wir uns die Diagonalen wünschen und so weiter. Dann entwirft er einen Gleitschirm, er erstellt die Profile und wir bekommen den Gleitschirm. Wir ziehen ihn zuerst in der Landung hoch, um zu sehen, ob alles stimmt, dann gehen wir zum Berg hoch und dann geht es nur noch ums Fliegen und Trimmen. Du landest oben, trimmst wieder, fliegst, vergleichst – du änderst den Gleitschirm, sobald dir das Handling gefällt, fängst du auch an, die Manöver zu machen, weil das ziemlich wichtig ist. Ich bin keine sehr mutige Person, also fange ich ganz langsam mit den Manövern an. Ich probiere erst mal Trimmgeschwindigkeit, Klapper – das hängt auch von der Gleitschirmklasse ab. Ich meine, mit E, A, B und manchmal auch mit C-Gleitschirmen bin ich okay damit, die Manöver über Grund zu machen, sobald ich den Gleitschirm kenne.

[00:37:52] Schon letztes Jahr habe ich den GTO auf Extra Small über Land zertifiziert, weil die Klapper zuverlässig sind. Ich kann voll ziehen, ich kann den Beschleuniger voll drücken, es klappt und ich sehe es: Ich drücke, ich ziehe ein bisschen und ich kriege so 60 Prozent Klapper. Ich drücke den Beschleuniger wieder, ich ziehe gleich, es ist derselbe Klapper. Das mag ich ziemlich gerne, weil es zuverlässig ist. Was ich hasse, ist, wenn man bei einem Wettkampfschirm zieht und 30 Prozent Klapper bekommt, dann nochmal zieht und 80 Prozent bekommt – und dadurch kann man in richtig unangenehme Situationen geraten. Also ja, die zuverlässigen Schirme teste ich auch gerne über Land, aber man muss immer aufpassen, was man tut und so weiter, denn selbst bei einem E oder A oder B Prototyp kann man in solche Situationen geraten, wenn man zu viel zieht, klar.

[00:38:54] **Gavin McClurg:** Ich stelle mir vor, dass dich das wahrscheinlich zu einem ziemlich viel besseren Piloten macht, um zu wissen, wie man schlimme Dinge verhindert, besonders bei Wettbewerbs-Gleitschirmen, die wir heutzutage alle ein bisschen zögerlich handhaben. Ich denke, das bewirkt ein paar Dinge: Erstens baut es viel Respekt auf, damit so etwas in einer echten Situation niemals passiert, aber es gibt dir wahrscheinlich auch ziemlich viel Selbstvertrauen, dass du es schon mal gesehen hast, falls es doch passiert.

[00:39:22] **Michael Sigel:** Ja, ja, das ist absolut sicher. Ich meine, für mich war es ziemlich lustig, weil ich angefangen habe, die Manöver generell mit dem Boomerang 9 in der kleinen Größe zu testen, also mit dem Boomerang 9, und das war ein fieser Gleitschirm, also ja, ich hatte Situationen, die ich niemals gedacht hätte, dass ich sie überhaupt bewältigen kann, so wie

[00:39:53] ich dachte mir so: Oh mein Gott, wie mache ich das? Ich hab das gerade nur mit dem Handgelenk gemacht, also das Handgelenk war wie ein Handgelenk, wie ein Handgelenk aus der Hölle, und ich bin nie ins Wasser gefallen. Natürlich habe ich dadurch etwas Selbstvertrauen gewonnen, aber auf der anderen Seite weißt du ja, was passiert. Es ist also auch so wie: Oh ja, und dann, wenn du ein großes Gurtzeug hast, wie ein Cocoon-Gurtzeug mit viel Ballast, dann wird dein Drehverhalten im Gurtzeug komplett anders sein, also denkst du dir: Ja, wenn

[00:40:23] zu kontrollieren. Also, natürlich weiß ich, dass ich es ziemlich gut bewältigen kann, wenn etwas passiert, aber man weiß auch, dass es manchmal einfach nicht so läuft, wie man es gerne hätte.

[00:40:35] **Gavin McClurg:** Stellt euch vor, vielleicht klingt das so – und ich achte nicht besonders auf diesen Kram, also kann ich da nicht mit Autorität sprechen, weil ich kein Regeln-Typ bin und nicht wirklich verstehe, wie Gleitschirme gebaut werden –, aber ich stelle mir vor, dass die neuen CCC-Regeln vielleicht mehr Marken dazu anregen werden, Wettkampf-Gleitschirme zu bauen, weil es in den letzten paar Jahren wirklich nur Gin, Naviac und Ozone waren. Also, das muss eine gute Sache sein. Aber ich stelle mir auch vor, dass da ein enormer Druck auf euch liegt, äh,

am oberen Ende des Wettkampfs, nicht so sehr bei den Schirmen auf dem unteren Niveau, weil die Leute, ich denke, werden ziemlich markenorientiert und loyal. Aber in der Wettkampfszene, was wir vor ein paar Jahren gesehen haben – und ihr kennt euch damit besser aus als ich, ich bin ziemlich neu in der Wettkampfszene –, ihr wisst, der Enzo 2 kam raus und Naviac hat alle ihre Piloten verloren, und ihr habt eine Menge verloren, und jeder fliegt jetzt den Enzo 2. Also stelle ich mir vor, da ist, ich weiß nicht, da ist ziemlich viel Stress für euch, um einen zu bauen, weil wie du gesagt hast, wenn es nur ein oder zwei Prozent Unterschied sind, ist es ziemlich schwer zu gewinnen.

[00:41:53] **Michael Sigel:** Ja, ja, da ist definitiv ordentlich Druck auf diesem Bereich. Und ich denke, das ist auch der Grund, warum andere Marken ihre Gleitschirme nicht auf den Markt bringen. Das Problem ist nicht nur, dass man in der Lage sein muss, ein Design für einen Gleitschirm mit genug Leistung zu entwickeln, sondern es ist auch wirklich viel Geld, das wir da hineinstecken. Und kleinere Marken können das einfach nicht leisten. Man muss zudem sicherstellen, dass er mindestens so gut ist wie der Enzo 2, denn wenn nicht, warum sollten sie ihn dann kaufen? Sicher, da ist ordentlich Druck, aber für uns ist es immer noch okay. Ich denke, in einer schlechteren Situation als unserer – weil wir fast gleichauf mit dem Boomerang 10 liegen – wäre es okay zu fliegen.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** und das andere, ich glaube, es ist nicht okay, es ein bisschen kürzer zu machen als das, aber

[00:42:49] **Michael Sigel:** Manchmal waren wir sogar besser, ich meine, bei starken Bedingungen und auch, wenn wir gute Endgleitphasen hatten, was bedeutet, dass wir hoch genug angekommen sind und schneller waren. Das war also auch schön, aber ja, es wird hart. Ozone pusht ziemlich ordentlich und es ist nicht einfach, mitzuhalten, besonders weil man sich nicht nur auf Wettbewerbsschirme konzentrieren kann. Ich meine, man verdient kein Geld mit Wettbewerbsgleitschirmen, das ist nur für den Prestige und auch für die R&D, aber man verdient das Geld mit EN-B und C-Schirmen und nicht mit den Wettbewerbsschirmen, also...

[00:43:31] **Gavin McClurg:** Das Argument, das ich oft höre, ist, dass ihr wisst, wenn ihr Comp-Schirme baut, also Ozone, MIVIC und so weiter, dann wird diese Technologie und weil ihr so viel Geld, Mühe und Energie in diese wirklich tollen Schiffe steckt, an die Marke weitergegeben, bis hinunter zu den Lehrschirmen. Aber dann sieht man Firmen wie Nova, die mit ihrem Mentor und anderen Firmen einfach total abliefern, die es auf Comp-Niveau nicht mal versuchen, und die scheinen wirklich gute B- und C-Schirme zu bauen. Was ist der Anreiz für Jen und Russ, und ist es nur das, was du gesagt hast, Prestige, oder glaubst du, dass Firmen wirklich in das Comp-Segment gehen müssen, um wirklich großartige Schirme auf niedrigerem Niveau zu bauen?

[00:44:25] **Michael Sigel:** Das ist eine wirklich schwierige Frage. Ich frage mich auch, ob es gut ist, dass wir so viel Energie hineinstecken. Ich muss aber sagen, die Wettkampf-Gleitschirme, an denen wir jetzt arbeiten, machen vielleicht nur etwa 10 % unserer Arbeit aus. Ich denke, was wir tun, ist, dass wir an den Wettkampf-Gleitschirmen arbeiten, und als wir sahen, was mit der Technologie passiert ist, stammte der Großteil davon von Wettkampf-Gleitschirmen – mit dem starren Flügel, der Shark Nose und dann den Drei-Zellen-Blöcken, Vier-Zellen-Blöcken, Vierlinern, Dreilinnern, Zweilinnern. All das kam von Marken wie basically Advance, die im Wettkampf gut waren, und auch von Nova. Das ist etwas, dem die anderen später folgen und es auch für B- und C- oder A-Gleitschirme gut machen, aber es sind die anderen Marken, die es entwickelt haben, und die anderen nehmen es einfach nur über. Ich denke, es ist gut, dass es immer noch einige Marken gibt, die die Wettkampf-Gleitschirme bauen.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** Ich habe gehört, dass diesen Sommer einige richtig große Flüge in Wyoming und Utah stattfanden, und weißt du, Bill Belcourt, Nick Greece und einige von diesen Typen haben wirklich hart gepusht. Und Bill, ich glaube Chris Golly und Matt Datum hatten einen Tag, an dem sie richtig groß über die Rückseite der Wasatch Richtung Colorado geflogen sind, und sie waren den Großteil des Tages, weißt du, absichtlich ziemlich zusammen. Sie haben nicht geraced, sie wollten einfach nur groß fliegen. Ganz am Ende des Tages, als der Tag fast vorbei war, war Matt Datum auf einer Alpina und die anderen beiden, glaube ich, auf einer Enzo. Und weil er auf einem Schirm war, der kein Gleiten hatte, ist er in eine Art Niemandsland abgestürzt und musste, weil es so einen extrem flachen Winkel war, nachdem sie gerade diesen Gipfel überquert hatten, diesen wirklich flachen Gleitwinkel hatten, wo er es einfach nicht schaffte. Die anderen beiden sind bis zur Straße oder fast bis zur Straße geglitten, und dann hatte Matt diese schrecklich schlechte Bergung, und weißt du, ein paar Wochen später war Bill hier oben mit ihm fliegend.

[00:46:50] Wenn du die Flugstunden, die Zeit und das Können hast, brauchst du zu 95 % die Leistung und nur zu 5 % die passive Sicherheit. Offensichtlich haben Schirme auf Wettkampfniveau kaum passive Sicherheit. Aber ich habe schon immer argumentiert, dass ich mich, wenn ich hier große Linien fliege oder zum Beispiel, als ich in Alaska war, auf meinem Schirm sicherer fühle – ein Beispiel wäre ein Ice Peak Six, so ein richtig bombensicherer Zweilinier-Schirm. Ich empfehle den Hörern natürlich nicht, dass sie auf diesen umsteigen müssen, darauf will ich nicht hinaus. Was ich sagen will ist, dass du je nachdem, wo du fliegst – wenn du große Linien in großen, sehr komplexen Bergen in deiner Nähe fliegst –, vielleicht auch so empfindest: Würdest du lieber auf einem Schirm fliegen, der eine unglaubliche Bar-Performance hat, wirklich schnell ist und aus dem du bei viel Wind schnell rauskommst? Ja, er hat keine passive Sicherheit, aber du hast die Flugstunden, du hast die Erfahrung. Würdest du dich darauf sicherer fühlen oder auf einem Carrera?

[00:48:02] schwierig

[00:48:03] **Michael Sigel:** Frage, also für mich würde ich den Gleitschirm wählen, der für mein Ziel am besten geeignet ist. Das bedeutet, wenn ich zum Beispiel in Fiesch oder irgendwo in der Schweiz abstarte und eine große Distanz fliegen will, dann brauche ich den besten verfügbaren Gleitschirm. Das heißt die höchste Performance, denn am Ende des Tages, wenn ich zum Beispiel einen Carrera nehme und sagen wir mal einen richtig guten Flug schaffe, den Motor ausbaue und 250 Kilometer schaffe, dann ist das okay, ich meine, das ist ein wirklich schöner Flug und auch eine große Distanz, aber dann frage ich mich, wie weit ich hätte fliegen können. Wäre ich mit dem Boomerang zum Beispiel weiter gekommen?

[00:48:49] Also, wenn ich nicht auf die Zahlen achte, sondern das bestmögliche erreichen will, möchte ich in dieser Situation auch die bestmöglichen Gleitschirme haben. Aber wenn ich zum Beispiel nach Pakistan oder irgendwohin fliege, würde ich lieber eine Carrera nehmen, weil es einfach zu riskant ist. Auch ja, wenn man in den Lee kommt oder landen muss, dann brauchst du bei den Comp-Gleitschirmen...

[00:49:21] und solche Dinge wie die Strömungsabriss-Situationen. Und es ist nicht nur das, ich denke, ich fühle mich auf dem Carrera genauso sicher wie auf dem Boomerang in der Luft. Also ich habe nicht das Gefühl, dass ich sicherer bin, wenn ich in turbulenten Bedingungen oder auf einem niedrigeren EN-Gleitschirm fliege, aber ich weiß, dass es bei der Landung oder wenn ich einen großen Klapper mit Verdrehung habe, wahrscheinlich der niedrigere EN-Gleitschirm einfacher handhabt.

[00:49:58] **Gavin McClurg:** Welcher Aspekt des Fliegens begeistert dich am meisten? Was macht dir am meisten Spaß? Ist es das Wettkampffliegen mit deinen Freunden, ist es die League, ist es einfach nur das Fliegen in deiner Nähe, ist es Waga? Was magst du am besten?

[00:50:17] **Michael Sigel:** Ich mag alles ein bisschen, ich mag nicht zu viel von einer Sache. Das bedeutet, nach einer Woche Wettkampffliegen bin ich fertig damit, ich mag Wettkampffliegen nicht mehr. Dann gehe ich lieber drei, vier Stunden irgendwo in den Berg, starte dort früh am Morgen im ersten Sonnenlicht und kann eine Gleitsession machen. Das ist verrückt, ich meine, eines meiner besten Flüge war im Sommer, als wir mit Jerome zu einer Candlestick in meiner Heimatstadt gewandert sind und dort über Nacht geschlafen haben. Am Morgen um sieben war der Wind ziemlich stark, also sind wir gestartet. Ich bin mit der GTO gestartet und konnte mehr als tausend Meter hochgleiten. Ich war auf diesem Berg, den man tagsüber, wenn Thermik da ist, normalerweise nicht so einfach hochklettern kann, aber ich glaube, diesen Monat ist noch nie jemand diesen Hügel hochgeglitten. Das war verrückt, weil ich um neun Uhr morgens dort war und es geschafft habe, am Morgen mehr als tausend Meter hochzugleiten, und ich dachte mir: Was zum Teufel ist da los? Das war verrückt, aber ich meine, wenn ich hingehen kann und barfuß im Sand irgendwo hochgleite und ein bisschen wandere, ist das auch verrückt. Das ist awesome, wenn...

[00:51:36] **Gavin McClurg:** Als ich noch ein sehr junger Pilot war, hat mich das an den Schillthorn erinnert, ich glaube, in Leuchternbad, ihr wisst schon, das James-Bond-Ding oben. Mein Kumpel und ich waren Piloten mit sehr wenig Flugstunden, wir lernten gerade, wie man cross country fliegt, und er war schon mal dort oben gewesen und davon abgehoben und wollte es mir unbedingt zeigen. Ihr wisst schon, es ist extrem teuer, da hochzugehen. Wir sind hochgegangen, ja, und die Wolken waren unter den Gipfeln und es gab fast keinen Wind. Ihr wisst schon, es ist ziemlich riskant da oben mit all dem Geröll und man wirft sich einfach ins Ungewisse. Und wir sind zurück nach Interlaken

gekommen, was nichts ist, so um die 40 Kilometer. Oh, ja, ich glaube, wir sind um 9 Uhr oder 8:30 Uhr gestartet, wann immer die das Ding geöffnet haben, wir waren die Ersten oben. Es sind genau diese Art von Flügen, die einem bleiben, oder? Ich meine, es muss nicht der größte oder der beste sein, es ist genau... ich spüre, du hast diesen Hike-and-Fly-Wahn, habe ich das richtig? Ich sehe X-Alps in deiner Zukunft? Ja.

[00:52:37] **Michael Sigel:** Ich habe auch viel darüber nachgedacht, aber für mich ist es zeitlich und finanziell im Moment keine Option. Ich habe nicht genug Zeit zum Trainieren und auch nicht genug Geld, um das Ganze durchzuziehen, also habe ich nicht genug Geld für all diese Dinge. Was ich jetzt sehe, ist, dass ich ein sehr wettbewerbsorientierter Pilot bzw. Mensch bin. Wenn ich etwas mache, möchte ich bis zum Maximum gehen. Und wenn ich jetzt sehe, dass zwei meiner guten Freunde, wie zum Beispiel Maurer oder Aron, nur Gleitschirmfliegen machen und jeden Tag trainieren, dann...

[00:53:23] jeden Tag. Was die machen, ist Wahnsinn, und ich habe weder die Zeit noch das Geld, um dasselbe zu tun. Und dann wäre ich enttäuscht von mir selbst, wenn ich am Ende drei oder vier Tage später fertig wäre als sie.

[00:53:37] **Gavin McClurg:** Ja, ich weiß nicht, vielleicht ist das gar keine faire Frage, aber es ist interessant. Also, ich möchte dich trotzdem fragen: Kein Nicht-Schweizer hat jemals die X-Alps gewonnen, und ein Teil davon ist irgendwie unfair, weil du da Chrigel hast, der in einer völlig anderen Kategorie spielt – er hat bereits vier davon gewonnen. Aber ihr wisst ja, wie du schon sagtest, das Schweizer Team dominiert dieses Jahr nicht; es waren die Franzosen, und ihr wisst, dass es je nach Schirmen, Training, Glück und all den Dingen, die wir bereits erwähnt haben, immer wieder hin und her geht. Aber was ist es an den Schweizern und den X-Alps?

[00:54:19] **Michael Sigel:** Das ist schwer zu sagen. Eine Vermutung wäre, dass die Bedingungen in Österreich und der Schweiz – das sind zwei Drittel der Strecke, die man wahrscheinlich fliegen muss – vermutlich den gleichen Bedingungen wie in der Schweiz entsprechen. Für uns ist es in diesen Bedingungen vielleicht einfacher zu fliegen, weil wir besser wissen, wo es hingehet. Aber das ist nur eine Erklärung.

[00:54:42] **Gavin McClurg:** weiß ich nicht, also so eine Art Heimvorteil, von dem du vorhin gesprochen hast, weißt du, als ihr nach San Andre gegangen seid – da bin ich nur ein bisschen geflogen, aber die Franzosen hatten dort wirklich einen Vorteil, weil es so einzigartig ist. Ich meine, alle Alpen haben ihre eigenen kleinen Eigenheiten, nicht wahr? Aber das ergibt Sinn, also vielleicht ein bisschen mehr Heimvorteil für einen guten Abschnitt der Strecke.

[00:55:06] **Michael Sigel:** Ja, genau, cool.

[00:55:08] **Gavin McClurg:** Mickey, das ist klasse, ich weiß das wirklich zu schätzen. Möchtest du noch etwas hinzufügen, bevor wir hier zum Abschluss kommen? Oh, ich weiß, ich wollte dich das unbedingt fragen: Wenn du an den Anfang zurückdenkst, als du mit 15 mit deinem Vater im Jahr 2003 angefangen hast, oder vielleicht nur in diesem ersten Jahr oder zwei – welchen Rat wünschst du dir damals erhalten zu haben? Oder etwas, das du vielleicht nicht bekommen hast oder nicht beachtet hast? Wenn du zurückblickst, hattest du keine persönlichen Verletzungen, aber du hast welche gesehen. Gab es jemals einen Moment, in dem du so dachtest: „Mann, ich wünschte, ich hätte das anders gemacht“?

[00:55:49] **Michael Sigel:** Was das Fliegen angeht, kann ich nichts sagen. Für mich hat es sich wirklich gut ausgezahlt. Vielleicht kann ich jungen Piloten nur raten, nicht jeden Tag zu fliegen, weil es für mich nicht so einfach war, da ich alle anderen Hobbys aufgegeben habe, und auch mit den Freunden aus der Schule war es nicht so leicht, weil man am Wochenende bei gutem Wetter rausgeht. Ich denke, was ich allen Piloten nur sagen kann, und was am wichtigsten ist, ist, dass man Spaß am Fliegen haben muss. Sobald es keinen Spaß mehr macht und man den Flug nicht mehr genießt, muss man landen, weil dann einfachere Bedingungen nicht mehr schön sind. Also ist das Wichtigste, dass man Spaß hat, wenn man fliegt. Toll.

[00:56:41] **Gavin McClurg:** Nun, das ist ein perfektes Ende, lass uns genau damit aufhören. Oh, weißt du was, ich würde eigentlich gerne... ich habe früher alle diese Shows mit dem Proust-Fragebogen beendet, den ich endlos unterhaltsam finde. Das sind nur ein paar kurze Fragen, die ich dir kurz vorwerfe, und wir sehen uns beim nächsten Mal, Tschüss. Du kannst sie so beantworten, wie du willst, du musst nicht, wenn du nicht willst, aber wir beenden es damit: Was ist dein Lieblingswort?

[00:57:05] **Michael Sigel:** amazing, ja.

[00:57:08] **Gavin McClurg:** das ist ein guter Punkt. amazing ist amazing und dein am wenigsten Lieblingswort ist...

[00:57:16] **Michael Sigel:** Es ist nicht möglich, oder wie du sagst, es ist wie unmöglich, ich bin mir sicher, ja, unmöglich, ja.

[00:57:23] **Gavin McClurg:** Was geht bei dir, was geht nicht? Schön.

[00:57:28] **Michael Sigel:** Mädchen schalten mich ab und ähm, Entschuldigung, falsche Schreibweise, und was schaltet mich ab? Nicht nett. Mädchen, schlechtes Fliegen, okay, da hast du es. Ich kann nicht sagen, dass es keine ähm hässlichen Mädchen gibt.

[00:57:44] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet, oh, gute Antwort, Kumpel, gute Antwort. Deine Eltern wären stolz. Äh ja, äh welches Geräusch oder welche Geräusche liebst du und welches Geräusch oder welche Geräusche... „hassen“ ist ein starkes Wort, aber magst du ... nicht ...

[00:58:00] **Michael Sigel:** Ich mag das Geräusch von Wind ziemlich gerne. Wenn ich zum Beispiel nicht fliege, sondern irgendwo im Wald bin und das Geräusch von Wind höre, ist das schön. Das Geräusch von Kränen, wenn sie vorbeifahren, mag ich nicht.

[00:58:19] **Gavin McClurg:** Verstanden. Was ist dein Lieblingsfluch? Was ist das? Was ist dein Lieblingsschimpfwort? Shit? Ah, ein guter. Und welchen Beruf, abgesehen von deinem eigenen, würdest du gerne ausprobieren?

[00:58:37] **Michael Sigel:** sozusagen

[00:58:39] einen Arzt, würde ich sagen, so Medizin, oh

[00:58:42] **Gavin McClurg:** Okay, und welchen Beruf würdest du nicht gerne ausüben?

[00:58:48] **Michael Sigel:** Ja, ich will niemanden vor den Kopf stoßen, aber ähm nein, äh also ich mag es nicht, die ... wie sagt man ... wo das Abwassererhinläuft, Kanalisation zu reinigen. Ja, wahrscheinlich diese eine. Ja, das wäre hart. Ich hasse den Geruch, ja.

[00:59:07] **Gavin McClurg:** Das wäre echt hart. Okay, das letzte, Kumpel, und dann bist du fertig und ja, ich lass dich für heute fliegen. Danke nochmal, dass du das machst. Wenn es den Himmel gibt, was würdest du gerne von Gott hören, wenn du an den Himmelstoren ankommst? Willkommen.

[00:59:24] **Michael Sigel:** Ich lass dich rein, obwohl ich weiß, was du getan hast. Komm her.

[00:59:30] **Gavin McClurg:** bei Mickey ist ein Platz für dich frei

[00:59:34] **Michael Sigel:** Für dich, für dich, perfekt. Alle Sticker sind auch da.

[00:59:41] **Gavin McClurg:** Perfekt, ich liebe es, Mickey. Vielen Dank, Mann, ich weiß das zu schätzen. Es war wirklich eine Ehre, mit dir zu sprechen. Ich hoffe, wir sehen uns bald hier wieder bei Cloud Base. Viel Spaß in Korea, ich wünsche dir viel Erfolg bei der Entwicklung deiner neuen Schirme und grüß Jim von mir. Ja.

[00:59:57] **Michael Sigel:** vielen Dank und ich hoffe, wir sehen uns bald, alles klar Kumpel, freue mich auch, dich zu sehen, tschüss, ciao, mach's gut

[01:00:06] **Gavin McClurg:** na ja

[01:00:15] Ich hoffe, euch hat diese coole Unterhaltung mit einer sehr coolen Katze gefallen. Ich hoffe, ich kann bald etwas Zeit mit Mickey hier bei Cloud Base verbringen. Wie schon zu Beginn der Show, wir sehen uns beim nächsten Mal, tschüss, tschüss, tschüss... noch eine Erinnerung: Ich nehme Fragen für Bill Belcourt entgegen, schickt mir einfach eine E-Mail über cloudbasemayhem.com oder schreibt mir auf Facebook oder wo auch immer ihr kommunizieren wollt, und ich werde die direkt nach den Feiertagen vor Bill bringen. In zwei Wochen habe ich ein tolles Gespräch für euch mit Russ Ogden vorbereitet, das wird euch lieben. Der Jedi von Ozone und ein unglaublicher PWC-Pilot, ein unglaublicher Typ. Wir haben ihm tatsächlich viele Ihrer Fragen mitgebracht und es ist immer ein Genuss, Russ' Ideen zum Fliegen

und zum guten Fliegen zu hören. Wie immer bitten wir nur um einen Dollar pro Show, falls ihr etwas aus dieser oder einer der vorherigen Folgen mitgenommen habt. Tatsächlich war die letzte Folge mit Larry Tudor, der Legende des Gleitschirmfliegens, wahrscheinlich die beliebteste Show, die wir bisher hatten, die ist im ganzen Internet komplett durchgegangen. Wenn ihr die noch nicht gehört habt, müsst ihr das tun, einige dieser Geschichten sind einfach phänomenal. Aber ja, wenn ihr etwas aus dieser oder einer der vorherigen Shows mitgenommen habt, schickt uns einen Dollar, das könnt ihr machen, und wir sehen uns beim nächsten Mal. Vielen Dank und bis zum nächsten Mal, cheers.