

Hugh Miller and making the Glide to Sailplanes

Cloudbase Mayhem Podcast 230 — Hugh Miller

Published	2024-10-05
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/230-hugh-miller-and-making-the-glide-to-sailplanes/
Duration	00:50:46
Speakers	Gavin McClurg, Hugh Miller
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0230-hugh-miller-and-making-the-glide-to-sailplanes.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	8 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	27
Show notes	27
Transcript	27

English

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

Show notes

Hugh Miller, a renowned paraglider pilot, has recently transitioned to flying sailplanes, capturing interest with his first competition experience. His journey highlights the challenges and excitement of learning a new aviation discipline. The piece reflects on the differences between paragliding and gliding and explores the unique skills required for the latter.

The post #230 Hugh Miller and making the Glide to Sailplanes first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:10] there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. I am a week behind again. I apologize. I've been buried in these comps down in Utah, and I always have big plans of recording during those, but these were very, very busy events, and I wasn't able to make that happen except the last one with Matthew Fittis on one of the weather days. But I do have some shows now finally in the can, and I'm going to release this one right away with Hugh Miller. Hugh has, of course, been on the show before. He's part owner of Cross Country Magazine. He's been flying for 32 years, and I recently noticed I follow him on the socials, and I noticed he's been flying sailplanes. So I thought it'd be interesting to talk to him about what that journey's been like, why he did it, what he's getting out of it, and what he sees in his future doing it.

[00:01:00] Because I've been quite. I've

[00:01:01] **Hugh Miller:** been quite fascinated,

[00:01:01] **Gavin McClurg:** especially since talking to Gordon about his crazy wave escapades out in the Sierras. He has, I'm sure, hopefully, heard that show. It's amazing. If you haven't, go back and check it out. It's pretty wild. But yeah, I've been pretty fascinated about getting into this myself, so I thought I'd reach out to a newbie who's just exploring it on his own. Just did his first comp, and the comparisons, what we're missing, what we might learn from sailplanes. I'm a glider. Community, what it costs, what is involved getting into it, and all those kinds of things. And we finish up by talking a little bit about Cooper Car. We just got back from Cooper Car. Always a big festival and event, and fun to see all the new stuff coming out.

[00:01:49] So we talk a little bit about that, some of the new innovations that are happening. Please enjoy this show with Hugh Hunt.

[00:02:02] Hugh, welcome to the CloudBase, ma'am. Thank you for saving me. I'm a week late, and I just reached. I reached out to you three minutes ago to say, let's do a podcast, and you said yes. I appreciate that. And I know it's later there, but I think I pulled you off the hill, it sounds like. And the reason I got... Always a pleasure. Yeah, thank you, sir. Thank you. We're going to start with some... We're going to go back in history a little bit before we get to your sailplane adventures. But I've been watching your posts lately, and you're getting into sailplanes. And this is something I'm really fascinated about, and I need to get more sailplane pilots on the show, especially after talking to Gordon. Yeah. Yeah. Stuff, that wave stuff he's doing out in the Sierras, that really looks up my alley. Can't wait to go fly with him. But for the four people who are listening to the show who don't know your history, can you rewind the clock a little bit, get us caught up speed?

[00:02:53] How'd you get here?

[00:02:56] **Hugh Miller:** Yeah. I'm obsessed with paragliding. I have been for 32 years. My name's Hugh. I'm an addict, something like that. And I'm a co-owner in Cross Country Magazine, and I love paragliding. And now, gliding as well. And I've also done a teeny-weeny bit of hang gliding in the past as well, until I realized how heavy they are and how weak I am. So, yeah, that didn't last very long. Yeah. Is that all right? Is that enough? I think that's good. 32 years

[00:03:23] **Gavin McClurg:** paragliding, a bunch of comps. You were your co-owner of the magazine. You helped publish our book. That was awesome. Yes. Of course. Yes. Fantastic. It seems like ages ago, doesn't it? It does. It does. I think we're ready for the second edition here at some point, I guess. Have you done any more shows

[00:03:40] **Hugh Miller:** since then?

[00:03:41] **Gavin McClurg:** Oh, a couple. Sorry.

[00:03:47] Yeah, that one was based on the first 100, and what are we, 240 or something now? 235 or something. Yeah. We're getting up there. But, yeah, so what's this sailplane thing? Why did you get into it? How is it going? Well, yeah. What do you know that we don't know?

[00:04:02] **Hugh Miller:** Oh, yeah. I don't know about that. They're very, very different sports. But I got into it because, yeah, I've done a lot of paragliding. And a lot of paragliding in the UK. The UK is, it's an island. And with today's performance of our paragliders, we're increasingly realizing it's an island. And we're reaching the coast more and more often. And I was kind of curious about what gliders can do. And so I signed up with a friend to do a course last April, did that. Then just, you know, they give you like a tick sheet when you're learning. So you have to cover, you know, handling, landings. Takeoffs, spins, stalls. It goes on and on. You know, I ended up filling out about 70 or 80 tick boxes. And I was just obsessed with getting the ticks.

[00:04:49] It's a very simple psychology. Just get another tick. Go fly and get another tick, you know. And so, yeah, I just really enjoyed the process of learning. And then, obviously, as soon as I, you know, got signed off to fly on my own, I just thought, right, off we go, cross country. And started getting into cross country flying. And I learned in a club. It's called Lasham. And it's one of the. It's one of the biggest clubs in the world. And they're really pro cross country flying. And there's a load of, you know, really good ex-hang glider and paraglider pilots there who are into gliding too. So, yeah, there's already people I could talk to and hassle and, you know, go up dual with and get into XC flying with. So, yeah.

[00:05:33] **Gavin McClurg:** Okay, before we go any farther, a couple of questions just right there, right in the beginning. How much does it cost? What does it cost to do this? A

[00:05:41] **Hugh Miller:** lot more than I thought. I signed up for the course. The course was £800 for four or five days, which is, what, \$1,000. And I thought, that's it. That'll teach me to be a glider pilot. Wah, wah. No, it took. You have to keep going back. I went solo about three or four weeks after that. I guess it cost probably £3,000 to train and qualify from start to finish. All in. Maybe a bit less. I don't know. Yeah, I wasn't counting because it was quite a lot. But, yeah, it's quite involved. It's more involved than learning to fly planes or paragliders or anything else. And that's mainly because most airfields, they winch launch you. So, you get towed up and you are going up like a rocket.

[00:06:28] Within two or three seconds of the all-out signal, you're doing 50 knots and then you're doing 90 knots. And you have to really control that ascent. And then they want to see that you're really good. If the line breaks or there's a launch failure at 200 feet, you react really quickly. You dive the glide of the ground. You pick up airspeed and you land going ahead. Or, you know, you can be safe basically on the winch. So, a lot of the training is around safely launching and landing. Yeah. But it takes a long time.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** And what does it cost now when you just go? Once you get the qualifications and go out, what does that cost? Yeah. You're going to go.

[00:07:06] **Hugh Miller:** It's pretty cheap. It's £10, \$12, \$13 for a week. And on a good day, that's enough. You'll get launched to, you know, 2,000 feet. An aerotow's £35, maybe \$40. And, you know, every time you get dropped off under a cloud and you're off, you never need to relaunch again. So, it takes out all the hassle that, you know, that is inherent. And the adventure as well. But, you know, flying flatlands, choosing the hill, deciding which one to drive to, it's always a last-minute decision. It's hard work, logistically. And I live in Brighton, you know, the wrong side of London. So, it's a lot of effort. You know, I'm used to driving for three, four hours to get to a hill, flying for six, seven hours. And then, you know, three, four hour retrieve.

[00:07:53] And I've done that for years and years and years, and I've loved it. But it's actually quite nice to just drive an hour and a half, fly, do a 300, 400K flight, land, and be home by seven. So, I'm getting old.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** Now, you say, you say, okay, it's a non-event. You get towed up. You're going to go under a cloud. And you're going

[00:08:10] **Hugh Miller:** to fly. You're going

[00:08:10] **Gavin McClurg:** to go. Yeah. But that's, you've got 32 years of experience of doing that. Is that for, if it was just somebody off the street that's learning how to fly a sailplane the first time, is that also going to work like that?

[00:08:23] **Hugh Miller:** Yeah. I mean, they'll always drop you off on an aero tow under, well, they'll get you to a good place and you can release and be pretty confident of getting a climb. Yeah.

[00:08:34] Winching less so, because you're lower and you're dropped off straight over the runway. But aero towing, it's pretty much. What is

[00:08:43] **Gavin McClurg:** better or worse about the learning process, and I'm talking about the exams, the stalls, the spins, you know, what they take you through, I've been told, is really what we should be doing with paragliding as well. It's much more involved. You get more. There's more checkboxes.

[00:09:05] **Hugh Miller:** How are your school days, Gavin? Yeah.

[00:09:09] How did you find the experience? I mean,

[00:09:14] I don't know, I spent all my time in the principal's office, as you can imagine. Well, no, you've got a good comparison then to gliding. You spend a lot of time outside the principal's office. It is, yeah, they're pretty, there's a lot of discipline. There's a lot of, you know, a bit of shouting. Don't do it like that. Da da da da. Well, we walked away from that one. You know, it's quite, you have to have fairly thick skin, because I think in most countries, the gliding clubs are still run by a fairly old guard, a fairly established kind of ex-airline, ex-military kind of background people.

[00:10:01] And to be fair, to run safely, you do need that discipline, because gliders are really heavy and fast, and so is the equipment that gets them in the air. So, you know, you do. I'm not saying you don't need the discipline. But coming from a paragliding background, where you literally, you know, you're probably doing low hops on your first day, and you get that real taste of freedom and exhilaration, it's a different experience for sure.

[00:10:25] **Gavin McClurg:** You said right at the top that it's a really different sport. It's a really different activity. That surprised me a little bit. Why?

[00:10:37] **Hugh Miller:** Good question. It's a bit, I guess the difference is, if you think of paragliding. It's being like wing foiling or surfing or windsurfing. So you just turn up with your gear and, you know, you assess the conditions yourself. You have a chat with your friends and off you go. And you really enjoy the sensations of being in the elements and using the wind and the waves. So gliding is a bit more like, not that I've done much of it, but going out on an ocean yacht and crossing, you know, a long stretch of sea weather conditions. Change a lot more. You don't feel the sea in quite the same way. You're reliant on other people to get you in the water and to help you out when you're in the air, possibly to.

[00:11:24] But you get to experience, you know, probably much bigger seas in more safety.

[00:11:31] So they're different. I'm not saying one's better or worse. I'd still probably prefer a good day's paragliding because you get that exposure to the elements and, you know, you're flying right next to birds. And, you know. You can just, you know, seeing the wisps go past on a paraglider is a very different experience. And you're taking off. Sailplane pilots are fascinated by the way we use, I've forgotten the technical term for it, but, you know, the very bottom thousand feet of the world's air and how we're right in the mixing zone when the thermals start. If you're flying in the flatlands and small hills, you know, if you're flying in the mountains and getting low, that's exactly where you're at. Sailplanes never, never really deal with, with that part of the air.

[00:12:17] They're always higher up and they're always, um, using the, using the clouds much more and less the terrain. So, you know, thermaling out of a small hill is, you know, with the birds is, is a very different experience from, um, being in wave or blotting down cloud streets and not stopping. But yeah.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** When you first started doing your, you know, you first started going XC, was it really nerve wracking? I mean, you're not getting 16,000 feet like we do over here and you've got, you know, a multiple number of places to glide to. Yeah, we, we

[00:12:52] **Hugh Miller:** had a, we had a crap year last year. So my first XC is we were, we had cloud base of three and a half, 4,000 feet and I was clinging to the cloud base. Like, you know, leave one and get to the next one, a hundred feet below base, next one, 200 feet below base. I was ridiculous. I

[00:13:12] **Gavin McClurg:** was really

[00:13:12] **Hugh Miller:** nervous because, um, yeah, the thought of landing out is really scary. You know, you, you need a lot of space. I remember the first few days I learned, I'd be driving home, looking at the places I'd land a parallel going, no, it wouldn't land in that park. No, it couldn't land in that kid's play area. No, it couldn't land on that cricket pitch. No, that feels too small. You know, there aren't that many places you can land. So that does, it's quite intimidating. But then I did some extra training, um, with a really good, uh, cross country pilot who took me out in his motor glider. And he cuts, he cuts the power at 1,500 feet and he says, right, where are you going? Why? And you have to get into the right area and, you know, set up a, set up an approach around a field. And, and then, you know, you're down to 200 feet and then he points out that it's a vineyard you're about to go into and you're going to die on the line.

[00:13:59] So, you know, you just, you just have to keep, keep practicing your field selection till you feel more confident with it. Um, and then, and then you feel better about getting low. Still not great. It's very nerve wracking. Um, but yeah, it's, it's still, that's why we, you know, we like, we like that stuff as pilots. I think we like having to sort shit out when it, when it gets, gets a bit, um, sketchy. So, yeah. Uh, obviously the motor, the, the, the gliders with turbos don't do that. They just, you know, get low, pop out the turbo and away they go. But in a pure glider, and there's a bit of kind of like, there's a bit of, uh, snobbery from the pure gliders about the motor gliders. Cause it's like the e-bike thing. Yeah, exactly. Like, yeah, yeah, possibly.

[00:14:44] But you never, you'd only use it when you really need to. So it takes away quite a lot of the adventure and it changes the way you decide. Sure. What you decide, you know, I've been, been flying. Um, I'm going to really bore you, Gavin. Sorry. I was at Cooper car and like everyone was asking things and I always got the subject back to gliding. Cause I've only just got into it. I'm really excited about it. So sorry, but, but I went tandem with a couple of people and they had a motor and they were flying into really, I thought, silly spread out areas and surprise. I had to start the motor. So yeah, I think pure gliding is the way for me, um, for the moment.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** How much, how much do you think your experience of gliding, this is kind of a ridiculous question, but I'm going to ask it anyway, is being colored by your 32 years of experience of paragliding. I'm, I'm wondering, you know, what, what, what non-pilots must be thinking? Are they, do you think they're less nervous about finding a place to land? Do you think? I think because you, you understand the sky, you understand how, how everything works. You're, you're, you're attacking in a totally different aircraft, but I would imagine you're.

[00:15:51] **Hugh Miller:** Yeah, I think that definitely helps. Although glider pilots, it's weird. Like when you're gliding, you are going straight to the darkest bit of the cloud, diving straight in there. Doesn't work. You push onto the next one. Paragliding. Sometimes we just don't have that option. We don't. We don't get to the dark bit because it's too shady beyond it. We stop and circle before. And glider pilots ask me, why do paraglider pilots always thermal in really weird places, like on the edge of clouds and stuff? And I'm like, well, because we can't get to the good bits. And some, some days I've flown, I've talked to paraglider pilots and I've met up with them on the radio, like, you know, Kirstie and Guy and other friends in the UK. And I, I've said, how have you found it? And they've been, it's really crap. It's really weak. It's like half to one meter.

[00:16:37] And we've been in really straight, you know, like three meter climbs consistently. Cause we can get to them. So, um, it is, it's, but you do get to sample a lot more clouds and you get more confident about what, what, what works,

you know, but, but equally on a paraglider, you don't, a, you don't have that luxuries. You don't have the range and B, you are cycling to each cloud rather than in a supercar. So by the time you get to it is substantially different from the cloud you thought it would be when you set off. And that's, that's, what's really struck me, um, about the difference. In gliding and, and paragliding. So classic gliding theory and the classic gliding clouds. Yes, they're great. And they totally apply to classic gliding flying, but in paragliding less. So we have to be much more observant and attuned to the way a cloud is changing rather than the way it looks when we set off.

[00:17:28] Is there much? I don't know. I don't know about you, but generally quite often, maybe half the time I set off for a cloud, I've changed on route on a paraglider because it changes.

[00:17:38] **Gavin McClurg:** Yeah, for sure. Is there, is there much, as you're getting into gliding, spending more time in a glider, is there, are there any, oh my God, I didn't know that. Is that happening?

[00:17:53] Uh, or I wish I'd known that. I mean, oh my God, I wish I'd known that for the last 30 years. Yeah. Are you, are you picking up things about the sky and how things work that you didn't know existed?

[00:18:06] **Hugh Miller:** I think it's might've helped me in terms of the forecasting and you know, when the trigger temperature is going to be. You know, reached and then what, and time to leave the hill, I'm definitely more attuned to that to pay more attention to that. And I check out the day versus the forecast a lot more because the, the gliding, the glider pilots only really, they, they pay full attention to forecast on the morning. We don't have the luxury of doing that. We have to decide on the day or two days before forecast, whereas they decide on the day cause they're at the airfield, they load it up, they go debt and it's pretty, pretty accurate. So it's made me do that a bit more on the morning of the, of the forecast. And I think it's, you know, it's just made me more confident that it is as per the textbooks, to be honest, you know, the, the, the, it does all make sense speed to fly sort of, it's sort of relevant to us.

[00:19:02] I wrote, wrote about this in that article a couple of issues ago. But for us, we have to move horizontally a lot more on glide than, than, than, than, than we think we do. I think to make the best of. Best of the air as you know, you, you know, this good gliding pilots, you're talking about your shark, do that anyway. Well, not mine. No, it's a guy called G G Dale, a coach, really good coach. Uh, he's coached like the Australian team, the British team and Kiwi team. And he's been the national coach for all three countries. I think he, um, I went on a coaching week with him and he just said, yeah, forget about dolphin, you know, that, that doesn't happen. All right. Really? Okay. And, uh, he said it's, it's about block speeds and sharking.

[00:19:48] So instead of, instead of dolphin where you are accelerating and diving, diving the nose, dropping the nose through the sink, and then pulling back and lifting the nose like a dolphin through, through the lift and sort of extenuating your glide path up and down, according to conditions, he says, that's a complete waste of time because you're just making your total glide path longer. What you need to be doing is moving like a shark. So move left, move right. As you sense or notice lift increasing, um, off your glide path. So people talk about sniffy lines. So sometimes you can kind of feel the lift, can't you? Other times you might have to just sort of explore over a, a drier area of land or, or under some wispies. So that is definitely applicable to gliding and paragliding.

[00:20:36] And it's way, I mean, I thought because of the glider gliders, they would be straight lining a lot more. If you look at the good, a good track of a glider. A glider pilot on a triangle, they'll deviate from course just as much as a paragraph. There'll be 20, 30 % off course a lot of the time following the lines because they, they don't want to be turning either. They want to be, they want to be, you know, gliding in neutral air or lifting air as much as they can as well. Um, so just because the performance is, you know, triple or quadruple, it doesn't mean that the game of flying efficiently, the rules of flying efficiently changed that much.

[00:21:09] **Gavin McClurg:** And is that, is that much more of an instrument thing? In a glider than it is by feel like we do in paragliding or is it just horizon or you're just looking out forward and you can kind of just feel it?

[00:21:24] **Hugh Miller:** That's an interesting question. I don't know enough about it, but having flown in a competition, one comp now and seeing how good pilots do it and ask them if what I'm doing is about right or not. I think it's quite visual. So you're, you're literally, you know, you are flying towards the dark bit. The cloud you're hanging a right as you hit it, you're going to the next bit and carrying on. If you look up the spec, you look at the hyperlapse footage of, um,

Stefan Langer on YouTube, you'll see how he connects the clouds. Um, and, and it's more about that. And then obviously a bit of feel, you can't feel a lot through the stick. You can feel a little bit, you know, I, I get shouted at if I'm in a duel and I turn the wrong way. They go, it's left, it's left because they noticed that the left wing rise.

[00:22:14] It's nothing like a paraglider where it's, it's a bit more obvious. So I'd say it's visual, a little bit of feel and a little bit of instruments, but it's far more by feel and, and visual than I'd thought. I thought glider pilots just looked at their instruments and did maths all day long.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** Are you spending a lot of time on a simulator?

[00:22:36] **Hugh Miller:** Um, no, probably should, but no, I haven't done any. Did I, what have you, what have you heard? I don't know. I did, I

[00:22:44] **Gavin McClurg:** did one. I think it's. It's the Condor thing. And I remember, uh, Eduardo Garza, who was in the couple of the X-Alps with me, um, 2017, 2019, maybe he, he, because he didn't have any time to go over and scout, he did it all on Condor, which is built for sailplanes. Okay. I think it's Condor. I might be wrong, but I, and so he basically flew the whole course so he could see it, you know, see it from a bird's eye perspective. And, but, uh, but you're flying it as a, as a, you can pick the sailplane and the performance and all that kind of thing. But I recently got to fly one and I flew a task around where we had the PWC in Switzerland in May. So we just pulled up a task and I flew it and I flew it from a glider, you know, I crashed and I didn't know how to take off.

[00:23:35] And I, but it was, I guess it's pretty accurate. I'm just wondering how much it, you know, you see the little telltales out the window and. Yeah. You know, you try. To figure out how to use your feet and, uh, yeah, yeah, I think,

[00:23:48] **Hugh Miller:** yeah. So, uh, one thing we have to learn as paraglider pilots is, um, attitude controlling the pitch, uh, and also the coordination of the stick and the rudder control. So those three things are new and quite baffling. It's like really foreign, totally foreign language. So I guess for that would be very helpful. And also, uh, just in terms of safety. So, um, if you, so, uh, you know, I've just joined a club. I'm a person who's actually really good at paragliding. So I'd like to know a little bit about

[00:24:27] **Gavin McClurg:** the bridge, uh, and, and how it works and how they work. That will

[00:24:27] **Hugh Miller:** help me.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** I think the first thing I've learned so far is, I guess I've learned a lot from the, uh, the past. The last thing I've learned so far is, I've learned a lot from the past. I think the first thing I've learned is I've learned a lot from the past and it's true. I've learned a lot from different people, uh,

[00:24:35] things like, because, you know, this was my first time flying paragliding. got in the sailplane that they're never they never say oh my god dude it's so amazing it's just the it's it's all i want to do they they sound more like you are that it's it's interesting it's cool it's uh you know you're you're you're loving it but it i mean do you see this just taking over your life dudes do you see you stopping gliding to pursue gliding it's quite

[00:24:59] **Hugh Miller:** cool doing it it's quite cool doing a loop i enjoy that it's very cool going into wave and being at like 14 000 feet and seeing a cold front coming towards you um uh yeah it just opens up new ways of flying and seeing the world i guess so uh yeah and also the competitions are amazing i mean they're like they're way more interesting and varied than i thought and i would hesitate to say far more interesting than paragliding comps at the moment shoot me down but you get a far variety you know bigger variety of tasks it's much more about a pilot making the the most of the day and thinking for themselves and then than paragliding comps you know because i'm assuming it's all what

[00:25:45] **Gavin McClurg:** it's start gates how do they do it they do it like the old school you choose

[00:25:48] **Hugh Miller:** you choose your start time elapsed time so there's some tactics there about when you start to get the best of the day and also when your competitors start some some uh some tasks are assigned area where you you have to go into three set massive cylinders and fly as fast a task as you can

[00:26:06] **Gavin McClurg:** and then you're able to do as you

[00:26:06] **Hugh Miller:** can so that means going as far as you can within those three cylinders each one might be 50 k's big and make it home you know after four hours so that that's really interesting because you have to you know find find the right streets or work out what the wind's doing so there's a lot more thinking for yourself i mean the fact the fact that russ russ ogden talks about the you know if you make a decision for yourself in a paragliding comp something's wrong i think that in itself speaks to a problem in paragliding comps where you know an xc flying it's just a matter of should be about a pilot's ability to make decisions off their own bat and gliding i've found that there's still you know there's still i've been told there's still quite a lot of um following the good guys but um given the the variety of tasks that we have and the variety of conditions you could the greater variety of conditions you can fly in i think it is more down down to the pilot to make individual decisions where

[00:27:01] **Gavin McClurg:** do you see you've gotten this taste just did your first comp where do you see it going i mean the the the big triangles they're doing in the alps out over the med and up italy and i mean my god

[00:27:16] bonkers and and you know what gordon's doing out in the sierras and the perlan project and you know the just some of the stuff that they're doing i mean gordon flying with night vision goggles all night flying yeah three thousand plus k that's just gotta be awesome uh do you is that your future where do you where do you see this going

[00:27:37] oh i

[00:27:37] **Hugh Miller:** don't know i mean you know that so the flights you're talking about they took off from faience near san andre and they flew um i believe they flew down to corsica and maybe sardinia even and then across to italy you know they went there were 20 25 000 feet over the med and then this is in march and they went over italy and then sort of did did some flatland flying on the way back i don't know it's crazy isn't it i mean i so i flew in faience uh in august duel and it was the day that honor and did 360 and tear and bruce loads of 300s were done and we actually flew past some of them as we made our way north to barcelonette i've got to say my experience in a sailplane was was probably disappointing compared with the paragliders because they're really in amongst the mountains and you know breathing the air and enjoying it and we were a bit removed so for me i'm not sure if if i if i'm that interested in the really

[00:28:38] super disconnected from what's around you i like the idea of of like wave flying where you're really close to the wave bar and going up and down it and sort of surfing it like a pillow or or you know getting a low save and you know that sort of stuff and probably just doing it locally in the uk because it's quite convenient and can carrying on paragliding as well and yeah maybe one or two more comps because they were fun i was surprised how fun they were and how safe they were as well no accidents you know taking off at three after the cold fronts part passed and up to five thousand feet and flying in 40 mile an hour winds down cloud street so the head bouncing off the canopy because it's you know the the the climbs are so strong it's yeah it's good fun yeah

[00:29:18] **Gavin McClurg:** there's a couple of my friends have gotten into it and they they talk about you know out here in in utah well i'm in idaho but we just had these comps down in utah last couple weeks and the weather was really dynamic and for them that's those are the best days i mean like you said they're going right under the anvil and and yeah boasting in the hail and then escaping and then you know you need a little bit more lift you just point it for the darkest nastiest looking stuff and i mean those are the good days for them because they've got the range and the speed and uh when

[00:29:50] **Hugh Miller:** i when i went back paragliding after because i hadn't touched a sailplane since till april 2023 and i've done loads of paragliding the year before loads of cross country and then i went back into paragliding in about may june and i was absolutely bricking it just you know it was just it was just it was just it was just it was just it was just wobbling about underneath the cloud and it was psychological i got it back thankfully but it did take a bit of adjustment but there is something to be said about pushing on speed and being able to to get through but i guess you know you just have to pick your days in paragliding don't you and there's a lot to be said for flying on on the lighter wind days when you know as much of of the world and the nature around you is within your skill set as possible you can never make it completely so but you can definitely load the dice in your favor

[00:30:37] **Gavin McClurg:** it's like there's a lot of i've been trying to get him on the show for years you know gary osoba out and you know was one of the kind of one of the people who found the whole texas distance thing back in the

day were hang gliders down by corpus christi gary did gary play you

[00:30:52] **Hugh Miller:** out did gary play you out today no

[00:30:55] **Gavin McClurg:** no no he's he's uh he just wants to do it in person

[00:30:58] **Hugh Miller:** was that the last minute request

[00:31:00] **Gavin McClurg:** no no no he didn't but he he wants to do it i'm taking gavin

[00:31:07] fallback to you uh yeah so he but he does you know his whole thing is trying to fly certain distances you know 600k triangle as fast as you possibly can to me so totally is that in texas that what you call nose down well he's he flies out of uh what is the really famous one out of new mexico it's out by albuquerque i forget what that airfield's called uh it's got a great name moriarty moriarty

[00:31:33] **Hugh Miller:** i think it is he was helping um uh johnny and dustin and all those guys with the record encampments and doing all the forecasting wasn't exactly and he

[00:31:43] **Gavin McClurg:** he helped us out when cody and i went down there i was actually just gonna tell a story about cody and sailplanes but he yeah he flies i think mostly out of moriarty but he's yeah his whole jam is you know not necessarily the biggest triangle but he likes to he likes to pick these days and then fly it really fast yeah you know just jam yeah um yeah

[00:32:03] **Hugh Miller:** yeah that's that's the attitude of of uh a lot of people

[00:32:07] **Gavin McClurg:** yeah yeah that's that's the attitude of of uh a lot of people

[00:32:07] **Hugh Miller:** cross country but it's about speed it's about optimization and and that that's great you know what was your speed 90k an hour in all the rest of it and how fast you can get around it but also it takes out some of the adventure because we like flying till the end of the day don't we on a good xc day when the sun's going down there's something really magical about that whereas on a sailplane you're probably wanting to be home by five because that's when the day slows down so you know it's more of a blast around for four or five hours okay but i'm so slow it i think almost eight hours to do my first 500ks and i quite appreciated that though i sort of squeeze every drop out of the day i could and that was part of the fun so there's no i don't think going faster makes you any happier as a pilot it's just a sort of it's a it's a number and a mark of the checkbox how efficient you can fly i guess yeah yeah uh

[00:32:56] **Gavin McClurg:** when when does this turn into yeah i'm kind of tired of these club planes i i want i want the gordon plane uh

[00:33:07] there

[00:33:07] **Hugh Miller:** is one factor here that sort of makes that decision for me what the magazine's not paying

[00:33:14] **Gavin McClurg:** that much

[00:33:14] **Hugh Miller:** it's doing brilliantly well and we're very grateful to our subscribers but if they could just have a few more then you know maybe it'll happen maybe it'll happen um yeah you know my sailplane so i've just been to the koopa car and um there's a brilliant new innovation there we can talk about this a bit by super or super is it super or super good question i always get this wrong let's call it let's call it super um it's this amazing uh harness with a built-in reserve and sensors uh on the harness and via i think wire or bluetooth to the glider and it detects when the pilot goes into auto rotation and um and continues to go into auto rotation and it sends uh out messages to um your uh if you've got one your um in your spot provider um emergency services and as you hit a certain safety altitude it'll deploy your your emergency parachute for you um the reason i'm telling you this story is because hopefully it's interesting to talk about a bit more uh but also because the price of that was the same as my second-hand glider from 1978 so it it you know you can do gliding you can glide in fairly fairly accessible equipment or you can spend if you're

[00:34:37] **Gavin McClurg:** a glider you can do gliding in fairly fairly

[00:34:37] **Hugh Miller:** you've got the money a lot of a lot of uh a lot of money and you know get an arcus but you know gordon's arcus does 49 to month one mine does 40 to one whatever it's yeah they're all they're all good that's what i'm saying right

[00:34:51] **Gavin McClurg:** right right i mean you can have a lot of fun with the club planes yeah exactly and you don't

[00:34:56] **Hugh Miller:** need to

[00:34:56] **Gavin McClurg:** buy the jet plane

[00:34:57] **Hugh Miller:** just like if you are flying an enb the focus should be improving your flying using what you've got rather than trying to jump up to get better this

[00:35:06] **Gavin McClurg:** innovation that bear has uh yeah i hadn't heard about that but you know i just ran these comps and with the fly master trackers you know if you're admin you're on the back end you know one of the things that somebody's looking at you know in this case the PWC is yvonne you know you're you actually get i got maybe 10 of these every day you know possible reserve deployment pilot number latin long and none of them were ever a reserve deployment they were always yeah people just spiraling or you know doing it was something irregular i'm assuming this separate thing's way more accurate it's not going to just deploy your reserve when you're just doing a heli or something

[00:35:47] **Hugh Miller:** so um yeah i i don't know enough about it but it's been they said you know that we talked to the designer um roman bartellini ed has just texted me the the name um so i'm very forgetful so roman um is a came he's an engineer drone with drone kind of experience and he joined super pair and they've been working on this for six years i'm not entirely sure of the details but you know they're uh yeah it's it sounds pretty interesting yeah and uh and i you know they they said look we were looking looking at a way to make paragliding safer two-thirds of accidents happen from you know reserves not being deployed in auto rotation we we know several friends between us and i'm sure listeners have know many too where that's been the cause of serious injury or death so

[00:36:38] whilst a company i visited before we're sort of like oh yeah i see what you think about that and we're quite skeptical i i don't know i think it's interesting and yeah yeah we'll see they're doing a lot of testing over the next few months and i think they're hoping to release it next year um is

[00:36:53] **Gavin McClurg:** that a is that a kind of a cutaway system too or does it get rid of the main because we're not a rotation so that's what happens right you're yeah i i had it

[00:37:02] **Hugh Miller:** i was interested in that as well yeah i don't know is he i'm not being a very good journalist here i don't know i don't know there's a separate reserve that there's that you cannot deploy yourself and it's there's uh uh there's this i don't think it's an explosive because you can take it on a plane but there's some sort of um ejection system that that gets the reserve out quickly um when when activated um and um yeah there's all sort of um all kinds of um electronic circuitry involved in that and connected to the sensors and all the rest of it wow

[00:37:36] **Gavin McClurg:** cool i like these kind of innovations yeah and who knows

[00:37:41] **Hugh Miller:** you know i drove an electric car for the first time and it was it was like tightening my seat belt and telling me off when i was going too too near the middle of the road and then at one point there's no one else on this road and i was playing around i sort of went well let's pretend that i'm sort of lost consciousness and see what happens and and it was like taking over and red alarms are going and it was slowing down and you know there are pros and cons i'm not saying that's but you know yeah if i was to have a stroke i'd probably appreciate it

[00:38:10] **Gavin McClurg:** yeah huh cool uh what about the the people involved in doing it have you made a whole new group of friends and new community is it has that been quite interesting we should have we should have this video

[00:38:30] **Hugh Miller:** maybe i find it hard to make friends gavin i really like i really like the diversity of people in paragliding i mean i've made some really good friends who i would never have met were it not for paragliding and generally people are pretty enthusiastic and encouraging and upbeat in paragliding um and in gliding they are too but i think it's just a slightly different mentality and it's a it's a bit more sort of cool calm and collected you know if you're going gliding and you're on the radio they'll be calling you out by you know three two to papa nine you know

transitioning nine thousand you know five thousand feet good air you know it's all that sort of talk there isn't a lot of banter they're they're they come from they sort of have this aviation discipline kind of stuff ingrained in them so i ended up like just i end up with that official radio but with a little two meter radio having a laugh with my paragliding friend who's also converted to gliding so yeah they're they it's a different culture and ethos and they're that you know like with gordon or you know the guys up um the guy called chris gill and north and south and stuff like that so it's a different culture and ethos and they're there are some there are some really cool characters within it but i'd say as a whole

[00:39:44] it's probably more conservative perhaps with the small c perhaps with the big c okay

[00:39:49] **Gavin McClurg:** yeah more more commercial airline type

[00:39:52] **Hugh Miller:** i would think xf air force is definitely some sort of military crossover okay yeah i don't know if there is in the states yeah in the in the uk yeah yeah yeah but really encouraging really friendly really good i guess the nice thing is you rely on each other a lot more because you know

[00:40:09] **Gavin McClurg:** you're going to be able to do a lot more and you need

[00:40:10] **Hugh Miller:** people to be volunteering running the winch running you know most are not commercial so there is that sense of everyone helps each other out if anyone lands out they will be picked up wherever they are so you know you you grab the trailer you go out you you know you might get into an argument with the farmer you drag a glider across the cloud fields and you know yeah it's all part that there's a bit of adventure in that but yeah everyone everyone will help each other out it's just everyone's it's like it's slightly less diverse crowd i like

[00:40:36] **Gavin McClurg:** okay is that what what's

[00:40:45] happening with the uh what's what's happening with

[00:40:49] **Hugh Miller:** it yeah i had a look at this last week so i think there's probably something like three or four times as many paraglider pilots as glider pilots in the world at the moment in gliding there's a there's there's uh there's a sort of a weird uh age demographic where there seem to be a lot of um teens and people in

[00:41:10] **Gavin McClurg:** the world who are

[00:41:10] **Hugh Miller:** in their early 20s involved in the sport then a lot of people are sort of 60 plus and uh that's partly because gliding was incredibly popular in the 70s and 80s and those guys are still flying and also partly because it is quite expensive so if you start as a teen and you've got all the junior rates and stuff you just can't afford it when you get to 25 and you've got a full-time job so yeah um in terms of the industry i mean unfortunately there are you know four or five big manufacturers who sell you know gliders for 250 000 euros new and that's their market you know there's there's it's um it's quite exclusive in terms of buying new gliders you have to be pretty rich to afford one so that's where the industry sort of targets and there's loads of very cool exciting innovations like we have fez which is front electrical system you know um electrical motors powered by batteries but ordinary pilots are nowhere near being able to afford those sorts of that sort of stuff whereas in paragliding it's kind of more for the average pilot and the normal pilot isn't it so that's where the market is

[00:42:20] **Gavin McClurg:** you just returned from cooper car what'd you learn what other than the uh the sup air thing what was that what are you seeing in the market uh it's

[00:42:30] **Hugh Miller:** yeah lots of conversation i'm not very good at conversation after after the third i was like i've got another two days of this and i was only there for two days marcus for there for the four so i felt a bit bad about sneaking off early um there's a lot of talk in the trade tents and um yeah uh yeah no most most of the brands seemed pretty happy um lots of refinements going on in terms of harness development um and um yeah the the we we spent a couple of hours watching the masquerade and that's lovely you know seeing the parade i think for visiting pilots it's got a bit less appealing because there's a lot of there was a paramotor flying around telling people that they had to land because they you know they were in the air after nine o'clock in the morning and that was banned and you couldn't take off after such and such a time and you had to pre-register to even do the hike and fly from the don't the crawl so i i guess that's all necessary measures that being brought in but you know i remember the days when you you know you'd be at a

party on the on the tent and you just see these lights above you and it'd be raul rodriguez and felix like spiraling down you know in the middle of the night and it's like wow and we can't even let off lanterns now because yeah it's just different it's lost some of its magic i think but it's still a very exciting um weekend and it's still the you know the fundamental atmosphere is still there for

[00:43:53] **Gavin McClurg:** sure and this time it wasn't a mud fest i've been there a couple times where it was we can be pretty wet but i think yeah no we had good weather yeah it's

[00:44:00] **Hugh Miller:** nice weather yeah yeah really nice yeah uh

[00:44:04] **Gavin McClurg:** anything you want to say more about sailplanes uh

[00:44:09] **Hugh Miller:** yeah it makes you a pretty good person i think it makes you a pretty good person i appreciate good aerodynamics like it's quite hard to go back from a submarine genie race five style harness to a normal one uh when you see the difference in performance between a 1950s glider and a 1980s glider and you just look at the shape on the runway and you go that goes well that goes well that goes well that doesn't it's just that obvious you know so um it's it's uh you definitely it definitely attunes you to the importance of um is it fluid dynamics aerodynamics i don't know all that stuff both and just how and just you know uh how lucky we are as well i think in having the access we have to the places we fly and the experiences we have because most most people don't have them it's pretty nuts what we do now

[00:44:58] **Gavin McClurg:** and that that brings me to my close that many people have heard this story because it was on the man but and i know you did because we worked on the book together and cody was one of the chapters but in one of cody i think i've had him on the show twice one of them i can't remember which was the first or second one but he talked he had this incredible flight from somewhere in the wasatch out deep out over the desert and you know he was fighting to stay below 18 000 and there's hail and it was you know freezing cold and rowdy and uh you know just a big you know u.s day in the west and there was at one point there's a sailplane that was kind of circling around him and then headed off into the distance never saw him again and he was imagining you know his his visors you know getting all iced up and he's you know shaking like a leaf and he's sucking on his oxygen and he's imagining this sailplane pilot you know cruising by listening to rock mononoff you know just cruising oh look at that little guy look at that leaf in the wind over there see ya just imagining the difference between the two of it yeah

[00:46:05] **Hugh Miller:** yeah but then you know we on a glider you don't have those experiences of being down at 300 feet and spotting some swifts or swallows and connecting with that climb and you know you just don't you don't you don't have that so yeah it's yeah i think that's a it's a good story because it sort of speaks of the difference and the exposure to the elements we get as paraglider pilots yeah and also the feel the feel of a thermal is so mark watts has this um description like thermally on a paraglider is like getting your hands into the into the earth and just working through the soil with your hands uh hang gliding is like having a spade and like lifting the soil up with a spade and then gliding is like having a mini mini digger and just scraping away with a mini digger's bucket you know

[00:46:55] using hydraulics out on that yeah exactly

[00:46:58] **Gavin McClurg:** yeah yeah you always a treasure man thank you very much uh thank you for saving me with this show i appreciate it i can look forward to keep watching your pleasure yeah you're uh we

[00:47:10] **Hugh Miller:** have we also it's a it's a good timing because we've got a masterclass

[00:47:15] that you know talks about dolphin flying and and shark flying stuff that's coming up in about two or three weeks time so it'll be available online for subscribers as well so we'll get him to explain it much better than me

[00:47:27] **Gavin McClurg:** awesome yeah i think people talked a lot about that one that was really interesting it was a good read i appreciate you guys as always putting out such great content thank you well

[00:47:37] **Hugh Miller:** thank you gavin for for keeping the show going and you know it's um yeah it's it's a great contribution to to for all of us um and um yeah i mean i listen to it most in the winter i think it's it's just such a nice thing to do you know in in the downtimes i think the magazine gets most read in the winter as well so um yeah it's uh we need our spirits up exactly exactly thanks

[00:48:02] **Gavin McClurg:** buddy appreciate it

[00:48:03] **Hugh Miller:** no worries if

[00:48:09] **Gavin McClurg:** you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way out to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every day and we'll see you next time two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by

[00:49:20] sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now

[00:50:20] thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Hugh Miller, un pilote de parapente renommé, s'est récemment tourné vers le pilotage de planeurs, suscitant l'intérêt avec sa première expérience en compétition. Son parcours met en lumière les défis et l'excitation liés à l'apprentissage d'une nouvelle discipline aéronautique. Ce récit réfléchit sur les différences entre le parapente et le vol en planeur et explore les compétences uniques requises pour ce dernier.

Le post #230 Hugh Miller and making the Glide to Sailplanes est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Salut

[00:00:10] Salut à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. J'ai encore une semaine de retard, je m'en excuse. J'ai été débordé par ces compétitions dans l'Utah, et j'ai toujours de grands projets d'enregistrement pendant ces périodes, mais ce furent des événements très, très chargés, et je n'ai pas pu concrétiser ça, sauf pour le dernier avec Matthew Fittis lors d'une des journées météo. Mais j'ai enfin quelques émissions en boîte maintenant, et je vais publier celle-ci immédiatement avec Hugh Miller. Hugh a, bien sûr, déjà participé à l'émission. Il est copropriétaire de Cross Country Magazine. Il pilote depuis 32 ans, et j'ai récemment remarqué que je le suivais sur les réseaux sociaux et j'ai vu qu'il pilotait des planeurs. Je me suis donc dit qu'il serait intéressant de discuter avec lui de ce que ce parcours a été comme expérience, pourquoi il l'a fait, ce qu'il en retire, et ce qu'il voit pour son avenir dans cette activité.

[00:01:00] Parce que j'ai été assez. J'ai

[00:01:01] **Hugh Miller:** j'ai été assez fasciné,

[00:01:01] **Gavin McClurg:** surtout depuis que j'ai discuté avec Gordon de ses folles aventures en vague dans les Sierras. Il a, j'en suis sûr, et j'espère, entendu cet épisode. C'est incroyable. Si vous ne l'avez pas fait, retournez l'écouter. C'est assez dingue. Mais ouais, j'ai été assez fasciné par l'idée de m'y mettre moi aussi, alors j'ai pensé contacter un débutant qui explore ça par lui-même. Il vient de faire sa première compétition, et les comparaisons, ce qui nous manque, ce que nous pourrions apprendre des voiliers. Je suis un pilote d'aile. La communauté, ce que ça coûte, ce qu'il faut pour s'y mettre, et toutes ces sortes de choses. Et on termine en parlant un peu de Cooper Car. On revient juste de Cooper Car. C'est toujours un grand festival et un événement important, et c'est sympa de voir toutes les nouveautés qui sortent.

[00:01:49] On va donc parler un peu de ça, de certaines des nouvelles innovations qui voient le jour. Profitez bien de cet épisode avec Hugh Hunt.

[00:02:02] Hugh, bienvenue au CloudBase, ma 'am. Merci de m'avoir sauvé. J'ai une semaine de retard et je viens juste d'arriver. Je vous ai contacté il y a trois minutes pour vous proposer un podcast, et vous avez dit oui. J'apprécie beaucoup. Je sais qu'il est plus tard chez vous, mais on dirait que je vous ai sorti de votre retraite. Et la raison pour laquelle j'ai... C'est toujours un plaisir. Ouais, merci monsieur. Merci. On va commencer par... On va revenir un peu dans le passé avant d'aborder vos aventures en planeur. Mais j'ai suivi vos publications ces derniers temps, et vous vous lancez dans les planeurs. C'est quelque chose qui me passionne vraiment, et j'ai besoin de faire venir plus de pilotes de planeurs dans l'émission, surtout après avoir parlé à Gordon. Ouais. Ouais. Ses trucs, cette vague qu'il fait dans les Sierras, ça a vraiment l'air d'être mon genre. J'ai hâte d'aller voler avec lui. Mais pour les quatre personnes qui écoutent l'émission et qui ne connaissent pas votre parcours, pouvez-vous remonter le temps un peu pour nous mettre à jour rapidement ?

[00:02:53] Comment en es-tu arrivé là ?

[00:02:56] **Hugh Miller:** Ouais. Je suis obsédé par le parapente. Ça fait 32 ans que je le suis. Je m'appelle Hugh. Je suis un accro, un truc du genre. Et je suis co-proprétaire de Cross Country Magazine, et j'adore le parapente. Et maintenant, le vol plané aussi. J'ai aussi fait un tout petit peu de deltaplane par le passé, jusqu'à ce que je réalise à quel point ils sont lourds et à quel point je suis faible. Donc, ouais, ça n'a pas duré très longtemps. Ouais. Ça va ? C'est assez ? Je pense que c'est bon. 32 ans.

[00:03:23] **Gavin McClurg:** le parapente, plein de compétitions. Vous étiez co-proprétaire du magazine. Vous avez aidé à publier notre livre. C'était génial. Oui. Bien sûr. Oui. Fantastique. On dirait que c'était il y a une éternité, non ? Oui. C'est vrai. Je pense qu'on sera prêts pour la deuxième édition à un moment donné, je suppose. Vous avez fait d'autres spectacles ?

[00:03:40] **Hugh Miller:** depuis ?

[00:03:41] **Gavin McClurg:** Oh, quelques-unes. Désolé.

[00:03:47] Ouais, celui-là était basé sur les 100 premiers, et on en est à combien, 240 ou quelque chose comme ça maintenant ? 235 ou quelque chose. Ouais, on y arrive. Mais bon, c'est quoi ce truc de planeur ? Pourquoi tu t'es mis dedans ? Ça se passe comment ? Enfin, ouais. Qu'est-ce que tu sais que nous on ne sait pas ?

[00:04:02] **Hugh Miller:** Oh, oui. Je ne sais pas trop. Ce sont des sports très, très différents. Mais je m'y suis mis parce que, oui, j'ai fait beaucoup de parapente. Et beaucoup de parapente au Royaume-Uni. Le Royaume-Uni est une île. Et avec les performances actuelles de nos parapentes, on se rend de plus en plus compte que c'est une île. Et on atteint la côte plus et plus souvent. Et j'étais un peu curieux de voir ce que les ailes pouvaient faire. Alors je me suis inscrit avec un ami pour faire une formation en avril dernier, je l'ai faite. Ensuite, enfin, ils te donnent une sorte de fiche de suivi quand tu apprends. Tu dois couvrir, tu sais, la maniabilité, les atterrissages, les décollages, les pirouettes, les décrochages. Ça n'en finit pas. Tu sais, j'ai fini par cocher environ 70 ou 80 cases. Et j'étais juste obsédé par l'idée de cocher toutes les cases.

[00:04:49] C'est une psychologie très simple. Juste obtenir une autre coche. Aller voler et obtenir une autre coche, vous voyez. Alors, oui, j'ai vraiment aimé le processus d'apprentissage. Et puis, évidemment, dès que j'ai été autorisé à voler seul, je me suis dit : bon, c'est parti pour le cross country. Et j'ai commencé à me mettre au vol cross country. J'ai appris dans un club qui s'appelle Lasham. C'est l'un des plus grands clubs au monde. Et ils sont vraiment pros du cross country. Il y a énormément de très bons anciens pilotes de deltaplane et de parapente là-bas qui se sont mis à l'aile aussi. Donc, oui, il y avait déjà des gens à qui je pouvais parler, les solliciter, et aller voler en biplace avec eux pour me mettre au vol XC. Donc, oui.

[00:05:33] **Gavin McClurg:** D'accord, avant d'aller plus loin, j'ai deux questions juste là, au tout début. Combien ça coûte ? Quel est le coût pour faire ça ?

[00:05:41] **Hugh Miller:** bien plus que je ne le pensais. Je me suis inscrit au cours. Le cours coûtait 800 £ pour quatre ou cinq jours, ce qui fait quoi, 1 000 \$. Et je me suis dit : c'est tout. Ça va m'apprendre à être pilote d'aile. Bah, non, ça a pris. Il faut continuer à y retourner. Je suis parti en solo environ trois ou quatre semaines après ça. Je suppose que ça a coûté probablement 3 000 £ pour se former et obtenir la qualification du début à la fin. Tout compris. Peut-être un peu moins. Je ne sais pas. Ouais, je ne comptais pas parce que c'était pas mal. Mais, ouais, c'est assez complexe. C'est plus complexe que d'apprendre à piloter des avions ou des parapentes ou n'importe quoi d'autre. Et c'est principalement parce que sur la plupart des aérodromes, on vous décolle au treuil. On vous traîne vers le haut et vous montez comme une fusée.

[00:06:28] Moins de deux ou trois secondes après le signal de départ, tu es à 50 nœuds, puis tu passes à 90 nœuds. Et il faut vraiment contrôler cette ascension. Ensuite, ils veulent voir que tu es vraiment bon. Si le câble casse ou s'il y a une défaillance au décollage à 200 pieds, tu réagis très vite. Tu plonges vers le sol, tu gagnes en vitesse et tu atterris en avançant. Ou, tu sais, tu peux rester en sécurité sur le treuil. Donc, une grande partie de la formation tourne autour du décollage et de l'atterrissage en toute sécurité. Ouais, mais ça prend beaucoup de temps.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** Et ça coûte combien maintenant quand tu y vas juste comme ça ? Une fois que tu as les qualifications et que tu pars, ça coûte combien ? Ouais. Tu vas y aller.

[00:07:06] **Hugh Miller:** C'est assez bon marché. C'est 10, 12 ou 13 dollars pour une semaine. Et les jours où ça va, c'est suffisant. On vous propulse à, vous savez, 2 000 pieds. Un remorquage par avion coûte 35, peut-être 40 dollars. Et, vous savez, chaque fois qu'on vous lâche sous un nuage et que vous décollez, vous n'avez plus besoin de repartir. Ça élimine toute la logistique qui est, vous savez, inhérente à ça. Et l'aventure aussi. Mais, vous savez, voler en plaine, choisir la colline, décider vers laquelle aller, c'est toujours une décision de dernière minute. C'est du boulot, logistiquement. Et j'habite à Brighton, vous savez, du mauvais côté de Londres. Donc, ça demande beaucoup d'efforts. Vous savez, j'ai l'habitude de conduire trois ou quatre heures pour atteindre une colline, de voler pendant six ou sept heures. Et puis, vous savez, trois ou quatre heures pour le retour.

[00:07:53] Et j'ai fait ça pendant des années, des années et des années, et j'ai adoré ça. Mais c'est en fait assez sympa de juste conduire une heure et demie, voler, faire un vol de 300 ou 400 kilomètres, atterrir et être à la maison pour sept heures. Alors, je vieillis.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** Maintenant, tu te dis, d'accord, ce n'est pas un événement spécial. On te remorque, tu vas passer sous un nuage. Et tu vas

[00:08:10] **Hugh Miller:** à piloter. Vous allez

[00:08:10] **Gavin McClurg:** pour y aller. Ouais. Mais là, tu as 32 ans d'expérience dans ce domaine. Si c'était juste quelqu'un qui débarque et qui apprend à piloter un planeur pour la première fois, est-ce que ça marcherait de la même manière ?

[00:08:23] **Hugh Miller:** Ouais. Je veux dire, ils vous lâcheront toujours sur un remorquage aérien à une bonne altitude, et vous pourrez vous détacher en étant assez confiant pour prendre de la hauteur. Ouais.

[00:08:34] Moins pour le winching, parce que vous êtes plus bas et qu'on vous dépose juste au-dessus de la piste. Mais pour le remorquage aérien, c'est pratiquement. C'est quoi

[00:08:43] **Gavin McClurg:** mieux ou moins bien pour le processus d'apprentissage, et je parle des examens, des décrochages, des pirouettes, vous voyez, tout ce qu'ils vous font passer, on m'a dit que c'est vraiment ce qu'on devrait faire aussi avec le parapente. C'est beaucoup plus complexe. On en apprend plus. Il y a plus de critères à cocher.

[00:09:05] **Hugh Miller:** Comment se passent tes journées à l'école, Gavin ? Ouais.

[00:09:09] Comment as-tu trouvé l'expérience ? Je veux dire,

[00:09:14] Je ne sais pas, j'ai passé tout mon temps au bureau du directeur, comme vous pouvez l'imaginer. Enfin, non, vous avez une bonne comparaison avec le vol à voile alors. Vous passez beaucoup de temps hors du bureau du directeur. C'est vrai, oui, ils sont plutôt... il y a beaucoup de discipline. Il y a beaucoup de, vous savez, un peu de cris. Ne fais pas comme ça. Da da da da da. Enfin, on a laissé ça derrière nous. Vous savez, c'est assez... il faut avoir la peau assez épaisse, parce que je pense que dans la plupart des pays, les clubs de vol à voile sont encore dirigés par une vieille garde, des gens issus d'un milieu assez établi, d'anciennes compagnies aériennes ou de l'armée.

[00:10:01] Et pour être honnête, pour voler en toute sécurité, cette discipline est nécessaire, parce que les ailes sont vraiment lourdes et rapides, tout comme l'équipement qui les met en l'air. Donc, oui, c'est le cas. Je ne dis pas que vous n'avez pas besoin de discipline. Mais quand on vient du parapente, où vous faites littéralement, vous faites probablement des petits sauts au sol dès le premier jour et vous avez ce vrai goût de liberté et d'exaltation, c'est une expérience différente, c'est sûr.

[00:10:25] **Gavin McClurg:** Tu as dit dès le début que c'est un sport vraiment différent. C'est une activité vraiment différente. Ça m'a un peu surpris. Pourquoi ?

[00:10:37] **Hugh Miller:** Bonne question. Je pense que la différence, c'est que si on pense au parapente, c'est un peu comme le wing foiling, le surf ou le windsurf. Vous arrivez avec votre équipement et, vous savez, vous évaluez

vous-même les conditions. Vous discutez avec vos amis et c'est parti. Et vous profitez vraiment des sensations d'être en plein milieu des éléments et d'utiliser le vent et les vagues. Le vol à voile est un peu plus comme, pas que j'en aie fait beaucoup, mais comme partir en yacht sur l'océan et traverser, vous savez, une longue étendue de mer où les conditions météo changent beaucoup plus. On ne ressent pas la mer de la même manière. On dépend des autres pour nous mettre à l'eau et pour nous aider quand on est en l'air, et peut-être aussi pour...

[00:11:24] Mais vous pouvez vivre des expériences en mer bien plus vaste, et en plus grande sécurité.

[00:11:31] Elles sont différentes. Je ne dis pas que l'une est meilleure ou moins bonne que l'autre. Je préférerais probablement encore une bonne journée de parapente parce qu'on est exposé aux éléments et, vous savez, on vole juste à côté des oiseaux. Et, vous savez, voir les traînées de nuages passer en parapente est une expérience très différente. Et au décollage... les pilotes d'aile sont fascinés par la façon dont nous utilisons — j'ai oublié le terme technique — mais, vous savez, la toute base des mille premiers pieds de l'air du monde et comment nous sommes en plein dans la zone de mélange quand les thermiques commencent. Si vous volez dans les plaines et les petites collines, vous savez, si vous volez en montagne et que vous descendez bas, c'est exactement là que vous êtes. Les ailes ne gèrent jamais, jamais vraiment cette partie de l'air.

[00:12:17] Ils sont toujours plus haut et ils utilisent toujours beaucoup plus les nuages et moins le relief. Donc, vous savez, faire de la thermique au départ d'une petite colline avec les oiseaux, c'est une expérience très différente de celle d'être en onde ou de descendre des couloirs de nuages sans s'arrêter. Mais oui.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Quand tu as commencé à faire du XC, est-ce que c'était vraiment stressant ? Je veux dire, tu n'atteins pas les 16 000 pieds comme nous ici et tu as, tu sais, un grand nombre d'endroits où planer. Ouais, on...

[00:12:52] **Hugh Miller:** on a eu une année pourrie l'année dernière. Donc pour mon premier XC, on avait une base de nuages à trois mille cinq cents, quatre mille pieds et je me accrochais à la base des nuages. Genre, tu sais, en quitter un pour atteindre le suivant, à cent pieds sous la base, le suivant, à deux cents pieds sous la base. C'était ridicule. J'

[00:13:12] **Gavin McClurg:** c'était vraiment

[00:13:12] **Hugh Miller:** nerveux parce que, ouais, l'idée d'atterrir en zone non préparée est vraiment flippante. Vous savez, il faut beaucoup d'espace. Je me rappelle les premiers jours où j'apprenais, je rentrais en voiture et je regardais les endroits où j'aurais pu atterrir en me disant : non, ça n'atterrirait pas dans ce parc. Non, pas dans cette aire de jeux pour enfants. Non, pas sur ce terrain de cricket. Non, ça a l'air trop petit. Vous savez, il n'y a pas tant d'endroits où on peut atterrir. Donc ça, c'est assez intimidant. Mais ensuite, j'ai fait une formation supplémentaire avec un très bon pilote de cross country qui m'a emmené avec son plane motorisé. Et il coupe la puissance à 1 500 pieds et il me demande : "Bon, tu vas où ? Pourquoi ?". Et il faut se mettre dans la bonne zone et, vous savez, préparer une approche autour d'un champ. Et puis, vous savez, vous descendez à 200 pieds et là il me montre que c'est un vignoble dans lequel vous allez entrer et que vous allez finir dans les lignes.

[00:13:59] Alors, tu sais, il faut juste continuer à pratiquer la sélection de terrain jusqu'à ce que tu te sentes plus confiant. Et ensuite, tu te sentiras plus à l'aise pour descendre bas. Ce n'est toujours pas génial, c'est très stressant. Mais oui, c'est pour ça qu'on aime ça, en tant que pilotes. Je pense qu'on aime devoir gérer les problèmes quand ça devient un peu... périlleux. Donc, oui. Évidemment, les ailerons avec turbos ne font pas ça. Ils descendent juste, ils activent le turbo et ils s'en vont. Mais dans une aile pure, il y a un peu de... d'un peu de snobisme de la part des pilotes d'ailes pures envers les motoplaneurs. Parce que c'est comme le truc des vélos électriques. Ouais, exactement. Genre, ouais, possiblement.

[00:14:44] Mais vous ne l'utilisez jamais, vous ne le faites que quand c'est vraiment nécessaire. Ça enlève une bonne partie de l'aventure et ça change votre façon de décider. Bien sûr. Ce que vous décidez, vous savez, j'ai, j'ai volé. Je vais vraiment vous ennuyer, Gavin. Désolé. J'étais à Cooper car et tout le monde me posait des questions et je ramenaïs toujours le sujet au vol à voile. Parce que je viens juste de m'y mettre. Je suis vraiment enthousiaste à ce sujet. Désolé, mais j'ai fait du tandem avec quelques personnes qui avaient un moteur et elles volaient dans des zones vraiment, je trouvais, dispersées et, surprise, j'ai dû démarrer le moteur. Alors oui, je pense que le vol à voile pur est ma voie, pour le moment.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** À quel point, à quel point penses-tu que ton expérience du vol en planeur — c'est une question un peu ridicule, mais je vais quand même la poser — est influencée par tes 32 années d'expérience en parapente ? Je me demande, tu sais, ce que les non-pilotes doivent penser ? Est-ce qu'ils sont, tu penses, moins nerveux à l'idée de trouver un endroit pour atterrir ? Tu penses ? Je pense que parce que tu comprends le ciel, tu comprends comment tout fonctionne. Tu attaques dans un appareil totalement différent, mais j'imagine que tu es...

[00:15:51] **Hugh Miller:** Ouais, je pense que ça aide carrément. Même si pour les pilotes d'aile, c'est bizarre. Genre quand tu es en aile, tu vas direct vers la partie la plus sombre du nuage, tu plonges dedans. Ça ne marche pas. Tu passes sur le suivant. En parapente, parfois on n'a tout simplement pas cette option. On n'atteint pas la partie sombre parce qu'il y a trop d'ombre au-delà. On s'arrête et on fait des cercles avant. Et les pilotes d'aile me demandent : pourquoi les parapentistes font-ils toujours des thermiques dans des endroits vraiment bizarres, genre sur le bord des nuages et tout ? Et je leur réponds : bah, parce qu'on ne peut pas atteindre les bonnes parties. Et certains jours, j'ai volé, j'ai parlé à des parapentistes et je les ai croisés à la radio, genre Kirstie et Guy et d'autres amis au Royaume-Uni. Et je leur ai demandé : comment vous trouvez ça ? Et ils m'ont répondu : c'est vraiment nul. C'est vraiment faible. C'est genre entre zéro et un mètre.

[00:16:37] Et on a été dans des montées vraiment droites, vous voyez, genre trois mètres de façon constante. Parce qu'on peut y accéder. Donc, euh, c'est, c'est... mais vous arrivez à tester beaucoup plus de nuages et vous gagnez en confiance sur ce qui, ce qui, ce qui fonctionne, vous voyez, mais, mais de la même manière en parapente, vous n'avez pas, vous n'avez pas ce luxe. Vous n'avez pas l'autonomie et, d'une part, vous allez d'un nuage à l'autre à vélo plutôt qu'en supercar. Du coup, au moment où vous y arrivez, c'est substantiellement différent du nuage que vous pensiez qu'il serait quand vous êtes partis. Et c'est, c'est ce qui m'a vraiment frappé, euh, sur la différence entre le vol en aile et le parapente. Donc la théorie classique du vol en aile et les nuages classiques du vol en aile, oui, ils sont super. Et ils s'appliquent totalement au vol en aile classique, mais moins en parapente. On doit donc être beaucoup plus observateurs et attentifs à la façon dont un nuage change plutôt qu'à son apparence quand on est partis.

[00:17:28] Est-ce que ça arrive souvent ? Je ne sais pas. Je ne sais pas pour vous, mais en général, assez souvent, peut-être la moitié du temps, quand je pars vers un nuage, je change de trajectoire en parapente parce qu'il évolue.

[00:17:38] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Est-ce qu'il y a, est-ce qu'il y a beaucoup de trucs, au fur et à mesure que tu te mets à l'aile, que tu passes plus de temps en aile, est-ce qu'il y a des « Oh mon Dieu, je ne savais pas que ça existait » ? Est-ce que ça arrive ?

[00:17:53] Ou alors, j'aurais aimé le savoir. Je veux dire, mon Dieu, j'aurais aimé le savoir depuis 30 ans. Ouais. Est-ce que tu apprends des choses sur le ciel et sur son fonctionnement que tu ne savais même pas qu'elles existaient ?

[00:18:06] **Hugh Miller:** Je pense que ça m'a peut-être aidé pour les prévisions, tu sais, pour savoir quand la température de déclenchement va être atteinte, et ensuite quoi, et le moment de quitter la colline ; je suis nettement plus attentif à ça, j'y prête plus attention. Et je compare beaucoup plus le jour par rapport aux prévisions parce que les pilotes d'aile ne font vraiment attention aux prévisions que le matin. Nous n'avons pas le luxe de faire ça. Nous devons décider le jour même ou deux jours avant les prévisions, alors qu'eux décident le jour même parce qu'ils sont à l'aérodrome, ils chargent, ils décollent et c'est assez précis. Ça m'a donc poussé à faire ça un peu plus le matin même des prévisions. Et je pense que ça m'a rendu plus confiant sur le fait que c'est bien comme dans les bouquins, pour être honnête, tout cela a du sens, la vitesse de vol est plutôt pertinente pour nous.

[00:19:02] J'ai écrit à ce sujet dans cet article il y a quelques numéros. Mais pour nous, on doit beaucoup plus se déplacer horizontalement en vol plané que ce qu'on pense faire. Je pense que pour tirer le meilleur parti de l'air, comme vous le savez, les bons pilotes de vol plané, vous parlez de votre requin, faites ça de toute façon. Enfin, pas le mien. Non, c'est un gars appelé G.G. Dale, un coach, un très bon coach. Il a entraîné l'équipe australienne, l'équipe britannique et l'équipe néo-zélandaise. Il a été l'entraîneur national des trois pays. Je pense que... je suis allé à une semaine de coaching avec lui et il a juste dit : « Ouais, oubliez le dauphin, ça n'arrive pas. » D'accord. Vraiment ? OK. Et il a dit que c'est une question de vitesses de bloc et de "sharking".

[00:19:48] Donc au lieu du "dolphin" où vous accélérez et plongez, en plongeant le nez à travers la descente, puis en tirant vers l'arrière pour relever le nez comme un dauphin à travers la portance et en étirant votre trajectoire de vol vers le haut et vers le bas selon les conditions, il dit que c'est une perte de temps totale parce que vous ne faites qu'allonger votre trajectoire de vol totale. Ce que vous devez faire, c'est bouger comme un requin. Donc bougez à gauche, bougez à droite. Dès que vous sentez ou remarquez que la portance augmente, en dehors de votre trajectoire de vol. Les gens parlent de "sniffy lines". Parfois, on peut un peu sentir la portance, n'est-ce pas ? D'autres fois, il faut peut-être juste explorer au-dessus d'une zone de terre plus sèche ou sous quelques traînées nuageuses. Donc c'est tout à fait applicable au vol à voile et au parapente.

[00:20:36] Et c'est beaucoup, je veux dire, je pensais qu'à cause des ailes, ils feraient beaucoup plus de lignes droites. Si vous regardez une bonne trace d'une aile. Un pilote d'aile sur un triangle, il dévia de sa trajectoire autant qu'un parapente. Il y aura souvent 20, 30 % de déviation par rapport au cours parce qu'ils ne veulent pas non plus tourner. Ils veulent, ils veulent, vous savez, planer dans de l'air neutre ou de l'air ascendant autant qu'ils le peuvent aussi. Donc, juste parce que la performance est, vous savez, triple ou quadruple, ça ne veut pas dire que le jeu du vol efficace, les règles du vol efficace, ont autant changé.

[00:21:09] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est beaucoup plus une question d'instruments dans une aile qu'au toucher comme on le fait en parapente, ou est-ce juste l'horizon ou le fait de regarder devant soi et de pouvoir le ressentir un peu ?

[00:21:24] **Hugh Miller:** C'est une question intéressante. Je n'en sais pas assez, mais après avoir participé à une compétition, une seule pour l'instant, et vu comment les bons pilotes s'y prennent, je leur ai demandé si ce que je faisais était correct ou non. Je pense que c'est assez visuel. Donc, vous, vous volez littéralement vers la partie sombre. Le nuage que vous évitez en tournant à droite au moment de l'atteindre, vous allez vers la partie suivante et vous continuez. Si vous regardez les spécifications, si vous regardez les images en hyperlapse de Stefan Langer sur YouTube, vous verrez comment il enchaîne les nuages. Et c'est surtout ça. Et puis, évidemment, un peu de sensation, on ne sent pas grand-chose à travers le manche. On en sent un peu, vous savez, on me crie dessus si je suis en duel et que je tourne dans la mauvaise direction. Ils disent : « c'est à gauche, c'est à gauche » parce qu'ils ont remarqué que l'aile gauche s'élevait.

[00:22:14] Ce n'est pas du tout comme en parapente où c'est un peu plus évident. Je dirais que c'est visuel, avec un peu de sensation et un peu d'instruments, mais c'est bien plus basé sur le ressenti et le visuel que je ne le pensais. Je croyais que les pilotes d'aile ne faisaient que regarder leurs instruments et faire des maths toute la journée.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu passes beaucoup de temps sur un simulateur ?

[00:22:36] **Hugh Miller:** Euh, non, je devrais probablement le faire, mais non, je n'en ai pas fait. Est-ce que j'ai... qu'est-ce que tu as entendu ? Je ne sais pas. J'ai, j'ai...

[00:22:44] **Gavin McClurg:** j'en ai fait une. Je pense que c'est le truc de Condor. Et je me souviens d'Eduardo Garza, qui était dans le binôme du X-Alps avec moi en 2017, 2019, peut-être, il l'a fait entièrement sur Condor, qui est conçu pour les planeurs. D'accord. Je pense que c'est Condor. Je me trompe peut-être, mais bon, il a pratiquement volé tout le parcours pour pouvoir le voir, tu sais, le voir d'une vue aérienne. Mais, euh, mais tu le voles en tant que, en tant que, tu peux choisir le planeur et la performance et tout ce genre de choses. Mais j'ai pu en voler un récemment et j'ai volé une manche autour de là où on avait le PWC en Suisse en mai. On a juste sorti une manche et je l'ai volée, je l'ai volée depuis un aile, tu sais, j'ai fait une chute et je ne savais pas comment décoller.

[00:23:35] Et moi, mais je suppose que c'est assez précis. Je me demande juste à quel point on voit les petits indicateurs par la fenêtre et... Ouais. Tu sais, on essaie de comprendre comment utiliser ses pieds et... ouais, ouais, je pense que...

[00:23:48] **Hugh Miller:** Ouais. Alors, une chose qu'on doit apprendre en tant que pilotes de parapente, c'est le contrôle de l'attitude, l'assiette en tangage, et aussi la coordination entre le manche et la gouverne. Ces trois éléments sont nouveaux et assez déroutants. C'est comme une langue vraiment étrangère, totalement étrangère. Donc je pense que ça serait très utile. Et aussi, juste pour la sécurité. Si vous, enfin, vous savez, je viens juste de rejoindre un club. Je suis quelqu'un qui est en fait vraiment bon en parapente. Donc j'aimerais en savoir un peu plus sur

[00:24:27] **Gavin McClurg:** le pont, euh, et comment il fonctionne et comment ils fonctionnent. Ça va...

[00:24:27] **Hugh Miller:** aidez-moi.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** Je pense que la première chose que j'ai apprise jusqu'à présent, je suppose que j'ai beaucoup appris du passé. La dernière chose que j'ai apprise jusqu'à présent, c'est que j'ai beaucoup appris du passé. Je pense que la première chose que j'ai apprise, c'est que j'ai beaucoup appris du passé et c'est vrai. J'ai beaucoup appris de différentes personnes, euh,

[00:24:35] des trucs comme ça, parce que, vous savez, c'était ma première fois en parapente. Je suis monté dans le planeur et ils ne disent jamais : « Oh mon Dieu mec, c'est tellement incroyable, c'est tout ce que je veux faire ». Ils ont plutôt l'air de dire : « Tu es dedans, c'est intéressant, c'est cool, tu adores ». Mais est-ce que vous voyez ça prendre toute la place dans votre vie, les gars ? Est-ce que vous vous voyez arrêter de vivre pour ne faire que du vol plané ? C'est assez...

[00:24:59] **Hugh Miller:** C'est cool de le faire, c'est assez cool de faire une boucle, j'aime bien ça. C'est très cool d'entrer dans la houle et d'être à genre 14 000 pieds et de voir un front froid arriver vers vous. Euh, ouais, ça ouvre juste de nouvelles façons de voler et de voir le monde, je suppose. Et aussi, les compétitions sont incroyables, je veux dire, elles sont bien plus intéressantes et variées que ce que je pensais. Et j'hésiterais pas à dire bien plus intéressantes que les compétitions de parapente en ce moment, débitez-moi si vous voulez, mais on a une bien plus grande variété, vous voyez, une plus grande variété de manches. C'est beaucoup plus une question de pilote qui profite au maximum de la journée et qui réfléchit par lui-même, alors que dans les compétitions de parapente, vous savez, je suppose que c'est tout...

[00:25:45] **Gavin McClurg:** ce sont des portes de départ. Comment font-ils ? Ils font ça à l'ancienne, tu choisis

[00:25:48] **Hugh Miller:** vous choisissez votre temps d'épreuve écoulé, donc il y a des tactiques sur le moment où vous commencez pour profiter au mieux de la journée et aussi sur le moment où vos concurrents commencent. Certaines tâches sont assignées dans une zone où vous devez entrer dans trois énormes cylindres et voler aussi vite que possible pour accomplir une tâche.

[00:26:06] **Gavin McClurg:** et ensuite, vous êtes en mesure de faire autant que vous pouvez

[00:26:06] **Hugh Miller:** donc ça veut dire aller aussi loin que possible à l'intérieur de ces trois cylindres, chacun pouvant faire 50 km, et rentrer chez soi après quatre heures. C'est vraiment intéressant parce qu'il faut, vous savez, trouver les bonnes rues ou comprendre ce que fait le vent, donc il y a beaucoup plus de réflexion personnelle. Je veux dire, le fait que Russ Ogden dise que si vous prenez une décision par vous-même dans une compétition de parapente, quelque chose ne va pas, je pense que cela souligne en soi un problème dans les compétitions de parapente où, vous savez, en vol XC, il devrait s'agir de la capacité d'un pilote à prendre des décisions de son propre chef. J'ai constaté qu'il y a encore, on m'a dit qu'il y a encore pas mal de gens qui suivent les meilleurs, mais étant donné la variété de manches que nous avons et la variété de conditions dans lesquelles vous pouvez voler, je pense que cela revient davantage au pilote de prendre des décisions individuelles là où

[00:27:01] **Gavin McClurg:** Tu as eu un avant-goût avec ta première compétition, tu vois où ça peut mener ? Je veux dire, les grands triangles qu'ils font dans les Alpes, au-dessus de la Méditerranée, en Italie... mon Dieu.

[00:27:16] c'est dingue et vous savez ce que Gordon fait dans les Sierras avec le projet Perlan et vous savez, juste certaines des choses qu'ils font, je veux dire Gordon qui vole avec des lunettes de vision nocturne toute la nuit, volant sur plus de trois mille kilomètres, ça doit être juste incroyable. Est-ce que c'est votre futur ? Où est-ce que vous voyez ça aller ?

[00:27:37] oh, je...

[00:27:37] **Hugh Miller:** Je ne sais pas, enfin tu sais, les vols dont tu parles, ils ont décollé de Faïence près de San André et ils ont volé, je crois qu'ils sont descendus jusqu'en Corse et peut-être même en Sardaigne, puis ils ont traversé vers l'Italie. Tu sais, ils sont allés là-bas, à 20 25 000 pieds au-dessus de la Méditerranée, et ça, c'était en mars, et ils sont

passés au-dessus de l'Italie et ont fait un peu de vol de platine sur le retour. Je ne sais pas, c'est dingue, non ? Enfin, j'ai volé à Faience en août avec Duel, et c'était le jour où Honor a fait un 360 et un Tear, et Bruce en a fait plein de 300, on est même passés à côté de certains d'entre eux alors qu'on remontait vers Barcelonnette. Je dois dire que mon expérience en aile était probablement décevante par rapport au parapente, parce qu'en parapente on est vraiment au milieu des montagnes, on respire l'air et on en profite, alors qu'on était un peu à l'écart. Du coup, pour moi, je ne sais pas si je suis vraiment si intéressé par le...

[00:28:38] super déconnecté de ce qui vous entoure. J'aime bien l'idée du vol sur vague, où vous êtes vraiment proche de la barre de la vague, à monter et descendre dessus, pour un peu surfer comme sur un coussin, ou vous savez, faire un sauvetage à basse altitude, ce genre de trucs. Et probablement juste le faire localement au Royaume-Uni parce que c'est assez pratique, tout en continuant le parapente aussi. Et oui, peut-être une ou deux compétitions de plus parce qu'elles étaient amusantes, j'ai été surpris par à quel point elles étaient amusantes et aussi sûres, aucun accident, vous savez, décoller à trois après le passage du front froid et monter jusqu'à 5 000 pieds, et voler dans des vents de 40 miles par heure dans une rue de nuages, avec la tête qui rebondit sur la voile parce que, vous savez, les ascendances sont si fortes, c'est... ouais, c'est vraiment sympa.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** Quelques amis se sont mis au deltaplane et ils me parlent de ce qui se passe ici en Utah — enfin, je suis dans l'Idaho, mais on a eu ces compétitions en Utah il y a quelques semaines — et la météo était vraiment dynamique. Pour eux, ce sont les meilleures journées. Je veux dire, comme tu l'as dit, ils passent juste sous l'enclume, ils se font bombarder par la grêle et ils s'en échappent, puis quand ils ont besoin d'un peu plus de portance, ils pointent vers les zones les plus sombres et les plus mauvaises. Je veux dire, ce sont les bonnes journées pour eux parce qu'ils ont l'autonomie et la vitesse, et quand...

[00:29:50] **Hugh Miller:** Quand j'ai repris le parapente après, parce que je n'avais pas touché à un planeur depuis avril 2023, j'avais fait énormément de parapente l'année précédente, énormément de cross country, et puis j'ai repris le parapente vers mai-juin et j'étais complètement terrifié, c'était juste... c'était juste... j'étais juste en train de vaciller sous le nuage, c'était psychologique. J'ai réussi à reprendre le dessus heureusement, mais ça a demandé un peu d'adaptation. Mais il y a quelque chose à dire sur le fait de pousser sur la vitesse pour être capable de passer à travers, mais je suppose qu'en parapente, il faut savoir choisir ses jours, non ? Et il y a beaucoup d'avantages à voler les jours de vent léger quand on connaît autant que possible le monde et la nature qui nous entoure, autant que vos compétences le permettent. On ne peut jamais être totalement prêt, mais on peut clairement maximiser ses chances.

[00:30:37] **Gavin McClurg:** C'est comme si... j'essaie de l'avoir sur l'émission depuis des années, vous savez, Gary Osoba. Il était l'un des gens qui ont lancé le truc de la distance au Texas à l'époque, quand on faisait de l'aile près de Corpus Christi. Gary a joué avec vous ?

[00:30:52] **Hugh Miller:** Est-ce que Gary a joué avec toi aujourd'hui ? Non.

[00:30:55] **Gavin McClurg:** non non il veut juste le faire en personne

[00:30:58] **Hugh Miller:** C'était une demande de dernière minute ?

[00:31:00] **Gavin McClurg:** Non, non, non, il ne l'a pas fait, mais il veut le faire. Je prends Gavin.

[00:31:07] il retombe sur toi, ouais, mais tu sais, tout son truc, c'est d'essayer de parcourir certaines distances, genre le triangle de 600 km le plus vite possible, pour moi. Donc carrément, c'est au Texas, c'est ce que tu appelles le nez vers le bas ? Eh bien, il décolle de... c'est lequel le plus célèbre ? Celui du Nouveau-Mexique, c'est près d'Albuquerque, j'oublie comment s'appelle cet aérodrome, il a un super nom, Moriarty, Moriarty.

[00:31:33] **Hugh Miller:** Je pense que oui, il aidait Johnny, Dustin et tous ces gars avec les camps de records et faisait toutes les prévisions, ce n'était pas exactement et il

[00:31:43] **Gavin McClurg:** Il nous a donné un coup de main quand Cody et moi y sommes allés. Je voulais en fait juste raconter une histoire sur Cody et les planeurs, mais oui, il vole, je crois surtout depuis Moriarty, mais son truc, c'est pas forcément le plus gros triangle, mais il aime bien en choisir un de ces jours et le faire voler vraiment vite, ouais, juste pour le plaisir, ouais, oui.

[00:32:03] **Hugh Miller:** Ouais, c'est l'attitude de beaucoup de gens.

[00:32:07] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est l'attitude de beaucoup de gens.

[00:32:07] **Hugh Miller:** en cross country, mais c'est une question de vitesse, d'optimisation, et c'est super, tu sais, c'était ta vitesse, 90 km/h sur tout le reste, et à quelle vitesse tu peux faire le tour, mais ça enlève aussi une partie de l'aventure parce qu'on aime voler jusqu'à la fin de la journée, non, lors d'une bonne journée de XC quand le soleil se couche, il y a quelque chose de vraiment magique là-dedans, alors qu'en planeur, tu veux probablement être rentré pour dix-sept heures parce que c'est là que la journée ralentit, donc tu sais, c'est plutôt un kiff pendant quatre ou cinq heures, d'accord, mais je suis tellement lent que je pense avoir mis presque huit heures pour faire mes premiers 500 km et j'ai assez apprécié ça quand même, j'ai un peu pressé chaque goutte de la journée que je pouvais et ça faisait partie du plaisir, donc je ne pense pas que voler plus vite te rende plus heureux en tant que pilote, c'est juste une sorte de... c'est un chiffre, une case à cocher sur l'efficacité de ton vol, je suppose, ouais, ouais.

[00:32:56] **Gavin McClurg:** Quand est-ce que ça devient... enfin, j'en ai un peu marre de ces avions de club, je veux l'avion de Gordon, je veux...

[00:33:07] là

[00:33:07] **Hugh Miller:** c'est un facteur ici qui tranche un peu pour moi, le fait que le magazine ne paie pas

[00:33:14] **Gavin McClurg:** ce montant-là.

[00:33:14] **Hugh Miller:** ça marche super bien et nous sommes très reconnaissants envers nos abonnés, mais s'ils pouvaient en prendre quelques-uns de plus, alors vous savez, peut-être que ça arrivera, peut-être que ça arrivera. Ouais, vous savez, mon aile, je viens d'aller voir le Koopa Car et il y a une innovation géniale là-bas, on peut en parler un peu par Super ou Super, est-ce que c'est Super ou Super ? Bonne question, je me trompe toujours, appelons ça Super. C'est cette incroyable sellette avec un parachute de secours intégré et des capteurs sur la sellette, et via je crois par câble ou Bluetooth vers l'aile, et ça détecte quand le pilote entre en auto-rotation et continue d'entrer en auto-rotation, et ça envoie des messages à votre... si vous en avez un, votre fournisseur de spot, les services d'urgence, et quand vous atteignez une certaine altitude de sécurité, ça déploie votre parachute de secours pour vous. La raison pour laquelle je vous raconte cette histoire, c'est parce que j'espère que c'est intéressant d'en parler un peu plus, mais aussi parce que le prix de ça était le même que mon aile d'occasion de 1978. Donc, vous savez, on peut faire du vol à voile avec du matériel assez accessible, ou vous pouvez dépenser si vous êtes...

[00:34:37] **Gavin McClurg:** une aile, vous pouvez faire du vol en aile avec du matériel assez, assez

[00:34:37] **Hugh Miller:** tu as l'argent, beaucoup d'argent, et tu sais, tu prends un Arcus, mais tu sais, l'Arcus de Gordon fait 49 pour un mois, le mien fait 40 pour un, peu importe, ils sont tous bons, c'est ce que je dis, non ?

[00:34:51] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, je veux dire, on peut bien s'amuser avec les avions de club, ouais, exactement, et tu n'as pas besoin de

[00:34:56] **Hugh Miller:** pas besoin de

[00:34:56] **Gavin McClurg:** achète l'avion de chasse

[00:34:57] **Hugh Miller:** C'est comme si vous pilotiez un ENB, l'objectif devrait être d'améliorer votre pilotage avec ce que vous avez, plutôt que d'essayer de passer au niveau supérieur pour obtenir mieux.

[00:35:06] **Gavin McClurg:** l'innovation de Bear... ouais, je n'en avais pas entendu parler, mais je viens de faire ces calculs avec les trackers Fly Master. Si vous êtes admin, vous voyez le backend, et l'une des choses que les gens regardent, dans ce cas précis, c'est le PWC d'Yvonne. En fait, j'en reçois peut-être 10 par jour, des alertes de déploiement de parachute de secours possibles avec le numéro de pilote, la latitude et la longitude, et aucun n'était un déploiement de parachute de secours. C'était toujours des gens en spirale ou qui faisaient quelque chose d'irrégulier. Je suppose que ce truc à part est bien plus précis ; il ne va pas déployer votre parachute de secours juste parce que vous faites un hélico ou quelque chose du genre.

[00:35:47] **Hugh Miller:** Alors, ouais, je ne sais pas assez de choses là-dessus, mais ils ont dit que, vous savez, on a parlé au concepteur, Roman Bartellini, Ed vient de m'envoyer le nom par SMS. Je suis très étourdi, donc Roman, c'est un ingénieur drone avec de l'expérience dans les drones et il a rejoint Super Pair, et ils travaillent là-dessus depuis six ans. Je ne suis pas tout à fait sûr des détails, mais vous savez, ça a l'air assez intéressant. Et ils ont dit : « Regardez, nous cherchions un moyen de rendre le parapente plus sûr. Deux tiers des accidents surviennent parce que les parachutes de secours ne sont pas déployés en rotation automatique. » Nous connaissons plusieurs amis entre nous, et je suis sûr que les auditeurs en connaissent beaucoup aussi, où cela a été la cause de blessures graves ou de décès.

[00:36:38] alors, une entreprise que j'ai visitée avant, ils sont plutôt du genre « oh oui, je vois ce que vous en pensez » et on est assez sceptiques. Je ne sais pas, je trouve ça intéressant et on verra bien. Ils vont faire beaucoup de tests au cours des prochains mois et je pense qu'ils espèrent le sortir l'année prochaine. C'est

[00:36:53] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est aussi une sorte de système en coupe, ou est-ce que ça se débarrasse du principal ? Parce qu'on n'est pas en rotation, c'est bien ça qui se passe, non ? Oui, j'avais ça.

[00:37:02] **Hugh Miller:** Ça m'intéressait aussi, ouais. Je ne sais pas, je ne suis pas un très bon journaliste là, je ne sais pas... Il y a un parachute de secours séparé que vous ne pouvez pas déployer vous-même, et il y a... je ne pense pas que ce soit une charge explosive parce que vous pouvez le prendre en avion, mais il y a une sorte de système d'éjection qui sort le parachute de secours rapidement quand il est activé. Et il y a toutes sortes de circuits électroniques impliqués là-dedans, connectés aux capteurs et tout le reste. Waouh.

[00:37:36] **Gavin McClurg:** C'est cool, j'aime bien ce genre d'innovations. Et qui sait.

[00:37:41] **Hugh Miller:** Vous savez, j'ai conduit une voiture électrique pour la première fois et c'était comme si elle me serrait la ceinture et me réprimandait quand je m'approchais trop du milieu de la route. Et puis, à un moment donné, il n'y avait personne sur cette route et je m'amusais, je me suis dit : « Bon, faisons comme si je perdais connaissance et voyons ce qui se passe ». Et là, elle a pris le contrôle, des alarmes rouges se sont déclenchées, elle a ralenti... Vous savez, il y a des avantages et des inconvénients, je ne dis pas que c'est... mais bon, si je faisais un AVC, je l'apprécierais probablement.

[00:38:10] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est cool. Et qu'en est-il des gens qui pratiquent ? Est-ce que tu t'es fait un tout nouveau groupe d'amis, une nouvelle communauté ? Ça a été assez intéressant ? On devrait avoir cette vidéo.

[00:38:30] **Hugh Miller:** Peut-être que j'ai du mal à me faire des amis, Gavin. J'aime vraiment, j'aime beaucoup la diversité des gens dans le parapente. Je veux dire, je me suis fait de super bons amis que je n'aurais jamais rencontrés sans le parapente, et en général, les gens sont plutôt enthousiastes, encourageants et positifs dans le parapente. Et en vol à voile aussi, mais je pense que c'est juste une mentalité légèrement différente, c'est un peu plus calme et posé, tu vois. Si tu fais du vol à voile et que tu es à la radio, ils vont t'appeler genre « trois deux à papa neuf », tu sais, transition vers neuf mille, tu sais, cinq mille pieds, bon air, tout ce genre de trucs. Il n'y a pas beaucoup de plaisanteries, ils ont cette sorte de discipline aéronautique ancrée en eux. Du coup, je me retrouve avec cette radio officielle mais avec une petite radio de deux mètres pour rigoler avec mon ami parapentiste qui s'est aussi converti au vol à voile. Donc oui, c'est une culture et une éthique différentes, et il y a des personnages vraiment cools là-dedans, mais je dirais que dans l'ensemble...

[00:39:44] c'est probablement plus conservateur, peut-être avec un petit c, peut-être avec un grand C.

[00:39:49] **Gavin McClurg:** ouais, plus du genre compagnie aérienne commerciale.

[00:39:52] **Hugh Miller:** Je pense que la XF Air Force est clairement une sorte de crossover militaire, d'accord ? Ouais, je ne sais pas s'il y en a aux États-Unis, ou au Royaume-Uni, mais c'est vraiment encourageant, vraiment amical, vraiment bien. Je suppose que le côté positif, c'est qu'on compte beaucoup plus les uns sur les autres parce que tu sais...

[00:40:09] **Gavin McClurg:** vous allez pouvoir faire beaucoup plus et vous avez besoin

[00:40:10] **Hugh Miller:** il y a des gens qui viennent bénévolement pour gérer le treuil, et vous savez, la plupart ne sont pas commerciales, donc il y a ce sentiment que tout le monde s'entraide. Si quelqu'un atterrit au mauvais endroit, il sera

récupéré où qu'il soit. Donc, vous prenez la remorque, vous sortez, vous savez, vous pourriez vous disputer avec le fermier, vous traînez une aile à travers les champs de nuages et, vous savez, oui, ça fait partie du truc, il y a un peu d'aventure là-dedans, mais oui, tout le monde va s'entraider. C'est juste que c'est un public un peu moins diversifié, ce que j'aime.

[00:40:36] **Gavin McClurg:** D'accord, c'est ça ce qui...

[00:40:45] qu'est-ce qui se passe avec...

[00:40:49] **Hugh Miller:** Ouais, j'ai regardé ça la semaine dernière, donc je pense qu'il y a probablement trois ou quatre fois plus de pilotes de parapente que de pilotes d'aile dans le monde en ce moment. Dans le vol à voile, il y a une sorte de démographie d'âge bizarre où il semble y avoir beaucoup d'ados et de gens dans

[00:41:10] **Gavin McClurg:** au monde qui sont

[00:41:10] **Hugh Miller:** ils sont dans la vingtaine, pratiquent le sport, puis il y a beaucoup de gens de plus de 60 ans et c'est en partie parce que le vol en aile était incroyablement populaire dans les années 70 et 80 et ces gars-là volent encore, et aussi en partie parce que c'est assez cher. Si vous commencez adolescent avec tous les tarifs juniors et tout, vous ne pouvez tout simplement plus vous le permettre à 25 ans quand vous avez un emploi à plein temps. Donc oui, en termes d'industrie, malheureusement, il y a quatre ou cinq gros fabricants qui vendent des ailes neuves à 250 000 euros et c'est leur marché. C'est assez exclusif en termes d'achat d'ailes neuves, il faut être assez riche pour en payer une, c'est là que l'industrie cible. Et il y a plein d'innovations très cool et passionnantes comme le FEZ, qui est un système électrique frontal, des moteurs électriques alimentés par des batteries, mais les pilotes ordinaires sont loin de pouvoir se payer ce genre de choses, alors qu'en parapente, c'est plutôt pour le pilote moyen, le pilote normal, n'est-ce pas ? C'est là que se trouve le marché.

[00:42:20] **Gavin McClurg:** Tu reviens juste de Cooper Cup, qu'est-ce que tu en as retiré ? À part le truc avec le Sup Air, c'était quoi ? Qu'est-ce que tu vois sur le marché ? C'est...

[00:42:30] **Hugh Miller:** Ouais, beaucoup de discussions. Je ne suis pas très doué pour ça, après le troisième jour, je me suis dit : « J'ai encore deux jours de ça », alors que je n'y étais que deux jours. Marcus, lui, y était pour les quatre, donc je me suis senti un peu mal de m'éclipser plus tôt. Il y a beaucoup de discussions dans les tentes professionnelles et, ouais, la plupart des marques semblaient plutôt contentes. Beaucoup de peaufinages en termes de développement de sellette et, ouais, on a passé quelques heures à regarder la mascarade, et c'est super, vous savez, voir le défilé. Je pense que pour les pilotes qui viennent en visite, c'est un peu moins attrayant parce qu'il y avait beaucoup de paramoteurs qui volaient autour pour dire aux gens qu'ils devaient atterrir parce qu'ils, vous savez, étaient en l'air après neuf heures du matin, et c'était interdit. On ne pouvait pas décoller après telle ou telle heure et il fallait s'enregistrer à l'avance pour pouvoir même faire du marche et vol depuis le Don. Je suppose que ce sont toutes des mesures nécessaires qui sont mises en place, mais vous savez, je me souviens de l'époque où on était à une fête sur la tente et qu'on voyait juste ces lumières au-dessus de nous, et c'était Raul Rodriguez et Felix qui descendaient en spirale, vous savez, au milieu de la nuit, et c'était genre « wow ». Et on ne peut même plus lâcher de lanternes maintenant parce que, ouais, c'est juste différent, ça a perdu un peu de sa magie je pense, mais c'est toujours un week-end très excitant et l'atmosphère fondamentale est toujours là pour

[00:43:53] **Gavin McClurg:** Bien sûr, et cette fois-ci, ce n'était pas un festival de boue. J'y suis déjà allé plusieurs fois quand c'était le cas, ça peut être assez humide, mais je pense que non, on a eu du beau temps. Oui, c'est

[00:44:00] **Hugh Miller:** Il a fait beau, ouais, vraiment super, ouais, euh

[00:44:04] **Gavin McClurg:** Tu veux en dire plus sur les planeurs ?

[00:44:09] **Hugh Miller:** Ouais, ça fait de toi une personne plutôt bien, je pense. Ça fait de toi une personne plutôt bien. J'apprécie la bonne aérodynamique. C'est assez difficile de revenir à une sellette normale après une sellette de style submarine genre race five, quand on voit la différence de performance entre une aile des années 50 et une aile des années 80. Tu regardes juste la forme sur la piste et tu te dis : « Ça va, ça va, ça va, ça ne va pas », c'est juste tellement évident, tu sais. Donc, ça te sensibilise vraiment à l'importance de... est-ce que c'est la dynamique des fluides, l'aérodynamique,

je ne sais pas tout ça, les deux. Et aussi à quel point on a de la chance, je pense, d'avoir accès aux endroits où on vole et aux expériences qu'on vit, parce que la plupart des gens ne les ont pas. Ce qu'on fait maintenant, c'est assez dingue.

[00:44:58] **Gavin McClurg:** Et ça m'amène à ma conclusion : beaucoup de gens ont entendu cette histoire parce qu'elle était dans le livre, et je sais que tu l'as faite parce qu'on a travaillé sur le livre ensemble et que Cody était l'un des chapitres. Mais dans l'un des chapitres de Cody, je crois que je l'ai invité deux fois sur l'émission, je ne me rappelle plus si c'était la première ou la deuxième, mais il a raconté ce vol incroyable quelque part dans le Wasatch, loin au-dessus du désert. Il se battait pour rester sous les 18 000 pieds, il y avait de la grêle, il faisait un froid de canard, c'était agité, tu sais, une grosse journée typique dans l'Ouest américain. Et à un moment donné, il y avait un planeur qui tournait autour de lui puis s'est éloigné dans le lointain, on ne l'a plus jamais revu. Il imaginait ses visières se couvrir de glace, il tremblait comme une feuille, il aspirait son oxygène et il s'imaginait ce pilote de planeur en train de cruiser en écoutant du rock, juste en train de cruiser en se disant : « Oh, regarde ce petit gars, regarde cette feuille dans le vent là-bas, salut ! » Il imaginait juste la différence entre les deux.

[00:46:05] **Hugh Miller:** Ouais, mais sur une aile, tu n'as pas ces expériences où tu te retrouves à 300 pieds, où tu repères des martinets ou des hirondelles et que tu te connectes à cette montée, tu n'as pas ça. Donc ouais, je pense que c'est une bonne histoire parce qu'elle illustre bien la différence et l'exposition aux éléments qu'on subit en tant que pilotes de parapente. Et aussi la sensation, la sensation d'une thermique... Mark Watts a cette description, genre, en parapente, c'est comme si tu mettais tes mains dans la terre et que tu travaillais le sol à la main. Le deltaplane, c'est comme avoir une pelle et soulever la terre avec la pelle, et l'aile, c'est comme avoir un mini-pelle mécanique et juste racler avec le godet d'une mini-pelle, tu vois ?

[00:46:55] en utilisant l'hydraulique là-dessus, ouais, exactement.

[00:46:58] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, tu es toujours un trésor, mec, merci beaucoup. Euh, merci de m'avoir sauvé avec cette émission, j'apprécie. J'ai hâte de continuer à regarder, c'est un plaisir. Ouais, tu es... on

[00:47:10] **Hugh Miller:** C'est aussi une bonne chose, car c'est bien choisi parce qu'on a une masterclass

[00:47:15] qui parle de dauphins volants et de requins volants, ça sort dans deux ou trois semaines, donc ce sera aussi disponible en ligne pour les abonnés. On va le laisser expliquer ça bien mieux que moi.

[00:47:27] **Gavin McClurg:** Génial, ouais, je pense que les gens en ont beaucoup parlé, c'était vraiment intéressant. C'était une bonne lecture. Je vous remercie, comme toujours, de proposer du contenu aussi génial. Merci bien.

[00:47:37] **Hugh Miller:** Merci Gavin de faire vivre l'émission, tu sais, c'est une super contribution pour nous tous. Et je l'écoute surtout en hiver, je pense que c'est vraiment une belle chose à faire pendant les périodes creuses. Je pense que le magazine est aussi le plus lu en hiver, donc oui, on a besoin de se remonter le moral. Exactement, exactement. Merci.

[00:48:02] **Gavin McClurg:** mec, je t'en prie

[00:48:03] **Hugh Miller:** pas de souci si

[00:48:09] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast ; ça aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant avec vos amis de la communauté ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque épisode. Nous publions un nouvel épisode chaque jour et on se voit la prochaine fois, dans deux semaines. Par exemple, si vous donnez un dollar par épisode et que c'est toutes les deux semaines, ça revient à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce

genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par...

[00:49:20] des sponsors ou des revenus publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Si vous voulez nous soutenir, vous pouvez aller sur cloudbasedmayhem.com pour trouver les différentes options. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou le faire directement via le site web. On a essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits videocasts qu'on fait et aux pépites supplémentaires qu'on trouve dans nos conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie, et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi — vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant.

[00:50:20] Merci beaucoup de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Hugh Miller, ein renommierter Paraglider-Pilot, ist vor Kurzem zum Fliegen von Segelflugzeugen gewechselt und hat mit seinem ersten Wettbewerbserlebnis Aufmerksamkeit erregt. Seine Reise verdeutlicht die Herausforderungen und die Begeisterung beim Erlernen einer neuen Luftfahrtdisziplin. Der Beitrag reflektiert über die Unterschiede zwischen Paragliding und Segelflug und untersucht die einzigartigen Fähigkeiten, die für Letzteres erforderlich sind.

Der Beitrag #230 Hugh Miller and making the Glide to Sailplanes erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:10] Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloudbase Mayhem. Ich bin wieder eine Woche im Rückstand. Entschuldigung. Ich war in diesen Wettkämpfen in Utah völlig untergetaucht, und ich habe immer große Pläne, währenddessen aufzunehmen, aber das waren sehr, sehr arbeitsintensive Events, und ich konnte das nicht umsetzen – außer die letzte mit Matthew Fittis an einem der Wettetage. Aber ich habe jetzt endlich einige Shows fertig und werde diese hier mit Hugh Miller sofort veröffentlichen. Hugh war natürlich schon früher in der Show. Er ist Miteigentümer von Cross Country Magazine. Er fliegt seit 32 Jahren, und mir ist vor Kurzem aufgefallen, dass ich ihm in den sozialen Medien folge und er Segelflugzeuge fliegt. Also dachte ich mir, es wäre interessant, mit ihm darüber zu sprechen, wie diese Reise war, warum er es getan hat, was er daraus zieht und wie er seine Zukunft in diesem Bereich sieht.

[00:01:00] Weil ich ziemlich... Ich habe...

[00:01:01] **Hugh Miller:** ziemlich fasziniert,

[00:01:01] **Gavin McClurg:** besonders seit ich mit Gordon über seine verrückten Wellen-Abenteuer in den Sierras gesprochen habe. Er hat die Show sicher gehört, ich hoffe. Es ist unglaublich. Wenn ihr sie noch nicht gehört habt, hört sie euch unbedingt an. Es ist ziemlich wild. Aber ja, ich war ziemlich fasziniert davon, selbst einzusteigen, also dachte ich mir, ich melde mich mal bei einem Neuling, der das gerade auf eigene Faust erkundet. Er hat gerade seinen ersten Wettbewerb bestritten, und wir vergleichen, was uns fehlt und was wir von Segelflugzeugen lernen könnten. Ich bin Gleitschirmflieger. Die Community, was es kostet, was alles mit dem Einstieg verbunden ist und all diese Dinge. Und wir beenden das Ganze damit, ein bisschen über Cooper Car zu sprechen. Wir sind gerade von Cooper Car zurückgekommen. Es ist immer ein großes Festival und Event, und es ist lustig zu sehen, was für neue Sachen da herauskommen.

[00:01:49] Also sprechen wir ein wenig darüber, welche neuen Innovationen gerade passieren. Genießt diese Folge mit Hugh Hunt.

[00:02:02] Hugh, willkommen in der CloudBase, Ma'am. Danke, dass du mich gerettet hast. Ich bin eine Woche zu spät und bin gerade erst angekommen. Ich habe dich vor drei Minuten kontaktiert, um zu sagen: Lass uns einen Podcast machen, und du hast zugesagt. Das weiß ich zu schätzen. Und ich weiß, dass es dort später ist, aber ich glaube, ich habe dich gerade vom Berg gerissen, so wie es klingt. Und der Grund, warum ich... Immer ein Vergnügen. Ja, danke, Sir. Danke. Wir werden mit etwas... Wir werden ein bisschen in die Geschichte zurückgehen, bevor wir zu deinen Segelflugzeug-Abenteuern kommen. Aber ich habe deine Posts in letzter Zeit verfolgt und du steckst gerade in Segelflugzeuge. Und das ist etwas, das mich wirklich fasziniert, und ich muss mehr Segelflugpiloten in die Show holen, besonders nach dem Gespräch mit Gordon. Ja. Ja. Das Zeug, diese Wellen, die er dort in den Sierras reitet, das sieht echt nach meinem Ding aus. Ich kann es kaum erwarten, mit ihm zu fliegen. Aber für die vier Leute, die die Show hören und deine Geschichte nicht kennen: Kannst du die Uhr ein bisschen zurückdrehen und uns kurz auf den neuesten Stand bringen?

[00:02:53] Wie bist du dazu gekommen?

[00:02:56] **Hugh Miller:** Ja. Ich bin besessen vom Gleitschirmfliegen. Das bin ich seit 32 Jahren. Mein Name ist Hugh. Ich bin ein Süchtiger oder so ähnlich. Und ich bin Miteigentümer des Cross Country Magazine und ich liebe das Gleitschirmfliegen. Und jetzt auch das Segelfliegen. Außerdem habe ich in der Vergangenheit auch ein winziges bisschen Hanggliding gemacht, bis ich merkte, wie schwer die Dinger sind und wie schwach ich bin. Also, ja, das hat nicht lange gehalten. Ja. Ist das okay? Reicht das? Ich denke, das ist gut. 32 Jahre.

[00:03:23] **Gavin McClurg:** Gleitschirmfliegen, eine Menge Wettbewerbe. Du warst Miteigentümer des Magazins. Du hast uns bei der Veröffentlichung unseres Buches unterstützt. Das war klasse. Ja. Natürlich. Ja. Fantastisch. Es scheint eine Ewigkeit her zu sein, oder? Ja, das tut es. Ich denke, wir sind irgendwann bereit für die zweite Auflage hier. Hast du noch weitere Shows gemacht?

[00:03:40] **Hugh Miller:** seitdem?

[00:03:41] **Gavin McClurg:** Oh, ein paar. Entschuldigung.

[00:03:47] Ja, das basierte auf den ersten 100, und wie viele haben wir jetzt, 240 oder so? 235 oder so. Ja, wir kommen da langsam hin. Aber ja, was ist das mit dem Segelflugzeug? Warum hast du damit angefangen? Wie läuft's? Also ja, was weißt du, was wir nicht wissen?

[00:04:02] **Hugh Miller:** Oh ja. Da bin ich mir nicht so sicher. Das sind sehr, sehr unterschiedliche Sportarten. Aber ich habe damit angefangen, weil ich ja viel Gleitschirmfliegen gemacht habe. Und viel Gleitschirmfliegen in Großbritannien. Großbritannien ist eine Insel. Und mit der heutigen Leistung unserer Gleitschirme merken wir immer mehr, dass es eine Insel ist. Und wir erreichen immer öfter die Küste. Und ich war irgendwie neugierig, was Gleitschirme können. Also habe ich mich letzten April mit einem Freund für einen Kurs angemeldet und das gemacht. Dann geben sie einem beim Lernen so eine Checkliste. Man muss also Dinge wie das Handling, Landungen, Starts, Pirouetten, Strömungsabriss abarbeiten. Das geht immer weiter. Ich habe am Ende etwa 70 oder 80 Häkchen gesetzt. Und ich war einfach besessen davon, die Häkchen zu bekommen.

[00:04:49] Es ist eine ganz einfache Psychologie. Einfach noch einen Haken setzen. Fliegen gehen und noch einen Haken setzen, weißt du. Und also, ja, ich habe den Lernprozess einfach wirklich genossen. Und dann, offensichtlich, sobald ich freigegeben wurde, um alleine zu fliegen, dachte ich mir: Alles klar, ab geht's, cross country. Und ich fing an, mich ins cross country Fliegen einzufinden. Ich habe es in einem Club gelernt. Er heißt Lasham. Und er ist einer der... er ist einer der größten Clubs der Welt. Und die sind echt professionell im cross country Fliegen. Und es gibt dort eine Menge, weißt du, wirklich guter ehemaliger Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten, die auch ins Segelfliegen einsteigen. Also, ja, da gab es schon Leute, mit denen ich reden, sie nerven und, weißt du, mit denen ich dual fliegen und ins XC Fliegen einsteigen konnte. Also, ja.

[00:05:33] **Gavin McClurg:** Okay, bevor wir weitergehen, noch ein paar Fragen direkt am Anfang. Wie viel kostet das? Was kostet es, das zu machen?

[00:05:41] **Hugh Miller:** viel mehr, als ich dachte. Ich habe mich für den Kurs angemeldet. Der Kurs kostete 800 Pfund für vier oder fünf Tage, was, was ist das, 1.000 Dollar. Und ich dachte, das ist es. Das wird mich zum Gleitschirmpiloten machen. Nein, das hat gedauert. Man muss immer wieder zurückgehen. Ich bin etwa drei oder vier Wochen danach solo gegangen. Ich schätze, die Ausbildung und die Qualifizierung von Anfang bis Ende hat wahrscheinlich 3.000 Pfund gekostet. Alles inklusive. Vielleicht etwas weniger. Ich weiß nicht. Ja, ich habe nicht mitgezählt, weil es ziemlich viel war. Aber ja, es ist ziemlich aufwendig. Es ist aufwendiger als das Lernen, Flugzeuge oder Gleitschirme oder irgendetwas anderes zu fliegen. Und das liegt hauptsächlich daran, dass die meisten Flugplätze dich mit der Winde starten. Du wirst hochgezogen und schießt wie eine Rakete nach oben.

[00:06:28] Innerhalb von zwei oder drei Sekunden nach dem Startsignal bist du mit 50 Knoten unterwegs und dann mit 90 Knoten. Und man muss diesen Steigflug wirklich kontrollieren. Und dann wollen sie sehen, dass du richtig gut bist. Wenn die Leine reißt oder es bei 200 Fuß zu einem Startfehler kommt, reagierst du extrem schnell. Du stürzt den Gleitflug Richtung Boden. Du baust Geschwindigkeit auf und landest geradeaus. Oder, du kannst im Grunde sicher mit

dem Winde starten. Also geht es bei viel Training um das sichere Starten und Landen. Ja. Aber es dauert lange.

[00:06:59] **Gavin McClurg:** Und was kostet es jetzt, wenn man einfach loszieht? Wenn man die Qualifikationen hat und losgeht, was kostet das? Ja. Du wirst gehen.

[00:07:06] **Hugh Miller:** Es ist ziemlich günstig. 10, 12 oder 13 Pfund für eine Woche. Und an einem guten Tag reicht das aus. Du wirst auf, sagen wir, 2.000 Fuß hochgezogen. Ein Aerotow kostet 35, vielleicht 40 Dollar. Und jedes Mal, wenn du unter einer Wolke abgesetzt wirst und losfliegst, musst du nie wieder neu hochgezogen werden. Das nimmt den ganzen Ärger weg, der da eigentlich dazugehört. Und auch das Abenteuer. Aber weißt du, über flaches Land zu fliegen, den Hügel auszuwählen, zu entscheiden, zu welchem man fährt – das ist immer eine Entscheidung in letzter Minute. Logistisch ist das harte Arbeit. Und ich wohne in Brighton, auf der falschen Seite von London. Also ist das ein großer Aufwand. Ich bin es gewohnt, drei, vier Stunden zu fahren, um zu einem Hügel zu kommen, dann sechs, sieben Stunden zu fliegen und dann wieder drei, vier Stunden zurückzufahren.

[00:07:53] Und das habe ich jahrelang, jahrelang und jahrelang gemacht und ich habe es geliebt. Aber es ist eigentlich ganz schön, einfach anderthalb Stunden zu fahren, zu fliegen, einen Flug von 300, 400 Kilometern zu machen, zu landen und bis sieben Uhr wieder zu Hause zu sein. Ich werde halt alt.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** Jetzt sagst du, okay, es ist kein großes Ding. Du wirst hochgezogen. Du wirst unter eine Wolke fliegen. Und du wirst...

[00:08:10] **Hugh Miller:** zu fliegen. Du wirst

[00:08:10] **Gavin McClurg:** zu machen. Ja. Aber das, du hast 32 Jahre Erfahrung darin. Wenn das jemand wäre, der einfach von der Straße kommt und zum ersten Mal lernt, wie man ein Segelflugzeug fliegt, würde das dann auch so funktionieren?

[00:08:23] **Hugh Miller:** Ja. Ich meine, bei einem Aero-Schleppflug werden sie dich immer absetzen, unter... naja, sie bringen dich an einen guten Punkt, an dem du abwerfen kannst und ziemlich sicher sein kannst, dass du an Höhe gewinnst. Ja.

[00:08:34] Winching weniger, weil man tiefer ist und direkt über der Landebahn abgesetzt wird. Aber Aero Towing ist ziemlich... Was ist

[00:08:43] **Gavin McClurg:** besser oder schlechter in Bezug auf den Lernprozess, und ich meine damit die Prüfungen, die Strömungsabrisszustände, die Pirouetten, ihr wisst schon, das, was sie euch beibringen – mir wurde gesagt, dass wir das beim Gleitschirmfliegen auch eigentlich so machen sollten. Es ist viel komplexer. Man bekommt mehr mit. Es gibt mehr Punkte abzuarbeiten.

[00:09:05] **Hugh Miller:** Wie waren deine Schultage, Gavin? Ja.

[00:09:09] Wie hast du die Erfahrung empfunden? Ich meine,

[00:09:14] Ich weiß nicht, ich habe meine ganze Zeit im Büro des Schulleiters verbracht, wie du dir vorstellen kannst. Na ja, nein, dann hast du einen guten Vergleich zum Segelfliegen. Du verbringst viel Zeit außerhalb des Schulleiterbüros. Es ist, ja, sie sind ziemlich, da ist viel Disziplin dabei. Da ist viel, weißt du, ein bisschen Schreien. Mach das nicht so. Da da da da da. Nun ja, wir haben uns von dem einen zurückgezogen. Weißt du, es ist ziemlich, man muss eine recht dicke Haut haben, weil ich denke, dass in den meisten Ländern die Segelflugvereine immer noch von einer ziemlich alten Garde geführt werden, von ziemlich etablierten Leuten mit einem ehemaligen Airline- oder Militärhintergrund.

[00:10:01] Und um ehrlich zu sein, um sicher zu fliegen, braucht man diese Disziplin, weil Gleitschirme wirklich schwer und schnell sind, genau wie die Ausrüstung, die sie in die Luft bringt. Also, ja, das braucht man. Ich sage nicht, dass man die Disziplin nicht braucht. Aber wenn man aus dem Gleitschirmfliegen kommt, wo man buchstäblich, weißt du, an seinem ersten Tag wahrscheinlich nur kleine Sprünge macht und diesen echten Geschmack von Freiheit und Nervenkitzel bekommt, ist das definitiv eine andere Erfahrung.

[00:10:25] **Gavin McClurg:** Du hast direkt am Anfang gesagt, dass es eine völlig andere Sportart ist. Eine ganz andere Aktivität. Das hat mich ein wenig überrascht. Warum?

[00:10:37] **Hugh Miller:** Gute Frage. Ich schätze, der Unterschied ist folgender, wenn man an Gleitschirmfliegen denkt. Es ist wie Wingfoiling oder Surfen oder Windsurfen. Man zeigt einfach mit seiner Ausrüstung auf und beurteilt die Bedingungen selbst. Man unterhält sich mit seinen Freunden und dann geht's los. Und man genießt wirklich das Gefühl, den Elementen ausgesetzt zu sein und den Wind und die Wellen zu nutzen. Gleitschirmfliegen ist eher so ein bisschen wie – nicht, dass ich viel davon gemacht habe – auf einer Ocean-Yacht hinauszufahren und eine lange Strecke über das Meer zu überqueren, wo sich die Wetterbedingungen viel öfter ändern. Man spürt das Meer nicht auf ganz die gleiche Weise. Man ist auf andere Leute angewiesen, um ins Wasser zu kommen und um einem in der Luft zu helfen, vielleicht auch dabei.

[00:11:24] Aber man kann viel größere Meere erleben, und das sicherer.

[00:11:31] Sie sind also unterschiedlich. Ich sage nicht, dass das eine besser oder schlechter ist. Ich würde wahrscheinlich trotzdem ein gutes Tag mit Gleitschirmfliegen bevorzugen, weil man da dieser Elementen ausgesetzt ist und, weißt du, direkt neben den Vögeln fliegt. Und, weißt du, diese feinen Wolkenfetzen am Gleitschirm vorbeiziehen zu sehen, ist eine ganz andere Erfahrung. Und beim Start – Segelflugpiloten sind fasziniert davon, wie wir das nutzen, ich habe den technischen Begriff vergessen, aber weißt du, die untersten tausend Fuß der Weltluft und wie wir genau in der Mischzone sind, wenn die Thermik beginnt. Wenn du in Flachland und kleinen Hügeln fliegst, weißt du, wenn du in den Bergen fliegst und tief unten bist, da bist du genau dort. Segelflugzeuge haben es nie, nie wirklich mit diesem Teil der Luft zu tun.

[00:12:17] Sie sind immer höher oben und nutzen die Wolken viel mehr und das Gelände weniger. Also, Thermik über einem kleinen Hügel mit den Bir ist eine ganz andere Erfahrung als in der Welle zu sein oder Wolkenstraßen abzufahren, ohne anzuhalten. Aber ja.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Als du angefangen hast, XC zu fliegen, war das anfangs wirklich nervenaufreibend? Ich meine, ihr bekommt nicht die 16.000 Fuß wie wir hier und ihr habt eine ganze Menge von Orten, zu denen ihr gleiten könnt. Ja, wir...

[00:12:52] **Hugh Miller:** wir hatten letztes Jahr ein beschissenes Jahr. Also bei meinem ersten XC hatten wir eine Wolkenbasis von dreithalb, 4.000 Fuß, und ich hab mich an der Wolkenbasis festgehalten. Also, weißt du, eine verlassen und zur nächsten gelangen, hundert Fuß unter der Basis, die nächste, 200 Fuß unter der Basis. Das war lächerlich. Ich

[00:13:12] **Gavin McClurg:** war echt

[00:13:12] **Hugh Miller:** nervös, weil, ja, der Gedanke an eine Landung außerhalb der Flugschleppe ist echt beängstigend. Du weißt schon, man braucht viel Platz. Ich erinnere mich, wie ich in den ersten Tagen des Lernens nach Hause gefahren bin und mir die Orte angesehen habe, auf denen ich landen könnte, und dabei gedacht habe: Nein, da kann ich nicht in diesem Park landen. Nein, da kann ich nicht auf diesem Spielplatz landen. Nein, da kann ich nicht auf diesem Cricketplatz landen. Nein, das wirkt zu klein. Du weißt schon, es gibt nicht so viele Orte, auf denen man landen kann. Das ist also ziemlich einschüchternd. Aber dann habe ich zusätzliches Training gemacht, mit einem wirklich guten cross country Piloten, der mich in seinem Motorsegler mitgenommen hat. Und er drosselt die Leistung bei 1.500 Fuß und fragt: Okay, wo willst du hin? Warum? Und man muss in den richtigen Bereich kommen und einen Anflug um ein Feld einstellen. Und dann, du weißt schon, bist du bei 200 Fuß und er zeigt mir dann, dass man gerade in einen Weinberg hineinfliegt und man auf der Linie sterben würde.

[00:13:59] Also, du musst einfach immer wieder deine Feldwahl üben, bis du dich sicherer dabei fühlst. Und dann fühlst du dich besser dabei, tief zu fliegen. Immer noch nicht toll, es ist sehr nervenaufreibend. Aber ja, das ist der Grund, warum wir das als Piloten so mögen. Ich glaube, wir mögen es, Dinge regeln zu müssen, wenn es ein bisschen brenzlig wird. Also ja. Offensichtlich machen die Motor-Gleitschirme mit Turbos das nicht. Die gehen einfach tief, zünden den Turbo und sind weg. Aber bei einem reinen Gleitschirm gibt es da so eine Art Snobberi gegenüber den Motor-Gleitschirmen. Weil es so eine Sache mit den E-Bikes ist. Ja, genau. Also ja, ja, möglich.

[00:14:44] Aber man würde es nie benutzen, nur wenn man es wirklich braucht. Das nimmt einem also ziemlich viel vom Abenteuer und verändert die Art, wie man Entscheidungen trifft. Sicher. Was du entscheidest, weißt du, ich bin schon... ich werde dich jetzt richtig langweilen, Gavin. Sorry. Ich war bei Cooper Car und alle haben mich Sachen gefragt, und ich habe das Thema immer wieder auf das Segelfliegen zurückgebracht. Weil ich erst gerade damit angefangen habe. Ich bin total begeistert davon. Also tut mir leid, aber ich bin mit ein paar Leuten Tandem geflogen, die einen Motor hatten und in wirklich, ich dachte, alberne, weitläufige Gebiete geflogen sind und Überraschung: Ich musste den Motor anlassen. Also ja, ich denke, reines Segelfliegen ist für mich im Moment der richtige Weg.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** Wie sehr, wie sehr glaubst du, dass deine Erfahrung im Gleitschirmfliegen – das ist irgendwie eine lächerliche Frage, aber ich werde sie trotzdem stellen – durch deine 32 Jahre Erfahrung im Gleitschirmfliegen beeinflusst wird? Ich frage mich, was, was, was Nicht-Piloten wohl denken müssen? Sind sie, glaubst du, weniger nervös, wenn sie einen Landeplatz suchen? Glaubst du das? Ich denke, weil du den Himmel verstehst, weil du verstehst, wie alles funktioniert. Du greifst in einem völlig anderen Fluggerät an, aber ich stelle mir vor, dass du...

[00:15:51] **Hugh Miller:** Ja, ich denke, das hilft definitiv. Obwohl es bei Gleitschirmpiloten seltsam ist. Wenn man im Gleitschirm fliegt, geht man direkt auf den dunkelsten Teil der Wolke zu und taucht direkt hinein. Das funktioniert nicht. Man schiebt sich zur nächsten vor. Beim Gleitschirmfliegen haben wir manchmal einfach nicht diese Option. Wir kommen nicht zum dunklen Teil, weil es dahinter zu schattig ist. Wir halten an und kreisen davor. Und Gleitschirmpiloten fragen mich, warum Gleitschirmflieger immer an so komischen Stellen in der Thermik suchen, zum Beispiel am Rand von Wolken und so? Und ich sage dann: Tja, weil wir nicht zu den guten Stellen kommen. Und an manchen Tagen, an denen ich geflogen bin, habe ich mit Gleitschirmpiloten gesprochen und sie über Funk getroffen, wie zum Beispiel Kirstie und Guy und andere Freunde in Großbritannien. Und ich habe gefragt: Wie habt ihr es gefunden? Und sie meinten, es ist echt mies. Es ist total schwach. So halb bis einen Meter.

[00:16:37] Und wir waren in richtig geraden, wisst ihr, konstanten drei Meter Steigungen. Weil wir zu ihnen gelangen können. Also, es ist, es ist, aber man bekommt viel mehr Wolken unter die Flügel und gewinnt mehr Vertrauen darin, was, was, was funktioniert, wisst ihr, aber, aber gleichermaßen beim Gleitschirmfliegen hat man diesen Luxus nicht. Man hat nicht die Reichweite und B, man fährt mit dem Fahrrad zu jeder Wolke, statt mit einem Supercar. Bis man sie erreicht, ist sie schon wesentlich anders als die Wolke, die man gedacht hat, dass sie sein würde, als man losgeflogen ist. Und das, das ist, was mich wirklich beeindruckt hat, ähm, über den Unterschied. Beim Gleitschirmfliegen und beim Gleitschirmfliegen. Also die klassische Gleitschirmtheorie und die klassischen Gleitschirmwolken. Ja, die sind toll. Und sie gelten voll und ganz für das klassische Gleitschirmfliegen, aber beim Gleitschirmfliegen weniger. Wir müssen viel aufmerksamer sein und sensibler für die Art und Weise, wie sich eine Wolke verändert, anstatt für die Art und Weise, wie sie aussieht, wenn wir losfliegen.

[00:17:28] Ist das oft der Fall? Ich weiß nicht. Ich weiß nicht, wie es bei dir ist, aber im Allgemeinen ändere ich ziemlich oft, vielleicht die Hälfte der Zeit, wenn ich zu einer Wolke aufbreche, meine Route auf dem Gleitschirm, weil sie sich verändert.

[00:17:38] **Gavin McClurg:** Ja, auf jeden Fall. Gibt es da viel, wenn du mit dem Gleitschirm anfängst und mehr Zeit in einem Gleitschirm verbringst, gibt es da irgendwelche „Oh mein Gott, das wusste ich nicht“-Momente? Passiert das?

[00:17:53] Uh, oder ich wünschte, ich hätte das gewusst. Ich meine, oh mein Gott, ich wünschte, ich hätte das die letzten 30 Jahre gewusst. Ja. Nimmst du Dinge über den Himmel und wie die Dinge funktionieren wahr, von denen du gar nicht wusstest, dass sie existieren?

[00:18:06] **Hugh Miller:** Ich denke, das hat mir bei der Vorhersage geholfen, also wann die Auslösetemperatur erreicht wird und wann dann die Zeit ist, den Berg zu verlassen. Ich bin definitiv mehr darauf eingestimmt, darauf mehr Achtung zu schenken. Und ich vergleiche den Tag viel öfter mit der Vorhersage, weil Gleitschirmpiloten am Morgen wirklich nur volle Aufmerksamkeit auf die Vorhersage legen. Wir haben nicht den Luxus, das zu tun. Wir müssen uns schon ein oder zwei Tage vor der Vorhersage entscheiden, während sie sich am Tag entscheiden, weil sie auf dem Flugplatz sind, das Equipment einladen, losfliegen und es ist ziemlich, ziemlich genau. Das hat mich dazu gebracht, das am Morgen der Vorhersage etwas mehr zu tun. Und ich denke, es hat mich einfach selbstbewusster gemacht, dass es genau so ist wie in

den Lehrbüchern, um ehrlich zu sein, also das alles ergibt Sinn, die Fluggeschwindigkeit ist für uns irgendwie relevant.

[00:19:02] Ich habe das vor ein paar Ausgaben in diesem Artikel geschrieben. Aber wir müssen beim Gleiten viel mehr horizontaler bewegen als wir glauben. Ich denke, um das Beste aus der Luft herauszuholen – wie ihr wisst, gute Gleitpiloten, ihr sprecht von diesem Hai-Verhalten – das macht man sowieso. Nun ja, nicht meiner. Nein, das ist ein Typ namens G.G. Dale, ein Trainer, ein wirklich guter Trainer. Er hat die australische, die britische und die neuseeländische Mannschaft trainiert und war der Nationaltrainer für alle drei Länder. Ich war mit ihm eine Coaching-Woche lang unterwegs und er sagte einfach: Ja, vergesst das Delfin-Manöver, das passiert nicht. Alles klar. Wirklich? Okay. Und er sagte, es geht um Blockgeschwindigkeiten und das Hai-Verhalten.

[00:19:48] Anstatt also zu „Delfinieren“, wo man beschleunigt und die Nase durch den Sink einzieht und dann wieder nach oben zieht wie ein Delfin durch den Auftrieb und so den Gleitpfad je nach Bedingungen auf und ab verlängert, sagt er, das ist reine Zeitverschwendung, weil man damit nur den gesamten Gleitpfad verlängert. Was man stattdessen tun muss, ist sich wie ein Hai zu bewegen. Also nach links, nach rechts bewegen, sobald man spürt oder bemerkt, dass der Auftrieb abseits des Gleitpfads zunimmt. Die Leute reden von „Sniffy Lines“. Manchmal kann man den Auftrieb ja förmlich fühlen, oder? Zu anderen Zeiten muss man vielleicht einfach über ein trockeneres Landgebiet oder unter ein paar Schleierwolken erkunden. Das ist definitiv auf Gleitschirmfliegen und Gleitschirmfliegen anwendbar.

[00:20:36] Und es ist viel, ich meine, ich dachte, weil es Gleitschirme sind, würden sie viel öfter geradeaus fliegen. Wenn man sich eine gute Strecke eines Gleitschirms ansieht, ein Gleitschirmpilot auf einem Dreieck – die werden genauso sehr vom Kurs abweichen wie beim Paragliding. Oft sind sie zu 20, 30 % vom Kurs abseits, weil sie den Linien folgen, da sie ja auch nicht ständig turnen wollen. Sie wollen, wissen Sie, so viel wie möglich in neutraler Luft oder Auftriebsluft gleiten. Nur weil die Performance, wissen Sie, dreimal oder viermal so hoch ist, heißt das nicht, dass das Spiel des effizienten Fliegens, die Regeln des effizienten Fliegens, sich so sehr geändert haben.

[00:21:09] **Gavin McClurg:** Und ist das bei einem Gleitschirm viel mehr eine Sache der Instrumente als beim Gleitschirmfliegen, wo wir es eher über das Gefühl machen, oder geht es nur um den Horizont oder man schaut einfach nach vorne und kann es irgendwie spüren?

[00:21:24] **Hugh Miller:** Das ist eine interessante Frage. Ich weiß nicht genug darüber, aber nachdem ich bei einem Wettbewerb mitgeflogen bin – einem einzigen Wettbewerb – und gesehen habe, wie gut die Piloten das machen, und sie gefragt habe, ob das, was ich tue, ungefähr richtig ist oder nicht, denke ich, dass es ziemlich visuell ist. Du fliegst also buchstäblich, weißt du, auf den dunklen Teil zu. Die Wolke, an der du gerade nach rechts abbiegst, wenn du sie triffst, dann zum nächsten Teil und fliegst weiter. Wenn du dir die Spezifikationen ansiehst, schaust du dir die Hyperlapse-Aufnahmen von Stefan Langer auf YouTube an, dann siehst du, wie er die Wolken verbindet. Und es geht mehr darum. Und dann natürlich ein bisschen Gefühl, man kann nicht viel über den Steuerknüppel spüren. Man kann ein bisschen spüren, weißt du, ich werde angeschrien, wenn ich in einem Duell die falsche Richtung einschlage. Die sagen: „Es ist links, es ist links“, weil sie bemerkt haben, dass der linke Schirm steigt.

[00:22:14] Es ist nicht wie beim Gleitschirm, wo es ein bisschen offensichtlicher ist. Ich würde sagen, es ist visuell, ein bisschen Gefühl und ein bisschen Instrumente, aber es basiert viel mehr auf Gefühl und Visuellem, als ich dachte. Ich dachte, Gleitschirmpiloten schauen den ganzen Tag nur auf ihre Instrumente und rechnen.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** Verbringst du viel Zeit in einem Simulator?

[00:22:36] **Hugh Miller:** Ähm, nein, wahrscheinlich sollte ich, aber nein, ich habe keine gemacht. Habe ich? Was hast du, was hast du gehört? Ich weiß nicht. Ich habe, ich...

[00:22:44] **Gavin McClurg:** einen gemacht. Ich glaube, das ist das Condor-Teil. Und ich erinnere mich, Eduardo Garza, der mit mir bei den X-Alps dabei war, ähm 2017, 2019, vielleicht hat er, weil er keine Zeit hatte, um rüberzugehen und zu scouten, das alles auf dem Condor gemacht, das für Segelflugzeuge gebaut ist. Okay. Ich glaube, es ist das Condor. Ich könnte mich irren, aber er hat quasi die ganze Strecke geflogen, damit er sie sehen konnte, weißt du, aus der Vogelperspektive sehen konnte. Aber, ähm, aber du fliegst es als, als, du kannst das Segelflugzeug und die Performance und all das auswählen. Aber ich durfte vor Kurzem eines fliegen und ich habe einen Task geflogen, wo wir im Mai das PWC in der Schweiz hatten. Wir haben uns einfach einen Task rausgesucht und ich habe ihn geflogen, und ich habe ihn

von einem Gleitschirm geflogen, weißt du, ich bin abgestürzt und wusste nicht, wie man abhebt.

[00:23:35] Und ich, aber es war, ich schätze, es ist ziemlich genau. Ich frage mich nur, wie sehr man, weißt du, die kleinen Windfahnen aus dem Fenster sieht und... Ja. Du weißt, man versucht herauszufinden, wie man die Füße benutzt und... ja, ja, ich denke,

[00:23:48] **Hugh Miller:** ja. Also, eine Sache, die wir als Gleitschirmpiloten lernen müssen, ist die Lagekontrolle, also die Nickbewegung, und auch die Koordination von Steuerknüppel und Seitenruder. Diese drei Dinge sind neu und ziemlich verwirrend. Es ist wie eine völlig fremde Sprache. Also wäre das sehr hilfreich. Und auch, äh, einfach in Bezug auf die Sicherheit. Also, äh, wenn du, also, äh, weißt du, ich bin gerade einem Club beigetreten. Ich bin jemand, der eigentlich wirklich gut im Gleitschirmfliegen ist. Also würde ich gerne ein bisschen darüber wissen

[00:24:27] **Gavin McClurg:** die Brücke, äh, und wie sie funktioniert und wie sie funktionieren. Das wird

[00:24:27] **Hugh Miller:** hilf mir.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** Ich denke, das Erste, was ich bisher gelernt habe – ich glaube, ich habe viel aus der Vergangenheit gelernt. Das Letzte, was ich bisher gelernt habe, ist, dass ich viel aus der Vergangenheit gelernt habe. Ich denke, das Erste, was ich gelernt habe, ist, dass ich viel aus der Vergangenheit gelernt habe, und das stimmt. Ich habe viel von verschiedenen Leuten gelernt, äh,

[00:24:35] Dinge wie, weil, wisst ihr, das war mein erstes Mal beim Gleitschirmfliegen. Ich bin in das Segelflugzeug gestiegen und die sagen nie: „Oh mein Gott, Alter, das ist so Wahnsinnig, das ist alles, was ich machen will.“ Die klingen eher so, als würdest du es genießen, als wäre es interessant, cool, du weißt schon, du liebst es, aber ich meine, siehst du, wie das dein Leben übernimmt? Siehst du, wie du aufhörst zu leben, um dem Segelfliegen nachzugehen? Es ist ziemlich...

[00:24:59] **Hugh Miller:** Es ist cool, das zu machen. Eine Schleife zu fliegen, das genieße ich, das ist sehr cool. In die Welle zu fliegen und auf etwa 14.000 Fuß zu sein und eine Kaltfront auf sich zukommen zu sehen – ja, das eröffnet einfach neue Möglichkeiten zu fliegen und die Welt zu sehen, schätze ich. Und auch die Wettkämpfe sind amazing. Ich meine, sie sind viel interessanter und abwechslungsreicher, als ich dachte. Und ich würde zögern zu sagen, dass sie viel interessanter sind als Gleitschirmfliegen-Wettkämpfe im Moment, schießt mich ruhig um, aber man bekommt eine viel größere Vielfalt an Tasks. Es geht viel mehr darum, dass ein Pilot das Beste aus dem Tag macht und selbstständig denkt, und das ist mehr als bei Gleitschirmfliegen-Wettkämpfen, weil ich davon ausgehe, dass es dort alles nur ...

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Es sind Starttore. Wie machen die das? Die machen das auf die alte Schule: Du wählst aus...

[00:25:48] **Hugh Miller:** Du wählst deine Startzeit und die verstrichene Zeit, also gibt es da taktische Überlegungen, wann du startest, um das Beste aus dem Tag herauszuholen, und auch wann deine Konkurrenten starten. Bei einigen Tasks gibt es zugewiesene Bereiche, in die du in drei riesige Zylinder gehen musst und so schnell wie möglich eine Task fliegen musst.

[00:26:06] **Gavin McClurg:** und dann bist du in der Lage, so weit wie möglich zu fliegen

[00:26:06] **Hugh Miller:** Das bedeutet also, dass man so weit wie möglich innerhalb dieser drei Zylinder fliegt, die jeweils bis zu 50 Kilometer groß sein können, und nach vier Stunden wieder nach Hause kommt. Das ist wirklich interessant, weil man die richtigen Routen finden oder herausfinden muss, was der Wind macht – da muss man viel mehr selbst nachdenken. Ich meine, die Tatsache, dass Russ Ogden darüber spricht, dass etwas nicht stimmt, wenn man bei einem Gleitschirmfliegen-Wettbewerb eine eigene Entscheidung trifft, spricht meiner Meinung nach an sich schon für ein Problem bei solchen Wettbewerben. Bei XC-Flügen sollte es eigentlich um die Fähigkeit eines Piloten gehen, eigenständig Entscheidungen zu treffen. Ich habe festgestellt, dass es immer noch – mir wurde gesagt, dass es immer noch ziemlich viel davon gibt – den „Guten“ zu folgen gibt, aber angesichts der Vielfalt der Tasks und der verschiedenen Bedingungen, in denen man fliegen kann, denke ich, liegt es mehr an dem Piloten, individuelle Entscheidungen zu treffen, wo

[00:27:01] **Gavin McClurg:** Du hast jetzt mal diesen Geschmack bekommen, nachdem du deinen ersten Wettkampf bestritten hast – wo siehst du das hin? Ich meine, diese riesigen Dreiecke, die sie in den Alpen, über dem Mittelmeer und hoch in Italien fliegen, ich meine, mein Gott.

[00:27:16] wahnsinnig, und und weißt du, was Gordon in den Sierras macht und das Perlan-Projekt und weißt du, nur ein Teil von dem Zeug, das die da machen, ich meine, Gordon fliegt die ganze Nacht mit Nachtsichtgeräten, fliegt ja über drei tausend Kilometer, das muss einfach der Wahnsinn sein. Äh, ist das deine Zukunft? Wo, wo siehst du das hingehen?

[00:27:37] Oh, ich...

[00:27:37] **Hugh Miller:** Ich weiß nicht, ich meine, du weißt das ja – die Flüge, von denen du sprichst, sie starteten in Faience in der Nähe von San Andre und sie flogen, ich glaube, sie flogen bis nach Korsika und vielleicht sogar Sardinien und dann weiter nach Italien. Weißt du, sie waren dort, über 20.000 bis 25.000 Fuß über dem Mittelmeer, und das im März, und sie flogen über Italien und haben auf dem Rückweg irgendwie etwas Flatland-Fliegen gemacht. Ich weiß nicht, das ist verrückt, oder? Ich meine, ich bin in Faience im August geflogen, bei Duel, und es war der Tag, an dem Honor den 360er und den Tear gemacht hat, und Bruce hat massenweise 300er gemacht, und wir sind tatsächlich an einigen von ihnen vorbeigeflogen, als wir auf dem Weg nach Barcelonette nach Norden aufbrachen. Ich muss sagen, meine Erfahrung im Segelflugzeug war wahrscheinlich enttäuschend im Vergleich zum Gleitschirm, weil man da wirklich mitten in den Bergen ist und die Luft einatmet und genießt, und wir waren ein bisschen abgetrennt. Für mich bin ich mir nicht sicher, ob ich an dem wirklich...

[00:28:38] total entfremdet von der Umgebung. Ich mag die Idee vom Wellenfliegen, wo man richtig nah an der Wellenbar ist und auf und ab fährt und sie so surfen kann wie ein Kissen, oder weißt du, einen niedrigen Rettungsflug macht und so ein Zeug. Und wahrscheinlich einfach lokal in Großbritannien, weil es ziemlich praktisch ist und man gleichzeitig Gleitschirmfliegen weitermachen kann. Und ja, vielleicht noch ein oder zwei Wettbewerbe mehr, weil die Spaß gemacht haben. Ich war überrascht, wie viel Spaß sie gemacht haben und wie sicher sie auch waren – keine Unfälle, weißt du, Start um drei, nachdem der Teil mit den Kaltfronten vorbei war, bis auf 5000 Fuß und Fliegen bei 40 Meilen pro Stunde Wind runter durch die Wolkenstraße, wo der Kopf gegen die Kappe prallt, weil die Aufwinde so stark sind. Ja, das macht echt Spaß. Ja.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** Ein paar meiner Freunde haben damit angefangen und sie erzählen mir von hier draußen in Utah – ich bin zwar in Idaho, aber wir hatten gerade diese Wettkämpfe in Utah in den letzten paar Wochen, und das Wetter war echt dynamisch. Für die sind das die besten Tage. Ich meine, wie du schon sagtest, sie fliegen direkt unter dem Amboss und ja, durch den Hagel hindurch und entkommen dann, und wenn man ein bisschen mehr Auftrieb braucht, zeigt man einfach auf das dunkelste, hässlichste Zeug. Ich meine, das sind für die die guten Tage, weil sie die Reichweite und die Geschwindigkeit haben, und wenn...

[00:29:50] **Hugh Miller:** Als ich nach dem Gleitschirmfliegen zurückkehrte, weil ich seit April 2023 kein Segelflugzeug mehr angefasst hatte, hatte ich im Vorjahr jede Menge Gleitschirmfliegen und cross country gemacht. Dann bin ich im Mai oder Juni wieder zum Gleitschirmfliegen zurückgekehrt und hatte absolut Schiss – es war einfach nur ein Wackeln unter der Wolke. Es war psychologisch. Ich habe es zum Glück wieder geschafft, aber es brauchte eine gewisse Umstellung. Aber es hat auch etwas dran, auf Geschwindigkeit zu setzen und durchzuziehen, aber ich schätze, beim Gleitschirmfliegen muss man einfach seine Tage auswählen, oder? Und es hat auch viel drin, an den Tagen mit leichtem Wind zu fliegen, an denen man so viel wie möglich von der Welt und der Natur um sich herum in seinem Können hat. Man kann es nie ganz beherrschen, aber man kann die Chancen definitiv zu seinen Gunsten beeinflussen.

[00:30:37] **Gavin McClurg:** Es ist so, ich versuche ihn schon seit Jahren für die Show zu gewinnen, weißt du, Gary Osoba. Er war einer der Leute, die das Ganze mit dem Texas Distance damals entdeckt haben, als wir mit Hangglidern bei Corpus Christi unterwegs waren. Gary, hast du ihn heute gespielt?

[00:30:52] **Hugh Miller:** Hat Gary heute mitgespielt? Nein.

[00:30:55] **Gavin McClurg:** Nein, nein, er will es einfach nur persönlich machen.

[00:30:58] **Hugh Miller:** War das eine Last-Minute-Anfrage?

[00:31:00] **Gavin McClurg:** Nein, nein, nein, das hat er nicht, aber er will es machen. Ich nehme Gavin.

[00:31:07] fällt zurück auf dich, ja, also er, aber sein ganzes Ding ist es, bestimmte Distanzen zu fliegen, weißt du, das 600k-Dreieck so schnell wie möglich zu schaffen, für mich also total, ist das in Texas, das nennt man Nose Down? Also, er fliegt aus dem, dem wirklich berühmten aus New Mexico, das ist bei Albuquerque, ich vergesse, wie der Flugplatz heißt, er hat einen tollen Namen, Moriarty, Moriarty.

[00:31:33] **Hugh Miller:** Ich glaube schon. Er hat Johnny, Dustin und all diesen Leuten bei den Rekordversuchen geholfen und die ganze Vorhersage gemacht, das war nicht gerade... und er...

[00:31:43] **Gavin McClurg:** Er hat uns geholfen, als Cody und ich da runtergegangen sind. Eigentlich wollte ich gerade eine Geschichte über Cody und Segelflug erzählen, aber ja, er fliegt – ich glaube, hauptsächlich ab Moriarty – aber ja, sein Ding ist nicht unbedingt das größte Dreieck, aber er mag es heutzutage, diese kleinen zu nehmen und sie dann richtig schnell zu fliegen. Ja, weißt du, einfach nur Spaß haben. Ja, genau.

[00:32:03] **Hugh Miller:** Ja, das ist die Einstellung von vielen Leuten.

[00:32:07] **Gavin McClurg:** Ja, ja, das ist die Einstellung von vielen Leuten.

[00:32:07] **Hugh Miller:** cross country, aber es geht um Geschwindigkeit, um Optimierung, und das ist toll. Weißt du, was war deine Geschwindigkeit? 90 km/h in dem ganzen Rest und wie schnell du drumherum kommst. Aber es nimmt auch etwas von dem Abenteuer weg, weil wir gerne bis zum Ende des Tages fliegen, nicht wahr? An einem guten XC-Tag, wenn die Sonne untergeht, hat das etwas wirklich Magisches. Während man bei einem Segelflugzeug wahrscheinlich um fünf zu Hause sein will, weil der Tag dann langsamer wird. Also ist es eher ein Spaß für vier oder fünf Stunden, okay? Aber ich war so langsam, ich denke, es hat fast acht Stunden gedauert, um meine ersten 500 km zu schaffen, und das habe ich ziemlich geschätzt, weil ich quasi jeden Tropfen aus dem Tag herausgepresst habe, den ich konnte, und das war Teil des Spaßes. Ich glaube nicht, dass man als Pilot glücklicher wird, wenn man schneller fliegt; es ist nur so eine Zahl und ein Haken auf der Checkliste, wie effizient man fliegen kann, schätze ich. Ja, ja.

[00:32:56] **Gavin McClurg:** Wann wird das so: Ja, ich bin irgendwie müde von diesen Club-Flugzeugen, ich will das Gordon-Flugzeug, äh

[00:33:07] da

[00:33:07] **Hugh Miller:** das ist hier einer der Faktoren, die die Entscheidung für mich treffen, weil das Magazin nicht zahlt

[00:33:14] **Gavin McClurg:** das viel ausgiebiger

[00:33:14] **Hugh Miller:** Es läuft hervorragend und wir sind unseren Abonnenten sehr dankbar, aber wenn sie noch ein paar mehr hätten, dann weißt du, vielleicht klappt es, vielleicht klappt es ja. Ja, mein Gleitschirm – ich war gerade bei Koopa Car und da gibt es eine brillante neue Innovation, wir können ein bisschen darüber sprechen, von Super oder Super – ist es Super oder Super? Gute Frage, ich verwechsel das immer. Nennen wir es Super. Es ist dieses erstaunliche Gurtzeug mit integriertem Rettungsschirm und Sensoren am Gurtzeug und über Kabel oder Bluetooth zum Gleitschirm. Es erkennt, wenn der Pilot in die Autorotation geht und diese fortsetzt, und sendet Nachrichten an deinen Spot-Provider oder die Notdienste. Und wenn du eine bestimmte Sicherheitshöhe erreichst, öffnet es deinen Rettungsschirm automatisch für dich. Der Grund, warum ich dir diese Geschichte erzähle, ist, weil es hoffentlich interessant ist, ein bisschen mehr darüber zu sprechen, aber auch, weil der Preis dafür genauso hoch war wie der für meinen gebrauchten Gleitschirm von 1978. Du kannst also mit ziemlich zugänglicher Ausrüstung fliegen, oder du kannst Geld ausgeben, wenn du...

[00:34:37] **Gavin McClurg:** einen Gleitschirm, man kann Gleitschirmfliegen mit ziemlich, ziemlich

[00:34:37] **Hugh Miller:** Du hast das Geld, also richtig viel Geld, und du weißt, du kaufst dir einen Arcus, aber weißt du, Gordons Arcus schafft 49 zu eins, meiner schafft 40 zu eins, egal, ja, die sind alle gut, das ist es, was ich sage,

richtig?

[00:34:51] **Gavin McClurg:** Stimmt, stimmt. Ich meine, man kann mit den Club-Planes richtig viel Spaß haben, ja genau, und du musst nicht

[00:34:56] **Hugh Miller:** musst du nicht

[00:34:56] **Gavin McClurg:** kauf das Düsenflugzeug

[00:34:57] **Hugh Miller:** Wenn du also eine ENB fliegst, sollte der Fokus darauf liegen, dein Fliegen mit dem zu verbessern, was du hast, anstatt zu versuchen, auf etwas Besseres umzusteigen.

[00:35:06] **Gavin McClurg:** Innovation, die Bear hat... ja, davon hatte ich noch nicht gehört, aber ich habe gerade diese Vergleiche mit den Flymaster-Trackern gemacht. Wenn du Admin bist und auf der Backend-Seite bist, ist eine der Sachen, auf die jemand achtet – in diesem Fall ist das PWC von Yvonne –, du bekommst vielleicht 10 davon jeden Tag, also mögliche Rettungsschirm-Auslösungen, Pilotnummer, Breitengrad, Längengrad, und keine davon war jemals eine Rettungsschirm-Auslösung. Es waren immer Leute, die einfach spiralierten oder eben etwas Unregelmäßiges gemacht haben. Ich nehme an, dieses separate Teil ist viel genauer; es wird nicht einfach deinen Rettungsschirm auslösen, wenn du nur einen Heli machst oder so.

[00:35:47] **Hugh Miller:** Also, ich weiß nicht genug darüber, aber sie haben gesagt, dass wir mit dem Designer gesprochen haben – Roman Bartellini, Ed hat mir gerade den Namen geschickt, ich bin sehr vergesslich. Also Roman ist ein Ingenieur mit Drohnen-Erfahrung und er ist zu Superpair gestoßen, und die arbeiten schon seit sechs Jahren daran. Ich bin mir der Details nicht ganz sicher, aber es klingt ziemlich interessant. Und sie haben gesagt: Schaut her, wir haben nach einem Weg gesucht, Gleitschirmfliegen sicherer zu machen. Zwei Drittel der Unfälle passieren, weil Rettungsschirme bei der Autorotation nicht ausgelöst werden. Wir kennen mehrere Freunde, und ich bin sicher, die Hörer kennen auch viele, bei denen das die Ursache für schwere Verletzungen oder den Tod war.

[00:36:38] während eine Firma, die ich vor Kurzem besucht habe, so sagt: „Oh ja, ich verstehe, was du meinst“, sind wir da ziemlich skeptisch. Ich weiß nicht, ich finde es interessant, aber ja, wir werden sehen. Sie führen in den nächsten Monaten viele Tests durch und hoffen, es nächstes Jahr herauszubringen.

[00:36:53] **Gavin McClurg:** Ist das auch so ein Schnittbild-System oder entfernt es den Hauptteil? Denn wir sind keine Rotation, das ist doch das, was passiert, oder? Ja, ich hatte das.

[00:37:02] **Hugh Miller:** Das hat mich auch interessiert. Ja, ich weiß nicht, ich bin hier gerade kein besonders guter Journalist, ich weiß nicht, ich weiß nicht, es gibt einen separaten Rettungsschirm, den man nicht selbst auslösen kann, und da gibt es – ich glaube nicht, dass das ein Sprengstoff ist, weil man ihn ins Flugzeug mitnehmen kann – aber es gibt eine Art Auswurfssystem, das den Rettungsschirm schnell auslöst, wenn er aktiviert wird. Und ja, da ist jede Menge Elektronik involviert, die mit den Sensoren und dem ganzen Rest verbunden ist. Wow.

[00:37:36] **Gavin McClurg:** Cool, ich mag diese Art von Innovationen. Ja, und wer weiß.

[00:37:41] **Hugh Miller:** Wisst ihr, ich bin zum ersten Mal mit einem Elektroauto gefahren und es war so, als würde es mich an der Sicherheitsgurtverriegelung ermahnen, wenn ich zu nah an die Mitte der Straße kam, und dann gab es einen Punkt, an dem niemand sonst auf der Straße war und ich herumgespielt habe. Ich dachte mir so: Na gut, stellen wir uns vor, ich verliere das Bewusstsein und schauen mal, was passiert. Und es hat die Kontrolle übernommen, rote Alarmer haben losgegangen und es hat abgebremst. Ihr wisst schon, es gibt Vor- und Nachteile, ich sage nicht, dass das... aber ja, wenn ich einen Schlaganfall hätte, wäre ich wahrscheinlich dankbar dafür.

[00:38:10] **Gavin McClurg:** Ja, hm, cool. Und was ist mit den Leuten, die das machen? Hast du eine ganz neue Freundesgruppe und eine neue Community gefunden? War das ziemlich interessant? Wir sollten dieses Video haben.

[00:38:30] **Hugh Miller:** Vielleicht fällt es mir schwer, Freunde zu finden, Gavin. Ich mag die Vielfalt der Leute beim Gleitschirmfliegen wirklich sehr. Ich meine, ich habe einige wirklich gute Freunde gefunden, auf die ich nie getroffen hätte, wenn es nicht das Gleitschirmfliegen wäre, und generell sind die Leute beim Gleitschirmfliegen ziemlich enthusiastisch, ermutigend und aufgeschlossen. Beim Segelfliegen sind sie das auch, aber ich denke, es ist einfach eine

etwas andere Mentalität, es ist ein bisschen mehr so cool, ruhig und beherrscht, weißt du? Wenn du segelst und am Funk bist, rufen sie dich dann so an wie „Drei, zwei zu Papa Neun, wechselst auf Neuntausend, weißt du, Fünftausend Fuß, gute Luft“, weißt du, das ist so eine Art Gespräch, da gibt es nicht viel Geplänkel. Sie kommen aus diesem Bereich, sie haben diese Art von Luftfahrtdisziplin in sich verinnerlicht. Also lande ich am Ende mit diesem offiziellen Funkgerät, aber mit einem kleinen Zwei-Meter-Funkgerät, um mit meinem Gleitschirmflieger-Freund, der sich auch zum Segelfliegen umgeschult hat, ein bisschen zu lachen. Ja, es ist eine andere Kultur und ein anderes Ethos, und da gibt es – du weißt schon, mit Gordon oder den Typen oben, dem Typen namens Chris Gill und Nord und Süd und so weiter – es ist eine andere Kultur und ein anderes Ethos, und es gibt da einige wirklich coole Charaktere darin, aber ich würde sagen, als Ganzes

[00:39:44] Es ist wahrscheinlich konservativer, vielleicht mit dem kleinen c, vielleicht mit dem großen C.

[00:39:49] **Gavin McClurg:** ja, eher so eine kommerzielle Fluggesellschaft.

[00:39:52] **Hugh Miller:** Ich würde sagen, die XF Air Force ist definitiv eine Art militärischer Crossover, okay? Ja, ich weiß nicht, ob das in den USA der Fall ist, ja, in Großbritannien, ja, ja, ja, aber wirklich ermutigend, wirklich freundlich, wirklich gut. Ich schätze, das Schöne ist, dass man viel mehr aufeinander angewiesen ist, weil man weiß...

[00:40:09] **Gavin McClurg:** du wirst viel mehr machen können und du brauchst

[00:40:10] **Hugh Miller:** Leute spenden ihre Zeit, um die Winde zu bedienen, und wisst ihr, die meisten sind nicht kommerziell, also gibt es dieses Gefühl, dass sich alle gegenseitig helfen. Wenn jemand irgendwo landet, wird er dort abgeholt, wo er ist. Also, ihr schnappt euch den Anhänger, geht raus, ihr habt vielleicht eine Diskussion mit dem Bauern, ihr schleift einen Gleitschirm über die Wolkenfelder und wisst ihr, ja, das gehört alles dazu, da steckt ein bisschen Abenteuer drin, aber ja, jeder wird sich gegenseitig helfen. Es ist nur, dass die Menge etwas weniger vielfältig ist, was mir gefällt.

[00:40:36] **Gavin McClurg:** okay, ist das das, was ist

[00:40:45] was ist das, was passiert mit

[00:40:49] **Hugh Miller:** Ja, ich habe mir das letzte Woche angesehen. Ich denke, es gibt momentan wahrscheinlich etwa drei- bis viermal so viele Gleitschirmpiloten wie Gleitschirmpiloten auf der Welt. Im Gleitschirmsport gibt es da eine irgendwie seltsame Altersdemografie, wo es anscheinend viele Teenager und Leute in

[00:41:10] **Gavin McClurg:** auf der Welt, die sind

[00:41:10] **Hugh Miller:** Sie sind in ihren frühen 20ern im Sport aktiv, dann sind viele Leute so über 60 und das liegt zum Teil daran, dass Gleitschirmfliegen in den 70ern und 80ern unglaublich beliebt war und diese Typen fliegen immer noch, und zum Teil auch, weil es ziemlich teuer ist. Wenn man als Teenager anfängt und die Junior-Tarife und so alles hat, kann man sich das einfach nicht mehr leisten, wenn man 25 ist und einen Vollzeitjob hat. Also ja, was die Industrie angeht, gibt es leider vier oder fünf große Hersteller, die Gleitschirme für 250.000 Euro neu verkaufen, und das ist ihr Markt. Es ist ziemlich exklusiv, was den Kauf neuer Gleitschirme angeht, man muss ziemlich reich sein, um sich einen leisten zu können, und da zielt die Industrie sozusagen hin. Und es gibt jede Menge sehr coole, spannende Innovationen, wie wir zum Beispiel Fez haben, das ist ein frontelektrisches System, also Elektromotoren, die mit Batterien betrieben werden, aber normale Piloten können sich so etwas noch lange nicht leisten, während es beim Gleitschirmfliegen eher für den Durchschnittspiloten ist und der normale Pilot nicht ist, oder? Also, da liegt der Markt.

[00:42:20] **Gavin McClurg:** Du bist gerade von Cooper Car zurückgekommen. Was hast du gelernt? Was hast du außer der SupAir-Sache gesehen? Was siehst du auf dem Markt? Es ist...

[00:42:30] **Hugh Miller:** Ja, es gab viele Gespräche. Ich bin nach dem dritten Tag nicht mehr so gut im Plaudern, ich dachte mir: Ich habe noch zwei Tage davon vor mir, und ich war nur zwei Tage da, Marcus war für vier Tage da, also habe ich mich ein bisschen schlecht gefühlt, weil ich so früh abgehauen bin. In den Verkaufszelten wurde viel geredet und ja, die meisten Marken schienen ziemlich zufrieden zu sein, es gab viele Verfeinerungen in Bezug auf die Gurtzeug-Entwicklung und ja, wir haben ein paar Stunden lang der Masquerade zugeschaut, und das ist toll, weißt du,

die Parade zu sehen. Ich denke, für Piloten, die nur zu Besuch sind, ist es etwas weniger ansprechend, weil es viele Paramotoren gab, die herumflogen und den Leuten sagten, dass sie landen müssen, weil sie weißt du, nach neun Uhr morgens in der Luft waren und das verboten war, und man durfte nach einer bestimmten Uhrzeit nicht mehr abheben und man musste sich vorab registrieren, um überhaupt das Hike-and-Fly vom Don't the Crawl zu machen, also ich schätze, das sind alles notwendige Maßnahmen, die eingeführt wurden, aber weißt du, ich erinnere mich an die Tage, als man auf einer Party am Zelt war und man einfach diese Lichter über sich sah und es war Raul Rodriguez und Felix, die mitten in der Nacht runterspiralierten, weißt du, und man dachte sich: Wow. Und wir dürfen jetzt nicht mal mehr Laternen ablassen, weil ja, es ist einfach anders, es hat etwas von seinem Zauber verloren, denke ich, aber es ist immer noch ein sehr aufregendes Wochenende und die grundlegende Atmosphäre ist immer noch da für

[00:43:53] **Gavin McClurg:** Natürlich, und diesmal war es kein Schlammbad. Ich war schon ein paar Mal da, als es so war – es kann ziemlich nass werden, aber ich denke, nein, wir hatten gutes Wetter. Ja, es ist

[00:44:00] **Hugh Miller:** schönes Wetter, ja, ja, wirklich schön, ja, äh

[00:44:04] **Gavin McClurg:** Möchtest du noch etwas mehr über Segelflugzeuge sagen?

[00:44:09] **Hugh Miller:** Ja, das macht einen zu einem ziemlich guten Menschen, ich denke. Ich schätze gute Aerodynamik – es ist ziemlich schwer, von einem Submarine Genie Race Five Style Gurtzeug zurück auf ein normales zu wechseln, wenn man den Leistungsunterschied zwischen einem Gleitschirm aus den 1950ern und einem aus den 1980ern sieht. Man schaut sich einfach die Form auf der Landebahn an und denkt: „Das fliegt gut, das fliegt gut, das fliegt gut, oder?“ Es ist einfach so offensichtlich. Es schärft einen definitiv für die Bedeutung von... ist es Fluidodynamik, Aerodynamik? Ich weiß nicht, das ganze Zeug, beides. Und wie... wie glücklich wir auch sind, denke ich, den Zugang zu den Orten, an denen wir fliegen, und die Erfahrungen, die wir machen, zu haben, weil die meisten Menschen das nicht haben. Was wir heute machen, ist ziemlich verrückt.

[00:44:58] **Gavin McClurg:** Und das bringt mich zu meinem Schluss: Viele Leute haben diese Geschichte gehört, weil sie im Buch stand – und ich weiß, dass du sie kennst, weil wir zusammen an dem Buch gearbeitet haben und Cody eines der Kapitel war. Aber in einem von Codys Kapiteln – ich glaube, ich hatte ihn zweimal in der Show, ich kann mich nicht erinnern, ob es das erste oder zweite Mal war – hat er von diesem unglaublichen Flug erzählt, irgendwo im Wasatch, weit draußen über der Wüste. Er hat gekämpft, um unter 18.000 Fuß zu bleiben, es gab Hagel, es war eiskalt, unruhig und eben ein typischer großer Tag im Westen der USA. Und zu einem Zeitpunkt kreiste ein Segelflugzeug um ihn herum und flog dann in die Ferne, man hat ihn nie wieder gesehen. Er hat sich vorgestellt, wie seine Visier komplett vereist sind, wie er wie ein Blatt zittert und an seinem Sauerstoff saugt, während er sich vorstellt, wie dieser Segelflugzeugpilot entspannt vorbeizieht, Rockmusik hört und sich denkt: „Oh, schau dir den kleinen Kerl an, schau dir das Blatt im Wind da drüben an, tschüss.“ Er hat sich einfach den Unterschied zwischen den beiden vorgestellt.

[00:46:05] **Hugh Miller:** Ja, aber bei einem Gleitschirm hast du diese Erfahrungen nicht, wenn du auf 300 Fuß Höhe bist und Schwalben oder Mauersegler entdeckst und dich mit diesem Aufwind verbindest. Das hast du einfach nicht. Ja, ich denke, das ist eine gute Geschichte, weil sie irgendwie den Unterschied und die Aussetzung gegenüber den Elementen verdeutlicht, die wir als Gleitschirmpiloten haben. Und auch das Gefühl – das Gefühl einer Thermik ist so: Mark Watts hat diese Beschreibung, dass Thermik auf einem Gleitschirm so ist, als würde man die Hände in die Erde stecken und mit den Händen durch die Erde graben. Hanggleiten ist so, als hätte man eine Schaufel und würde die Erde mit der Schaufel aufheben, und Gleiten ist so, als hätte man einen Mini-Mini-Bagger und würde mit dem Baggerlöffel einfach alles wegschaben. Weißt du?

[00:46:55] mit Hydraulik da draußen, ja, genau

[00:46:58] **Gavin McClurg:** Ja, ja, du bist immer ein Schatz, Mann, vielen Dank. Äh danke, dass du mich mit dieser Show rettetest, ich weiß das zu schätzen. Ich freue mich darauf, weiter zuzusehen, deine Freude, ja, du bist äh wir

[00:47:10] **Hugh Miller:** das kommt auch gerade recht gelegen, weil wir eine Masterclass haben

[00:47:15] das über Delfine, die fliegen, und Haie, die fliegen – das kommt in etwa zwei bis drei Wochen, es wird also auch online für Abonnenten verfügbar sein, da wird er das viel besser erklären als ich.

[00:47:27] **Gavin McClurg:** Genial, ja. Ich glaube, über das haben die Leute viel gesprochen, das war wirklich interessant. Es war eine gute Lektüre. Ich schätze es, dass ihr uns immer so großartigen Content liefert. Danke, wirklich.

[00:47:37] **Hugh Miller:** Danke, Gavin, dass du die Show am Laufen hältst, und du weißt ja, es ist eine großartige Bereicherung für uns alle. Ich höre sie vor allem im Winter, und ich finde, es ist einfach eine so schöne Sache in der Flaute. Ich glaube, das Magazin wird im Winter auch am meisten gelesen, also ja, wir müssen unsere Stimmung aufbauen. Genau, genau, danke.

[00:48:02] **Gavin McClurg:** Danke, Kumpel, ich weiß das zu schätzen.

[00:48:03] **Hugh Miller:** Kein Problem, wenn

[00:48:09] **Gavin McClurg:** Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast hört bewerten – das hilft enorm, die Sache weiterzuverbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr mit Freunden unterwegs seid, um etwas zu starten. Ich weiß, dass auf diese Weise viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal machen oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen jeden Tag eine neue Folge heraus und wir sehen uns beim nächsten Mal in zwei Wochen. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt und alle zwei Wochen eine Folge kommt, wären das etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, wie ich schon oft in der Show gesagt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht verzerrt durch

[00:49:20] Sponsoren oder Werbegelder. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, dass ihr das nachvollziehen könnt. Wenn ihr uns unterstützen wollt, geht auf cloudbasedmayhem.com, dort findet ihr die entsprechenden Stellen. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein regelmäßiges Abonnement wollt, oder ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien, den kleinen Videocasts, die wir machen, und den zusätzlichen kleinen Schätzen, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber denken, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise wie T-Shirts, Hüte oder sonst was gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusmaterialien zugreifen können.

[00:50:20] Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.