

Bivvy and Adventure Flying by HANG GLIDER

Cloudbase Mayhem Podcast 267 — Emi Carvalho

Published	2026-02-27
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/267-bivvy-and-adventure-flying-by-hang-glider-with-emi-carvalho/
Duration	00:58:57
Speakers	Emi Carvalho, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0267-bivvy-and-adventure-flying-by-hang-glider-with-emi-carvalho.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	26
Show notes	26
Transcript	26

English

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

Show notes

Portuguese pilot Emi Carvalho got into hang gliding over a decade ago. Now living in Switzerland Emi is fully bi-lingual, and has instructed both hang gliding and paragliding. His passion these days is bivvy flying and depending on the weather will pick the kit that fits the mission, but more often than not the kit that fits the bill to have more fun is a short-pack hang glider. It's a bit heavier (similar to a light-weight paragliding tandem set up) and a bit more bulky, but you get to fly prone! In this fun talk Emi shares his expertise with short pack hang gliders, their development, and their application in adventure flying and bivvy trips.

The post #267 Bivvy and Adventure Flying by HANG GLIDER with Emi Carvalho first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. Hope you're all having a good winter. Winter has finally arrived here in the Rockies. It's been excellent chasing pow time the last couple weeks, so having fun with that, but thinking about flying. The season is rapidly approaching. Been watching the awesome flying going on in India and the World Cup and down in Columbia at the British and seeing some Americans do really well, which has been a lot of fun to see. And yeah, just thinking about flying. And on that note, this next show is with Emi Carvalho, a Portuguese pilot currently living in Switzerland. We interviewed Emi back for a bonus show in 2020. He's been at it for a long time and it's kind of a weather guru.

[00:01:07] So that show was on weather and how he forecasts and all the different models he looks at and what he gleans from those to help all of you with your own weather forecast. And so we got Emi back on the show because he reached out recently and talked about bivvying with his hang glider. And I thought, man, that's the only time I've ever even heard of that. And it's with Jeff Shapiro talked about potentially doing a trip together by wing wheel trip where I would paraglide and he would hang glide and we'd do a big bivvy. And Emi's been doing it. He uses these short pack hang gliders, which are not a new thing. They've been around for a long time, but they're manageable. It's like carrying a tandem on your back. But. Narrower and a little bit longer, but not crazy long. Like you think of hang gliders going on top of a car and he's doing some really wicked adventures.

[00:01:56] Emi started out hang gliding over 11 years ago and flies both and instructs in paragliding. And now is, but he says his wing of choice when it's the right conditions is a hang glider. And these short pack hang gliders give him access to deeper country and more places and more adventure. So I really enjoyed. This talk and hearing about how he adjusts for the two different types of choices and flying and wind and what you have to be more mindful of flying one versus the other really good comparison. He was very articulate in saying how all this goes down. So I've been describing how it all works.

[00:02:43] Pretty inspiring stuff. So happy winter and enjoy the show with Emi hang gliders out. Cheers.

[00:03:00] Emi, great to have you back on the show. You reminded me that we did a weather show with you quite a while back. So we might have to talk about weather again, but you've been doing some pretty fun things. I've never actually heard of vol biv with a hang glider, except from Jeff Shapiro. He, he talked about it years ago and said, Hey, we could do a bilingual, you know, bivy trip. And I thought that is just ludicrous. I can't imagine doing that with a hang glider, but he had kind of some cool systems. I'm split together and I'm excited to hear about yours, but, uh, welcome to the show.

[00:03:35] **Emi Carvalho:** Thank you very much, Kevin. Uh, nice to see you again. Uh, yeah, the, the short pack hang gliders, they roughly speaking, uh, wait as much as a tandem paragliding set. Uh, so it's not exactly the most high can fly and vol biv, uh, approach, but it's definitely much more friendly than the standards, uh, long size hang glider. And, uh, that that's possible. Yeah. What did you call?

[00:04:01] Short pack hang glider. So the largest difference is that the standard hang glider, when you pack it, instead of being a nice, um, backpack that you can carry anywhere, it's, uh, five meters. So that's what, 15 feet, 15 feet long or so tube, uh, that is quite problematic to transport. We usually carry it on top of our cars. Um, and, uh, a short pack one, it short packs to only two meters. So that's something you can actually carry in your car. Um, and, uh, Is

[00:04:33] **Gavin McClurg:** that cause

[00:04:33] **Emi Carvalho:** the tube then extends or how

[00:04:35] **Gavin McClurg:** does it look in the air compared to a standard hang glider?

[00:04:39] **Emi Carvalho:** It, it looks like a standard hang glider, although not the latest models. So if you compare it, uh, we are typically talking about wings from the nineties, eighties and nineties, um, or maybe two thousands in some cases, but anyway, the models are very similar to a beginner wing. Uh, and so if you compare it with any standard beginner wing, once it's assembled, it's. It's very standard, very normal.

[00:05:04] Indeed, the biggest difference is that the standard tubes are dividable in three. And that means that you can really get it to one third of the length, roughly. And that simplifies a lot in the logistics of transporting. Of course, that has the disadvantage of taking a bit longer to prepare it, much more than paragliding for sure. But it's worth it for the special flights that you can do with it.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** And was this developed specifically for kind of bivy flying? Or was this just developed so people could transport it easier and people like you are going, hey, I can use this for bivy flying?

[00:05:43] **Emi Carvalho:** So the company that makes this type of wings, there's actually a few. I'm going to talk about the model that I own. The company that did this model has been developing hang gliders since the 70s. And they came up in the 80s with their first high construction. And that's the paragliding fly model. Remember, paragliding was just starting then, right? So you had the option of having maybe 15 kilos or 10 to 15 kilos altogether weight with a paraglider that could fly with a glide ratio of 4 to 1, 3 to 1, 5 to 1. I'm not 100 % sure what were the marks at that time. Or you could have a hang glider that was heavier, for sure, about 25 kilos.

[00:06:29] So that's, I don't know, 50 pounds or so. But that has a glide ratio of 10 to 1. And that was a very significant step back then. Of course, then the development of paragliding and the glide ratios that you get nowadays, you easily get better glide ratios with any competition paraglider. So that decreases the interest, perhaps, of this type of wings. And anyway, hang glider went into a very different development stage where it kept focusing on performance. And so you find wings that are much more, yeah, logistically cumbersome because they are these very large tubes that you need to move on top of your car. You cannot take cable cars.

[00:07:15] It's difficult for air travel. But when they are flying, they have much better performances. They fly with glide ratios of 15 to 25, depends if we are talking about rigid wings or flexi wings. So, yeah. Originally, to come back to your question, sorry for the long answer. Originally, they were hike and fly machines. That was the goal.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** Wow. I mean, I can't remember who said it was one of the hang gliders I had on the show and I need to get more. So that's why I'm excited to talk to you. I mean, I know you spent a lot of time paragliding as well and instructing. But, you know, I think I asked the question. So what's the main thing that's great about hang gliding? And you said, well, birds fly like birds fly, right? With your head forward. And I thought, yeah, exactly. We don't sit. You know, birds don't sit and fly. So it does make sense. It's a sexier way to move around the sky. How did you get into all this? What's your background? You're from Portugal, but you're living in Switzerland.

[00:08:22] Is that right?

[00:08:23] **Emi Carvalho:** Correct. So I fully agree with that answer, by the way. It's really the body position. That is the biggest advantage of hang gliding. I'll say the wing is so close to your body as well. And the way that you control it is somewhat similar to how you will drive a motorcycle. For example, it really gives you a feeling of belonging to the wing or the wing belonging to your body. That's not so separate. It's not so separate. Exactly. Of course, with paragliding, you develop similar sensitivity to it and you have the sensibility of understanding very well the wing. But

it's still. It's an extension of your fingers. Let's say a paraglider. It's an extension of your fingers, but it's not a bird flying or Superman or Neo or whatever flying creature we could imagine.

[00:09:10] It's a different thing. It's you are seated. Right. And with the hang glider being in this lay down position, I think it's the biggest difference. Then, of course, you have the speed and the glide ratios. We could talk about that. But the biggest one is the position. So I learned how to hang glide first. Okay. I learned how to hang glide first back in Portugal 11 years ago. And the reason for it was I finished university. I was working and studying before and then I had a few savings and I figured out that I should get a hobby. Flying was a good idea because I vividly recall a trip with my parents to one of the mountains in Portugal. They are not very high, but we still have a few mountains. And I recall seeing a group of hang gliders flying.

[00:10:00] And that stayed in my mind. I must have been, I don't know, seven or eight years old. And like I'm sure almost everyone that you talk with that flies, I also had those dreams of flying when I was a kid. So, yeah, when I had a bit of money and a bit of time, I decided to start hang gliding. That's how it all started. In Portugal, we often learn how to fly in the dunes. It's very similar in Germany. In the US, in California, for example, I think it's one of the hotspots for hang gliding as well. Where you learn in the dunes, you are typically flying with a significant amount of wind, very often too much wind for paragliders. Maybe not so much now with parakites and mini wings. But at the time when I started, those were either non-existing or less popular, the mini wings at that time.

[00:10:47] So the hang glider allowed us to fly more often than the paragliders. And yeah, again, the body position. The body position was a big difference. But if you start thinking about traveling, then things change.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** What was the – because you do both, what's easier to learn looking back? I mean obviously it's not so – that's maybe not the greatest thing to think about or analogy because you already knew how to hang glide. So you could bring those skills to paragliding. But if you were just starting fresh, what would be – if you could do it all over again, what would be the one to learn first?

[00:11:25] **Emi Carvalho:** I'm very glad I started hang gliding because paragliding is easier to start. And so I guess it will be similar to skiing and snowboarding, right? If you are quite – if you develop yourself in one, it's less likely that you will want to be a beginner again in the same places but with this other sport. And it will happen the same. If I had started paragliding, I think I would never even try hang gliding. Or if I was to try it, I would give it up quickly. Because it's a longer process to learn. I think in paragliding, realistically, you can get to that beginner license level, whatever that means in each country, the IPPI 3 or so. You get that into roughly 10 days. A bit more, a bit less, depends of course.

[00:12:11] But top level, that's what we are talking about. And hang gliding, realistically, you need at least twice as much, probably a little bit more. And it's more physically demanding. Because in the beginning, you are – particularly in the dunes that I was mentioning, you are carrying the wing up and down the dune. The down is easy because you are just gliding or running down. But carrying it back up again is much easier with the paraglider.

[00:12:38] **Gavin McClurg:** Yeah, sure, sure. What about the risk aspect at the learning end of things? You know, with the – you know, whenever I watch somebody learning how to hang glide, I'm always kind of going, oh, gosh. You know, like the landings with the flares. And it seems trickier. But I don't know. Is it?

[00:13:00] **Emi Carvalho:** I think it's trickier. I will agree with that statement. Because the wing has less passive safety. In the paraglider, if you don't do much, look, the thing is not flying that fast. And it's so far from the ground. You might be on the ground or close to the ground. But the wing itself is far from the ground, right above your head. So you don't have to worry too much about that. You don't have to worry about the wing hitting the ground. You just have to focus on yourself and running and not touching the ground very fast. And if you have a little bit of wind, then it's so slow that even if you are not very athletic, that doesn't really matter. That's why you have elderly people learning how to paraglide. And they are perfectly capable of doing so. For hang gliding, I think it depends if you are learning the dune style or soaring style, ground takeoff style.

[00:13:52] Or if you are learning to fly with a towing mechanism. Because in a towing mechanism, it can be as easy to take off. Even easier actually. Because you might have a mechanism with wheels that really balances the wing in the beginning. And then eventually you are off the ground. And there's double safety in the winch mechanism that both the

pilot and the instructor can disconnect it. So you are quite safe in that aspect. But eventually you need to come forward. Before landing of course. And if you don't do the flaring appropriately. And you don't have wind. If you have wind, things get easy. But if you don't have wind or if you have very light wind. The typical behavior is that you will hit with the bars or the wheels that you usually have in a school.

[00:14:42] On the ground and the nose. So the front of the wing goes down. And you hit it as well with your face. That's why you often see the hang glider pilots. They use full face masks. All of them. There's a reason for that. Otherwise we lose our teeth in the learning process. But then when you are. After you pass those initial steps. Where again you should be very supported by a school. To guarantee that you develop slowly and with safety. Once you pass those.

[00:15:16] It's different. So you have different sources of risk. When paragliding or hang glider. Or hang gliding. Some of them are still the same. But while in paragliding maybe the largest issues are associated with collapses on the wing. And stalls. Stalling a wing in paragliding is a massive thing for a beginner. Of course you can develop that later on. But for a beginner that's a massive issue. That's not so in hang gliding. First you don't really get collapses. Because you don't have an inflatable wing. It's a mechanism. A mechanism with aluminium or with carbon fibre. And then you also don't really have a big issue in stalling. Unless you are very close to the ground.

[00:16:01] Because when the wing stalls. The wings are built so that they are nose heavy. Meaning that after it stalls the nose goes down. And you regain the flight. So you could stall the wing in a standard flight. In your second or third long flight. Long altitude. High altitude flight. Without any issue. And of course that's not happening with paragliding. That would be crazy to do that. But there's an additional risk that is the landing. You need much flatter landing zones first of all. And longer as well. So while with paragliding you can land almost anywhere realistically. It's not so with the hang gliding. You need a bit more space to land.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Yeah this was the thing that always when Jeff talked about. You know vol biv with a hang glider. That was the first thing I thought. Man is very often when I'm flying vol biv. I mean it depends on where. In the Alps there's so many places to land. It's not really an issue. I mean there are of course places that are also very deep. That you wouldn't. Would it be trickier to land. I remember a lot of very tight landings in the ex-Alps for sure. But a lot of the places we are. You know there just is a lot of trees. You know thinking about doing it. For example on the trip that I did with Will Gadd. Across the Canadian Rockies. That would have been really scary on a hang glider. Just because there were so many places we had to put it down. That were tiny. You know that just didn't have a field.

[00:17:32] Or any kind of run out. You know you really had to almost bring it in like parachutal. To come into a really tight spot. So that always made me nervous. So is I'm assuming terrain choice. And you know where you're doing these trips. Is a big part of the decision making.

[00:17:52] **Emi Carvalho:** It's quite relevant. Almost always when you are flying paragliding as well. You should check the landing. Or at least be familiar with how it looks. With any obstacles and so on. And that becomes more relevant for hang gliding. Particularly because of the flatness of the ground. Because when you are flying. I don't know 1000 feet above the ground. Everything seems more or less flat. Unless it's a clear slope. But when you are coming very close. It might not be so. And while on a paraglider. That's not a gigantic problem. It just means that you land in a slight slope. Or something like that. Because again the wing is very far from the ground. But on a hang glider is an issue. The wing is so much closer to the ground. That if you have an uneven terrain. You will probably hit one side of the wing on the ground.

[00:18:39] Before you manage a perfect landing. And that will of course make the wing turn. And have a little crash. There's a few things that we can do. To get more prepared. So one of them is the choice of the wing. Of course a performant wing. A high level competition wing. Will glide like crazy. And it will have a very strong ground effect as well. That you start flying maybe 2 or 3 feet from the ground. And keep gliding for 50 meters. So you need a space. But if you have a less advanced wing. With worse glide. With worse flying characteristics. Then you will not have such a long space requirement.

[00:19:24] You can land in shorter places. So that's one. A second one that you might see. Particularly with the high aspect ratio. The competition wings. Is that sometimes before landing. You see the pilots dropping or opening a small

parachute. A drag chute. That as the name indicates. The operation there is to increase the drag. And therefore decrease the glide angle. So that you don't need so much space to land. You could use that one with any wing. But it becomes more relevant for performant wings. That need to land in tight spaces. And the third thing is.

[00:20:10] I'm not good at that. But advanced hang glider pilot. Will be good at that. That is we can also land on slopes. Going up the slope. So while the paraglider will typically choose. On a slope to land. Across the slope. So side slope. Not going up. Not going down. Maybe going up in the ex-alps. But except that one. Is usually on the side. The hang glider will always choose to come. Going up slope. The reason for that. Is because it's important. That it doesn't hit the ground. With one side of the wing. Again. And so. If you have a slope. Usually you could make a good landing as well. As long as you have an unobstructed slope. But of course that's then again. More of an advanced technique.

[00:20:56] **Gavin McClurg:** How would you compare that to. You know the whole. Flying uphill. Downwind. Call it fly on the wall. Type landing. You know that Chrigel. And really Patrick. I always credit them. To that move. That happened. They started. Putting out on videos. About 10 years ago. And the rest of the world. Went whoa. Oh my gosh. And now. That the level. They're doing at. Is really extraordinary. I worked at this. Very very hard. For the. Both the 2019. And 2021 races. And never. I mean. I still. There's a good chance. I'm going to blow that. When I do. I mean. It's very. It's a very fine. Movement. With. You know. The variables. Are many. But I understand. With the hang glider.

[00:21:42] It's. Like you said. It's. Is it easier. Or is it. Does it. We're still require. The same amount of skill. Or. Because. I mean. It's really easy. To mess up. With a paraglider. With your timing. And.

[00:21:55] **Emi Carvalho:** It's easier. On the hang gliding. On the hang glider. That being said. I can do it. With the paraglider. But I cannot do it. With the hang glider. Because I'm a better. Paraglider pilot. With many more. Many more flights. Than. I have. Hang gliding. So. I assume. Chrigel. Was probably. Inspired. Also. By how. Hang gliding. How. Hang gliders. Land. Because. That's. A standard. Landing. Procedure. For. A few. Decades. Now. And. Indeed. The. What makes it. Easier.

[00:22:35] To. To. Knees. And. You. Easily. Speed. Up. In. That. Final. Approach. And. All. Of. That. Energy. That. You. Gain. You. Can. Then. Also. More. Easily. Transform. It. And. Also. Faster. Transform. It. Into. The. Right. Angle. So. That. You. Are. Going. Up. With. The. Terrain. And. Then. Eventually. Flaring. And. Stopping. So. It's. Easier. To. Do. It. With. A. Glider. If. You. Have. A. Paraglider. And. A. Hang. Glider. Pilot. That. Are. Doing. The. Same. Type. Of. cross country. Flights.

[00:23:05] Let's.

[00:23:16] Say. Of. Land. Down. Side. Slope. Rather. Than. Up. Slope.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** So. Is. Is. The. Of. The. Coup. De. Ta. For. Doing. Bivvy. Is. It. Still. At. The. Of. The. Day. To. Top. Land. And. You. Know. Camp. Where. You've. Landed. And. Take. Off. From. The. Same. Place. Is. That. Is. That. What. You're. Trying. To. Do.

[00:23:38] With. The. Hand. Or. Is. That. The. Trickiness. Of. Top. Landing. With. The. Hand. Glide. Or. Just. Make. That. You. Know. It. To. Be. An. Extraordinary. Good. Spot.

[00:23:50] **Emi Carvalho:** Yes. That's. A. Big. Difference. Between. Paragliding. And. Hand. Gliding. As. Well. Our. Vol. Be. Means. Typically. Landing. Down. Of. Course. We. Aim. To. Land. Up. Up. In. The.

[00:24:16] In. Top. Of. The. Mountain. Where. You. Have. A. Wing. So. Much. Closer. To. The. Ground. And. The. Paraglider. Is. That. It's. Very. Easy. To. Have. It. An. Even. And. Again. Mess. Up. The. Landing. While. It's. Much. Easier. To. Land. On. The. Valley. Particularly. Because. In. The. Valley. At. The. End. Of. The. Day. Or.

[00:24:48] In. The. Middle. Of.

[00:25:03] The.

[00:25:05] . With. These. Or. One. Or.

[00:25:13] Some. Is. An. Part. Of. An. In.

[00:25:19] then repeat on the next day or even sleep on the bottom and go up on the next day because also an important difference between paragliding and hang gliding is the logistics of packing and unpacking the wing take much longer on the hang glider and therefore you probably don't want to do multiple flights in the same day most of the time you are probably looking into doing one flight maybe two flights in the same day if you are doing volbif it may be different if you are doing tandems or if you are doing uh coastal soaring flights that's maybe a different story and you try to do a few more but uh if you are uh thermaling and doing some cross country flights you are really going for one one per day do

[00:26:03] **Gavin McClurg:** you think volbif with your with this hang glider setup is it is it realistic to go very deep what i mean by deep is you know in the alps you don't necessarily need to carry a lot of food because especially if you're doing a lot of hang gliding you don't necessarily need to carry a lot of food if you're landing down in the valley bottom you can just go to the bakery and get more stuff and and have a nice night and then go back up the next day like you said and if you're only really shooting for one flight rather than a morning sledder and then the big flight of the day and then an evening sled or something if you're only going for one then you're not so worried about time i imagine you can take time to have a breakfast and take the cable car up or hike you know and especially if you hike slowly you know you can save a lot of energy but the given the weight it is heavier like you said it's more like carrying a tandem kit uh is it is the approach quite different in terms of how deep you can go yeah

[00:27:01] **Emi Carvalho:** um well first a big difference is how much you rest after the hike so if you are thinking about taking a cable car or any other way of transport up the mountain except hiking then you might very well do it just before the flight because then you can probably assess the weather conditions better you can choose the ideal spot to go and so you go up uh you taking the the transport and then everything is rather easy if you are doing a hike you probably don't want to do that because it's going to be more tiring and so you probably will prefer to either hike up in the evening i mean after your flight for the next day so that you sleep on top of the mountain already or if you are doing just a one or two days that is what i do more often uh you might just hike up uh starting at the evening uh so for example one of the flights that i that i like to do the most here in switzerland with um

[00:28:02] with the hang gliding with the hang glider hiking is uh on a specific hot air balloon festival that happens every january in the french side of the country and there's no cable car up there were cable cars but they have been closed for close to 10 years now and so the only way up is hiking and um last year for example i went up with the goal to fly relatively soon afterwards but then i had to be there for close to three to four hours to really just rest because i was quite tired after hiking up with with the whole gear for for four hours um this year for example i started in the evening i started was about 4 a.m went up got to see the sunrise that's going to be the first thing that i'm going to do and then i'm going to go to the hot air balloon festival which is quite magical as well with all the mountains full of snow and then waiting there very relaxed until the until the hot air balloon starting to take off so that i could then play with them i think that's the biggest difference that you need to really account properly with the time for resting after the hike because otherwise you you are destroyed

[00:29:10] then in terms of how deep you go uh if you are if you are looking for thermals and trying to push it you can see that the the conditions are more associated with the landing areas so depends on the valleys where you are if you if you have been flying in those places and you know that you have familiar spots where you are going to land or you studied the terrain before then i don't see a big difference between that one and paragliding but again assuming that you do have the nice flat places to land or that you have the right technique to land going up the slope not my case

[00:29:48] **Gavin McClurg:** if you say you're looking at the weather and i know you're you're very good at weather so you're sitting in lucerne and switzerland and let's say monday this monday looks really good and you can get a couple days off of work what kid are you going to grab you know if you if you got okay i've got a two or three day window here for a really nice local triangle bivy and maybe you can get into the ballas or something and whatever you pick it but something that looks pretty good where you can cover some of the stuff but but i don't think the weather is going to be a problem some ground for for two or three days are you going to grab your paraglider kit or your your hang glider kit depends

[00:30:26] **Emi Carvalho:** on the on the weather conditions if the weather are perfect for specific spots i will only choose the hang glider kit um because there there are some spots where the um the probability or the likelihood of flying

with a hang glider are much more reduced than with a paraglider because of um yeah the conditions to take off or the conditions to to go up uh regarding transport regarding cable cars so for example if i if i have north wind i will always take the hang glider because i i go up uh the glacier here that is at 10 000 feet just taking the cable car easy to do with a paraglider but rare to do with a hang glider but i'm lucky enough with this short pack that i can do it um and then taking off from that direction i know that i can go either towards the east or towards the west i know that both directions have relevant uh interesting spots to land um and thus i i prefer the hang glider um if i have a strange not a strange but a more varied um weather situation where i might not have um the wind conditions to allow me to take off from point a go to point b and take off from point b easily with a hang glider um then i choose the paraglider because the paraglider is easier to take off with more varied wind conditions right you you see in the X-Alps also and maybe in in a random slope you see people taking off with backwind uh taking off with sidewind standard wind of course headwind is even easier um you don't see anyone taking off with backwind on the hang glider because the speed for takeoff it's uh it's it's higher and again the wing is closer to the ground and therefore you really need to have a little bit of help from the air already from wind to make sure that the wing is more stable otherwise while you run the movement of running creates some oscillation on the wings that if the terrain is not the best might again mean that you touch the terrain with the tip of your wing and then it's not uh then then you crash on the takeoff so um yeah if the wind is changing more i will go for the paraglider paraglider is for sure more versatile um if you have to choose between paragliding and hang gliding and you only want to do one uh i would say go for paragliding because it's much more versatile you can fly in more conditions in more places etc um you do not have the same body position feeling as a hang glider um and if you would like to have that one i think that these short pack gliders are a good direction because the increase in logistics it's visible but the it's not the end of the world again like i mentioned before it's like transporting a tandem paragliding wing kit um it's feasible you can put it under your bed if you live in a city that's easy you can transport it on a bus and a train on anywhere really um and uh and again you can access those places and have the possibility of flying in spots where only hang gliders will fly either because of the wind or because of the steepness of the terrain whatever it might be

[00:33:47] that

[00:33:47] **Gavin McClurg:** was the next thing i was going to ask so i my supporter in the last couple xops revis who's also been on the show but a good friend of mine he got into hang gliding a few years ago to learn something new and to fly prone and the things that people that people get into hang gliding but also because he really likes flying big distances in nevada and nevada is one of our states that has it's the most mountainous state second to alaska uh the you know the glider pilots love flying there because the wave uh but it's also it tends to be pretty windy you know so for the days that we can fly paragliders out there they're they're when they're good they're amazing it's one of the best in the world but they're few and far between because there's there's just often too much wind and so you wanted to learn how to fly hang gliders because you can fly in more wind is that still the case with these short pack pack gliders yes

[00:34:41] **Emi Carvalho:** uh for sure if you have stronger wind you always prefer to be on the hang glider than the paraglider and the short pack hang gliders again when they are opened they are standard tan gliders again not competition um class the the short pack look more like a not beginner but maybe intermediate uh wing level um but that still gives you the advantage of the of the speed range that you have with with the glider so if i have for example uh 30 kilometers per hour so that's what 20 knots west

[00:35:17] in a couple of spots easily here and similarly for different wind directions. But probably I'm thinking about going more deeply into a valley where I'm more protected and where the valley wind local phenomenons are actually the ones governing the weather situation if I want to go with the paraglider. But with the hang glider, I have less that problem. It's, I think... So more range, it just gives you more range. It gives you more range. And the range also starts at higher speed. That's relevant as well. Again, very light winds, paraglider is easier. Stronger winds, eventually paraglider stops being an option, right? And hang gliding is still an option at those higher winds. Of course, eventually there's a limit as well. That being said, I wonder if you ask me again in five years if I'll still agree with that because developments in the technology of paragliding.

[00:36:10] We have these parakites now that can fly with faster speeds standard flights than most paragliders did before. Of course, there's also the speed wings, but that's a different type of flying. You are typically just going down, right? Unless it's really windy and then you might be soaring as well. So it seems that the gap there, it's getting shorter between

paragliding and hang gliding at higher wind conditions, wind speed conditions.

[00:36:40] Often in hang gliding, in the hang gliding community, there's a discussion, there's a discussion about what's happening to the sport and to the practitioners of hang gliding because the reality is that while in the 60s, 70s, 80s was very popular, it has been a steady decrease since then. And of course, that's associated with the introduction of paragliding because hang gliding used to be the cheapest, most affordable, most easy to learn and logistically best method to learn how to fly and to fly. Wherever you wanted until paragliding appeared and then it's paragliding without a doubt, right? And it will never become hang gliding again because paragliding is, again, just a bag,

[00:37:25] run and fly, do deck wing is what, one kilo or something like that. The ex-Alps kids are typically two to three to four kilos. So you cannot, you will never be able to compete in the hang gliding world with that. And eventually hang gliding went into, a direction of performance. I think that there is space for this adventure type of hang gliding. And we have been talking about vol biv, but I will expand it and call it more adventure type of flying because you can just take the wing to places where you wouldn't otherwise take a hang glider because of the logistics of carrying it. Just in the last 12 months, I've flown in the desert island, I've flown from the glacier, I've landed on a,

[00:38:14] frozen lake, I've flown with the hot air balloons and I'm a beginner to intermediate hang glider pilot. It's not that those were incredibly difficult flights per se, is that the logistics are incredibly difficult for a standard hang gliding kit. But for the short pack, suddenly it gets much easier. So I think there's some place there for the short pack gliders to occupy a place for someone that has been paragliding that wants to try, something new, but doesn't want to go all the way to the competition hang gliders because again, the logistics are a bit of a, not necessarily a killer, but a big obstacle at least.

[00:39:00] **Gavin McClurg:** For the listeners, Emi, who are paragliders like myself and have spent their lives or most of their time under a rag rather than a rigid, what would they be looking, who are inspired by hearing your story here today, what would be a reasonable amount of time they could look at to have to dedicate to learn how to fly a short pack well enough to start doing these types of trips?

[00:39:32] **Emi Carvalho:** I think a short pack glider is controlled exactly the same way that the standard one is. So basically you need to go through the standard process of getting your license, but then instead of choosing to buy the most common long hang gliders, you'll buy a short pack one. And there's, I believe at the moment, three companies that sell this type of wings. All of them are still active. All of them are still selling new wings. And you see a lot of them in the second hand market as well. In hang gliding, the second hand market, it's very relevant because again, there's less pilots and therefore there is more wings. There are more wings for less pilots that are searching them. Therefore it's probably cheaper. And the wings tend to be more durable as well than paraglider wings.

[00:40:19] One of the ones that I fly, for example, is from 89. And it's still, it went for a quick check recently. They made one or two replacements of some cables and that's it. Other than that, it's in good conditions. So it's the standard process to learn how to hang glide. And to learn how to hang glide, I think the biggest difference is that, you want to learn locally. I think paragliding probably about 70 to 80 % of people learn locally and 20 to 30 % of people learn on a paragliding trip. At least those are the statistics that I remember reading. I used to work for a school focused on paragliding trips. And I think for hang gliding, you want to learn locally.

[00:41:06] And the reason for that is because it's going to be less reliable that you'll be able to fly five days out of seven. So there's going to be out of those five days, one is going to be bad wind. The other one is going to be too much from the side. The other one is not going to be windy enough. So you will have two days that are perfect for learning in your local area. And therefore in the process of going to the classes, whenever you have the availability, you can expect to get your license. Depends again of how much education you put into that, but top level from six to 12 months, if you are dedicating weekends, for example, or every odd weekend to it. And then once you get your license, you can already be doing this type of flights because they are not technically more difficult than the others.

[00:41:55] It's really technically, they are exactly the same. It's just the access to the takeoffs that with a standard hang glider, it's quite difficult. With a short pack, suddenly it becomes much easier. You can basically go and take any cable car that paragliders take or bus or boats or trains or whatever. I even use an electric bicycle with a toolet that is this little

car that is connected to the bicycle where my daughter goes in. And so I put the toolet and I put the stand up paddle on top of it and the glider fits perfectly in. So it's really easy to go anywhere. So the short message is that, the logistics become much more easy.

[00:42:42] It's the logistics that are the change here, not really the skill necessary to fly. Those wings fly the same as the others. We'll be somewhat like talking in paragliding, talking about a standard double surface wing and a single surface wing. We fly them more or less in the same places with the same conditions. One of them is probably easier to carry up the mountain.

[00:43:06] **Gavin McClurg:** We'll have to put up a picture on the website when we post this. We'll have to put up a picture on the website when we post this. just with your gear i'm having trouble imagining is it what is it a still a backpack and then you've got the rods over your shoulder or sorry the tubes over your shoulder how does it what does it look like probably

[00:43:24] **Emi Carvalho:** you want to imagine um uh one of those bags to transport your ski gear yeah not necessarily just for two skis but probably the family size uh yeah so for you for your wife and for the kids um and then you have it on your back it's the exact same size same dimensions i actually i actually also have uh one of those um um ski ski backpacks to put the hang glider on it's a little bit tight but it works and it has advantage that it has the wheels while my standard uh carrier doesn't so depending on where i go i might put it in one or the other um and then yes you carry that on your backpack on top of that or you carry that as your backpack and then on top of it you have your harness uh that you somehow attach either on top or on the side uh i'll send you a few pictures from hikes so that you so that you can imagine it but um yeah imagine a standard hike and fly paraglider kit and now triple or quadruple the size uh vertically up and down uh that that's what i'm carrying but

[00:44:39] **Gavin McClurg:** a lot of people don't know about that it's a lot narrower like a ski bag i mean like like you said a family size ski bag so it's not the big fat thing that we carry with paragliders just longer correct uh that doesn't sound too bad i mean if you were going to on a two-week trip somewhere uh with with your family you got kids uh you're you're gonna go somewhere you're gonna go to south africa to fly for two weeks and hang out with the family would you bring two kids would you bring your paraglider kit and your hang gliding kit or is that too much

[00:45:08] **Emi Carvalho:** i usually take six three but maybe i have a very comprehensive family that allows me to do these things i usually take a smaller paraglider if it's windy a standard paraglider or a little bit larger if it's light wind and the hang glider yes um as long as i'm not uh going on uh you said south africa so probably to go there i will have to fly so i was actually answer if i can drive there uh if we are going for uh for a tour in the in the van um if i'm flying then i probably uh either choose one or take both if i'm going alone uh if i'm going with the family realistically i i just take the paraglider because uh i know that i will not have so much time anyway to to fly and the the time that it takes to assemble the kit and to disassemble it so instead of being five minutes with a paraglider 20 minutes if you are doing it really slowly it becomes roughly one hour with a hang glider for both packing and for uh unpacking and so yeah that's time that i'm not flying if i'm if i'm doing that and my family is waiting um it that will be the the only limitation or the disadvantage associated again with paragliding is or with even standard hang gliding kit is how much longer it takes to to unpack it again compared with paragliding that's very relevant compared with hang gliding it's maybe 10-15 minutes more than the standard time anyway so it's not uh it's not a gigantic difference i

[00:46:43] **Gavin McClurg:** mean particularly

[00:46:43] **Emi Carvalho:** if you are flying once a day

[00:46:45] **Gavin McClurg:** yeah it doesn't doesn't sound like this is something that could happen given the length of time for for setup and tear down you know hike and fly race for example but when you're telling these stories i'm imagining something like the verco fly but in a hang glider i mean is it is it again you're not going to be racing for the podium but could you do it would it work

[00:47:13] **Emi Carvalho:** so the verco very often focuses on multi flights per day and usually the idea is really typically maybe four or five flights in the same day right so there you will have to limit it you will have to do it in a different process maybe you if you are doing three flights in the same day it's not it's not pleasant anymore then it's

really just pushing it and it's pushing your physical limits i mean and it's not so it's you are not going to find joy at least i will not find joy in in doing that while with the paraglider i would um i think you if you were to i was discussing it uh recently with uh uh one of the two hang gliding instructors that are active in portugal there's only two left and i was discussing the idea of how to um how to adapt the X-Alps for such uh um tiny hang gliders and uh we were thinking that it will have to be a different process where we will probably uh accept some support to go up not everywhere yeah but in some places like you have night passes right now for hiking at night right or running at night yeah you will have a mountain pass or something like that where you could take uh some sort of transport to go up um and then you'll have to have shorter distances particularly in the beginning and certainly the level if if a race like that was to to start

[00:48:44] the original level of the hike and fly hang gliders will be so much smaller so much more so much low compared with the hike and fly paragliders that um maybe what you do in one day in the ferco fly maybe you will do four days uh with the with the hang gliding uh version of the competition yeah

[00:49:07] **Gavin McClurg:** that would be cool i mean i'm imagining just how neat it would be to do a little hut to hut trip in the future i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know not even as a race but just as a just personally that'd be you know there's they're everywhere in the alps and that would be a kind of a fun way like you said if you had the fly on the wall landing down and and a lot of the huts are in places where there are fields relatively close you know maybe you could put together a little route that would work like that but uh yeah super super inspiring you've mentioned several times and we all know this that hang gliding is is uh continually suffering in terms of numbers for many many years now uh do you see this as potentially bringing some interest back as a potential to bring people back to the sport i

[00:50:00] **Emi Carvalho:** think so that being said i'm talking about what i like to do the most right i i explored paragliding hang gliding hang gliding with standard kit and with the smaller packs and eventually i found that this is the one that i like the most out of all so yeah um i'm certainly biased in giving this answer of course because i'm talking about the thing that i like to do the most uh that being said uh i'm not the only one with this idea uh recently on the pilot um magazine of the USHPA um there was an article as well about um from a hang gliding instructor based in california about the possibilities of

[00:50:45] or at least giving a little bit more of fresh uh new people starting the sport uh with this in mind and that's created a certain debate in the community where most people that are practicing hang gliding right now they disagreed most people that were replying to the article were saying no we don't think that this is actually going to be something that will have people interested that being said hang glider went into the direction of performance in in their development and therefore the pilots that remained are naturally pilots that are also biased into the direction of performance so here we are discussing if there is new public not the standard hang gliding pilot that exists already but new public that will start hang gliding and so i still think that yes the answer is yes that that exists um i'm not sure if that will be paragliding pilots that want to try something new because then again it's like a very good skier and now you are starting to do snowboarding or vice versa might be more focused on people that are not yet flying that they did a tandem uh hang gliding tandem and the paragliding tandem and they figure out hang gliding is the one that i like the most um and then what are my options and usually if you give them the other options the standard hang gliders they say yeah maybe not because the logistics are too complicated i think if you add these into the menu they will say

[00:52:15] **Gavin McClurg:** no but if you give them the other options they will say no but if you give them the other options they will say

[00:52:15] **Emi Carvalho:** actually i could take this one i could learn i could have it stored in my apartment i can carry it inside of my car i don't need to adapt anything no large changes in my lifestyle and i can just go and fly whenever i want in different places than i would usually um and i think there's a market for that because i can fly was also not a thing in paragliding until 20 years ago let's say right in the beginning of the 2000s okay the ex alps were starting but it was not really a massive widespread uh group of pilots that were flying and now uh at least uh in in the school where i was teaching until recently uh we i don't have any more time because i family um but in the school we were getting maybe one out of three pilots wanted to go and do hike and fly not not competing but they wanted to go up the mountain and fly down um so it's massively changed the possibilities of the sport and of course you have acrobatics and you have

mini wings and you have um different different types of uh ways to enjoy paragliding in hang gliding you don't really you just have one way of enjoying hang gliding at the moment or mostly that is these performance wings uh flying in competitions or outside of competitions and having these adventure possibilities that a short pack hang glider can bring i believe that it will open the sport for more participants to to start

[00:53:52] **Gavin McClurg:** uh

[00:53:56] emmy one final question this has all been super fascinating and um yet again every time i talk to somebody who hang glides i'm always very inspired and i need to just take the leap like you said it's if you ski it's hard to take the leap to the to snowboard if that's what your jam is and paragliding has just been my jam there's like you said there's so many different ways to enjoy it but flying prone just sounds awful sexy uh if you could rewind the clock back to you've heard this question many times on the show but it sounds like 11 years ago and you could tell that emmy what you know now what would you tell that emmy would you change anything would you would you do anything differently

[00:54:37] **Emi Carvalho:** definitely i will get one of these short pack gliders released early and i might not have started paragliding because of that because then i still miss out on once more reasons and i start thinking about going paragliding as something that i could travel with and be able to fly in different countries easily

[00:54:54] that being said paragliding having the possibility of doing both really plays in my favor for these adventures because i very often go and fly with a paraglider first to to fully understand the place before doing the commitment of hiking with hang glider to fly there so i guess that going in the the direction of also paragliding I would eventually have done that as well but I would definitely have done much more hang gliding flights as I made the choice of buying if I knew that they existed if I made a choice of buying a short pack hang glider sooner they are not more expensive they are not flying flown differently they are just a different way of packing the same type of wings and the advantages that that brings outweighed the disadvantages the losing a little bit on the glide ratio and the the extra time of setting up or packing the material

[00:55:54] **Gavin McClurg:** fantastic man good stuff he said really inspiring and I look forward to maybe getting over in your part of the world and sharing this experience with you it sounds it sounds like a hoot and you're in a very good part of the world. world to do it I need to spend more time over there whenever I possibly can so uh thanks Emi thanks for sharing this all with us this was not something that was on my radar I didn't know that this even existed so very cool you're

[00:56:25] **Emi Carvalho:** welcome thank you for having me and uh yeah anytime that you come by if you are in the alps uh you might let me know I have an extra hang glider we could go to the to the to the training slope you can run down the the slope with the glider in one day you manage to take your feet off the ground for sure I'd

[00:56:45] **Gavin McClurg:** love to that'd be great Emi appreciate it man uh enjoy the rest of your winter thank you very much hopefully see you in the spring thank

[00:56:52] **Emi Carvalho:** you see you soon Gavin if

[00:57:00] **Gavin McClurg:** you find them cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways all of them incredibly important to keep this show going you can give us a rating on whatever platform you listen to you can blog about it on your website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your friends I know a lot of good conversations have happened that way and of course we'll see you in the next one. you can support the show financially the show does take a lot of time a lot of editing storage music behind the scenes cost and all we've ever asked for is a buck a show we put out a show every two weeks so if you gave us a buck show that's 25 bucks a year quite a bit less than a magazine subscription and way less than a latte a month you'll notice we don't have 10 minutes of advertising at the top of the show which we get asked to do all the time believe me I believe advertising is a pretty toxic business model and I want you the listener to know that these are the things that are most important to us and that's why these conversations are just authentic people giving their opinions and we aren't being swayed by brands but that means we rely on you our listener if and only if you can support the show and it doesn't hurt your pocketbook we really appreciate it go to the website to find various ways to support the show through patreon or other platforms where we've gone through great lengths to minimize fees so your money gets directly to us becoming a subscriber gives you

access to all kinds of bonus information little nuggets that don't make it into the podcast extra content and more.

[00:58:22] We don't put anything behind a paywall and never will if you can't afford to support the show just send me an email and I'll set you up with an account no questions asked hopefully someday you'll be in a position where you can thank you so much for listening thank you for your support we'll see you at cloudbase

Français

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

Show notes

Le pilote portugais Emi Carvalho s'est lancé dans le deltaplane il y a plus de dix ans. Désormais vivant en Suisse, Emi est parfaitement bilingue et a formé des élèves au deltaplane ainsi qu'au parapente. Sa passion actuelle est le bivvy flying et, selon la météo, il choisit l'équipement adapté à la mission, mais le plus souvent, l'équipement qui permet d'avoir le plus de plaisir est un deltaplane short-pack. Il est un peu plus lourd (similaire à une installation de parapente en tandem léger) et un peu plus encombrant, mais vous pouvez voler en position allongée ! Dans cette discussion passionnante, Emi partage son expertise sur les deltaplanes short-pack, leur développement et leur application dans le vol d'aventure et les bivouacs.

Le post #267 Bivvy and Adventure Flying par HANG GLIDER avec Emi Carvalho est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'espère que vous passez tous un bon hiver. L'hiver est enfin arrivé ici dans les Rocheuses. Ces deux dernières semaines ont été excellentes pour chasser la poudreuse, donc on s'amuse bien avec ça, tout en pensant à voler. La saison approche à grands pas. J'ai regardé les vols incroyables en Inde pour la Coupe du Monde et en Colombie pour les British, et j'ai vu des Américains très bien s'en sortir, ce qui a été super sympa à voir. Et oui, je pense juste à voler. Sur ce point, le prochain épisode est avec Emi Carvalho, un pilote portugais vivant actuellement en Suisse. Nous avons interviewé Emi pour un épisode bonus en 2020. Il pratique depuis longtemps et c'est un genre de gourou de la météo.

[00:01:07] Alors, cet épisode portait sur la météo, sur la façon dont il fait ses prévisions, tous les différents modèles qu'il consulte et ce qu'il en tire pour vous aider avec vos propres prévisions météo. Et on a fait revenir Emi dans l'émission parce qu'il nous a contactés récemment pour parler du bivouac avec son aile de deltaplane. Et je me suis dit : « Purée, c'est la seule fois que j'ai entendu parler de ça. » Et avec Jeff Shapiro, on a parlé de faire potentiellement un voyage ensemble en aile, un voyage en aile où je ferais du parapente et lui du deltaplane, et on ferait un gros bivouac. Et Emi, lui, le fait déjà. Il utilise ces ailes de deltaplane compactes, ce qui n'est pas nouveau. Elles existent depuis longtemps, mais elles sont gérables. C'est comme porter un tandem sur le dos. Mais plus étroites et un peu plus longues, mais pas énormément. Vous savez, quand on pense aux deltaplanes sur le toit d'une voiture, eh bien il fait des aventures vraiment dingues.

[00:01:56] Emi a commencé le deltaplane il y a plus de 11 ans et il pratique les deux disciplines tout en étant moniteur de parapente. Et maintenant, il dit que son aile de prédilection, quand les conditions sont bonnes, est le deltaplane. Ces deltaplanes compacts lui permettent d'accéder à des zones plus reculées, à plus d'endroits et à plus d'aventures. J'ai vraiment apprécié cette discussion et d'entendre comment il s'adapte aux deux types de choix, de vol, de vent, et à ce qu'il faut surveiller davantage en volant avec l'un par rapport à l'autre ; c'était une très bonne comparaison. Il s'est exprimé très clairement sur la façon dont tout cela se déroule. J'ai donc décrit comment tout cela fonctionne.

[00:02:43] C'est assez inspirant. Bon hiver à tous et profitez bien de l'émission avec Emi et les ailes. Santé.

[00:03:00] Emi, c'est super de te revoir dans l'émission. Tu m'as rappelé qu'on avait fait un épisode météo avec toi il y a pas mal de temps. On va donc peut-être devoir reparler météo, mais tu as fait des trucs assez sympas entre-temps. Je n'avais jamais entendu parler du vol-bivouac en aile, à part par Jeff Shapiro. Il en a parlé il y a des années et a dit : « Hé, on pourrait faire un voyage en bivouac bilingue, tu vois. » Et je me suis dit que c'était juste absurde. Je n'arrive pas à imaginer faire ça avec une aile, mais il avait des systèmes assez cools. Je suis partagé et j'ai hâte d'en savoir plus sur les tiens, mais alors, bienvenue dans l'émission.

[00:03:35] **Emi Carvalho:** Merci beaucoup, Kevin. Ravi de te revoir. Euh, oui, les ailes en short pack, pour simplifier, elles pèsent à peu près autant qu'un équipement de parapente en tandem. Donc, ce n'est pas exactement l'option la plus

haute pour faire du vol-bivouac, mais c'est nettement plus pratique que l'aile standard de grande taille. Et, euh, c'est possible. Ouais. Comment tu as appelé... ?

[00:04:01] L'aile courte. Donc la plus grande différence, c'est que l'aile standard, quand on la plie, au lieu d'être un joli sac à dos qu'on peut transporter partout, elle fait cinq mètres. C'est donc un tube d'environ 4,5 mètres de long, ce qui est assez problématique à transporter. On la porte généralement sur le toit de nos voitures. Et une aile courte, elle ne fait que deux mètres une fois pliée. C'est donc quelque chose que vous pouvez réellement transporter dans votre voiture. Et est-ce que...

[00:04:33] **Gavin McClurg:** que cela provoque

[00:04:33] **Emi Carvalho:** le tube s'étend ensuite ou comment ?

[00:04:35] **Gavin McClurg:** est-ce que ça ressemble à une aile standard une fois en l'air ?

[00:04:39] **Emi Carvalho:** Ça, ça ressemble à une aile de deltaplane standard, même si ce ne sont pas les derniers modèles. Donc si on compare, on parle généralement d'ailes des années quatre-vingt, quatre-vingt-dix, ou peut-être deux mille dans certains cas, mais de toute façon, les modèles sont très similaires à une aile pour débutant. Et donc si vous la comparez avec n'importe quelle aile standard pour débutant, une fois assemblée, elle est... elle est très standard, très normale.

[00:05:04] En effet, la plus grande différence est que les barres standards sont divisibles en trois. Cela signifie que vous pouvez vraiment la réduire à environ un tiers de sa longueur. Et ça simplifie énormément la logistique du transport. Bien sûr, cela a l'inconvénient de prendre un peu plus de temps pour la préparer, beaucoup plus que pour le parapente bien sûr. Mais ça en vaut la peine pour les vols spéciaux que vous pouvez faire avec.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça a été développé spécifiquement pour le vol en bivouac ? Ou est-ce que ça a été conçu juste pour que les gens puissent le transporter plus facilement, et que des personnes comme vous se disent : « Hé, je peux utiliser ça pour faire du bivouac » ?

[00:05:43] **Emi Carvalho:** Alors, l'entreprise qui fabrique ce type d'ailes, il y en a en fait plusieurs. Je vais parler du modèle que je possède. L'entreprise qui a conçu ce modèle développe des ailes delta depuis les années 70. Et ils sont sortis dans les années 80 avec leur première construction de haute qualité. Et c'est le modèle de vol en parapente. Rappelez-vous, le parapente commençait à peine à cette époque, non ? Vous aviez donc l'option d'avoir peut-être 15 kilos, ou 10 à 15 kilos au total, avec un parapente qui pouvait voler avec une finesse de 4 pour 1, 3 pour 1, 5 pour 1. Je ne suis pas sûr à 100 % de quelles étaient les marques à ce moment-là. Ou alors vous pouviez avoir une aile delta qui était plus lourde, certainement, environ 25 kilos.

[00:06:29] Alors, ça fait, je ne sais pas, environ 23 kilos. Mais ça a une finesse de 10 pour 1. Et c'était une étape très importante à l'époque. Bien sûr, ensuite avec le développement du parapente et les finesse que l'on obtient aujourd'hui, on obtient facilement de meilleures finesse avec n'importe quel parapente de compétition. Ça diminue peut-être l'intérêt pour ce type d'ailes. Et de toute façon, le deltaplane est entré dans une phase de développement très différente où il s'est concentré sur la performance. Du coup, on trouve des ailes qui sont beaucoup plus, oui, encombrantes logistiquement parce que ce sont de très gros tubes qu'il faut transporter sur le toit de votre voiture. Vous ne pouvez pas prendre le téléphérique.

[00:07:15] C'est difficile pour le voyage aérien. Mais quand ils volent, ils ont de bien meilleures performances. Ils volent avec des finesse de 15 à 25, selon qu'on parle d'ailes rigides ou d'ailes flexibles. Alors, oui. À l'origine, pour revenir à votre question, désolé pour la longue réponse. À l'origine, c'étaient des machines de marche et vol. C'était l'objectif.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** Wow. Je ne me rappelle plus qui a dit que c'était l'un des deltaplanes que j'avais dans l'émission, et je dois en trouver d'autres. C'est pour ça que je suis ravi de discuter avec vous. Je sais que vous avez aussi passé beaucoup de temps en parapente et comme moniteur. Mais, vous savez, je pense avoir posé la question : qu'est-ce qui est génial avec le deltaplane ? Et vous avez répondu que, eh bien, les oiseaux volent comme les oiseaux volent, n'est-ce pas ? La tête vers l'avant. Et je me suis dit : oui, exactement. On ne s'assoit pas. Les oiseaux ne s'assoient pas pour voler. Donc ça se tient. C'est une façon plus sexy de se déplacer dans le ciel. Comment en êtes-vous venu là ? Quel

est votre parcours ? Vous êtes du Portugal, mais vous vivez en Suisse.

[00:08:22] C'est bien ça ?

[00:08:23] **Emi Carvalho:** Exactement. Je suis tout à fait d'accord avec cette réponse, au fait. C'est vraiment la position du corps. C'est le plus grand avantage du deltaplane. Je dirais aussi que l'aile est très proche de votre corps. Et la façon dont vous la contrôlez est assez similaire à la façon dont on conduit une moto. Par exemple, cela vous donne vraiment l'impression d'appartenir à l'aile ou que l'aile appartient à votre corps. Ce n'est pas si séparé. Ce n'est pas si séparé. Exactement. Bien sûr, avec le parapente, vous développez une sensibilité similaire et vous avez la sensibilité de très bien comprendre l'aile. Mais c'est quand même... C'est une extension de vos doigts. Disons un parapente. C'est une extension de vos doigts, mais ce n'est pas un oiseau qui vole ou Superman ou Neo ou n'importe quelle créature volante que nous pourrions imaginer.

[00:09:10] C'est une chose différente. Vous êtes assis. C'est ça. Et avec l'aile en position allongée, je pense que c'est la plus grande différence. Ensuite, bien sûr, il y a la vitesse et la finesse. On pourrait en parler. Mais la plus importante, c'est la position. Donc, j'ai appris le deltaplane en premier. D'accord. J'ai appris le deltaplane en premier au Portugal il y a 11 ans. Et la raison, c'est que j'avais fini l'université. Je travaillais et j'étudiais avant, et là, j'avais quelques économies et je me suis dit que je devrais me trouver un passe-temps. Le vol était une bonne idée parce que je me rappelle très bien d'un voyage avec mes parents dans l'une des montagnes du Portugal. Elles ne sont pas très hautes, mais nous en avons quand même quelques-unes. Et je me rappelle avoir vu un groupe de deltaplanistes voler.

[00:10:00] Et ça est resté dans mon esprit. Je devais avoir, je ne sais pas, sept ou huit ans. Et comme je suis sûre que presque tout le monde avec qui vous parlez et qui vole a aussi eu ces rêves de vol quand il était enfant. Alors, oui, quand j'ai eu un peu d'argent et un peu de temps, j'ai décidé de commencer le deltaplane. C'est comme ça que tout a commencé. Au Portugal, on apprend souvent à voler dans les dunes. C'est très similaire en Allemagne. Aux États-Unis, en Californie par exemple, je pense que c'est aussi l'un des spots incontournables pour le deltaplane. Là où on apprend dans les dunes, on vole généralement avec une quantité importante de vent, très souvent trop de vent pour les parapentes. Peut-être pas autant maintenant avec les kitesurf et les mini ailes. Mais à l'époque où j'ai commencé, celles-ci n'existaient pas ou étaient moins populaires, les mini ailes à ce moment-là.

[00:10:47] Alors, l'aile nous permettait de voler plus souvent que le parapente. Et oui, encore une fois, la position du corps. La position du corps était une grande différence. Mais si on commence à penser au voyage, alors les choses changent.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** Lequel était le plus facile à apprendre, avec le recul, puisque tu fais les deux ? Je veux dire, évidemment ce n'est pas si... ce n'est peut-être pas la meilleure chose à laquelle penser ou la meilleure analogie, parce que tu savais déjà faire du deltaplane. Donc tu pouvais transposer ces compétences au parapente. Mais si tu parlais de zéro, lequel serait... si tu pouvais tout recommencer, lequel apprendrais-tu en premier ?

[00:11:25] **Emi Carvalho:** Je suis très contente d'avoir commencé le deltaplane parce que le parapente est plus facile pour débuter. Je suppose que ce sera comme pour le ski et le snowboard, non ? Si vous vous développez dans l'un, il est moins probable que vous vouliez redevenir débutant aux mêmes endroits avec cet autre sport. Et ça se passera de la même manière. Si j'avais commencé le parapente, je pense que je n'aurais même jamais essayé le deltaplane. Ou alors, si je l'avais essayé, j'aurais vite abandonné. Parce que c'est un processus d'apprentissage plus long. Je pense qu'en parapente, concrètement, on peut atteindre le niveau de licence débutant, peu importe ce que ça signifie dans chaque pays, l'IPPI 3 ou quelque chose comme ça. On l'obtient en environ 10 jours. Un peu plus, un peu moins, ça dépend bien sûr.

[00:12:11] Mais on parle du niveau supérieur là. Et pour le deltaplane, concrètement, il faut au moins deux fois plus, probablement un peu plus. Et c'est plus exigeant physiquement. Parce qu'au début, vous — particulièrement dans les dunes dont je parlais, vous portez l'aile en haut et en bas de la dune. La descente est facile parce que vous glissez ou courez simplement. Mais la remonter est beaucoup plus facile avec le parapente.

[00:12:38] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Et qu'en est-il de l'aspect risque au début de l'apprentissage ? Tu sais, quand je regarde quelqu'un apprendre le deltaplane, je me dis toujours : "Oh là là". Surtout avec les atterrissages et les

freinages. Ça a l'air plus délicat. Mais je ne sais pas, est-ce que ça l'est vraiment ?

[00:13:00] **Emi Carvalho:** Je pense que c'est plus délicat. Je suis d'accord avec ça. Parce que l'aile a moins de sécurité passive. En parapente, si vous ne faites pas grand-chose, regardez, le truc ne vole pas très vite. Et il est si loin du sol. Vous pourriez être au sol ou proche du sol, mais l'aile elle-même est loin du sol, juste au-dessus de votre tête. Donc vous n'avez pas à trop vous en soucier. Vous n'avez pas à vous inquiéter que l'aile touche le sol. Vous devez juste vous concentrer sur vous-même, sur la course et ne pas toucher le sol trop vite. Et si vous avez un peu de vent, alors c'est si lent que même si vous n'êtes pas très athlétique, ça n'a pas vraiment d'importance. C'est pour ça que vous avez des personnes âgées qui apprennent le parapente. Et elles sont parfaitement capables de le faire. Pour le deltaplane, je pense que ça dépend si vous apprenez le style dune ou style vol plané, ou le style décollage au sol.

[00:13:52] Ou si vous apprenez à voler avec un mécanisme de remorquage. Parce qu'avec un mécanisme de remorquage, le décollage peut être aussi facile. En fait, encore plus facile. Parce que vous pouvez avoir un mécanisme avec des roues qui équilibre vraiment l'aile au début. Et puis, finit par décoller. Et il y a une double sécurité dans le mécanisme du treuil qui permet au pilote comme à l'instructeur de le déconnecter. Donc vous êtes assez en sécurité sur cet aspect. Mais au final, vous devez avancer. Avant l'atterrissage bien sûr. Et si vous ne faites pas le flare correctement. Et que vous n'avez pas de vent. Si vous avez du vent, ça devient facile. Mais si vous n'avez pas de vent ou si vous avez un vent très léger, le comportement typique est que vous allez percuter avec les barres ou les roues que vous avez habituellement en école.

[00:14:42] Au sol et sur le nez. Donc l'avant de l'aile descend. Et vous vous cognez aussi le visage dessus. C'est pour ça qu'on voit souvent les pilotes de deltaplane utiliser des masques complets. Tous sans exception. Il y a une raison à cela. Sinon, on perd nos dents pendant l'apprentissage. Mais ensuite, quand vous avez... après avoir franchi ces premières étapes. Où, encore une fois, vous devriez être très bien encadré par une école. Pour garantir que vous progressiez lentement et en toute sécurité. Une fois que vous avez passé ça.

[00:15:16] C'est différent. Vous avez différentes sources de risques. En parapente ou en deltaplane, ou en vol libre. Certains sont toujours les mêmes. Mais alors qu'en parapente, les problèmes les plus importants sont peut-être associés aux fermetures de l'aile et aux décrochages. Décrocher une aile en parapente est un énorme problème pour un débutant. Bien sûr, vous pouvez développer cela plus tard. Mais pour un débutant, c'est un problème majeur. Ce n'est pas le cas en deltaplane. D'abord, vous n'avez pas vraiment de fermetures, parce que vous n'avez pas une aile gonflable. C'est un mécanisme. Un mécanisme en aluminium ou en fibre de carbone. Et ensuite, vous n'avez pas non plus vraiment de gros problème de décrochage, à moins d'être très proche du sol.

[00:16:01] Parce que quand l'aile décroche, elle est construite pour être plus lourde à l'avant. Ça veut dire qu'après le décrochage, le nez plonge et vous récupérez le vol. Donc vous pourriez faire décrocher l'aile lors d'un vol standard, lors de votre deuxième ou troisième long vol, en haute altitude, sans aucun problème. Et bien sûr, ça n'arrive pas en parapente. Ce serait dingue de faire ça. Mais il y a un risque supplémentaire qui est l'atterrissage. Vous avez besoin d'atterrissages beaucoup plus plats avant tout, et plus longs aussi. Donc alors qu'en parapente vous pouvez atterrir presque n'importe où concrètement, ce n'est pas le cas en deltaplane. Vous avez besoin d'un peu plus d'espace pour atterrir.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était le truc dont Jeff parlait tout le temps. Tu sais, le vol-bivouac en deltaplane. C'était la première chose à laquelle je pensais. Écoute, très souvent quand je fais du vol-bivouac, enfin ça dépend d'où. Dans les Alpes, il y a tellement d'endroits où atterrir que ce n'est pas vraiment un problème. Enfin, il y a bien sûr des endroits très encaissés où ce serait plus délicat d'atterrir. Je me souviens de beaucoup d'atterrissages très serrés dans les X-Alps, c'est sûr. Mais dans beaucoup d'endroits où on va, tu sais, il y a juste beaucoup d'arbres. Quand je pense à le faire, par exemple lors du voyage que j'ai fait avec Will Gadd à travers les Rocheuses canadiennes, ça aurait été vraiment flippant en deltaplane. Juste parce qu'il y avait tellement d'endroits où on devait se poser qui étaient minuscules, tu sais, sans aucun champ.

[00:17:32] Ou n'importe quel genre de course d'approche. Tu devais presque l'amener comme en parachutisme pour atterrir dans un endroit vraiment étroit. Ça me rendait toujours nerveux. Donc, je suppose que le choix du terrain et l'endroit où tu fais ces voyages font une grande partie de la prise de décision.

[00:17:52] **Emi Carvalho:** C'est assez pertinent. Presque toujours, quand vous faites du parapente aussi, vous devriez vérifier l'atterrissage. Ou au moins être familier avec son aspect, avec les obstacles et tout ça. Et ça devient plus pertinent pour le deltaplane. Particulièrement à cause de la planéité du sol. Parce que quand vous volez, je ne sais pas, à 300 mètres au-dessus du sol, tout semble plus ou moins plat. À moins que ce soit une pente bien nette. Mais quand vous vous approchez très près, ce n'est peut-être pas le cas. Et en parapente, ce n'est pas un problème gigantesque. Ça veut juste dire que vous atterrissez sur une légère pente ou quelque chose comme ça. Parce qu'encore une fois, l'aile est très loin du sol. Mais en deltaplane, c'est un problème. L'aile est tellement plus proche du sol que si vous avez un terrain irrégulier, vous allez probablement heurter un côté de l'aile contre le sol.

[00:18:39] Avant de réussir un atterrissage parfait. Et ça va bien sûr faire tourner l'aile. Et avoir un petit crash. Il y a quelques choses que nous pouvons faire pour être plus préparés. L'une d'elles est le choix de l'aile. Bien sûr, une aile performante. Une aile de compétition de haut niveau. Elle va planer comme une folle. Et elle aura aussi un effet de sol très fort. Vous allez commencer à voler peut-être à 60 ou 90 centimètres du sol et continuer à planer pendant 50 mètres. Donc vous avez besoin d'espace. Mais si vous avez une aile moins avancée, avec une moins bonne portance, avec de moins bonnes caractéristiques de vol, alors vous n'aurez pas besoin d'autant d'espace.

[00:19:24] Vous pouvez atterrir sur des espaces plus courts. C'est un premier point. Un deuxième que vous pourriez voir, particulièrement avec les ailes de compétition à grande finesse, c'est que parfois avant l'atterrissage, on voit les pilotes déployer ou ouvrir un petit parachute. Un parachute de freinage. Comme son nom l'indique, l'idée est d'augmenter la traînée et donc de réduire l'angle de portance, pour ne pas avoir besoin de tant d'espace pour atterrir. On pourrait l'utiliser avec n'importe quelle aile, mais cela devient plus pertinent pour les ailes performantes qui doivent atterrir dans des espaces restreints. Et la troisième chose, c'est.

[00:20:10] Je ne suis pas douée pour ça, mais un pilote de deltaplane avancé le sera. C'est que nous pouvons aussi atterrir sur des pentes, en montant la pente. Alors que le parapente choisira généralement d'atterrir sur une pente en travers, donc en travers de la pente. Pas en montant, pas en descendant, peut-être en montant dans le X-Alps. Mais à part ça, c'est généralement sur le côté. Le deltaplane choisira toujours de venir en montant la pente. La raison est qu'il est important que l'aile ne touche pas le sol d'un seul côté. Encore une fois. Donc, si vous avez une pente, vous pouvez généralement faire un bon atterrissage aussi, tant que vous avez une pente dégagée. Mais bien sûr, c'est encore une technique avancée.

[00:20:56] **Gavin McClurg:** Comment comparerais-tu ça au... tu sais, tout le truc du vol en montée, face au vent, ce qu'on appelle le type d'atterrissage sur paroi. Tu connais Chrigel et surtout Patrick. Je leur attribue toujours cette manœuvre. Ils ont commencé à en sortir dans des vidéos il y a environ 10 ans, et le reste du monde a dit : « Waouh, oh mon Dieu ». Et maintenant, le niveau qu'ils atteignent est vraiment extraordinaire. J'ai travaillé très, très dur pour les deux courses de 2019 et 2021, et je n'ai jamais... enfin, il y a de fortes chances que je rate ça quand je le ferai. Je veux dire, c'est un mouvement très précis. Tu sais, il y a beaucoup de variables, mais je comprends avec l'aile.

[00:21:42] C'est comme tu l'as dit. Est-ce que c'est plus facile ? Ou est-ce que ça demande toujours le même niveau de compétence ? Parce que je veux dire, avec un parapente, c'est vraiment facile de se rater sur le timing. Et...

[00:21:55] **Emi Carvalho:** C'est plus facile en deltaplane. En deltaplane. Cela dit, je peux le faire en parapente, mais je ne peux pas le faire en deltaplane parce que je suis une meilleure pilote de parapente avec bien plus de vols que ce que j'ai en deltaplane. Donc, je suppose que Chrigel a probablement aussi été inspiré par la façon dont les deltaplanes atterrissent, parce que c'est une procédure d'atterrissage standard depuis quelques décennies maintenant. Et en effet, ce qui rend ça plus facile...

[00:22:35] Jusqu'aux genoux. Et tu peux facilement accélérer dans cette dernière approche. Et toute cette énergie que tu gagnes, tu peux ensuite la transformer plus facilement et plus vite en un angle droit, pour monter avec le terrain. Et puis, finalement, faire le flare et s'arrêter. C'est donc plus facile à faire avec une aile si tu as un pilote de parapente et de hang glider qui font le même type de vols en cross country.

[00:23:05] Allons-y.

[00:23:16] Atterrir sur une pente descendante plutôt qu'une pente ascendante.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce que c'est le coup de ta pour faire un bivouac ? Est-ce que c'est toujours le but de la journée de se poser en haut, de camper là où on s'est posé et de décoller du même endroit ? C'est ça que tu essaies de faire ?

[00:23:38] Avec le hand-glide ? Ou est-ce que c'est la difficulté de l'atterrissage en haut avec le hand-glide ? Ou est-ce juste que c'est, vous savez, un spot exceptionnellement bon.

[00:23:50] **Emi Carvalho:** Oui. C'est une grande différence entre le parapente et le vol plané à la main. De plus, notre vol signifie généralement atterrir en descente. Bien sûr, on cherche à atterrir en montée, en haut de la...

[00:24:16] Au sommet de la montagne, où vous avez une aile beaucoup plus proche du sol, et avec le parapente, c'est très facile de l'avoir à plat et, encore une fois, de rater l'atterrissage, alors qu'il est beaucoup plus facile de se poser dans la vallée, particulièrement parce qu'en vallée, à la fin de la journée, ou.

[00:24:48] Au milieu de

[00:25:03] Le.

[00:25:05] Avec ceux-ci ou un ou.

[00:25:13] Certains font partie d'un.

[00:25:19] puis recommencer le lendemain ou même dormir en bas et remonter le lendemain. Parce qu'une autre différence importante entre le parapente et le hang gliding, c'est que la logistique pour emballer et déballer l'aile prend beaucoup plus de temps en hang gliding. Donc, la plupart du temps, vous ne voulez probablement pas faire plusieurs vols dans la même journée. Généralement, vous visez un vol, peut-être deux vols dans la même journée si vous faites du volbif. Ça peut être différent si vous faites des tandems ou si vous faites des vols de soaring côtier, là c'est peut-être une autre histoire et vous essayez d'en faire quelques-uns de plus, mais si vous êtes en thermique et que vous faites des vols en cross country, vous visez vraiment un seul vol par jour.

[00:26:03] **Gavin McClurg:** Tu penses au vol bif avec cette installation de aile, est-ce que c'est réaliste d'aller très loin ? Par "loin", je veux dire, tu sais, dans les Alpes, on n'a pas forcément besoin de transporter beaucoup de nourriture parce que surtout si tu fais beaucoup de deltaplane, tu n'as pas forcément besoin d'en transporter beaucoup. Si tu atterris au fond de la vallée, tu peux juste aller à la boulangerie pour prendre des trucs et passer une bonne nuit, puis remonter le lendemain comme tu l'as dit. Et si tu ne vises vraiment qu'un seul vol, plutôt qu'un vol de descente le matin, puis le gros vol de la journée et un autre vol de descente le soir ou quelque chose comme ça, si tu n'en fais qu'un, tu ne te soucies pas tant du temps. J'imagine que tu peux prendre le temps de prendre ton petit-déjeuner, prendre le téléphérique ou faire de la randonnée, tu sais, et surtout si tu marches lentement, tu peux économiser beaucoup d'énergie. Mais vu le poids, c'est plus lourd comme tu l'as dit, c'est plus comme transporter un kit de tandem. Est-ce que l'approche est assez différente en termes de distance que tu peux parcourir ? Ouais.

[00:27:01] **Emi Carvalho:** Eh bien, d'abord, une grande différence, c'est le temps de repos après la randonnée. Donc, si vous envisagez de prendre un téléphérique ou tout autre moyen de transport pour monter à la montagne à part la marche, vous pouvez tout à fait le faire juste avant le vol, parce que vous pourrez probablement mieux évaluer les conditions météo et choisir l'endroit idéal pour y aller. Vous prenez le transport et tout est plutôt facile. Si vous faites de la randonnée, vous ne voudrez probablement pas faire ça parce que ce sera plus fatigant, donc vous préférerez sans doute monter le soir, je veux dire après votre vol pour le lendemain, pour dormir déjà au sommet de la montagne, ou si vous ne faites qu'un ou deux jours — c'est ce que je fais le plus souvent — vous pourriez simplement monter à pied en commençant le soir. Par exemple, l'un des vols que j'aime le plus faire ici en Suisse avec...

[00:28:02] avec le vol en aile, la randonnée est... sur un festival de montgolfières spécifique qui a lieu chaque janvier du côté français du pays et il n'y a pas de téléphérique là-haut, il y en avait mais ils sont fermés depuis près de 10 ans maintenant, donc la seule façon de monter est la randonnée et l'année dernière, par exemple, je suis montée avec pour objectif de voler relativement vite après, mais j'ai dû rester là-haut pendant près de trois à quatre heures juste pour me reposer parce que j'étais assez fatiguée après avoir grimpé pendant quatre heures avec tout le matériel. Cette année, par exemple, j'ai commencé le soir, j'ai commencé vers 4 heures du matin, je suis montée, j'ai vu le lever du soleil, ça va être

la première chose que je vais faire, et ensuite je vais aller au festival de montgolfières qui est aussi assez magique avec toutes les montagnes couvertes de neige, et puis attendre là-bas très relaxée jusqu'à ce que les montgolfières commencent à décoller pour que je puisse ensuite jouer avec elles. Je pense que c'est la plus grande différence qu'il faut vraiment prendre en compte correctement avec le temps de repos après la randonnée parce qu'autrement, vous êtes épuisé.

[00:29:10] puis en termes de profondeur, si vous cherchez des thermiques et que vous essayez de pousser, vous pouvez voir que les conditions sont plus associées aux zones d'atterrissage, donc ça dépend des vallées où vous êtes. Si vous avez déjà volé dans ces endroits et que vous connaissez des spots familiers pour atterrir, ou si vous avez étudié le terrain avant, je ne vois pas de grande différence avec le parapente, mais encore une fois, en supposant que vous ayez de jolis endroits plats pour atterrir ou que vous ayez la bonne technique pour atterrir en montant la pente, ce qui n'est pas mon cas.

[00:29:48] **Gavin McClurg:** Si tu dis que tu regardes la météo — et je sais que tu es très doué pour ça — donc tu es assis à Lucerne en Suisse et disons que ce lundi-ci a l'air vraiment bon et que tu peux prendre quelques jours de congé, quel kit vas-tu prendre ? Tu sais, si tu te dis : « OK, j'ai une fenêtre de deux ou trois jours pour un super bivouac local en triangle, et peut-être que je peux aller dans les Balles ou quelque chose comme ça », et peu importe ce que tu choisis, mais quelque chose qui a l'air plutôt bien où tu peux couvrir un peu de terrain, mais je ne pense pas que la météo va être un problème pour deux ou trois jours, est-ce que tu vas prendre ton kit de parapente ou ton kit d'aile ? Ça dépend.

[00:30:26] **Emi Carvalho:** En ce qui concerne les conditions météo, si le temps est parfait pour des spots spécifiques, je ne choisirai que le kit de deltaplane parce qu'il y a des endroits où la probabilité de voler en deltaplane est beaucoup plus réduite qu'en parapente à cause des conditions de décollage ou pour monter, par rapport au transport, aux remontées mécaniques par exemple. Si j'ai un vent de nord, je prendrai toujours le deltaplane parce que je monte sur le glacier ici, à 10 000 pieds, juste en prenant le téléphérique ; c'est facile à faire en parapente mais rare en deltaplane, mais j'ai la chance avec ce pack court de pouvoir le faire. Et en décollant dans cette direction, je sais que je peux aller soit vers l'est, soit vers l'ouest, je sais que les deux directions ont des spots d'atterrissage pertinents et intéressants, donc je préfère le deltaplane. Si j'ai une situation météo plus variée où je n'ai pas forcément les conditions de vent pour me permettre de décoller du point A pour aller au point B et de décoller facilement du point B en deltaplane, alors je choisis le parapente parce que le parapente est plus facile à décoller avec des conditions de vent plus variées, n'est-ce pas ? Vous le voyez aussi dans l'X-Alps et peut-être sur une pente aléatoire, on voit des gens décoller avec du vent arrière, du vent de côté, du vent standard bien sûr, le vent de face est encore plus facile. On ne voit personne décoller avec du vent arrière en deltaplane parce que la vitesse de décollage est plus élevée et, encore une fois, l'aile est plus proche du sol et il faut donc vraiment avoir un peu d'aide de l'air, déjà du vent, pour s'assurer que l'aile est stable, sinon pendant que vous courez, le mouvement de la course crée des oscillations sur les ailes qui, si le terrain n'est pas le meilleur, peuvent à nouveau signifier que vous touchez le sol avec le bout de votre aile et que vous vous écrasez au décollage. Donc oui, si le vent change plus, je choisirai le parapente. Le parapente est sans aucun doute plus polyvalent. Si vous devez choisir entre le parapente et le deltaplane et que vous ne voulez en faire qu'un, je dirais de choisir le parapente parce qu'il est beaucoup plus polyvalent, vous pouvez voler dans plus de conditions, dans plus d'endroits, etc. Vous n'avez pas la même sensation de position corporelle qu'en deltaplane, et si vous aimeriez avoir ça, je pense que ces ailes de type "short pack" sont une bonne direction parce que l'augmentation de la logistique est visible mais ce n'est pas la fin du monde, comme je l'ai mentionné plus tôt, c'est comme transporter un kit d'aile de parapente biplace. C'est faisable, vous pouvez le mettre sous votre lit si vous vivez en ville, c'est facile, vous pouvez le transporter en bus et en train, n'importe où vraiment. Et encore une fois, vous pouvez accéder à ces endroits et avoir la possibilité de voler dans des spots où seuls les deltaplanes volent, soit à cause du vent, soit à cause de la pente du terrain, peu importe la raison.

[00:33:47] ça

[00:33:47] **Gavin McClurg:** C'était la prochaine chose que j'allais demander, donc mon supporter lors des dernières Xops Revis, qui est aussi passé à l'antenne mais qui est un bon ami : il s'est mis au deltaplane il y a quelques années pour apprendre quelque chose de nouveau et voler en position allongée. Les gens se mettent au deltaplane, mais aussi parce qu'il aime vraiment voler sur de longues distances au Nevada, et le Nevada est l'un de nos États les plus montagneux, après l'Alaska. Les pilotes d'aile adorent y voler à cause de la vague, mais c'est aussi assez venteux. Alors, pour les jours

où nous pouvons faire du parapente là-bas, quand les conditions sont bonnes, c'est incroyable, c'est l'un des meilleurs endroits au monde, mais c'est rare parce qu'il y a souvent trop de vent. Du coup, tu voulais apprendre à piloter un deltaplane parce qu'on peut voler avec plus de vent, est-ce que c'est toujours le cas avec ces deltaplanes compacts ? Oui.

[00:34:41] **Emi Carvalho:** euh, c'est sûr, si le vent est plus fort, on préfère toujours être en aile delta qu'en parapente. Et pour les ailes delta compactes, quand on les déploie, ce sont des ailes standard, pas de la classe compétition. Les compactes ressemblent plus à une aile de niveau intermédiaire, pas débutant, mais ça vous donne quand même l'avantage de la vitesse et de la portée que vous avez avec l'aile delta. Donc si j'ai, par exemple, 30 kilomètres par heure, ce qui fait environ 20 nœuds à l'ouest...

[00:35:17] à quelques endroits facilement ici, et de la même manière pour différentes directions de vent. Mais je pense probablement aller plus profondément dans une vallée où je suis plus protégé et où les phénomènes locaux de brise de vallée sont ceux qui régissent la situation météo si je veux partir en parapente. Mais avec l'aile, j'ai moins ce problème. Je pense que... ça donne plus de portée, ça vous donne simplement plus de portée. Et la portée commence aussi à des vitesses plus élevées. C'est aussi pertinent. Encore une fois, avec des vents très légers, le parapente est plus facile. Avec des vents plus forts, le parapente finit par ne plus être une option, non ? Et le deltaplane reste une option avec ces vents plus forts. Bien sûr, il y a aussi une limite à terme. Cela dit, je me demande si vous me reposerez la question dans cinq ans et si je serai toujours d'accord, à cause des développements technologiques dans le parapente.

[00:36:10] On a maintenant ces cerfs-volants qui peuvent voler à des vitesses de vol standard plus rapides que la plupart des parapentes auparavant. Bien sûr, il y a aussi les ailes de vitesse, mais c'est un autre type de vol. En général, on descend simplement, non ? À moins qu'il ne fasse vraiment venteux, et là, on pourrait aussi planer. Donc, il semble que l'écart entre le parapente et le deltaplane se réduise dans des conditions de vent plus fortes, des conditions de vitesse de vent plus élevées.

[00:36:40] Souvent, dans la communauté du deltaplane, on discute de ce qui arrive au sport et aux pratiquants du deltaplane, parce que la réalité est que si c'était très populaire dans les années 60, 70 et 80, on a connu une baisse constante depuis. Et bien sûr, cela est lié à l'introduction du parapente, parce que le deltaplane était autrefois la méthode la moins chère, la plus abordable, la plus facile à apprendre et la meilleure logistiquement pour apprendre à voler et pour voler partout où on le souhaitait, jusqu'à l'apparition du parapente, et depuis, c'est le parapente sans aucun doute, n'est-ce pas ? Et ça ne redeviendra jamais du deltaplane, parce que le parapente est, encore une fois, juste un sac,

[00:37:25] ...pour courir et voler, l'aile de deck pèse quoi, un kilo ou quelque chose comme ça. Les enfants de X-Alps pèsent typiquement deux à trois ou quatre kilos. Donc vous ne pouvez pas, vous ne pourrez jamais être compétitif dans le monde du deltaplane avec ça. Et finalement, le deltaplane a pris une direction axée sur la performance. Je pense qu'il y a une place pour ce type de deltaplane d'aventure. Et nous avons parlé de vol-bivouac, mais je vais élargir et appeler ça plus le type de vol d'aventure, parce que vous pouvez simplement emporter l'aile dans des endroits où vous n'emporteriez pas autrement un deltaplane à cause de la logistique de transport. Rien que ces 12 derniers mois, j'ai volé sur une île déserte, j'ai volé depuis un glacier, j'ai atterri sur un,

[00:38:14] un lac gelé, j'ai volé avec des montgolfières et je suis une pilote de deltaplane débutante à intermédiaire. Ce n'est pas que ces vols étaient incroyablement difficiles en soi, c'est que la logistique est incroyablement difficile pour un kit de deltaplane standard. Mais pour le short pack, ça devient soudainement beaucoup plus facile. Je pense donc qu'il y a une place pour les ailes short pack pour quelqu'un qui a fait du parapente et qui veut essayer quelque chose de nouveau, mais sans vouloir aller jusqu'au deltaplane de compétition parce que, encore une fois, la logistique est un peu, pas forcément rédhibitoire, mais un gros obstacle au moins.

[00:39:00] **Gavin McClurg:** Pour les auditeurs, Emi, qui sont des parapentistes comme moi et qui ont passé leur vie ou la majeure partie de leur temps sous une voile souple plutôt qu'une structure rigide, que chercheraient-ils, s'ils sont inspirés par ton histoire aujourd'hui ? Quel serait un délai raisonnable qu'ils pourraient envisager pour apprendre à piloter une aile short pack suffisamment bien pour commencer à faire ce genre de voyages ?

[00:39:32] **Emi Carvalho:** Je pense qu'une aile de type short pack se pilote exactement de la même manière qu'une aile standard. Donc, en gros, vous devez suivre le processus classique pour obtenir votre licence, mais au lieu de choisir

d'acheter les ailes de pendule longues les plus courantes, vous en achèterez une short pack. Et je crois qu'il y a actuellement trois entreprises qui vendent ce type d'ailes. Elles sont toutes encore actives et vendent toutes des ailes neuves. On en voit aussi beaucoup sur le marché de l'occasion. En pendule, le marché de l'occasion est très pertinent parce que, encore une fois, il y a moins de pilotes et donc plus d'ailes. Il y a plus d'ailes pour moins de pilotes qui en cherchent. C'est donc probablement moins cher. Et les ailes ont aussi tendance à être plus durables que les ailes de parapente.

[00:40:19] L'un des modèles que je pilote, par exemple, date de 89. Et il est toujours en état, il est passé par une inspection rapide récemment. Ils ont remplacé un ou deux câbles et c'est tout. À part ça, il est en bon état. Donc, c'est le processus standard pour apprendre le deltaplane. Et pour apprendre le deltaplane, je pense que la plus grande différence est que vous voulez apprendre localement. Je pense que pour le parapente, environ 70 à 80 % des gens apprennent localement et 20 à 30 % apprennent lors d'un voyage de parapente. Enfin, ce sont les statistiques que je me souviens avoir lues. J'ai travaillé pour une école spécialisée dans les voyages de parapente. Et je pense que pour le deltaplane, vous voulez apprendre localement.

[00:41:06] Et la raison pour ça, c'est que ce sera moins fiable si vous voulez pouvoir voler cinq jours sur sept. Sur ces cinq jours, il y en aura un avec un mauvais vent. Un autre avec trop de vent latéral. Un autre où il n'y aura pas assez de vent. Vous aurez donc deux jours parfaits pour apprendre dans votre région. Et donc, dans le cadre des cours, dès que vous avez de la disponibilité, vous pouvez espérer obtenir votre licence. Ça dépend encore de l'investissement que vous y mettez, mais au niveau supérieur, comptez entre six et douze mois si vous y consacrez vos week-ends, par exemple, ou un week-end sur deux. Et une fois que vous aurez votre licence, vous pourrez déjà faire ce type de vols parce qu'ils ne sont pas techniquement plus difficiles que les autres.

[00:41:55] Techniquement, c'est exactement la même chose. C'est juste l'accès aux décollages qui est assez difficile avec une aile de deltaplane standard. Avec un pack court, ça devient soudainement beaucoup plus facile. Vous pouvez en gros prendre n'importe quel téléphérique que les parapentistes utilisent, ou le bus, les bateaux, les trains ou peu importe. J'utilise même un vélo électrique avec un "toolet", c'est cette petite voiture reliée au vélo où ma fille va. Alors je mets le toolet, je mets le stand up paddle par-dessus, et l'aile rentre parfaitement dedans. C'est vraiment facile d'aller n'importe où. Donc, le message court c'est que la logistique devient beaucoup plus simple.

[00:42:42] C'est la logistique qui change ici, pas vraiment la compétence nécessaire pour voler. Ces ailes volent de la même manière que les autres. On pourrait un peu comparer ça au parapente, en parlant d'une aile double surface standard et d'une aile simple surface. On les fait voler plus ou moins aux mêmes endroits avec les mêmes conditions. L'une d'elles est probablement plus facile à transporter en montagne.

[00:43:06] **Gavin McClurg:** Il faudra mettre une photo sur le site quand on publiera ça. Il faudra mettre une photo sur le site quand on publiera ça. Juste avec ton équipement, j'ai du mal à imaginer, c'est quoi ? C'est toujours un sac à dos et ensuite tu as les tubes sur l'épaule ? Pardon, les tubes sur l'épaule, ça ressemble à quoi, probablement ?

[00:43:24] **Emi Carvalho:** Imagine un de ces sacs pour transporter votre équipement de ski, oui, pas forcément juste pour deux skis mais probablement le format familial. Donc pour vous, votre femme et les enfants. Et ensuite, vous l'avez sur le dos, c'est exactement la même taille, les mêmes dimensions. En fait, j'en ai aussi un, un sac à dos de ski pour mettre l'aile de deltaplane, c'est un peu serré mais ça marche, et l'avantage c'est qu'il a des roues alors que mon sac de transport standard n'en a pas. Donc selon l'endroit où je vais, je peux le mettre dans l'un ou dans l'autre. Et ensuite, oui, vous portez ça sur votre sac à dos par-dessus, ou vous le portez comme sac à dos et par-dessus vous avez votre sellette que vous fixez d'une manière ou d'une autre soit sur le dessus, soit sur le côté. Je vais vous envoyer quelques photos de mes sorties en marche et vol pour que vous puissiez vous en faire une idée, mais oui, imaginez un kit de parapente standard pour la marche et vol et multipliez sa taille par trois ou quatre verticalement, vers le haut et vers le bas. C'est ce que je transporte, mais

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Beaucoup de gens ne le savent pas, c'est beaucoup plus étroit, comme un sac de ski. Je veux dire, comme tu l'as dit, un sac de ski de taille familiale, donc ce n'est pas le gros truc massif qu'on transporte avec les parapentes, c'est juste plus long, c'est ça ? Ça n'a pas l'air trop mal. Je veux dire, si tu partais en voyage de deux semaines quelque part avec ta famille, avec des enfants, tu vas aller en Afrique du Sud pour voler pendant deux

semaines et passer du temps en famille, est-ce que tu emmènerais tes deux enfants, ton kit de parapente et ton kit de deltaplane, ou est-ce que c'est trop ?

[00:45:08] **Emi Carvalho:** Je prends généralement six, trois, mais j'ai peut-être une famille très compréhensive qui me permet de faire ces choses. D'habitude, je prends un parapente plus petit s'il y a du vent, un parapente standard ou un peu plus grand s'il y a peu de vent, et l'aile, oui, tant que je ne vais pas... vous avez dit l'Afrique du Sud, donc pour y aller, je vais devoir voler. En fait, la réponse est si je peux y aller en voiture, si on part en tour en van... si je vole, alors je vais probablement soit en choisir un, soit prendre les deux si je pars seule. Si je pars avec la famille, réalistement, je ne prends que le parapente parce que je sais que je n'aurai de toute façon pas beaucoup de temps pour voler, et le temps qu'il faut pour assembler et désassembler le kit. Donc au lieu de passer cinq minutes avec un parapente, ça devient environ une heure avec une aile, pour le montage et le démontage. Donc oui, c'est du temps où je ne vole pas si je fais ça et que ma famille attend. Ce sera la seule limitation ou le désavantage associé encore au parapente ou même au kit d'aile standard, c'est le temps supplémentaire qu'il faut pour le déballer par rapport au parapente. C'est très pertinent par rapport à l'aile, c'est peut-être 10-15 minutes de plus que le temps standard de toute façon, donc ce n'est pas une différence gigantesque.

[00:46:43] **Gavin McClurg:** je veux dire, particulièrement

[00:46:43] **Emi Carvalho:** si vous volez une fois par jour

[00:46:45] **Gavin McClurg:** Ouais, ça n'a pas l'air d'être réalisable vu le temps nécessaire pour l'installation et le démontage, tu vois, une course de marche et vol par exemple. Mais quand tu racontes ces histoires, j'imagine un truc comme le Verco Fly mais en aile delta. Je veux dire, est-ce que c'est... enfin, tu ne vas pas courir pour le podium, mais est-ce que tu pourrais le faire ? Est-ce que ça marcherait ?

[00:47:13] **Emi Carvalho:** Alors, le Verco se concentre très souvent sur plusieurs vols par jour et l'idée est généralement de faire peut-être quatre ou cinq vols dans la même journée, d'accord ? Donc là, il faudra le limiter, il faudra le faire différemment. Si vous faites trois vols dans la même journée, ce n'est plus agréable, c'est vraiment se pousser à bout et dépasser ses limites physiques. Je veux dire, vous ne trouverez pas de plaisir, du moins je n'en trouverais pas, à faire ça. Alors qu'avec le parapente, je pense que si vous deviez... j'en discutais récemment avec l'un des deux instructeurs de deltaplane actifs au Portugal — il n'en reste que deux — et je discutais de la manière d'adapter le X-Alps pour de si petites ailes. On pensait qu'il faudrait un processus différent où nous accepterions probablement une certaine assistance pour monter, pas partout, mais dans certains endroits. Comme vous avez des permis de nuit pour la randonnée ou la course à pied la nuit, vous pourriez avoir un col de montagne ou quelque chose comme ça où vous pourriez prendre un genre de transport pour monter, et ensuite il faudra avoir des distances plus courtes, particulièrement au début, et certainement le niveau si une course comme celle-là devait commencer.

[00:48:44] Le niveau initial de la marche et vol en aile sera bien plus petit, bien plus bas par rapport aux parapentes de marche et vol que vous pourriez peut-être faire en une journée en Verco, vous en ferez peut-être quatre avec la version de la compétition en aile.

[00:49:07] **Gavin McClurg:** Ce serait cool, je m'imagine bien à quel point ce serait sympa de faire un petit voyage de refuge en refuge à l'avenir. Je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, même pas en tant que course, mais juste personnellement. Tu sais, il y en a partout dans les Alpes et ce serait une façon assez amusante, comme tu l'as dit, si tu avais le vol sur le mur en descendant, et beaucoup de refuges sont dans des endroits où il y a des champs relativement proches. Tu pourrais peut-être concocter un petit itinéraire qui fonctionnerait comme ça. Mais ouais, c'est super, super inspirant. Tu l'as mentionné plusieurs fois et on sait tous que le deltaplane souffre continuellement en termes de nombre depuis de nombreuses années maintenant. Est-ce que tu vois ça comme un moyen potentiel de susciter à nouveau de l'intérêt, comme une possibilité de ramener les gens vers le sport ?

[00:50:00] **Emi Carvalho:** Je pense que, étant dit cela, je parle de ce que j'aime le plus faire, n'est-ce pas ? J'ai exploré le parapente, le deltaplane avec du matériel standard et avec des packs plus petits, et j'ai fini par trouver que c'est celui que je préfère parmi tous. Donc oui, je suis certainement biaisée en donnant cette réponse, bien sûr, parce que je parle de ce que j'aime le plus faire. Cela dit, je ne suis pas la seule à avoir cette idée ; récemment, dans le magazine des pilotes de

l'USHPA, il y a eu aussi un article d'un instructeur de deltaplane basé en Californie sur les possibilités de

[00:50:45] ou du moins, proposer un peu plus de nouveauté aux nouveaux qui commencent le sport. Avec ça en tête, ça a créé un certain débat au sein de la communauté, où la plupart des gens qui pratiquent le deltaplane actuellement étaient en désaccord. La plupart des personnes qui répondaient à l'article disaient : « Non, on ne pense pas que ce soit quelque chose qui va intéresser les gens ». Cela dit, le deltaplane a pris la direction de la performance dans son développement, et par conséquent, les pilotes restants sont naturellement des pilotes qui sont aussi orientés vers la performance. Alors ici, on discute s'il y a un nouveau public, pas le pilote de deltaplane standard qui existe déjà, mais un nouveau public qui va commencer le deltaplane. Je pense donc toujours que oui, la réponse est oui, que cela existe. Je ne sais pas si ce seront des pilotes de parapente qui veulent essayer quelque chose de nouveau, parce que là encore, c'est comme un très bon skieur qui commence maintenant le snowboard ou vice versa ; ça pourrait être plus axé sur des gens qui ne volent pas encore, qui ont fait un vol en tandem de deltaplane et un vol en tandem de parapente, et ils se disent que le deltaplane est celui que je préfère. Et là, quelles sont mes options ? Généralement, si vous leur donnez les autres options, les deltaplanes standards, ils disent : « Ouais, peut-être pas parce que la logistique est trop compliquée ». Je pense que si vous ajoutez ceux-là au menu, ils diront

[00:52:15] **Gavin McClurg**: non, mais si vous leur proposez les autres options, ils diront non, mais si vous leur proposez les autres options, ils diront

[00:52:15] **Emi Carvalho**: En fait, je pourrais prendre celui-ci, je pourrais apprendre, je pourrais le stocker dans mon appartement, je peux le transporter dans ma voiture, je n'ai rien à adapter, pas de gros changements dans mon mode de vie et je peux juste aller voler quand je veux dans des endroits différents de ceux où je vais d'habitude. Et je pense qu'il y a un marché pour ça parce que le hike and fly n'était pas une chose dans le parapente il y a 20 ans, disons, au début des années 2000. Les Alpes étaient en train de commencer, mais ce n'était pas vraiment un groupe massif et répandu de pilotes qui volaient. Et maintenant, au moins dans l'école où j'enseignais jusqu'à récemment, on avait peut-être un pilote sur trois qui voulait aller faire du hike and fly, pas de la compétition, mais ils voulaient monter la montagne et voler en descendant. Ça a massivement changé les possibilités du sport et bien sûr, vous avez l'acro, vous avez les mini ailes et vous avez différents types de façons de profiter du parapente. En deltaplane, vous n'avez pas vraiment... vous n'avez qu'une seule façon de profiter du deltaplane pour le moment, ou du moins c'est surtout ces ailes de performance, en compétition ou hors compétition, et avoir ces possibilités d'aventure qu'un deltaplane compact peut apporter. Je crois que ça va ouvrir le sport à plus de participants pour commencer.

[00:53:52] **Gavin McClurg**: euh

[00:53:56] Emmy, une dernière question. Tout ça a été super fascinant et, encore une fois, chaque fois que je parle à quelqu'un qui fait du vol libre, je suis toujours très inspiré et j'ai juste besoin de sauter le pas. Comme tu l'as dit, si tu fais du ski, c'est dur de passer au snowboard si c'est ce qui te plaît vraiment, et le parapente, c'est ce qui me plaît à moi. Il y a tellement de façons différentes d'en profiter, comme tu l'as dit, mais voler en position allongée à l'air juste génial. Si tu pouvais remonter le temps, tu as entendu cette question plusieurs fois dans l'émission, mais on dirait qu'il y a 11 ans, et tu pouvais dire à Emmy, avec ce que tu sais maintenant, qu'est-ce que tu lui dirais ? Est-ce que tu changerais quelque chose ? Est-ce que tu ferais quoi que ce soit différemment ?

[00:54:37] **Emi Carvalho**: Absolument, j'aurais acheté une de ces ailes à pliage court plus tôt et je n'aurais peut-être pas commencé le parapente à cause de ça, parce que je m'en serais privé une fois de plus et je commencerais à voir le parapente comme quelque chose avec lequel je pourrais voyager et être capable de voler facilement dans différents pays.

[00:54:54] Cela dit, le fait que le parapente permette de faire les deux joue vraiment en ma faveur pour ces aventures, parce que je vais très souvent voler d'abord en parapente pour bien comprendre le lieu avant de m'engager dans une randonnée avec une aile de deltaplane pour y voler. Je suppose que si j'avais choisi la voie du parapente, j'aurais fini par faire ça aussi, mais j'aurais certainement fait beaucoup plus de vols en deltaplane, car j'aurais fait le choix d'en acheter un si j'avais su qu'ils existaient. Si j'avais choisi d'acheter un deltaplane à sac court plus tôt, ils ne sont pas plus chers, ils ne se pilotent pas différemment, c'est juste une autre façon de ranger le même type d'ailes, et les avantages que cela apporte l'emportaient sur les inconvénients, comme perdre un peu en finesse ou le temps supplémentaire de montage ou de rangement du matériel.

[00:55:54] **Gavin McClurg:** C'est génial, mec, super boulot. C'est vraiment inspirant et j'ai hâte de peut-être venir dans ta région pour partager cette expérience avec toi. Ça a l'air d'être vraiment sympa et tu es dans une super région pour faire ça. Je dois passer plus de temps là-bas dès que je peux. Alors, merci Emi, merci de tout partager avec nous. Ce n'était pas du tout sur mon radar, je ne savais même pas que ça existait, donc c'est vraiment cool. Tu es

[00:56:25] **Emi Carvalho:** Bienvenue, merci de m'accueillir. Et oui, n'importe quand, si vous passez dans les Alpes, prévenez-moi. J'ai une aile de deltaplane supplémentaire, on pourrait aller sur la pente d'entraînement. Vous pouvez descendre la pente avec l'aile et en une journée, vous réussirez à décoller les pieds du sol, c'est sûr. Je...

[00:56:45] **Gavin McClurg:** J'adorerais, ce serait super Emi, merci mec. Profite bien du reste de ton hiver, merci beaucoup. J'espère te voir au printemps, merci.

[00:56:52] **Emi Carvalho:** On se voit bientôt, Gavin, si

[00:57:00] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières, et toutes sont incroyablement importantes pour faire vivre cette émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme où vous l'écoutez, en parler sur votre blog ou la partager sur les réseaux sociaux, ou même en discuter avec vos amis sur le chemin du travail. Je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi, et bien sûr, on se voit au prochain épisode. Vous pouvez aussi soutenir l'émission financièrement. Elle demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et de frais de production en coulisses, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Nous sortons un épisode toutes les deux semaines, donc si vous nous donnez un dollar par épisode, cela fait 25 dollars par an. C'est bien moins qu'un abonnement à un magazine et bien moins qu'un latte par mois. Vous remarquerez que nous n'avons pas 10 minutes de publicité au début de l'émission, alors qu'on nous le demande tout le temps, croyez-moi. Je pense que la publicité est un modèle économique assez toxique et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ce sont ces choses-là qui sont les plus importantes pour nous. C'est pourquoi ces conversations sont authentiques : des gens donnent leur avis sans être influencés par des marques. Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs, si et seulement si vous pouvez soutenir l'émission sans que cela ne vous coûte trop cher. Nous apprécions vraiment votre aide. Rendez-vous sur le site web pour trouver différentes façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait d'énormes efforts pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus, de petites pépites qui n'entrent pas dans le podcast, du contenu supplémentaire et bien plus encore.

[00:58:22] On ne met rien derrière un paywall, et on ne le fera jamais. Si vous n'avez pas les moyens de soutenir l'émission, envoyez-moi simplement un e-mail et je vous créerai un compte, sans poser de questions. J'espère qu'un jour, vous serez en mesure de le faire. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, merci pour votre soutien. On se voit sur Cloud-based.

Deutsch

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

Show notes

Der portugiesische Pilot Emi Carvalho begann vor über einem Jahrzehnt mit dem Hanggliding. Jetzt in der Schweiz lebend, ist Emi voll zweisprachig und hat sowohl Hanggliding als auch Paragliding unterrichtet. Seine Leidenschaft heutzutage ist das Bivvy-Flying, und je nach Wetter wählt er das passende Equipment für die Mission, aber meistens ist das Equipment, das für mehr Spaß sorgt, ein Short-Pack Hangglider. Er ist etwas schwerer (ähnlich wie ein leichtes Paragliding-Tandem-Setup) und etwas sperriger, aber man kann in Bauchlage fliegen! In diesem unterhaltsamen Gespräch teilt Emi seine Expertise zu Short-Pack Hangglidern, deren Entwicklung und ihre Anwendung im Adventure-Flying und bei Bivvy-Trips.

Der Beitrag #267 Bivvy and Adventure Flying von HANG GLIDER mit Emi Carvalho erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Ich hoffe, ihr habt alle einen schönen Winter. Hier in den Rockies ist der Winter endlich da. Die letzten Wochen waren hervorragend, um Pulverschnee zu jagen, also viel Spaß damit, aber ich denke auch schon ans Fliegen. Die Saison rückt rasch näher. Ich habe das tolle Fliegen in Indien beim World Cup und weiter unten in Kolumbien bei den Briten verfolgt und gesehen, wie einige Amerikaner richtig gut abgeschnitten haben, was sehr unterhaltsam zu sehen war. Und ja, ich denke einfach nur ans Fliegen. Und zu diesem Thema ist die nächste Folge mit Emi Carvalho, einem portugiesischen Piloten, der derzeit in der Schweiz lebt. Wir haben Emi 2020 für eine Bonusfolge interviewt. Er ist schon lange dabei und ist quasi so etwas wie ein Wetterguru.

[00:01:07] In dieser Folge ging es um das Wetter, wie er Vorhersagen trifft, die verschiedenen Modelle, die er nutzt, und was er daraus schlussfolgert, um euch bei euren eigenen Wettervorhersagen zu helfen. Wir haben Emi deshalb wieder in die Show geholt, weil er sich vor Kurzem gemeldet hat und über das Biwakieren mit seinem Gleitschirm gesprochen hat. Und ich dachte mir, Mann, das ist das erste Mal, dass ich davon überhaupt etwas gehört habe. Und es geht darum, dass Jeff Shapiro darüber gesprochen hat, ob wir vielleicht eine gemeinsame Reise machen könnten – eine Schirm-Tour, bei der ich Gleitschirm fliegen würde, er Gleitschirm fliegen würde und wir ein großes Biwak machen würden. Und Emi macht das tatsächlich. Er nutzt diese Kurzpack-Gleitschirme, die nichts Neues sind. Die gibt es schon lange, aber sie sind handhabbar. Es ist, als würde man ein Tandem auf dem Rücken tragen. Nur schmaler und ein bisschen länger, aber nicht extrem lang. So wie man sich Gleitschirme auf dem Dach eines Autos vorstellt, macht er da echt krasse Abenteuer.

[00:01:56] Emi hat vor über 11 Jahren mit dem Hanggliding angefangen und fliegt heute beides und gibt auch Gleitschirmfliegen-Kurse. Er sagt aber, dass sein bevorzugter Schirm bei den richtigen Bedingungen der Hanggleiter ist. Diese kurzen Pack-Hanggleiter ermöglichen ihm den Zugang zu abgelegeneren Gebieten und mehr Abenteuern. Ich habe dieses Gespräch wirklich genossen und es war spannend zu hören, wie er die Unterschiede beim Fliegen, beim Wind und bei dem, worauf man beim einen gegenüber dem anderen achten muss, anpasst – ein wirklich guter Vergleich. Er hat sehr präzise erklärt, wie das alles abläuft. Ich habe also beschrieben, wie das Ganze funktioniert.

[00:02:43] Ziemlich inspirierend. Also, einen schönen Winter euch und viel Spaß bei der Show mit Emi und den Gleitschirmen. Prost.

[00:03:00] Emi, schön, dass du wieder bei der Show bist. Du hast mich daran erinnert, dass wir vor ziemlich langer Zeit eine Wettersendung mit dir gemacht haben. Wir müssen also vielleicht wieder über das Wetter sprechen, aber du hast in der Zwischenzeit einige ziemlich coole Sachen gemacht. Ich habe eigentlich noch nie von Vol-biv mit einem Hangglider gehört, außer von Jeff Shapiro. Er hat vor Jahren darüber gesprochen und gesagt: Hey, wir könnten eine zweisprachige, wisst ihr schon, Bivy-Tour machen. Und ich dachte, das ist einfach lächerlich. Ich kann mir nicht vorstellen, das mit einem Hangglider zu machen, aber er hatte irgendwie ein paar coole Systeme. Ich bin gespalten und freue mich darauf,

von deinen zu hören, aber willkommen in der Show.

[00:03:35] **Emi Carvalho:** Vielen Dank, Kevin. Schön, dich wiederzusehen. Ja, die Short-Pack-Hängegleiter wiegen grob gesagt etwa so viel wie ein Tandem-Gleitschirmfliegen-Set. Es ist also nicht gerade das am höchsten fliegende Vol-biv-Setup, aber es ist definitiv viel benutzerfreundlicher als der Standard-Hängegleiter in der langen Größe. Und das ist möglich. Ja. Wie hast du das genannt?

[00:04:01] Short pack Hang Glider. Der größte Unterschied ist also, dass der Standard-Hang Glider beim Packen statt einem schönen Rucksack, den man überallhin mitnehmen kann, eine Länge von fünf Metern hat. Das ist also ein Rohr von etwa 15 Fuß oder so, was ziemlich problematisch zu transportieren ist. Wir transportieren ihn normalerweise auf dem Dach unserer Autos. Und ein Short Pack Modell lässt sich auf nur zwei Meter zusammenpacken. Das ist also etwas, das man tatsächlich im Auto mitnehmen kann. Und ist

[00:04:33] **Gavin McClurg:** das verursacht

[00:04:33] **Emi Carvalho:** dehnt sich das Rohr dann aus oder wie?

[00:04:35] **Gavin McClurg:** Wie sieht es in der Luft im Vergleich zu einem Standard-Gleitschirm aus?

[00:04:39] **Emi Carvalho:** Es sieht aus wie ein Standard-Hangglider, wenn auch nicht wie die neuesten Modelle. Wenn man es vergleicht, sprechen wir normalerweise von Schirmen aus den Neunzigern, Achtzigern und Neunzigern, oder vielleicht in einigen Fällen aus den Zweitausendern, aber jedenfalls sind die Modelle sehr ähnlich wie ein Schirm für Anfänger. Und wenn man es mit jedem Standard-Anfängerschirm vergleicht, sobald es aufgebaut ist, ist es sehr standardmäßig, sehr normal.

[00:05:04] Tatsächlich ist der größte Unterschied, dass die Standard-Rohre in drei Teile teilbar sind. Das bedeutet, dass man es auf etwa ein Drittel der Länge reduzieren kann. Und das vereinfacht die Logistik beim Transport enorm. Natürlich hat das den Nachteil, dass die Vorbereitung etwas länger dauert, sicher viel länger als beim Gleitschirmfliegen. Aber für die speziellen Flüge, die man damit machen kann, lohnt es sich.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** Und wurde das speziell für so eine Art Bivy-Fliegen entwickelt? Oder wurde das nur entwickelt, damit die Leute es einfacher transportieren können, und Leute wie du denken sich dann: Hey, das kann ich ja für Bivy-Fliegen benutzen?

[00:05:43] **Emi Carvalho:** Es gibt tatsächlich einige Firmen, die diese Art von Schirmen herstellen. Ich werde über das Modell sprechen, das ich besitze. Die Firma, die dieses Modell hergestellt hat, entwickelt seit den 70ern Hängegleiter. Und in den 80ern kamen sie mit ihrer ersten Hochbauweise auf den Markt. Und das ist das Paragliding-Flugmodell. Erinnert ihr euch, Paragliding hat damals gerade erst angefangen, oder? Also hatte man die Option, vielleicht 15 Kilo oder 10 bis 15 Kilo Gesamtgewicht mit einem Gleitschirm zu haben, der mit einer Gleitzahl von 4 zu 1, 3 zu 1 oder 5 zu 1 fliegen konnte. Ich bin mir nicht zu 100 % sicher, was die Werte zu der Zeit waren. Oder man konnte einen Hängegleiter haben, der definitiv schwerer war, etwa 25 Kilo.

[00:06:29] Das sind also, ich weiß nicht, etwa 22 Kilo. Aber das hat eine Gleitzahl von 10 zu 1. Und das war damals ein sehr bedeutender Schritt. Natürlich gab es dann die Entwicklung des Gleitschirmfliegens und die Gleitzahlen, die man heute bekommt – mit jedem Wettkampf-Gleitschirm erreicht man problemlos bessere Gleitzahlen. Das verringert vielleicht das Interesse an dieser Art von Schirmen. Und sowieso ist der Hängegleiter in eine ganz andere Entwicklungsphase gegangen, in der er sich weiterhin auf die Performance konzentriert hat. Und so findet man Schirme, die viel mehr, ja, logistisch umständlich sind, weil es diese sehr großen Rohre sind, die man auf dem Dach des Autos transportieren muss. Man kann sie nicht mit der Seilbahn mitnehmen.

[00:07:15] Für den Lufttransport ist das schwierig. Aber wenn sie fliegen, haben sie viel bessere Leistungen. Sie fliegen mit Gleitzahlen von 15 bis 25, je nachdem, ob wir von starren Schirmen oder flexiblen Schirmen sprechen. Also, ja. Ursprünglich, um auf deine Frage zurückzukommen, entschuldige die lange Antwort: Ursprünglich waren sie Hike-and-Fly-Maschinen. Das war das Ziel.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** Wow. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wer gesagt hat, dass es einer der Hängegleiter war, die ich in der Show hatte, und ich muss noch mehr besorgen. Deshalb freue ich mich so, mit dir zu sprechen. Ich weiß, dass du auch viel Zeit mit Gleitschirmfliegen und als Instruktor verbracht hast. Aber, weißt du, ich glaube, ich habe die Frage gestellt: Was ist das Hauptargument, warum Hängegleiten so toll ist? Und du hast gesagt, nun ja, Vögel fliegen so, wie Vögel fliegen, richtig? Mit dem Kopf nach vorne. Und ich dachte, ja, genau. Wir sitzen nicht. Weißt du, Vögel sitzen nicht und fliegen dann. Es ergibt also Sinn. Es ist eine sexier Art, sich am Himmel zu bewegen. Wie bist du dazu gekommen? Was ist dein Hintergrund? Du kommst aus Portugal, aber du lebst in der Schweiz.

[00:08:22] Stimmt das?

[00:08:23] **Emi Carvalho:** Richtig. Ich stimme dieser Antwort übrigens voll und ganz zu. Es ist wirklich die Körperposition. Das ist der größte Vorteil beim Hanggliding. Ich würde auch sagen, dass der Schirm sehr nah an deinem Körper ist. Und die Art, wie du ihn steuerst, ist irgendwie ähnlich wie beim Fahren eines Motorrads. Zum Beispiel vermittelt es einem wirklich das Gefühl, zum Schirm zu gehören oder dass der Schirm zu deinem Körper gehört. Es ist nicht so getrennt. Es ist nicht so getrennt. Genau. Natürlich entwickelst du beim Gleitschirmfliegen eine ähnliche Sensibilität dafür und du hast das Gespür, den Schirm sehr gut zu verstehen. Aber es ist trotzdem... es ist eine Verlängerung deiner Finger. Nehmen wir mal einen Gleitschirm. Er ist eine Verlängerung deiner Finger, aber er ist kein fliegender Vogel oder Superman oder Neo oder irgendein anderes fliegendes Wesen, das wir uns vorstellen könnten.

[00:09:10] Es ist etwas anderes. Man sitzt ja. Richtig. Und dass beim Gleitschirm diese liegende Position ist, halte ich für den größten Unterschied. Dann hast du natürlich noch die Geschwindigkeit und die Gleitzahlen. Darüber könnten wir reden. Aber der größte Punkt ist die Position. Also habe ich zuerst Gleitschirmfliegen gelernt. Okay. Ich habe vor 11 Jahren in Portugal zuerst Gleitschirmfliegen gelernt. Der Grund dafür war, dass ich die Universität abgeschlossen hatte. Davor hatte ich gearbeitet und studiert, und dann hatte ich ein paar Ersparnisse und dachte mir, ich sollte mir ein Hobby zulegen. Fliegen war eine gute Idee, weil ich mich noch lebhaft an eine Reise mit meinen Eltern in eines der Gebirge in Portugal erinnere. Sie sind nicht sehr hoch, aber wir haben trotzdem ein paar Berge. Und ich erinnere mich, wie ich eine Gruppe von Gleitschirmen fliegen sah.

[00:10:00] Das ist mir im Kopf geblieben. Ich muss, ich weiß nicht, sieben oder acht Jahre alt gewesen sein. Und ich bin mir sicher, dass fast jeder, mit dem man spricht und der fliegt, auch diese Träume vom Fliegen als Kind hatte. Also ja, als ich etwas Geld und etwas Zeit hatte, habe ich mich entschieden, mit dem Hanggliding anzufangen. So fing alles an. In Portugal lernen wir oft, in den Dünen zu fliegen. In Deutschland ist das sehr ähnlich. In den USA, in Kalifornien zum Beispiel, ist das meiner Meinung nach auch einer der Hotspots für Hanggliding. Wo man in den Dünen lernt, fliegt man typischerweise mit einer beträchtlichen Menge Wind, sehr oft zu viel Wind für Gleitschirme. Vielleicht nicht mehr so sehr mit Parakites und Mini-Schirmen. Aber zu der Zeit, als ich anfang, gab es die Mini-Schirme entweder noch gar nicht oder sie waren weniger beliebt.

[00:10:47] Der Gleitschirm ermöglichte es uns, öfter zu fliegen als die Gleitschirme. Und ja, nochmals die Körperhaltung. Die Körperhaltung war ein großer Unterschied. Aber wenn man anfängt, über Reisen nachzudenken, ändern sich die Dinge.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** Was war – weil du beides machst – was war rückblickend einfacher zu lernen? Ich meine, offensichtlich ist es nicht so – das ist vielleicht nicht die beste Analogie oder der beste Gedanke, weil du ja schon wusstest, wie man Gleitschirmfliegen geht. Du konntest diese Fähigkeiten also auf das Gleitschirmfliegen übertragen. Aber wenn du ganz von vorne anfangen würdest, was wäre – wenn du alles noch einmal machen könntest, was wäre das Erste, das du lernen würdest?

[00:11:25] **Emi Carvalho:** Ich bin sehr froh, dass ich mit dem Hanggliding angefangen habe, weil Gleitschirmfliegen einfacher zu beginnen ist. Und ich schätze, das wird ähnlich sein wie beim Skifahren und Snowboarden, oder? Wenn man sich in dem einen Sport entwickelt, ist es weniger wahrscheinlich, dass man an denselben Orten wieder als Anfänger in diese andere Sportart einsteigen möchte. Und das wird genauso sein. Hätte ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, glaube ich, hätte ich das Hanggliding gar nicht erst ausprobiert. Oder wenn ich es probiert hätte, hätte ich schnell aufgegeben. Weil es ein längerer Lernprozess ist. Ich denke, beim Gleitschirmfliegen kommt man realistischweise in etwa 10 Tagen bis zum Niveau der Anfängerezulassung, was auch immer das in jedem Land bedeutet,

so IPPI 3 oder so. Ein bisschen mehr, ein bisschen weniger, das hängt natürlich davon ab.

[00:12:11] Aber wir reden hier vom Top-Level. Und beim Hanggliding brauchst du realistisch gesehen mindestens das Doppelte, wahrscheinlich sogar ein bisschen mehr. Und es ist körperlich anstrengender. Denn am Anfang – besonders in den Dünen, die ich erwähnt habe – trägst du den Schirm den Dünenhang hoch und runter. Das Runtertragen ist einfach, weil du nur gleitest oder runterläufst. Aber ihn wieder hochzutragen ist mit dem Gleitschirm viel einfacher.

[00:12:38] **Gavin McClurg:** Ja, klar, klar. Was ist mit dem Risikoaspekt beim Lernen? Weißt du, wenn ich sehe, wie jemand lernt, Gleitschirmfliegen zu gehen, denke ich mir immer so: Oh je. Du weißt schon, diese Landungen mit den Flares. Das scheint komplizierter zu sein. Aber ich weiß nicht, ist es das auch?

[00:13:00] **Emi Carvalho:** Ich denke, das ist schwieriger. Da stimme ich zu. Weil der Schirm weniger passive Sicherheit bietet. Beim Gleitschirm, wenn man nicht viel macht, fliegt das Teil eben nicht so schnell. Und es ist so weit vom Boden entfernt. Du könntest auf dem Boden oder nah am Boden sein, aber der Schirm selbst ist weit weg vom Boden, direkt über deinem Kopf. Also musst du dir darüber nicht zu viele Sorgen machen. Du musst dir keine Gedanken machen, dass der Schirm auf den Boden kracht. Du musst dich nur auf dich selbst konzentrieren, auf das Laufen und darauf, nicht zu schnell auf den Boden zu kommen. Und wenn du ein bisschen Wind hast, dann ist es so langsam, dass es auch dann keine Rolle spielt, wenn du nicht besonders athletisch bist. Deshalb hast du ältere Leute, die Gleitschirmfliegen lernen. Und sie sind vollkommen dazu in der Lage. Beim Hanggliding kommt es meiner Meinung nach darauf an, ob du den Dünenstil oder den Segelstil, den Startstil vom Boden lernst.

[00:13:52] Oder wenn man lernt, mit einem Schleppmechanismus zu fliegen. Denn bei einem Schleppmechanismus kann der Start genauso einfach sein. Eigentlich sogar einfacher. Weil man einen Mechanismus mit Rädern haben kann, der den Schirm am Anfang wirklich ausbalanciert. Und dann bist du schließlich vom Boden weg. Und es gibt eine doppelte Sicherheit beim Windenmechanismus, da sowohl der Pilot als auch der Instruktor ihn trennen können. Also bist du in diesem Aspekt ziemlich sicher. Aber letztendlich musst du nach vorne kommen. Vor der Landung natürlich. Und wenn du das Flaren nicht ordnungsgemäß machst. Und wenn du keinen Wind hast. Wenn du Wind hast, wird es einfach. Aber wenn du keinen Wind hast oder nur sehr leichten Wind, ist das typische Verhalten, dass du mit den Barren oder den Rädern, die man normalerweise in einer Schule hat, aufschlägst.

[00:14:42] Auf dem Boden und die Nase. Also die Vorderseite des Schirms geht nach unten. Und du triffst ihn auch mit dem Gesicht. Deshalb sieht man Hangglider-Piloten oft mit Vollgesichtsmasken. Alle von ihnen. Dafür gibt es einen Grund. Sonst verlieren wir im Lernprozess unsere Zähne. Aber wenn du dann... nachdem du diese ersten Schritte hinter dir hast, wo du wieder sehr von einer Schule unterstützt werden solltest, um zu garantieren, dass du langsam und sicher Fortschritte machst. Sobald du diese passiert hast.

[00:15:16] Es ist anders. Ihr habt unterschiedliche Risikofaktoren. Beim Gleitschirmfliegen oder beim Hanggliding – oder beim Hanggliding. Einige davon sind immer noch gleich. Aber während beim Gleitschirmfliegen vielleicht die größten Probleme mit Klappern am Schirm und mit Strömungsabrissen verbunden sind. Einen Schirm im Gleitschirmfliegen abzuwerfen, ist für einen Anfänger eine riesige Sache. Natürlich kannst du das später lernen. Aber für einen Anfänger ist das ein massives Problem. Beim Hanggliding ist das nicht so. Erstens bekommt man nicht wirklich Klapper, weil man keinen aufblasbaren Schirm hat. Es ist ein Mechanismus. Ein Mechanismus aus Aluminium oder aus Kohlefaser. Und dann habt ihr auch nicht wirklich ein großes Problem mit dem Strömungsabriss, es sei denn, ihr seid sehr nah am Boden.

[00:16:01] Weil wenn der Schirm im Strömungsabriss ist, sind die Schirme so gebaut, dass sie vorne schwerer sind. Das bedeutet, dass die Nase nach dem Strömungsabriss nach unten geht und man den Flug wiedererhält. Man könnte also im Standardflug, in deinem zweiten oder dritten langen Flug, bei großer Höhe oder in großer Höhe ohne Probleme einen Strömungsabriss am Schirm haben. Und natürlich passiert das beim Gleitschirmfliegen nicht. Das wäre verrückt, das zu machen. Aber es gibt ein zusätzliches Risiko, nämlich die Landung. Man braucht erst einmal viel flachere Landeplätze und auch längere. Während man beim Gleitschirmfliegen realistisch gesehen fast überall landen kann, ist das beim Hanggliding nicht so. Man braucht etwas mehr Platz zum Landen.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Ja, das war immer das, worüber Jeff gesprochen hat. Weißt du, Vol-biv mit einem Hangglider. Das war das Erste, woran ich gedacht habe. Mann, sehr oft, wenn ich Vol-biv fliege – ich meine, es kommt darauf an, wo. In den Alpen gibt es so viele Landeplätze, das ist eigentlich kein Problem. Ich meine, es gibt natürlich auch Orte, die sehr tief sind, wo es schwieriger wäre zu landen. Ich erinnere mich an viele sehr enge Landungen bei X-Alps, auf jeden Fall. Aber an vielen der Orte, an denen wir sind, gibt es einfach so viele Bäume. Wenn man darüber nachdenkt, das zu machen – zum Beispiel bei der Tour, die ich mit Will Gadd gemacht habe, quer durch die kanadischen Rockies. Das wäre auf einem Hangglider echt beängstigend gewesen, nur weil es so viele Orte gab, an denen wir aufsetzen mussten, die winzig waren. Weißt du, da gab es einfach kein Feld.

[00:17:32] Oder irgendeine Art von Auslauf. Du musstest es fast wie mit einem Fallschirm landen, um in eine wirklich enge Stelle zu kommen. Das hat mich immer nervös gemacht. Also nehme ich an, die Wahl des Geländes und die Frage, wo man diese Touren macht, sind ein großer Teil der Entscheidung.

[00:17:52] **Emi Carvalho:** Das ist ziemlich relevant. Fast immer, wenn man Gleitschirmfliegen geht, sollte man die Landezone prüfen oder zumindest wissen, wie sie aussieht, mit allen Hindernissen und so weiter. Und das wird beim Hanggliding noch relevanter, besonders wegen der Flachheit des Bodens. Denn wenn man fliegt, ich weiß nicht, 1000 Fuß über dem Boden, wirkt alles mehr oder weniger flach, es sei denn, es ist ein deutlicher Hang. Aber wenn man sehr nah herankommt, ist das vielleicht nicht so. Und beim Gleitschirm ist das kein riesiges Problem. Es bedeutet nur, dass man in einer leichten Steigung oder so landet. Denn wieder ist der Schirm sehr weit vom Boden entfernt. Aber beim Hangglider ist das ein Problem. Der Schirm ist so viel näher am Boden, dass man bei unebenem Gelände wahrscheinlich mit einer Seite des Schirms auf dem Boden aufschlägt.

[00:18:39] Bevor du eine perfekte Landung schaffst und der Schirm natürlich abknickt und du einen kleinen Absturz hast, gibt es ein paar Dinge, die wir tun können, um besser vorbereitet zu sein. Eine davon ist die Wahl des Schirms. Natürlich wird ein leistungsstarker Schirm, ein Wettbewerbsschirm auf hohem Niveau, wahnsinnig gut gleiten. Und er wird auch einen sehr starken Bodeneffekt haben, bei dem du vielleicht erst zwei oder drei Fuß über dem Boden mit dem Flug beginnst und dann noch 50 Meter weit gleitest. Da brauchst du also Platz. Aber wenn du einen weniger anspruchsvollen Schirm hast, mit schlechterem Gleitvermögen und schlechteren Flugeigenschaften, dann hast du keine so großen Platzanforderungen.

[00:19:24] Man kann auf kürzeren Strecken landen. Das ist das eine. Ein zweites, das man vor allem bei den Wettbewerbsschirmen mit dem hohen Streckverhältnis sehen kann, ist, dass die Piloten manchmal vor der Landung einen kleinen Fallschirm öffnen – einen Bremsfallschirm. Wie der Name schon sagt, dient er dazu, den Luftwiderstand zu erhöhen und damit den Gleitwinkel zu verringern, damit man nicht so viel Platz zum Landen braucht. Das könnte man mit jedem Schirm machen, aber es wird für leistungsstarke Schirme relevanter, die auf engem Raum landen müssen. Und das dritte ist...

[00:20:10] Ich bin da nicht gut, aber ein fortgeschrittener Hängegleiter-Pilot wird das können. Das bedeutet, wir können auch an Hängen landen, die den Hang hinaufgehen. Während ein Gleitschirm typischerweise wählen würde, an einem Hang quer zu landen – also Seitenhang, nicht bergauf, nicht bergab, vielleicht bergauf bei X-Alps. Aber abgesehen von diesem einen Fall landet er normalerweise an der Seite. Der Hängegleiter wird jedoch immer wählen, den Hang hinaufzukommen. Der Grund dafür ist, dass es wichtig ist, dass er nicht mit einer Seite des Schirms auf den Boden trifft. Und wenn du also einen Hang hast, könntest du normalerweise auch eine gute Landung machen, solange der Hang nicht blockiert ist. Aber natürlich ist das dann wieder eher eine fortgeschrittene Technik.

[00:20:56] **Gavin McClurg:** Wie würdest du das im Vergleich zu diesem ganzen Fliegen bergauf, mit dem Wind, nenne es mal eine Landung vom Typ „Fliegen an der Wand“ vergleichen? Du weißt schon, dieser Chrigel und wirklich Patrick. Ich schreibe ihnen immer diesen Move an. Sie haben vor etwa 10 Jahren angefangen, Videos dazu zu veröffentlichen, und der Rest der Welt war wie: „Wow, oh mein Gott.“ Und jetzt ist das Niveau, das sie erreichen, wirklich außergewöhnlich. Ich habe sehr, sehr hart dafür gearbeitet, sowohl für die Rennen 2019 als auch 2021. Und ich werde es nie – ich meine, es besteht immer noch eine gute Chance, dass ich das vermassle, wenn ich es tue. Ich meine, es ist eine sehr präzise Bewegung. Die Variablen sind viele, aber beim Gleitschirm verstehe ich das.

[00:21:42] Wie du schon gesagt hast. Ist es einfacher? Oder erfordert es immer noch das gleiche Maß an Geschick? Oder... ich meine, beim Gleitschirm ist es wirklich leicht, den Zeitplan zu verpeilen. Und...

[00:21:55] **Emi Carvalho:** Es ist einfacher beim Hanggliding. Beim Hanggleiter. Dennoch kann ich es mit dem Gleitschirm. Aber ich kann es nicht mit dem Hanggleiter. Weil ich eine bessere Gleitschirmpilotin bin, mit viel mehr, viel mehr Flügen, als ich beim Hanggliding habe. Also nehme ich an, Chrigel war wahrscheinlich auch von dem inspiriert, wie Hanggliding funktioniert, wie Hanggleiter landen. Weil das jetzt seit einigen Jahrzehnten ein Standardlandeverfahren ist. Und in der Tat das, was es einfacher macht.

[00:22:35] Bis zu den Knien. Und du kannst in diesem letzten Anflug ganz einfach beschleunigen. Und all die Energie, die du gewinnst, kannst du dann auch leichter und schneller in den richtigen Winkel umwandeln, sodass du mit dem Gelände mitaufsteigst. Und dann schließlich flaren und abbremsen. Es ist also einfacher, das mit einem Gleitschirm zu machen, wenn man ein Gleitschirm- und ein Hangglider-Pilot ist, die die gleiche Art von cross country Flügen machen.

[00:23:05] Lass uns.

[00:23:16] Sag, lande eher auf der Abhangseite als auf der Hangseite.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** Also, ist das der Coup de Ta für das Biwak? Ist es immer noch das Ziel, oben zu landen, dort zu campen, wo man gelandet ist, und vom selben Ort wieder abzuheben? Ist das das, was du versuchst zu machen?

[00:23:38] Mit dem Handgleiter? Oder ist das die Schwierigkeit beim Landen mit dem Handgleiter? Oder macht man das einfach nur an einem außergewöhnlich guten Spot?

[00:23:50] **Emi Carvalho:** Ja. Das ist ein großer Unterschied zwischen Gleitschirmfliegen und Handfliegen. Außerdem bedeutet unser Vol. Be typischerweise eine Landung nach unten. Natürlich zielen wir darauf ab, oben zu landen. Oben in der...

[00:24:16] Auf dem Gipfel des Berges, wo man einen Schirm viel näher am Boden hat, und beim Gleitschirm ist es sehr einfach, ihn eben zu haben und die Landung wieder zu vermässeln, während es viel einfacher ist, im Tal zu landen, besonders weil es im Tal am Ende des Tages oder

[00:24:48] In der Mitte von

[00:25:03] Das.

[00:25:05] Mit diesen oder einem oder.

[00:25:13] Einige sind Teil eines In...

[00:25:19] dann am nächsten Tag wiederholen oder sogar unten übernachten und am nächsten Tag wieder hochgehen, weil auch ein wichtiger Unterschied zwischen Gleitschirmfliegen und Hanggliding die Logistik beim Packen und Auspacken des Schirms ist. Das dauert beim Hanggleiter viel länger und deshalb willst du wahrscheinlich nicht mehrere Flüge am selben Tag machen. Meistens planst du wahrscheinlich einen Flug, vielleicht zwei Flüge am selben Tag, wenn du Volbif machst, das könnte anders sein, wenn du Tandems machst oder wenn du Küstensoaring-Flüge machst, das ist vielleicht eine andere Geschichte und du versuchst, ein paar mehr zu machen, aber wenn du in der Thermik bist und einige cross country Flüge machst, dann gehst du wirklich auf einen, einen pro Tag.

[00:26:03] **Gavin McClurg:** Denkst du, dass es mit Volbif und deinem Hangglider-Setup realistisch ist, sehr tief hineinzugehen? Was ich mit tief meine, ist, dass man in den Alpen nicht unbedingt viel Essen mitnehmen muss, weil man – besonders wenn man viel Hanggliding macht – nicht unbedingt viel Proviant braucht. Wenn du unten im Tal landest, kannst du einfach zur Bäckerei gehen, dir mehr besorgen, eine schöne Nacht verbringen und dann am nächsten Tag wieder hochgehen, wie du gesagt hast. Und wenn du wirklich nur auf einen Flug aus bist, anstatt erst ein morgendliches Sledden, dann den großen Flug des Tages und dann abends noch mal Sledden oder so – wenn du nur einen machst, dann machst du dir nicht so viele Gedanken um die Zeit. Ich kann mir vorstellen, dass du dir Zeit für das Frühstück nehmen kannst, mit der Seilbahn hochfährst oder wanderst, und besonders wenn du langsam wanderst, kannst du viel Energie sparen. Aber angesichts des Gewichts ist es, wie du sagtest, eher so, als würde man ein Tandem-Set

tragen. Ist der Ansatz in Bezug darauf, wie tief man gehen kann, ziemlich anders? Ja.

[00:27:01] **Emi Carvalho:** Nun, ein großer Unterschied ist zuerst, wie viel du nach der Wanderung rast. Wenn du also planst, mit der Seilbahn oder irgendeinem anderen Transportmittel auf den Berg zu kommen, außer zu Fuß, dann machst du das wahrscheinlich erst kurz vor dem Flug, weil du dann die Wetterbedingungen besser einschätzen kannst und den idealen Startpunkt wählen kannst. Wenn du also mit dem Transportmittel hochfährst, ist alles ziemlich einfach. Wenn du eine Wanderung machst, willst du das wahrscheinlich nicht, weil es anstrengender ist, und du wirst wahrscheinlich lieber entweder abends hochwandern – also nach deinem Flug für den nächsten Tag, damit du schon oben auf dem Berg schläfst – oder wenn du nur ein oder zwei Tage bleibst, was ich öfter mache, wanderst du vielleicht erst abends hoch. Zum Beispiel ist einer der Flüge, die ich hier in der Schweiz am liebsten mache, mit...

[00:28:02] Beim Gleitschirmfliegen ist das Wandern äh auf einem speziellen Heißluftballon-Festival, das jeden Januar auf der französischen Seite des Landes stattfindet, und dort gibt es keine Seilbahn hoch. Es gab Seilbahnen, aber die sind seit fast 10 Jahren geschlossen, und der einzige Weg nach oben ist zu Fuß. Letztes Jahr bin ich zum Beispiel mit dem Ziel hochgegangen, danach relativ bald zu fliegen, aber dann musste ich fast drei bis vier Stunden lang einfach nur rasten, weil ich ziemlich müde war, nachdem ich vier Stunden mit der ganzen Ausrüstung hochgewandert war. Dieses Jahr zum Beispiel habe ich am Abend angefangen, so gegen 4 Uhr morgens, bin hochgegangen, habe den Sonnenaufgang gesehen – das wird das Erste sein, was ich mache – und dann werde ich zum Heißluftballon-Festival gehen, was mit all den schneebedeckten Bergen auch ziemlich magisch ist, und dann dort ganz entspannt warten, bis die Heißluftballons abheben, damit ich dann mit ihnen spielen kann. Ich denke, das ist der größte Unterschied, den man richtig einplanen muss – die Zeit zum Ausruhen nach der Wanderung, weil man sonst völlig am Ende ist.

[00:29:10] Was die Tiefe angeht, wenn du nach Thermik suchst und versuchen willst, sie auszureizen, kannst du sehen, dass die Bedingungen eher mit den Landeplätzen verbunden sind, also je nach Tal, in dem du bist. Wenn du an diesen Orten geflogen bist und vertraute Spots zum Landen kennst oder das Gelände vorher studiert hast, sehe ich keinen großen Unterschied zu Gleitschirmfliegen. Aber natürlich unter der Voraussetzung, dass du schöne flache Landeplätze hast oder die richtige Technik besitzt, um den Hang hinunterzulegen – in meinem Fall nicht.

[00:29:48] **Gavin McClurg:** Wenn du sagst, dass du dir das Wetter ansiehst – und ich weiß, dass du sehr gut darin bist –, und du sitzt in Luzern in der Schweiz und sagen wir, dieser Montag sieht wirklich gut aus und du kannst dir ein paar Tage frei auf der Arbeit nehmen, welches Gerät nimmst du? Du weißt, wenn du sagst: Okay, ich habe hier ein zwei- oder dreitägiges Fenster für ein richtig schönes lokales Triangle-Bivouac und vielleicht kannst du in die Ballas oder so kommen, und was auch immer du wählst, aber etwas, das ziemlich gut aussieht, wo du einige Sachen abdecken kannst, aber ich glaube nicht, dass das Wetter ein Problem sein wird, für zwei oder drei Tage – nimmst du dein Gleitschirm-Set oder dein Hangglider-Set? Es kommt darauf an.

[00:30:26] **Emi Carvalho:** Je nachdem, wie die Wetterbedingungen sind. Wenn das Wetter für bestimmte Orte perfekt ist, wähle ich nur das Hangglider-Set, weil es da einige Orte gibt, an denen die Wahrscheinlichkeit, mit einem Hangglider zu fliegen, viel geringer ist als mit einem Gleitschirm, wegen der Startbedingungen oder der Bedingungen, um aufzusteigen, was den Transport oder die Seilbahnen betrifft. Wenn ich zum Beispiel Nordwind habe, nehme ich immer den Hangglider, weil ich den Gletscher hier auf 10.000 Fuß hochkomme, einfach mit der Seilbahn. Mit einem Gleitschirm ist das leicht machbar, aber mit einem Hangglider selten, aber ich habe das Glück, dass ich es mit diesem Short Pack schaffe. Und beim Start aus dieser Richtung weiß ich, dass ich entweder nach Osten oder nach Westen fliegen kann; ich weiß, dass beide Richtungen relevante, interessante Landeplätze haben, und deshalb bevorzuge ich den Hangglider. Wenn ich eine eher abwechslungsreiche Wettersituation habe, bei der ich vielleicht nicht die Windbedingungen habe, um von Punkt A nach Punkt B zu fliegen und von Punkt B mit einem Hangglider problemlos abzuheben, dann wähle ich den Gleitschirm, weil der Gleitschirm bei wechselhafteren Windbedingungen einfacher zu starten ist, oder? Du siehst das auch bei X-Alps und vielleicht bei einem beliebigen Hang: Da siehst du Leute, die bei Rückenwind, Seitenwind oder Standardwind starten – natürlich ist Kopfwind noch einfacher. Du siehst niemanden, der mit Rückenwind mit dem Hangglider startet, weil die Startgeschwindigkeit höher ist und der Schirm wieder näher am Boden ist. Man braucht also wirklich schon ein wenig Hilfe aus der Luft, also vom Wind, um sicherzustellen, dass der Schirm stabil bleibt. Sonst erzeugt die Laufbewegung beim Laufen Oszillationen am Schirm, die bei unebenem Gelände dazu führen können, dass man mit der Schirmspitze den Boden berührt und dann beim Start abstürzt. Wenn der Wind

also mehr schwankt, nehme ich den Gleitschirm. Der Gleitschirm ist definitiv vielseitiger. Wenn du dich zwischen Gleitschirmfliegen und Hanggliding entscheiden musst und nur eines davon machen willst, würde ich sagen: Wähle Gleitschirmfliegen, weil es viel vielseitiger ist, man kann in mehr Bedingungen und an mehr Orten fliegen usw. Man hat nicht das gleiche Körpergefühl wie beim Hangglider, und wenn du das haben möchtest, halte ich diese Short Pack Gleitschirme für eine gute Richtung, weil der Mehraufwand bei der Logistik zwar sichtbar ist, aber es ist nicht das Ende der Welt, wie ich vorhin schon erwähnt habe. Es ist so, als würde man ein Tandem-Gleitschirm-Set transportieren – das ist machbar. Wenn du in einer Stadt wohnst, kannst du es unter dein Bett stellen, das ist einfach. Du kannst es mit dem Bus und dem Zug überallhin transportieren. Und wieder kannst du diese Orte erreichen und die Möglichkeit haben, an Orten zu fliegen, an denen nur Hangglider fliegen würden, sei es wegen des Windes oder wegen der Steilheit des Geländes, was auch immer es sein mag.

[00:33:47] das

[00:33:47] **Gavin McClurg:** Das war das Nächste, was ich fragen wollte. Mein Supporter in den letzten Xops-Reisen, der auch schon in der Show war und ein guter Freund von mir ist, hat sich vor ein paar Jahren mit dem Hanggliding beschäftigt, um etwas Neues zu lernen und liegend zu fliegen. Die Dinge, in die Leute mit dem Hanggliding einsteigen, aber auch, weil er es wirklich liebt, große Distanzen in Nevada zu fliegen, und Nevada ist einer unserer Bundesstaaten, der der bergigste ist, nach Alaska. Die Gleitschirmpiloten lieben es dort zu fliegen wegen der Welle, aber es ist auch ziemlich windig. An den Tagen, an denen wir dort Gleitschirme fliegen können, wenn sie gut sind, sind sie fantastisch – eines der besten der Welt. Aber sie sind selten, weil es oft einfach zu viel Wind gibt. Und du wolltest lernen, wie man mit dem Hangglider fliegt, weil man in mehr Wind fliegen kann. Gilt das immer noch für diese Short Pack Glider? Ja.

[00:34:41] **Emi Carvalho:** Ja, absolut. Wenn der Wind stärker ist, bevorzugt man immer den Hangglider gegenüber dem Gleitschirm. Und die Short-Pack-Hangglider sind, wenn sie einmal aufgebaut sind, wieder Standard-Hangglider, keine Wettbewerbsklasse. Die Short-Packs sehen eher nach einem Schirm für Fortgeschrittene aus, nicht für Anfänger, aber sie bieten trotzdem den Vorteil der Geschwindigkeitsspanne, die man mit dem Hangglider hat. Wenn ich zum Beispiel 30 Kilometer pro Stunde habe, also etwa 20 Knoten Westwind...

[00:35:17] an einigen Stellen problemlos hier und ähnlich bei verschiedenen Windrichtungen. Aber wahrscheinlich denke ich darüber nach, tiefer in ein Tal zu gehen, wo ich besser geschützt bin und wo die lokalen Talwind-Phänomene tatsächlich die Wettersituation bestimmen, wenn ich mit dem Gleitschirm fliegen will. Aber mit dem Gleitschirm habe ich dieses Problem weniger. Ich denke... es bietet einfach mehr Reichweite, es gibt dir mehr Reichweite. Und die Reichweite beginnt auch bei höheren Geschwindigkeiten. Das ist ebenfalls relevant. Wieder einmal: bei sehr leichtem Wind ist der Gleitschirm einfacher. Bei stärkerem Wind ist der Gleitschirm irgendwann keine Option mehr, oder? Und Gleitschirmfliegen ist bei diesen höheren Windgeschwindigkeiten immer noch eine Option. Natürlich gibt es irgendwann auch eine Grenze. Dennoch frage ich mich, ob du mich in fünf Jahren wieder fragst, ob ich dem immer noch zustimme, da sich die Technologie beim Gleitschirmfliegen weiterentwickelt.

[00:36:10] Wir haben jetzt diese Parakites, die bei Standardflügen mit höheren Geschwindigkeiten fliegen können als die meisten Gleitschirme früher. Natürlich gibt es da auch die Speed-Schirme, aber das ist eine andere Art des Fliegens. Normalerweise geht man da einfach nur runter, oder? Außer es ist richtig windig, dann könnte man auch kreisen. Es scheint also, dass die Lücke zwischen Gleitschirmfliegen und Hanggliding bei höheren Windbedingungen, also bei höheren Windgeschwindigkeiten, immer kleiner wird.

[00:36:40] In der Hanggleiter-Community gibt es oft Diskussionen darüber, was mit dem Sport und den Hanggleiter-Piloten passiert, denn die Realität ist, dass es seit den 60er, 70er und 80er Jahren, als es noch sehr beliebt war, stetig abgenommen hat. Und natürlich ist das mit der Einführung des Gleitschirmfliegens verbunden, weil Hanggleiten früher die günstigste, erschwinglichste, am einfachsten zu erlernende und logistisch beste Methode war, um zu lernen, wie man fliegt, und um überallhin zu fliegen, bis Gleitschirmfliegen aufkam – und dann ist es ohne Zweifel Gleitschirmfliegen, oder? Und es wird nie wieder zu Hanggleiten zurückkehren, weil Gleitschirmfliegen eben nur ein Rucksack ist,

[00:37:25] ...einfach nur laufen und fliegen, ein Deck-Schirm wiegt etwa ein Kilo oder so. Die X-Alps-Modelle wiegen typischerweise zwei bis drei bis vier Kilo. Damit kannst du also niemals in der Hanggliding-Welt konkurrieren. Und

letztendlich hat sich das Hanggliding in Richtung Performance entwickelt. Ich denke, da ist Platz für diese abenteuerorientierte Art des Hangglidings. Wir haben über Vol-biv gesprochen, aber ich werde das erweitern und es eher als abenteuerorientiertes Fliegen bezeichnen, weil man den Schirm einfach an Orte mitnehmen kann, an denen man sonst wegen der Logistik des Transports keinen Gleitschirm mitnehmen würde. Allein in den letzten 12 Monaten bin ich auf einer Wüsteninsel geflogen, bin vom Gletscher gestartet und bin auf einem...

[00:38:14] einen gefrorenen See, ich bin mit Heißluftballons geflogen und bin eine Anfänger- bis Fortgeschrittenen-Gleitschirmfliegerin. Es ist nicht so, dass das per se unglaublich schwierige Flüge waren, sondern dass die Logistik für ein Standard-Hanggliding-Set unglaublich schwierig ist. Aber beim Short Pack wird es plötzlich viel einfacher. Ich denke, da ist ein Platz für Short Pack Gleitschirme für jemanden, der Gleitschirmfliegen betreibt und etwas Neues ausprobieren möchte, aber nicht bis zu den Wettkampf-Hangglidern gehen will, weil eben die Logistik ein bisschen ein, nicht unbedingt ein Killer, aber zumindest ein großes Hindernis ist.

[00:39:00] **Gavin McClurg:** Für die Hörer, Emi, die wie ich Gleitschirmflieger sind und ihr Leben oder den Großteil ihrer Zeit unter einem Tuch statt unter einem starren Rahmen verbracht haben: Was wäre für sie, die durch deine Geschichte heute inspiriert sind, ein realistischer Zeitrahmen, den sie aufwenden müssten, um zu lernen, wie man einen Short Pack gut fliegt, um mit diesen Arten von Touren anzufangen?

[00:39:32] **Emi Carvalho:** Ich denke, ein Short-Pack-Gleitschirm wird genau so gesteuert wie der Standard-Schirm. Im Grunde musst du also den üblichen Prozess durchlaufen, um deinen Lizenz auszuüben, aber anstatt dich für die gängigsten Long-Hang-Glider zu entscheiden, kaufst du einen Short-Pack-Schirm. Und ich glaube, es gibt momentan drei Unternehmen, die diese Art von Schirmen verkaufen. Alle sind noch aktiv und verkaufen immer noch neue Schirme. Man sieht sie aber auch oft auf dem Gebrauchtmärkte. Beim Hanggliding ist der Gebrauchtmärkte sehr relevant, weil es eben weniger Piloten gibt und daher mehr Schirme vorhanden sind. Es gibt mehr Schirme für weniger Piloten, die danach suchen. Daher ist es wahrscheinlich günstiger. Und die Schirme sind tendenziell auch langlebiger als Gleitschirmschirme.

[00:40:19] Eines der Modelle, mit denen ich zum Beispiel fliege, ist von 89. Und es ist immer noch gut, es war vor Kurzem zur kurzen Inspektion. Sie haben ein oder zwei Kabel ersetzt und das war's. Ansonsten ist es in gutem Zustand. Es ist also der Standardprozess, um zu lernen, wie man Segelfliegen lernt. Und um zu lernen, wie man Segelfliegen lernt, denke ich, ist der größte Unterschied, dass man lokal lernen möchte. Ich denke, beim Gleitschirmfliegen lernen wahrscheinlich 70 bis 80 % der Leute lokal und 20 bis 30 % auf einer Gleitschirmreise. Zumindest das sind die Statistiken, die ich gelesen zu haben erinnere. Ich habe früher für eine Schule gearbeitet, die auf Gleitschirmreisen spezialisiert war. Und ich denke, beim Segelfliegen möchte man lokal lernen.

[00:41:06] Und der Grund dafür ist, dass es weniger verlässlich sein wird, dass du an fünf von sieben Tagen fliegen kannst. Von diesen fünf Tagen wird an einem Tag der Wind schlecht sein. Am anderen wird er zu stark von der Seite kommen. Am anderen wird es nicht windig genug sein. Du wirst also zwei Tage haben, die perfekt zum Lernen in deiner Umgebung sind. Und daher kannst du im Rahmen des Kursbesuchs, wann immer du Zeit hast, damit rechnen, deine Lizenz zu bekommen. Es kommt natürlich darauf an, wie viel Zeit du investierst, aber auf Top-Niveau dauert es sechs bis zwölf Monate, wenn du zum Beispiel die Wochenenden oder jedes zweite Wochenende dafür opferst. Und sobald du deine Lizenz hast, kannst du diese Art von Flügen bereits machen, weil sie technisch nicht schwieriger sind als die anderen.

[00:41:55] Technisch gesehen sind sie genau gleich. Es ist nur der Zugang zu den Startplätzen, der mit einem Standard-Hangglider ziemlich schwierig ist. Mit einem Kurzpack wird es plötzlich viel einfacher. Man kann im Grunde jede Seilbahn nehmen, die Gleitschirmflieger nutzen, oder den Bus oder Boote oder Züge oder was auch immer. Ich benutze sogar ein E-Bike mit einem Toolet, das dieses kleine Auto ist, das am Fahrrad befestigt ist und in dem meine Tochter sitzt. Und ich packe das Toolet und das Stand-Up-Paddle oben drauf, und der Gleitschirm passt perfekt hinein. Es ist also wirklich einfach, überall hinzukommen. Die kurze Nachricht ist also, dass die Logistik viel einfacher wird.

[00:42:42] Es ist die Logistik, die sich hier ändert, nicht wirklich die für das Fliegen erforderliche Fähigkeit. Diese Schirme fliegen genauso wie die anderen. Wir werden ein bisschen so reden wie beim Gleitschirmfliegen, wenn man über einen Standard-Doppelflächenschirm und einen Einflächenschirm spricht. Wir fliegen sie mehr oder weniger an

denselben Orten bei denselben Bedingungen. Einer von beiden ist wahrscheinlich einfacher den Berg hochzutragen.

[00:43:06] **Gavin McClurg:** Wir müssen ein Bild auf die Website stellen, wenn wir das posten. Wir müssen ein Bild auf die Website stellen, wenn wir das posten. Nur mit deinem Equipment habe ich Schwierigkeiten, es mir vorzustellen – ist es immer noch ein Rucksack und dann hast du die Rohre über der Schulter? Oder Entschuldigung, die Rohre über der Schulter – wie sieht das eigentlich aus? Wahrscheinlich...

[00:43:24] **Emi Carvalho:** Stell dir eine dieser Taschen vor, um deine Skiausrüstung zu transportieren, ja, nicht unbedingt nur für zwei Ski, sondern wahrscheinlich die Familienvariante. Also für dich, deine Frau und die Kinder. Und dann trägst du sie auf dem Rücken, sie hat exakt die gleiche Größe, die gleichen Maße. Ich habe tatsächlich auch einen dieser Ski-Rucksäcke, um den Gleitschirm hineinzupacken. Es ist ein bisschen eng, aber es funktioniert und der Vorteil ist, dass er Rollen hat, während mein Standardträger das nicht hat. Je nachdem, wo ich hingeh, packe ich ihn in den einen oder den anderen. Und dann ja, du trägst das auf deinem Rucksack oben drauf oder du trägst das als Rucksack und oben drauf hast du dein Gurtzeug, das du irgendwie oben oder an der Seite befestigst. Ich schicke dir ein paar Bilder von Wanderungen, damit du dir das vorstellen kannst, aber ja, stell dir ein Standard-Hike-and-Fly-Gleitschirmset vor und jetzt dreimal oder viermal so groß, vertikal nach oben und unten. Das ist das, was ich trage, aber...

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Viele Leute wissen das nicht, es ist viel schmaler, wie eine Skitasche, also wie du gesagt hast, eine Skitasche in Familiengröße. Es ist nicht das große, dicke Teil, das wir beim Gleitschirm tragen, nur länger, korrekt? Das klingt nicht so schlimm. Ich meine, wenn du auf eine zweiwöchige Reise irgendwo mit deiner Familie wärst, mit Kindern, ihr würdet irgendwohin fahren, nach Südafrika, um zwei Wochen zu fliegen und mit der Familie abzuhängen – würdest du zwei Kinder mitnehmen, würdest du dein Gleitschirm-Set und dein Hängegleiter-Set mitnehmen, oder ist das zu viel?

[00:45:08] **Emi Carvalho:** Normalerweise nehme ich sechs, drei, aber vielleicht habe ich eine sehr umfassende Familie, die es mir erlaubt, diese Dinge zu tun. Normalerweise nehme ich einen kleineren Gleitschirm, wenn es windig ist, einen Standard-Gleitschirm oder einen etwas größeren, wenn es leichter Wind ist, und den Hängegleiter ja, solange ich nicht, du hast ja Südafrika gesagt, also wahrscheinlich um dorthin zu fliegen, werde ich fliegen müssen. Ich habe eigentlich geantwortet, ob ich dorthin fahren kann, also wenn wir für eine Tour im Van gehen, wenn ich fliege, dann wähle ich wahrscheinlich entweder einen oder nehme beide mit, wenn ich alleine gehe. Wenn ich mit der Familie gehe, nehme ich realistisch gesehen nur den Gleitschirm, weil ich weiß, dass ich sowieso nicht so viel Zeit zum Fliegen haben werde und die Zeit, die es braucht, das Set aufzubauen und wieder abzubauen. Anstatt fünf Minuten mit einem Gleitschirm werden es 20 Minuten, wenn man es wirklich langsam macht, und mit einem Hängegleiter für das Packen und Auspacken sind es etwa eine Stunde. Und ja, das ist Zeit, in der ich nicht fliege, wenn ich das mache und meine Familie wartet. Das wird die einzige Einschränkung oder der Nachteil sein, der wieder mit dem Gleitschirmfliegen oder sogar mit einem Standard-Hängegleiter-Set verbunden ist, wie viel länger es dauert, es wieder auszupacken im Vergleich zum Gleitschirmfliegen. Das ist sehr relevant, im Vergleich zum Hängegleiten sind es vielleicht 10 bis 15 Minuten mehr als die Standardzeit sowieso, also ist es kein gigantischer Unterschied.

[00:46:43] **Gavin McClurg:** bedeutet insbesondere

[00:46:43] **Emi Carvalho:** wenn man nur einmal am Tag fliegt

[00:46:45] **Gavin McClurg:** Ja, das klingt nicht so, als könnte das passieren, wenn man die Zeit für Aufbau und Abbau bedenkt, wissen Sie, ein Hike-and-Fly-Rennen zum Beispiel. Aber wenn Sie diese Geschichten erzählen, stelle ich mir etwas wie das Vercos-Fliegen vor, aber mit einem Gleitschirm. Ich meine, es ist ja wieder nicht so, dass man um den Podiumsplatz kämpft, aber könnten Sie es machen? Würde es funktionieren?

[00:47:13] **Emi Carvalho:** Das Vercos konzentriert sich sehr oft auf mehrere Flüge pro Tag und normalerweise ist die Idee ganz typisch vielleicht vier oder fünf Flüge am selben Tag, oder? Da müsstest du es einschränken, du müsstest es anders angehen. Wenn du drei Flüge am selben Tag machst, ist es nicht mehr angenehm, dann ist es wirklich nur noch das Pushen, und es pusht deine körperlichen Grenzen. Ich meine, du wirst keine Freude daran finden, zumindest werde ich keine Freude daran finden, das zu tun. Während man mit dem Gleitschirm... ich denke, wenn du... ich habe das vor Kurzem mit einem der beiden Gleitschirm-Instruktoren diskutiert, die in Portugal aktiv sind – es gibt nur noch zwei –

und ich habe die Idee diskutiert, wie man die X-Alps für solche winzigen Gleitschirme anpassen könnte. Wir haben darüber nachgedacht, dass es ein anderer Prozess sein müsste, bei dem wir wahrscheinlich Unterstützung akzeptieren würden, um nach oben zu kommen, nicht überall, ja? Aber an einigen Orten, so wie du jetzt Nachtpässe für Wanderungen oder zum Laufen in der Nacht hast, oder? Ja, du hättest einen Bergpass oder so etwas, wo du eine Art Transport nehmen könntest, um nach oben zu kommen. Und dann müsstest du kürzere Distanzen haben, besonders am Anfang, und definitiv das Niveau, falls ein solches Rennen starten sollte.

[00:48:44] Das ursprüngliche Niveau beim Hike-and-Fly mit dem Gleitschirm wird viel kleiner sein, viel niedriger im Vergleich zu den Hike-and-Fly Gleitschirmen, sodass das, was du an einem Tag mit dem Verco fliegst, vielleicht vier Tage mit der Gleitschirm-Version des Wettbewerbs dauern wird.

[00:49:07] **Gavin McClurg:** Das wäre cool. Ich stelle mir gerade vor, wie genial es wäre, in Zukunft so eine kleine Hüttentour zu machen. Ich weiß nicht, nicht mal als Rennen, sondern einfach persönlich. Die Hütten sind ja überall in den Alpen, und das wäre eine ziemlich lustige Art, wie du sagtest, wenn man den Gleitschirm an der Wand landen lässt. Und viele Hütten liegen an Orten, wo relativ nahe Felder sind. Vielleicht könnte man da eine kleine Route zusammenstellen, die so funktionieren würde. Aber ja, super inspirierend. Du hast es schon mehrmals erwähnt, und wir alle wissen, dass das Hanggliding seit vielen, vielen Jahren in Bezug auf die Teilnehmerzahlen ständig leidet. Siehst du darin das Potenzial, wieder Interesse zu wecken und die Leute zurück in den Sport zu bringen?

[00:50:00] **Emi Carvalho:** Ich denke also, das gesagt voraus, ich rede ja davon, was ich am liebsten mache, oder? Ich habe Gleitschirmfliegen, Hanggliding mit Standard-Equipment und mit den kleineren Packs ausprobiert und letztendlich habe ich festgestellt, dass dies das ist, was ich von allem am liebsten mag. Also ja, ich bin natürlich voreingenommen bei dieser Antwort, weil ich über die Sache spreche, die ich am liebsten mache. Aber davon abgesehen bin ich nicht die Einzige mit dieser Idee. Vor kurzem gab es im Pilot-Magazin der USHPA auch einen Artikel von einem Hanggliding-Instruktor aus Kalifornien über die Möglichkeiten von

[00:50:45] oder zumindest etwas mehr frischen Wind für neue Leute, die mit dem Sport anfangen. Mit diesem Gedanken ist eine gewisse Debatte in der Community entstanden, in der die meisten Leute, die derzeit Hanggliding praktizieren, nicht zugestimmt haben. Die meisten, die auf den Artikel geantwortet haben, sagten: Nein, wir glauben nicht, dass das wirklich etwas sein wird, das die Leute interessiert. Dennoch hat sich das Hanggliding in der Entwicklung in Richtung Performance entwickelt, und daher sind die verbleibenden Piloten natürlich auch auf die Performance ausgerichtet. Hier diskutieren wir also, ob es ein neues Publikum gibt – nicht den Standard-Hangglider-Piloten, der bereits existiert, sondern ein neues Publikum, das mit dem Hanggliding anfangen wird. Und ich denke immer noch, dass ja, die Antwort ist ja, dass das existiert. Ich bin mir nicht sicher, ob das Gleitschirmpiloten sein werden, die etwas Neues ausprobieren wollen, denn das wäre wieder so wie ein sehr guter Skifahrer, der jetzt anfängt, Snowboarding zu machen, oder umgekehrt. Es könnte eher auf Leute ausgerichtet sein, die noch gar nicht fliegen, die ein Tandem-Hanggliding und ein Gleitschirm-Tandem gemacht haben und feststellen, dass Hanggliding das ist, was sie am meisten mögen. Und dann fragen sie sich: Was sind meine Optionen? Und normalerweise, wenn man ihnen die anderen Optionen gibt, die Standard-Hangschirme, sagen sie: Ja, vielleicht nicht, weil die Logistik zu kompliziert ist. Ich denke, wenn man diese hier in das Menü aufnimmt, werden sie sagen

[00:52:15] **Gavin McClurg:** nein, aber wenn du ihnen die anderen Optionen gibst, werden sie sagen... nein, aber wenn du ihnen die anderen Optionen gibst, werden sie sagen...

[00:52:15] **Emi Carvalho:** Eigentlich könnte ich diesen hier nehmen, ich könnte ihn lernen, ich könnte ihn in meiner Wohnung lagern, ich kann ihn in meinem Auto mitnehmen, ich muss nichts anpassen, keine großen Änderungen an meinem Lebensstil und ich kann einfach überall fliegen, wo ich will, an anderen Orten als sonst und ich denke, da gibt es einen Markt dafür, weil Fly-Wing auch keine Sache beim Gleitschirmfliegen war, bis vor sagen wir 20 Jahren, genau zu Beginn der 2000er Jahre, okay, die Alpen waren schon da, aber es war nicht wirklich eine massive, weit verbreitete Gruppe von Piloten, die das geflogen sind, und jetzt, zumindest in der Schule, in der ich bis vor Kurzem unterrichtet habe, haben wir – ich habe keine Zeit mehr wegen der Familie – aber in der Schule hatten wir vielleicht einen von drei Piloten, die Hike-and-Fly machen wollten, nicht wettbewerbsorientiert, sondern sie wollten den Berg hochgehen und runterfliegen, das hat die Möglichkeiten des Sports massiv verändert und natürlich hast du acro und du hast

Mini-Schirme und du hast verschiedene Arten, Gleitschirmfliegen zu genießen, beim Hanggliding hast du nicht wirklich, du hast momentan meistens nur eine Art, Hanggliding zu genießen, das sind diese Performance-Schirme, die in Wettbewerben oder außerhalb davon geflogen werden, und diese Abenteuermöglichkeiten, die ein kurzer Pack-Hanglider mit sich bringt, ich glaube, das wird den Sport für mehr Teilnehmer öffnen, um anzufangen.

[00:53:52] **Gavin McClurg:** Äh

[00:53:56] Emmy, noch eine letzte Frage. Das war alles super faszinierend und, ähm, jedes Mal, wenn ich mit jemandem spreche, der Gleitschirmfliegen geht, bin ich total inspiriert und ich muss einfach den Sprung wagen, wie du gesagt hast. Wenn du Ski fährst, ist es schwer, den Sprung zum Snowboarden zu wagen, wenn das dein Ding ist, und Gleitschirmfliegen war bisher einfach mein Ding. Es gibt, wie du sagtest, so viele verschiedene Arten, es zu genießen, aber in Bauchlage zu fliegen klingt einfach nur verdammt sexy. Wenn du die Uhr zurückdrehen könntest – du hast diese Frage in der Show schon oft gehört, aber es fühlt sich an wie vor 11 Jahren – und du könntest der Emmy von damals sagen, was du heute weißt: Was würdest du ihr sagen? Würdest du etwas ändern? Würdest du etwas anders machen?

[00:54:37] **Emi Carvalho:** Auf jeden Fall hätte ich einen dieser Short-Pack-Gleitschirme früher gekauft. Vielleicht hätte ich deshalb nicht mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, weil ich dann immer noch auf weitere Gründe verzichtet hätte und anfangen würde, Gleitschirmfliegen als etwas zu sehen, mit dem ich reisen und in verschiedenen Ländern einfach fliegen könnte.

[00:54:54] Trotzdem spielt die Möglichkeit beim Gleitschirmfliegen, beides machen zu können, bei diesen Abenteuern sehr in meine Karten, weil ich sehr oft zuerst mit einem Gleitschirm fliege, um den Ort voll zu verstehen, bevor ich mich dazu verpflichte, mit dem Hängegleiter dorthin zu wandern, um dort zu fliegen. Ich nehme an, dass ich das auch dann irgendwann gemacht hätte, wenn ich mich in Richtung Gleitschirmfliegen entschieden hätte, aber ich hätte definitiv viel mehr Hängegleitflüge gemacht, wenn ich gewusst hätte, dass sie existieren und mich früher für den Kauf eines Short-Pack-Hängegleiters entschieden hätte. Sie sind nicht teurer, sie werden nicht anders geflogen, sie sind nur eine andere Art, die gleiche Art von Schirme zu packen, und die Vorteile, die das mit sich bringt, überwogen die Nachteile – den leichten Verlust an Gleitzahl und die zusätzliche Zeit für den Aufbau oder das Packen des Materials.

[00:55:54] **Gavin McClurg:** Fantastisch, Mann, echt klasse. Er hat gesagt, das ist wirklich inspirierend, und ich freue mich darauf, vielleicht mal in deine Gegend zu kommen und diese Erfahrung mit dir zu teilen. Das klingt nach einer Menge Spaß, und du bist in einem sehr guten Teil der Welt, um das zu machen. Ich muss mehr Zeit dort verbringen, wann immer es mir möglich ist. Also, danke Emi, danke, dass du das alles mit uns geteilt hast. Das war nichts, was auf meinem Schirm war, ich wusste nicht mal, dass so etwas existiert. Also sehr cool, du bist...

[00:56:25] **Emi Carvalho:** willkommen, danke für die Einladung und ja, falls du mal in den Alpen bist, sag mir einfach Bescheid. Ich habe einen extra Hängegleiter, wir könnten zum Trainingshang gehen. Du kannst den Hang mit dem Gleiter hinunterlaufen, und an einem Tag schaffst du es definitiv, die Füße vom Boden zu bekommen. Ich würde

[00:56:45] **Gavin McClurg:** Gerne, das wäre super, Emi. Danke dir, Mann. Genieß den Rest deines Winters. Vielen Dank, hoffentlich bis zum Frühling. Danke.

[00:56:52] **Emi Carvalho:** Bis bald, Gavin, wenn

[00:57:00] **Gavin McClurg:** Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind, um diese Show am Laufen zu halten. Ihr könnt uns auf der Plattform, auf der ihr zuhört, bewerten, darüber auf eurer Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch mit euren Freunden darüber reden, während ihr auf dem Weg zum Launch seid – ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich sehen wir uns in der nächsten Folge. Ihr könnt die Show auch finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und alle Kosten hinter den Kulissen, und alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge, also wenn ihr uns einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr – ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte im Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine zehn Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig danach gefragt wird, glaubt mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, und ich möchte, dass ihr als Hörer wisst, dass uns diese Dinge am wichtigsten sind.

Deshalb sind diese Gespräche einfach authentische Menschen, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Hörer, angewiesen sind, falls und nur wenn ihr die Show unterstützen könnt und es euren Geldbeutel nicht belastet. Wir wissen das wirklich zu schätzen. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir große Anstrengungen unternommen haben, um die Gebühren zu minimieren, damit euer Geld direkt bei uns ankommt. Ein Abonnement gibt euch Zugang zu allen möglichen Bonusinformationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, zusätzliche Inhalte und mehr.

[00:58:22] Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden das auch nie tun. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show nicht leisten könnt, schickt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein, ganz ohne Fragen. Hoffentlich seid ihr irgendwann in einer Position, in der ihr das könnt. Vielen Dank fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung. Wir sehen uns bei Cloudbase.