

Der Extrempilot

Podz-Glidz 29 — Mike Küng

Published	2020-05-02
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-extrempilot-podz-glidz-29
Duration	01:00:48
Speakers	Lucian Haas, Mike Küng
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0029-der-extrempilot-mike-kueng.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	27 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	31
Show notes	31
Transcript	32

Deutsch

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

Show notes

Mike Küng bezeichnet sich selbst als einen der extremsten Gleitschirm-Profis der Welt. Im Podcast gibt er Einblicke in seine Arbeits- und Gedankenwelt.

Mike Küng ist eine der schillerndsten Figuren der Gleitschirm-Szene. Seit drei Jahrzehnten sorgt er mit ungewöhnlichen Flugaktionen und teils geradezu halsbrecherischen Gleitschirm-Stunts immer wieder für Aufsehen. Nicht nur seine Groundhandling- und Acro-Fähigkeiten sind legendär. Er sprang aus über zehn Kilometer Höhe von einem Ballon. Er querte als erster und bisher einziger mit dem Gleitschirm den Ärmelkanal. Er flog nach Salto-Start von der Europa-Brücke bei Innsbruck und stürzte sich sogar indoor kopfüber samt Schirm aus dem Gebälk der ehemaligen Cargo-Lifter-Halle.

All das und noch mehr brachte ihm einen geradezu markenhaften Zusatz seines Namens ein. Mad. Also: Mad Mike Küng. Eine Bezeichnung wie ein Ritterschlag und eine Abgrenzung zugleich. Denn was Mike kann und immer wieder zeigt, ist für die meisten Ottonormalpiloten nicht von ihrer Fliegerwelt.

Mike kultiviert dieses Image auch gern. Im vergangenen Jahr veröffentlichte er eine Biographie namens „Legacy“. Darin bezeichnet er sich selbst als einen der extremsten Gleitschirm-Profis der Welt. Was er darunter versteht, wie er zu dem wurde, was er heute ist, und wie er mit seinem Tun die Gleitschirmwelt mit geprägt hat, davon erzählt Mike Küng in dieser Folge von Podz-Glidz. Dabei geht es unter anderem auch um Themen wie Körper- und Psychotraining, das Fliegen ohne Angst, seine Erfahrung als Testpilot, die ständige Suche nach Anerkennung und seine Zukunftspläne.

Übrigens: Der Podcast Podz-Glidz und mein Blog Lu-Glidz sind professionell gemachte Angebote, ganz ohne störende Werbung oder eine Paywall als Finanzierung. Wenn Dir vielleicht gerade auch deshalb gefällt, was ich hier biete, dann freue ich mich über eine kleine Gegenleistung. Als Förderer kannst Du Deinen finanziellen Beitrag ganz frei wählen. Unentschlossenen empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glidz. Zahlungen sind ganz einfach per Paypal oder Banküberweisung möglich. Die zugehörigen Daten findest Du auf der Website von Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite „Fördern“.

Wenn Du Podz-Glidz und den Blog Lu-Glidz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge:

“Role Player” by Au.Ra

No Copyright Music

Free Download: <https://bit.ly/35g7XIu>

Links:

- www.mikekueng.com: <http://www.mikekueng.com/>
- Rezension "Legacy": <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/08/buchtipp-legacy.html>
- Paraclimbing: <https://lu-glitz.blogspot.com/2016/11/video-paraclimbing-im-wadi-rum.html>
- Headover: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/01/win-win-win-in-7100-metern.html>
- Begegnung mit Mike Küng: https://www.youtube.com/watch?v=FX_w4d_T9ho

- Der Gleitschirmflieger Mike Küng: https://www.youtube.com/watch?v=9RxJy3J_Iqw
- Vortrag "Legacy": <https://www.youtube.com/watch?v=Wl6AXhKYFWQ>
- Extrem-Groundhandling: <https://www.facebook.com/watch/?v=2086786671354292>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/05/podz-glidz-29-der-extrempilot.html>

Transcript

[00:00:06] **Mike Küng:** Weil ich eben immer wieder darauf versuche, neue Dinge zu kreieren und die Dinge voranzutreiben, hauptsächlich jetzt im Groundhandling-Bereich, natürlich auch im Testflugbereich, da gibt es auch sehr, sehr viele extreme Situationen, also wenn du mir jetzt fragst, was bezeichnest du dich, würde ich mich als Gleitschirmfliegender Extremsportler bezeichnen.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:39] **Mike Küng:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Heute mit... Mike Küng. Und Lucian Haas am Mikrofon. Mike

[00:00:52] Küng ist eine der schillerndsten Figuren der Gleitschirm-Szene. Seit drei Jahrzehnten sorgt er mit ungewöhnlichen Flugaktionen und teils geradezu halsbrecherischen Gleitschirm-Stunts immer wieder für Aufsehen. Nicht nur seine Groundhandling - und Akro-Fähigkeiten sind legendär, er sprang aus über 10 Kilometer Höhe von einem Ballon. Er querte als erster und bisher einziger mit dem Gleitschirm den Ärmelkanal. Er flog nach Salto-Stadt von der Europabrücke bei Innsbruck und stürzte sich sogar indoor kopflos. Er lief übersamt Schirm aus dem Gebälk der ehemaligen Cargolifterhalle. All das und noch mehr brachte ihm einen geradezu markenhaften Zusatz seines Namens ein. Mad. Also Mad Mike Küng. Eine Bezeichnung wie ein Ritterschlag und eine Abgrenzung zugleich.

[00:01:37] Denn was Mike kann und immer wieder zeigt, ist für die meisten Otto-Normalpiloten nicht von ihrer Fliegerwelt. Mike kultiviert dieses Image auch gern. Im vergangenen Jahr veröffentlichte er eine Biografie namens Legacy. Darin bezeichnet er sich selbst als einen der extremsten Gleitschirmprofis der Welt. Was er darunter versteht, wie er zu dem wurde, was er heute ist und wie er mit seinem Tun die Gleitschirmwelt mitgeprägt hat, davon erzählt Mike Küng in dieser Folge von Podz-Glidz. Dabei geht es unter anderem auch um Themen wie Körper - und Psychotraining, das Fliegen ohne Angst, seine Erfahrungen als Testpilot, die ständige Suche nach Anerkennung und seine Zukunftspläne.

[00:02:19] Übrigens, der Podcast Podz-Glidz und mein Blog LOOGLIGHTS sind professionell gemachte Angebote, ganz ohne störende Werbung oder eine Paywall als Finanzierung. Wenn dir vielleicht gerade auch deshalb gefällt, was ich hier biete, dann freue ich mich über eine kleine Gegenleistung. Als Förderer kannst du deinen finanziellen Beitrag ganz frei wählen. Unentschlossenen empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf LOOGLIGHTS. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Google Play. Oder Banküberweisung möglich. Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von LOOGLIGHTS und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:03] Mike, was definiert aus deiner Sicht einen Extremsportler?

[00:03:09] **Mike Küng:** Tja, das ist eine Definition, die eigentlich jeder für sich selber finden muss oder auch das Publikum für sich finden muss. Extrem ist sicher etwas, was man sagen könnte, was vielleicht noch nie jemand probiert hat. Was im Auge des Betrachters natürlich auftritt. Das heißt, etwas, was für jemanden extrem ist, muss für den anderen immer noch nicht extrem sein. Trotzdem würde ich sagen, dass wenn man etwas Neues wagt oder etwas macht, was einen hohen Risikofaktor hat und das öfters macht, kann man sich, glaube ich, getroscht als Extremsportler bezeichnen. Siehst du dich selber als Extremsportler? Ja, unbedingt. Keine Frage, weil ich ja mit dem Gleitschirm immer wieder versucht habe, Grenzen, die es eh nicht gibt, zu sprengen.

[00:03:57] Und neue Wege zu gehen. Und natürlich ist die Luftfahrt generell, also Luftsportarten oder extremes Klettern oder was auch immer, Berg, wird immer als extrem zu bezeichnen sein, weil das Risiko dabei trotz aller guten Planung

und Vorbereitung immer noch relativ hoch sein wird.

[00:04:16] **Lucian Haas:** Wenn du so auf deine Fliegerkarriere zurückguckst, was ist das Extremste, was du im Rückblick bisher gemacht hast?

[00:04:24] **Mike Küng:** Das kann man nicht sagen, weil es so viele Sachen sind. Weil gewisse Dinge, die extrem riskant gewirkt haben, relativ gut abgelaufen sind, weil sie unglaublich gut vorbereitet wurden und unglaublich gut geplant wurden und dann das Restrisiko einfach extrem minimiert wurde. Also so richtig gefährlich wurden oft so Dinge, die man so oft schnell einmal gemacht hat und man gemeint hat, ja, das ziehen wir jetzt mal schnell durch. Das ist dann eher auf die riskante Seite gewechselt. Also Dinge, die ich gut geplant habe, die waren meistens im Rahmen. Wobei natürlich, wenn ich in einer Cargolift-Halle über den Schirm drüberspringe in einem Rollover mit nur 94 Meter Höhe, dann ist das immer riskant. Da ist ein Restrisiko immer da.

[00:05:10] Aber wenn ich jetzt sage, das Riskanteste und Gefährlichste, könnte ich dir gar nicht genau sagen, weil es mehrere solche Momente gegeben hat, wo es richtig eng geworden ist.

[00:05:20] **Lucian Haas:** In deinem Buch Legacy beschreibst du ja auch die Geschichte von deinem Höhenrekord. Wo du mal mit einem Ballon bis auf über 10.000 Meter aufgestiegen bist und dann da abgesprungen bist. Da sprichst du selbst von Harakiri. Ist das vielleicht das Extremste so gesehen?

[00:05:36] **Mike Küng:** Ja, neben der Bergsteigerei. Ich war ja auch im Himalaya und da habe ich auch schon so Notsituationen gehabt wegen dem Wetter. Aber Harakiri waren wir sicher unterwegs bezüglich diesem Höhenrekord, weil einfach die Ausrüstung, weil das ganze Event Höhenrekord eine Materialschlacht ist. Und da kommt es nicht mehr darauf an, wie viel Geld kann man da investieren in so eine Geschichte. Das heißt, wenn ich einen Raumanzug habe, Druckbeatmung habe und dementsprechend ausgerüstet bin, ist so eine Geschichte wesentlich weniger riskant, als so wie wir sie durchgeführt haben. Also wir haben einfach zwar eine Druckbeatmung gehabt, aber keinen Raumanzug. Und ab einer gewissen Höhe wird es einfach extrem kalt und extrem gefährlich, weil unser Organismus nicht dafür gemacht ist.

[00:06:21] **Lucian Haas:** War dir das denn klar, dass du dich in diese Gefahr begibst? Als du da aufgestiegen bist oder bist du da fast ein bisschen blauäugig eigentlich daran gegangen?

[00:06:29] **Mike Küng:** Nein, mir war das schon bewusst, dass das gefährlich wird. Trotzdem könnte man sagen, etwas blauäugig, weil 8.000 Meter habe ich sogar ohne Sauerstoff gemacht. Ich habe das in mehreren Etappen gemacht. Den Sprung aus 8.000 Meter habe ich sogar ohne Sauerstoff gemacht und den haben wir auf 9.000 probiert. Und dann haben wir gesagt, wenn das so leicht geht, dann machen wir einfach mal 12.000 Meter. Und 12.000 Meter war dann einfach richtig blauäugig. Das haben wir dann gemerkt. Denn bei 10.000 Meter ist es richtig eng geworden für die ganze Mannschaft. Und da bin ich ganz froh, dass ich da so gut weggekommen bin. Also es ist eine unglaubliche Belastung für den Körper.

[00:07:05] Und einfach auch blauäugig, weil man einfach gedacht hat, man kann es endlos steigern, ohne größere Probleme zu erwarten.

[00:07:12] **Lucian Haas:** Dein größter medialer Erfolg, also da, wo am meisten die Medien auch über deine Aktionen berichtet haben, war ja etwas anderes. Wo du einfach, da bist du den Ärmelkanal überquert fliegend. Das sind 36 Kilometer, die man da über das Wasser gleiten muss. Das war ja so gesehen eigentlich gar nicht das extremste Event. War das für dich trotzdem etwas Besonderes?

[00:07:35] **Mike Küng:** Auf jeden Fall etwas Besonderes. Man muss nicht immer nur die extremsten Events als die besten Events bezeichnen. Es geht nicht immer darum, dass man sagt, das habe ich jetzt überlebt. Sondern es geht einfach darum, dass man Geschichten realisiert und Pläne, die man hat. Gedanken, Ideen. Wünsche. Dass man die realisiert. Und das Extreme an der Ärmelkanal-Überführung war sicher nicht 36 Kilometer geradeaus fliegen. Sondern das Extreme daran war die Organisation. Die Finanzierung. Und natürlich eben auch diese natürliche Barriere zu überwinden mit dem Gleitschirm. Ist ja doch schon ein paar Jahre her. Und zu dem Zeitpunkt sind die Gleitschirme noch nicht so gut gegangen, wie heutzutage. Ich denke, dass es heutzutage relativ leicht machbar wäre, wenn man optimale

Bedingungen hat.

[00:08:22] Das Extreme an dem Event war natürlich auch das finanzielle Risiko. Sponsoren helfen dir natürlich. Aber in unserem Bereich ist es natürlich so, dass man froh sein muss, wenn man eine Unterstützung bekommt. Und das heißt, das Rest des Geldes, das man benötigt für solche Events. Und allein die mediale Geschichte kostet dann schon gleich mal 10.000, 15.000 Euro. Dass es auch dementsprechend verbreitet wird. Dieses Risiko ist dann auch sehr hoch, weil man einfach sehr viel privates Geld hineinsteckt. Und die Geschichte selber ist einfach so geglückt, wenn ich sage, da habe ich jetzt das erlebt, was ich erleben wollte. Da ist dieses Bild entstanden, das ich in meinem Kopf hatte. Und bei all diesen Geschichten, die ich auch im Buch angeführt habe, sind eben genau diese Bilder entstanden, die ich mir vorgestellt habe in den Träumen zuvor.

[00:09:11] **Lucian Haas:** In deinem Buch schreibst du aber auch, gerade wenn man es aus der finanziellen Sicht sieht, da schreibst du, im Grunde hast du bei allen diesen Projekten selber draufgezahlt, also noch Privatgeld dazugeschossen. Warum lässt sich sowas nicht so umsetzen, dass man damit vielleicht wirklich gut Geld verdienen kann?

[00:09:28] **Mike Küng:** Es gibt ganz, ganz wenige Sponsoren, die wirklich massiv Geld in Extremsport reinsetzen. Da ist sich Red Bull eine der wenigen Firmen, die man sagen kann, die haben da richtig Geld reingesetzt. Adidas und Superfund haben mich massiv unterstützt. Aber man muss auch bedenken, das ist eine Geschichte wie Ärmelkanalüberquerung, mit den ganzen Genehmigungen, drei Helikoptern und, und, und, das ganze Team. Alles, was dazugehört, da bist du gleich mal 80.000 bis 100.000 Euro los. Und es ist nicht zu erwarten, dass ein Sponsor diese Summe trägt. Das heißt, wenn man solche Geschichten realisiert, wie ich da gemacht habe, dann ist es einfach, da muss man echt von Glück reden, wenn man da mit einem Nuller aussteigt. Aber sehr wahrscheinlich ist es eher so, dass wenn die ganzen Leute nicht da ehrenamtlich mithelfen, dass man eher was drauf legt.

[00:10:16] **Lucian Haas:** Lass uns mal ein ganzes Stück zurückspringen in deiner Geschichte. Mich interessiert mal, wie bist du überhaupt zu dem geworden, was du dann da mit als Matt Maiküng irgendwann bist? Wie hat das Ganze angefangen? Wie bist du zum Gleitschirmfliegen eigentlich gekommen?

[00:10:32] **Mike Küng:** Ich bin ursprünglich eigentlich aus dem Bergsport gekommen, aber nicht extrem. Also es war schon so, dass ich ein begeisterter Alpinist und Kletterer war. Vor allem auch Skifahren, Skitouren und gewisse Dinge haben mich immer sehr fasziniert. Im Bergsportbereich. Und mein Vater hatte ein Geschäft, ein Sportgeschäft. Und der ist dann irgendwann in den 80er Jahren da hergekommen und hat gesagt, ah jetzt gibt es was ganz Neues, Cooles, da kann man vom Berg runterhüpfen. Mit so einer Art Gleitschirm. Und in seinem Sportgeschäft hat er das dann auch eine Weile vertrieben für zwei, drei Jahre. Diese Geräte. Und die waren natürlich so eins zu Stein. Und da haben wir aber dann trotzdem probiert. Hügel rauf und runterhüpfen. Und das war tatsächlich der Einstieg in das Ganze.

[00:11:18] Und das hat mich dann schon so fasziniert, dass ich gesagt habe, da bleibe ich so ein bisschen dabei. Ich konnte das auch mit dem Bergsport ein bisschen verbinden. Aber sehr, sehr schnell ist mir das auch ein bisschen langweilig geworden, weil einfach die Leistung so schlecht war von diesen Geräten. Und dann ist eben die Möglichkeit gekommen, dass man da eben beruflich einsteigen konnte. Das hat mich sehr gereizt. Und natürlich rasante Entwicklung der Gleitschirme. Es ist immer interessanter geworden, was mit einem Gleitschirm alles möglich ist. Das war grundsätzlich der Einstieg. Und auf das habe ich mich dann zu 100 Prozent eingelassen. Und wer mich kennt, der weiß, dass ich halt irgendwie nichts normal betreiben kann. Und bin dann eigentlich derartig exzessiv eingestiegen, dass es einfach sich sehr bald als das herauskristallisiert hat, was es für mich auch heute noch ist.

[00:12:10] Einfach meine Passion. Anfangs

[00:12:13] **Lucian Haas:** warst du ja noch im Grunde der Bergsport. Wie bist du vom Michel zum Mad Mike geworden?

[00:12:19] **Mike Küng:** Ich denke eben durch diesen extremen Ansatz, den ich eigentlich bei allen Dingen habe, dass ich immer die Dinge sehr extrem betreibe. Wenn ich sie betreibe, nicht halbherzig, sondern wirklich voll. Und ich bin dann wirklich in der glücklichen Lage gewesen, relativ rasch auch in dem Bereich ein bisschen sportlichen Erfolg zu haben. Ich bin dann österreichischer Staatsmeister geworden, um die 89, 90er. Und bin dann in Bekanntschaft geraten mit dem André Bucher und dem Markus Grünthammer, die damals Edel gemacht haben. Edel Paragliders in Innsbruck.

Und dann habe ich sie so lange angebettelt und angekniet, bis sie mir eigentlich einen Job gegeben haben. Anfangs noch im Lager und so ein bisschen die Demos checken und so Zeug.

[00:13:07] Und ja, das war dann der Einstieg. Und irgendwann einmal habe ich das halt in den Augen der verschiedenen Leute derartig extrem betrieben. Und dann habe ich das halt in den Augen der verschiedenen Leute derartig extrem betrieben. Dass die Leute mich irgendwann mal Mad Mike genannt haben.

[00:13:18] **Lucian Haas:** Das hat ja auch viel mit Training zu tun, was du damals gemacht hast. Und du hast ja irre viel, auch Groundhandling und sonst was da, deine ganzen Techniken aufgebaut und sowas. Dahinter steckt ja auch ein ungeheurer Ehrgeiz, den man haben muss. Woher kommt das bei dir?

[00:13:34] **Mike Küng:** Da könnte man natürlich psychologisch jetzt tief graben. Aber mich hat das immer schon fasziniert, etwas an die Spitze zu treiben oder darüber hinaus. Ich hatte aber auch wirklich Glück mit dem André Bucher, Thermik wirklich da unter die fliegerischen Fittiche genommen hat. Und der hat ja diese Groundhandling-Technik, die ich ja in einer abgeänderten Form nach wie vor verwende, mir dann auch beigebracht. Natürlich auch andere fliegerische Sachen, wie eben Top Landing oder sonst extreme Sachen in extremer Form. Also Sackfluglandungen und solche Sachen, wirklich extreme Sachen. In weiterer Folge natürlich auch der Walter Holzmüller und der Tony Bender. Ich habe eigentlich immer mit sehr guten Piloten zu tun gehabt. Und konnte mich da auch immer wieder mal neu orientieren und fortbilden.

[00:14:20] Und bin dann einfach immer exzessiver geworden. Also 1000 bis 1200 Flüge pro Jahr war normal. Und einfach ganz extrem oft stundenweise Groundhandling. Das ist einfach sicher in einer gewissen Form ein bisschen exzessiv gewesen. Aber wenn man die ganzen Flüge, was ich heute mache und das Groundhandling zusammenrechnet, kommt nicht viel weniger raus. Also es ist einfach so, dass ich das nach wie vor extrem liebe. Und darum auch wahrscheinlich in dem Bereich auch vielleicht immer wieder mal ein bisschen neue Maßstäbe besitzen kann, was neue Sachen anbelangt. Im Moment natürlich gerade mit Groundhandling. Da gibt es noch einige Sachen, die man noch neu erfinden kann und noch bewältigen kann.

[00:15:03] **Lucian Haas:** Vielleicht kommen wir da später nochmal genauer darauf zu sprechen, wo du das Groundhandling vielleicht noch weiterhin entwickeln kannst. Bleiben wir nochmal beim Ehrgeiz. Ist das denn etwas, wo du sagst, von deiner Motivation her willst du dir selber da genügen und da etwas beweisen? Oder gibt es auch Sachen, wo du sagst, nee, da wollte ich auch gerne anderen Leuten etwas beweisen?

[00:15:24] **Mike Küng:** Naja, ich verwende immer ganz gerne diesen Ausdruck Anerkennungs-Junkie. Sind wir alle oder viele von uns. Hat sicher auch ein bisschen was zu tun. Aber ich bin wirklich so, dass ich sage, ich möchte schauen, was da alles geht mit meinem Sportgerät. Was ist da alles möglich? Und ich bin überrascht, was alles möglich ist. Man sieht es ja immer wieder, wie sich der Gleitschirmsport weiterentwickelt in diesen wenigen Jahren, eigentlich wenigen Jahrzehnten. Ehrgeiz ist für mich irgendwie das falsche Wort. Klar ist man ehrgeizig und auch anerkennungshungrig natürlich in einer gewissen Form. Das war früher sicher eine große Triebfeder. Aber jetzt mache ich die Dinge sehr viel mehr einfach aus diesem Eigeninteresse heraus.

[00:16:08] Weil ich sowas habe. Weil ich fasziniert bin, was alles geht mit dem Gleitschirm. Und man muss sich natürlich den auch nicht mehr so beweisen. Als junger Sportler will man natürlich auch neben den sportlichen Erfolgen, Pokalen und Preisgeld Ruhm und Ehre erlangen. Keine Frage. Und das war für mich eine sehr, sehr starke Antriebsfehler.

[00:16:28] **Lucian Haas:** Nun bist du ja ein Flieger durch und durch. Du machst Akro, du machst Groundhandling. Du hast auch Streckenfliegen gemacht. Du hast sogar in den X-Alps teilgenommen und so weiter. Deine Biografie-Legacy beginnt aber mit den Worten, ich war nie ein Fliegertyp. Was ist für dich ein Fliegertyp?

[00:16:45] **Mike Küng:** Naja, diese Faszination Fliegen habe ich schon auch als Kind schon mir erträumt. Aber einen Fliegertyp, den sehe ich als jemand, der so Grundfaszination am Fliegen hat. Also Flugzeug, Helikopter, Ballon fahren, Kiten, irgendwie so. Sich generell für das Element extrem stark interessieren. Und das habe ich eigentlich gar nicht so gehabt. Nach wie vor nicht. Also ich bin ja auch Fallschirmspringer ein Weiland gewesen. Und da wurde mir auch irgendwann einmal langweilig. Weil es ist nur dann richtig faszinierend für mich, wenn da was weitergeht. Wenn ich ein

besserer Fallschirmspringer hätte werden wollen, dann hätte ich massiv viel mehr Sprünge machen müssen. Eben genau gleich wie beim Gleitschirmfliegen halt auch. Viel, viel mehr machen, extremes Training, um besser zu werden.

[00:17:30] Und das habe ich halt nicht gemacht. Das hat mich halt gar nicht so fasziniert. Aber schlussendlich beim Gleitschirm ist diese Faszination geblieben. Und entwickelt sich nach wie vor weiter. Und sie bleibt. Und es ist so eine Art Lebensinhalt und eine unglaubliche Grundfaszination. Und natürlich auch ein Lebenssinn und Lebensinhalt. Ich denke, darum bin ich genau an dem Sport hängen geblieben. Wenn

[00:17:51] **Lucian Haas:** du dich aber dann selber nicht als Fliegertyp bezeichnest, was würdest du dich dann bezeichnen? Als Actiontyp? Oder gibt es da einen Begriff, den du selber dafür dann einsetzen würdest?

[00:18:01] **Mike Küng:** Das Wort Extremsport ist halt extrem abgegriffen. Generell das Wort extrem. Es trifft es aber relativ gut. Weil es einfach extrem ist, was man zum Teil macht. Vor allem in den Augen anderer. Da würde ich mich persönlich als Extrem-Gleitschirmflieger bezeichnen. Weil ich eben immer wieder auch versuche, neue Dinge zu kreieren. Und die Dinge voranzutreiben. Eben hauptsächlich jetzt im Groundhandling-Bereich. Und natürlich auch im Testflugbereich. Da gibt es ja auch sehr, sehr viele extreme Situationen. Wenn du mich jetzt fragst, als wer bezeichnest du dich, würde ich mich als Gleitschirmfliegender Extremsportler bezeichnen.

[00:18:40] **Lucian Haas:** Du hast gerade das Testen angesprochen. Du bist ja seit vielen, vielen Jahren Testpilot für die unterschiedlichsten Hersteller. Du warst aber auch zehn Jahre lang Testpilot für den DHV. Und hast da im Grunde wirklich ein Jahrzehnt lang auch die Zulassung von den Gleitschirmen mitgeprägt. War das für dich, vielleicht auch von der Gesamtwirkung auf die Gleitschirmszene, auch mit deine glücklichste Zeit?

[00:19:04] **Mike Küng:** Nein, ich war ja nicht nur zehn Jahre beim Deutschen Hängegleiterverband. Ich war ja auch zehn Jahre bei der Academy ERPR. Und da habe ich den gleichen Job gemacht, Zulassung. Also eigentlich habe ich seit 20 Jahren Zulassungen, Gleitschirmzulassungen gemacht. Und dieser Bereich ist für mich sehr, sehr wichtig und sehr, sehr interessant gewesen. Also ich würde auch sehr, sehr gerne wieder in diesen Bereich zurückkehren. Dass man sagt, Zulassungstestpilot. Das wäre für mich alternativ eine sehr, sehr interessante Zukunftsvision. Hineingerutscht bin ich dadurch, weil ich einfach dem Deutschen Hängegleiterverband sehr entsprochen habe, was meine Philosophie anbelangt. Damals war das Deutsche Hängegleiter Gütesiegel, das DHV-Gütesiegel, das härteste oder fast schon das einzige Gütesiegel, das Rang und Namen hatte weltweit.

[00:19:53] Und ich war halt einfach da der Ultraspinner im Akrobereich und im Extremflugbereich. Und das hat natürlich dem DHV gut gefallen, dass man da einen der härtesten Gleitschirmtestpiloten mehr oder weniger aufnimmt. Und ich konnte den auch wirklich exzessiv testen, hart testen. Und das hat mir sehr gut gepasst. Ich würde es so bezeichnen, wie man heutzutage die Safety Class testet, also wirklich ein bisschen über dem Limit drüber. Und das war natürlich schon sehr, für mich sehr, sehr interessant und hat mir auch sehr, sehr gut gefallen. Und war sicher eines meiner wichtigsten Standbeine.

[00:20:32] **Lucian Haas:** Damals war ja auch diese Testerei noch nicht ganz so eng, sage ich mal, in Normen gepresst wie heutzutage durch die EN-Norm, wo sehr viel sehr genau vorgegeben ist, was man wie zu tun hat bei den Klappern und so weiter. Damals hieß es auch, ja, dieses DHV-Gütesiegel hat auch noch etwas viel mit Erfahrungswissen und so weiter zu tun, was von dem Testpiloten dann da auch mit einfließt. Und in dieser Form warst du ja auch sehr prägend. Und manche sagen auch ja damals, wenn Thermik nicht genickt hat, dann ging halt ein solcher Schirm nicht durch. Warum auch immer. Man musste also auch mit einem Schirm irgendwie auch dem Mike gefallen. War das eine Rolle, die dir gefallen hat, eigentlich so ein gewissermaßen auch Macht damit zu haben?

[00:21:11] **Mike Küng:** Ich finde es im Nachhinein gesehen nicht in Ordnung, wie das gewesen ist. Aber es ist genauso, wie du sagst. Also ich hatte natürlich da schon eine gewisse Macht. Das hat geheißen, wenn ich geglaubt habe, der Schirm passt nicht, dann war das praktisch ein Nein. Und dann hat der Hersteller mehr oder weniger keine Möglichkeit gehabt, da richtig groß zu gehen. Diese Macht ist Gott sei Dank jetzt weg. Denn es ist nicht fair. Ich habe nicht irgendwie jemals einen Hersteller oder einen Schirm falsch behandelt. Aber natürlich hatte ich sehr, sehr extreme Ansichten. Und was ja dem DHV damals sehr gut gelegen ist. Eine European Norm, dass man sich genau daran hält, an Richtlinien wie zu testen ist, bei welchen Verhältnissen zu testen ist und, und, und, macht unglaublich viel Sinn.

[00:21:59] So habe ich dann auch bei der EAPR auch,

[00:22:03] Gütesiegel gemacht. Und ich finde das auch völlig in Ordnung. Man muss schon genaue Richtlinien haben, um ein Gerät fair zu testen. Und alles andere ist eigentlich eine gewisse Willkür da. Trotzdem glaube ich nach wie vor, dass dieses System damals Sinn hatte. Denn damals hat man mehr auf Leistung geschaut als auf Sicherheit. Und da kamen einfach Fluggeräte auf den Markt, die wirklich einfach gefährlich waren, schlichtweg gefährlich. Und dass da die Instanz DHV dazwischen gestanden ist, das finde ich sehr, sehr gut. Ob es immer ganz fair abgelaufen ist, würde ich jetzt nicht behaupten können. Aber schlussendlich habe ich immer mein Bestes getan und versucht, so fair wie möglich zu sein. Und natürlich auch so hart wie möglich. Trotzdem begrüße ich natürlich den jetzigen Zustand European Norm als extrem hilfreich.

[00:22:48] ENL-DF-Gütesiegel macht absolut Sinn. Und ich glaube auch, dass sehr fair getestet wird.

[00:22:52] **Lucian Haas:** Zurück nochmal zu der Zeit mit dem DHV. Damals warst du ja im Grunde der Testpilot für die und war eine ungeheuer gute Person. Du hattest ja nach außen gesehen auch eine ungeheuer erfolgreiche Zusammenarbeit. Warum ist das damals eigentlich auseinandergegangen? Tja, da kommen wir jetzt wieder in diesen

[00:23:08] **Mike Küng:** Extremsport rein und in den wahnsinnigen Küng, wenn ich es so sagen darf. Eine gewisse Diva-Haftigkeit habe ich ja nach wie vor. Und ein gewisses extremes Rechtsbedürfnis und Ehrgefühl und gewisse Dinge, die vielleicht man ganz klar vom Job trennen müsste, grundsätzlich. Ich habe mir aber schwer getan, dieses Mad-My-Küng von DHV-Testpilot zu trennen. Ich habe ja immer gedacht, dass das eine Person ist und dass das zusammengehört. Also ich könnte das jetzt heutzutage wesentlich besser trennen.

[00:23:49] Oder ich trenne das jetzt auch viel besser, diese zwei Dinge. Das eine ist eben der Extremsportler und das andere ist eben der Arbeiter, der einfach seinen Job zu tun hat. Trotzdem fließen die Dinge immer wieder ineinander hinein. Und beim DHV war es eben so, dass ich dort auf dem Höhepunkt meiner Akro- und Extremsport-Zeit auch immer gewesen bin. Und habe immer vom DHV erwartet, dass die das anerkennen. Und der DHV hat im Grunde eigentlich eher das Gegenteil getan. Die haben eher versucht, Akro zu verbieten oder zu verhindern oder zumindest mal zu reglementieren. Ich meine, unsinnig, wie kann man Akro reglementieren? Das ist ja völlig unmöglich. Und auch diese Extremsportarten ist mir mehr oft gesagt worden, da können wir nicht dahinter stehen. Hinter dem Arbeiter-Maiküng, da stehen wir dahinter. Das passt und ist gut.

[00:24:35] Hat auch wirklich alles sehr gut gepasst. Aber der Extremsportler war halt zum Teil nicht so ganz erwünscht. Und das habe ich dann immer problematischer gesehen. Und irgendwann ist das dann auch eskaliert. Gerade nachdem ich Höhenrekord und Ärmelkanal gemacht habe, habe ich mehr vom DHV erwartet, dass es da zu einer Anerkennung kommt ihrerseits. Und das ist dem nicht passiert. Und das hat mich damals doch derartig geärgert und gewurmt, dass ich dann eigentlich nach zehn Jahren langsam einmal diese Zusammenarbeit beendet habe. Vor allem auch, weil ich mit dieser politischen Struktur, mit den Vorständen, mir schwer getan habe. Auch mit dem damaligen Geschäftsführer war das nicht so einfach. Und ich glaube, dass jetzt andere Zeiten sind, dass das jetzt wesentlich anders ablaufen würde.

[00:25:23] Aber damals war das wirklich ein Problem für mich.

[00:25:25] **Lucian Haas:** Das heißt, du wolltest im Grunde für alles geliebt werden, für was du stehst. Und du wurdest nur für die Hälfte geliebt, so ungefähr.

[00:25:32] **Mike Küng:** Ja, geliebt. Ich meine, für einen Job wird man bezahlt. Da braucht man nicht geliebt werden. Das ist da nicht notwendig. Trotzdem, ich meine, die haben eine Jahreshauptversammlung gemacht. Da ist die Hintertupfinger Gleitschirm-Meisterschaft. Da sind die Leute geehrt worden. Und ich bin irgendwann einmal sogar eingeladen worden aus diesen ganzen Veranstaltungen. Und bin nie geehrt worden vom THV oder anerkannt worden. Und das ist natürlich, das tut einem schon ein bisschen der Seele weh, wenn dein eigener Arbeitgeber das nicht honoriert und respektiert und anerkennt, was du da tust. Und ich habe sicher extrem viel Werbung gemacht, auch für den Deutschen Engelgelder Verband mit meinen Aktionen.

[00:26:11] **Lucian Haas:** Sehr viel Anerkennung hast du ja für die Testerei bekommen. Was gibt dir eigentlich das, als Testpilot da zu sein? Ist das ein besonderer Thrill für dich auch?

[00:26:20] **Mike Küng:** Na ja. Ja, vor allem früher war das schon das. Weil man ist heutzutage, wenn man Hochleistungsgeräte testet, schon auch wie vorher ein Thrill. Oder neue Geräte, wie jetzt die Single-Scan-Geschichten. Wobei man das eigentlich fast noch härter sehen sollte, als wie jetzt die Akrofliegen. Also Akrofliegen, klar, wenn ich mich an eine neue Figur herantaste, ist das auch extrem viel Thrill.

[00:26:41] Und ich habe eineinhalb Jahre lang gebraucht, bis ich endlich mal in damals diesen Infinity gelernt habe. Aber beim Testen ist es eben so, dass ich absichtlich den Schirm auf eine gewisse Art und Weise in Schwierigkeiten bringe und dann nichts tue. Beim Akrofliegen greife ich ja ein. Das heißt, ständig versuche ich, das Gerät zu kontrollieren. Und beim Testen ist es eben so, ich bringe den Schirm absichtlich in Schwierigkeiten und dann schaue ich zu. Und die Kunst dabei ist dann halt, zu wissen, wann muss ich eingreifen? Also wann werde ich gefährdet? Wann ist es für mich gefährlich? Und dann muss ich halt eingreifen. Aber im Grunde muss der Schirm das Problem selber lösen. Und da muss man dem Schirm auch Zeit geben, das Problem zu lösen. Und das ist oft ein großer Thrill. Also heutzutage ein Gerät mit über 60 km/h Maximalgeschwindigkeit, wenn du die an der Obergrenze testest, also Vollgas gibst und den an die Seite klappst und mit 70 % machst, 75 % machst, da geht es einfach zur Sache.

[00:27:32] Das ist nach wie vor ein großer Thrill. Ob der Thrill so angenehm ist? Zweifel ich. Also gerade, wenn man ein Gerät, das man überhaupt nicht kennt, ist das eine Sache, die man sehr vorsichtig angehen sollte. Und ich kenne nur eine Handvoll, wirklich nur eine Handvoll, richtig guter Testpiloten, die gnadenlos testen.

[00:27:49] **Lucian Haas:** Hast du beim Testen oder bei deinen anderen Projekten, die du dann machst oder gemacht hast, hast du da auch manchmal Angst? Gott

[00:27:56] **Mike Küng:** im Himmel. Na, sobald ich Angst habe, muss ich es bleiben lassen. Also so viel Selbstvertrauen muss man sich erarbeiten, eben durch maximal viel Training und hartes Training. Wenn man da anfängt zu zweifeln und Angst zu haben, dass man das beherrschen kann, dass man das im Griff haben kann, dann muss man sofort den Job wechseln. Das soll nicht überheblich klingen, aber es ist einfach wichtig, dass man hier wirklich so viel intensiv trainiert, dass man eben das Gefühl hat, man kann das beherrschen. Darum habe ich auch immer 30, 40, 50 Sprünge im Jahr gemacht mit dem Gleitschirm, damit ich eben das Gefühl habe, auch extrem niedrige Sprünge tätigen zu können, weil ich glaubte, das im Griff zu haben. Und das hat auch ganz gut funktioniert.

[00:28:41] Also Selbstbewusstsein durch Können, also Selbstvertrauen in sich selber. Und Angst hat da nichts verloren.

[00:28:51] Gewarnt werden, Bauchgefühl, so das könnte jetzt heiß werden, das ist extrem wichtig, weil, also vor allem Respekt haben davor, das gehört dazu, damit man eben zu 100 Prozent bei der Sache ist.

[00:29:03] **Lucian Haas:** Gibt es denn Tage, wo du zumindest sagst, heute ist mein Bauchgefühl wirklich so, dass ich sage, das lasse ich am besten ganz, weil ich könnte vielleicht da dann eben in Situationen kommen, die ich vielleicht nicht mehr so beherrsche, obwohl ich sie theoretisch oder von der Praxis her, normalerweise her kann?

[00:29:18] **Mike Küng:** Nein, das sage ich nicht. Es gibt schon Tage, wo man natürlich besser drauf ist, als an anderen Tagen. Das merke ich dann aber eher im sportlichen Bereich, wenn ich irgendwie eine lange Tour gehe, Skitour oder eine lange Klettertour oder sonst irgendwas mache, wo halt relativ lang im Weg bin, dass man da mal besser, mal schlechter beieinander ist. Beim Fliegen ist es schon so, dass man auch merkt, okay, man hat mal besser. Aber ich komme oft in so einen Flow rein und ich fange an und das geht so dahin. Und wenn dann die Bedingungen passen, spüre ich keine großen Unterschiede zwischen den Tagen. Auf jeden Fall habe ich nie solche Tage, wo ich sage, ich lasse es lieber bleiben, weil ich mich halt nicht wohlfühle. Das gibt es für mich eigentlich überhaupt nicht.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Hast du dich denn eigentlich im Laufe deiner Karriere irgendwann mal ernsthaft verletzt? Bist du mal ernsthaft abgestürzt?

[00:30:06] **Mike Küng:** Ich würde sagen, lehrhafte Erfahrungen hat es natürlich schon gegeben, vor allem natürlich zu Beginn. Gerade, wo wir mit der Akrofliegerei angefangen haben, war das natürlich der Wahnsinn. Wir haben Dinge gemacht, wo einfach keiner gewusst hat, wie geht das? Funktioniert das überhaupt? Ist das überhaupt machbar? Die Geräte waren zum Teil einfach überhaupt nicht dazu geeignet. Ich habe ein paar Rettungsgeräte abgehängt natürlich, die Gott sei Dank glimpflich ausgegangen sind. Glücklicherweise habe ich mich nie richtig schwer verletzt und habe diese

Lehren immer auch als lehrhaft empfunden. Wenn es mal eng hergegangen ist, wo ich gemerkt habe, jetzt habe ich wirklich auch mal Glück gehabt, oder dem Herrgott sei Dank, dass da das gut ausgegangen ist. Also da muss man schon sagen, da hat es sicher einige Erfahrungen gegeben.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Gerade mit dem Stichwort Glück.

[00:31:00] Manchmal braucht man das ja einfach, um Situationen zu überleben. Wie häufig, glaubst du, hast du eigentlich nur mit Glück Dinge wirklich überstanden?

[00:31:08] **Mike Küng:** Ja, das sind gar nicht so viele. Das sind gar nicht so viele. Die ganz extremen Sachen, die jetzt auch im Buch beschrieben werden, muss ich ganz ehrlich sagen, die waren super geplant. Und natürlich waren sie riskant. Aber mit dem Faktor Glück zu rechnen, ist extrem gefährlich. Das heißt, wenn ich so weit es vermeiden kann, soll dieser Faktor Glück und Zufall so gering wie möglich sein, so klein wie möglich sein. Und da ist eigentlich auch nie wirklich was eng geworden. Es ist eher mal richtig eng geworden, wo ich mal zum Beispiel mit dem Akrobatik-Buch, das ich mit Gudrun und Nesla Michi gemacht habe, wo ich da mal gesagt habe, ah, da fehlen uns noch zwei, drei Fotos zu einer Figur, die machen wir jetzt noch schnell. Wo man denn sowas gemacht hat, da bin ich auch schon mal retterkennig, weil man einfach gesagt hat, okay, super, mit dem Schirm ist das schnell machen, ohne Planung einfach mal schnell diese Figur runterreißen für ein paar Fotos.

[00:31:56] Das ist dann gefährlich. Man hat es dann auch an dem Basejumper gesehen, am Ueli, am Gegenschatz. Der hat auch mal schnell für die Medien mal was gemacht, hat mal schnell von der Dachkante runtergehüpft und da ist auch schief gegangen. Das heißt nicht, dass das so sein muss, aber es ist halt dann einfach so, dass wenn man etwas ein bisschen vielleicht halbherzig oder so nebenbei ganz schnell macht, das dann richtig gefährlich wird. Die Sachen, die ich gut geplant habe, da hat auch Glück dazugehört, keine Frage. Also der Höhenrekord, da war einiges an Glück dabei, dass das keine Schäden nach sich gezogen hat. Und auch andere Aktionen waren extrem knapp. Über der Europabrücke runterspringen war auch sehr riskant. Glück gehört dazu, keine Frage, aber je geringer der Faktor, umso besser.

[00:32:40] **Lucian Haas:** In deinem Buch beschreibst du auch eine schöne Geschichte, im Zusammenhang mit Glück, wo du einen Karabinerbruch hattest am Startplatz von Ueli Denis. Du warst vorher noch mit demselben Karabiner geflogen und hast da wirklich extreme Akro-Manöver gemacht. Gebrochen ist der dann allerdings nicht in der Luft, sondern wirklich, wo du gerade eigentlich zum neuen Flug aufziehen wolltest, soweit ich, wenn ich das richtig gelesen und verstanden habe. Was hast du in diesem Moment dann da gedacht?

[00:33:05] **Mike Küng:** Fassungslosigkeit. Ganz spannend, dass du dieses Beispiel bringst, weil das würde ich wirklich als erstes Mal nach wie vor völlig unverständlich, betrachten, diese Geschichte. Und da hatte ich wirklich Glück. Also ich habe Show geflogen auf den Airgames in Ueli Denis und wildeste, damals halt Infinity-Vollgas und richtig Voll-Action, hatte einen Aluminium-Karabiner dran. Neuester Bauart, also das war eigentlich alles ganz, die nie Gedachte an irgendwelche Materialbrüche. Und klopfe den Schirm runter, wie üblich, und mit dem Truck fahren wir dann wieder einen Berg hoch und oben super Wind zum Groundhandle. Und ich hänge mich an und ziehe den Schirm hoch und bling, liegt etwas am Boden. Und ich denke, ich kann mich noch an das Geräusch heute noch sehr gut erinnern. So ein metallisches, helles Klingen und ich schaue am Boden und der halbe Karabiner liegt am Boden.

[00:33:53] Ich denke mir, was ist denn das? Wie kann das passieren? Und ein Truck ist halt davon geflogen in einem starken Wind. Und ich denke mir, was ist jetzt passiert? Habe ich den Karabiner nicht gescheit zugemacht? Oder was ist jetzt da passiert? Und dann war das tatsächlich so, dass ein Schwinglastbruch war von diesem Aluminium-Karabiner. Dieses Glück kann ich heute noch nicht fassen. Und da bin ich sehr, sehr dankbar, dass da nichts passiert ist in der Luft. Weil dieses extreme Akku-Fliegen hat der Karabiner noch überlebt, überstanden. Und dann am Boden das bisschen aufziehen, das hat schon gereicht, dass er dann noch gebrochen ist. Da muss man echt sagen, da war richtig viel Glück im Spiel.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Mit was für Karabinern fliegst du heute? Also hat das irgendwie auch deine Materialwahl geprägt? Seitdem nur noch

[00:34:39] **Mike Küng:** Stahl. Es gibt kein Aluminium mehr für mich. Das war damals so, wie diese eloxiert werden, diese Karabiner. Das war ein Problem.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Zum Thema Glück, aber in einem anderen Sinn, schreibst du auch in deinem Buch, als einen der größten Glücksfälle in dem Sport würde ich die Tatsache bezeichnen, dass ich den Sport mitgestalten durfte. Wo, glaubst du, hast du den größten Einfluss im Grunde gehabt?

[00:35:07] **Mike Küng:** Ja, das ist eigentlich ein wichtiger Satz für mich und extrem wichtig. Das ist für mich auch die Faszination an diesem Sport. Wenn du jetzt in den Sport einsteigst, was willst du jetzt noch neu machen? Akrofliegen ist extrem weit entwickelt.

[00:35:23] Streckenfliegen sowieso. Wettkampf ist meiner Meinung nach eine Nebenerscheinung, eine Randerscheinung von dem Sport inzwischen. Klar, du kannst deine Passion, deine Faszination ausüben, aber wenn du sagst, ich will jetzt gestalten, neu gestalten, dann musst du einfach wirklich Ideen haben.

[00:35:41] Damals war es einfach relativ leicht. Das neu zu gestalten. Groundhandling in der Form, wie man es heute betreibt, hat es gar nicht gegeben. Wir wurden ja irgendwann als Bodenhüpfer bezeichnet. Das Akrofliegen war zum Teil sogar richtig verböht, als Angebermasche bezeichnet. Ein Hörnerkanal, da kann jeder drüber fliegen. Geradeaus fliegen, was soll das? Aber irgendwelche hohen Berge runterfliegen, was auch immer. Diese ganzen Sachen waren damals aber eben noch nicht gegeben. Das hat noch keiner gemacht. Zum Beispiel der Hörnerkanal hat bis heute noch keiner wiederholt, da drüber fliegen. Und gewisse Dinge waren einfach damals überhaupt nicht gemacht. Egal, ob das jetzt die Entwicklung ist oder die Extremsportbereich ist oder die Ideen. Groundhandling, Akro, all diese Dinge wurden damals erst kreiert. Und da habe ich wirklich das Glück gehabt, in all diesen Bereichen mitmischen zu dürfen.

[00:36:28] Und mitgestalten zu dürfen. Ich habe sicher der Akroszene einiges bewegt und das auch in unserem Breiten ein bisschen populärer gemacht. Und Groundhandling versuchen wir nach wie vor richtig zu pushen. Auch das Testen, dass die Leute mal wissen, was da überhaupt gemacht wird. Das Testen ist auch sehr wichtig. All diese Dinge durfte ich mitgestalten und mitkreieren und da bin ich schon sehr stolz drauf.

[00:36:48] **Lucian Haas:** Wo siehst du denn heute noch im Grunde die größten Möglichkeiten, auch wirklich noch mit dem Gleitschirm etwas Neues zu schaffen? Ist das das Groundhandling, wo du sagst, da ist vielleicht noch die größte Entwicklungspotenzial?

[00:36:59] **Mike Küng:** Ja, zumindest einmal kann man unglaublich viel machen. Ich bin jedes Jahr wieder überrascht, dass es noch eine Steigerung gibt. Ich habe das vorweilen auch probiert, in diesem Bereich zu bringen, wie das Bouldern oder das extreme Klettern, dass man das mit Schwierigkeitsgraden bezeichnet. Das hat sich aber nicht weiterentwickelt. Trotzdem habe ich einfach versucht, mit dem Gleitschirm kaltenderweise Hindernisse zu überwinden. Und da ist natürlich Dänemark optimal mit diesen großen Bunkern. Man muss ja nur ein bisschen Wind haben und schon kann man mit dem Gleitschirm etwas machen.

[00:37:35] Extremstbereiche der Welt. Da gibt es so viele Möglichkeiten auf der ganzen Welt, dass man irgendwie neue Dinge realisieren kann oder machen kann. So die ganz großen neuen Ideen, Herausforderungen sind im Moment nicht so wirklich sichtbar. Ich habe jetzt ja diesen Headover oder Rollover Rekord erhöht auf 7100 Meter. Das hat mich sehr, sehr fasziniert, solche Dinge. Es gibt so viele Ideen, die man machen könnte. Leider muss ich ganz ehrlich sagen, liegt es auch immer ein bisschen an der Kohle. Und gerade jetzt ist dieser fliegende Mensch oder der irgendwo runterspringende Mensch nicht mehr die große Faszination für das normale Publikum. Das wiederum heißt weniger Fernsehzeiten. Das wiederum heißt weniger Sponsoren.

[00:38:22] Weil das geht immer Hand in Hand. Das heißt, wenn ich etwas Großes, Neues kreieren will, dann brauche ich einfach Kohle. Und das geht nur mit starken Sponsoren. Und dazu ist die Zeit im Moment sicher schwierig. Wechseln wir

[00:38:33] **Lucian Haas:** noch mal ein bisschen das Thema. An einer anderen Stelle in deinem Buch schreibst du, die Psyche zu trainieren ist in unserem Sport viel wichtiger als das Körperliche. Warum? Und zweiter Teil der Frage wäre, wie trainierst du deine Psyche? Habe

[00:38:48] **Mike Küng:** ich das genau so geschrieben? Ja. Okay, ganz so klar, hart würde ich das nicht mehr bezeichnen. Es ist, glaube ich, sehr wohl so im Extremsportbereich, dass man einfach den Geist und die Psyche

trainieren muss. In der Form, dass man einfach auftretende Ängste, also die Warnung praktisch wahrnimmt und auf keinen Fall ignoriert, aber sich nicht einfach auf die Seite schiebt als etwas, was einen behindert. Das heißt, ich muss das trainieren. Wie gehe ich mit meinen Ängsten natürlich um in einer gewissen Form? Wie habe ich das im Griff? Wie kann ich derartig gut planen, dass ich einfach mein Restrisiko minimiere? Und natürlich, wie kann ich meine Psyche derartig trainieren, dass ich diesen Schritt mache?

[00:39:39] Also ich liebe diese Ausdrucksweise aus dem Film Matrix. Es reicht nicht, nur die Tür zu kennen. Du musst auch durch sie hindurchschreiten. Oder du musst den Weg nicht nur kennen, sondern du musst ihn auch beschreiten. Ich finde den Ausdruck sehr gut. Das heißt, dazu muss ich einen gewissen Mut und ein gewisses Selbstbewusstsein haben, um eben Wege zu gehen. Das geht jetzt aber nicht nur im Extremsport so, sondern auch bei anderen Sachen ist das ja im Grunde so. Das heißt, das kann ich aber auch trainieren. Und das trainiere ich halt in meinem Fall so, dass ich derartig viel praktisches Training mache, dass ich einfach davon überzeugt bin, dass ich das schaffen kann. Und dieses Selbstbewusstsein bringt mich dann halt eben dazu, auch außergewöhnliche Dinge zu machen und eben auch mit meinen Befürchtungen oder Bedenken klarzukommen.

[00:40:30] Ich würde es jetzt nicht ganz mehr so extrem bezeichnen, wie ich es da vielleicht gemacht habe. Ich finde das Körpertraining extrem wichtig. Also ich betreibe ja geradezu einen Körperkult. Gerade jetzt im Moment über den Winter habe ich da auch wieder einiges an Gewicht runtergerissen, weil ich das als Testpilot brauche. Ein niedriges Körpergewicht. Früher beim Akrofliegen war das anders. Da konnte man nicht schwer genug sein. Da habe ich dann so zwischen 80 und 90 Kilo gehabt. Und jetzt im Moment habe ich so um die 62 Kilo. Das heißt, ich bin da auch exzessiv. Also Körpertraining ist für mich extrem wichtig. Natürlich auch die körperliche Fitness, um mit dem Körper optimal umgehen zu können. Und ich bin jetzt schon über 50 Jahre alt und da ist das natürlich ein bisschen härter als mit 30.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Um auf 62 zu kommen, muss man sich ja wahrscheinlich wirklich sehr am Riemen reißen und darunter hungern gewissermaßen. Ist das auch deine Vorstellung von Professionalität, dass du sagst, hey, es braucht diese leichten Testpiloten. Ich kann dahin kommen, dass ich ein so leichter Testpilot bin. Dann dränge ich mich jetzt auch oder ich dränge meinen Körper wirklich in dieses Extrem hinein.

[00:41:32] **Mike Küng:** Ja, es passt einfach sehr gut zusammen für mich. Ich liebe Sport. Ich bin exzessiver Sportler. Also gerade im Winter sind so fünf, sechs, sieben Stunden Tour. Eigentlich hübsch normal, dass man da auf dem Weg ist. Auch jetzt im Sommer mit Hike and Fly, gerade jetzt in der jetzigen Zeit Hike and Fly betreibe ich sehr exzessiv. Kommt mir natürlich sehr entgegen, dass ich das sehr gerne tue. Und es ist einfach so, es ist professionell, wenn man sagt, was ist am meisten gefragt? Das sind leichte Testpiloten, weil die 80-Kilo-Burschen, die gibt es wie ein Land am Meer. Und da es eh schon wenige wirklich sehr gute Testpiloten gibt, meiner Meinung nach gibt es doch viel weniger wirklich leichte, sehr gute Testpiloten. Und natürlich ist das eine unglaubliche Motivation für mich auch.

[00:42:18] Und ich muss auch ganz ehrlich gestehen, es fällt mir nicht wirklich schwer. Ich liebe Askese, ich mag dieses asketische Leben sehr gerne. Ich bin aber absolut auch ein Genussmensch. Also ich esse auch gerne oder ich trinke auch gerne mal was. Aber so das Grundleben ist bei mir schon eher asketisch eingestellt. Und diese Kombination passt mir sehr gut und mir gefällt es auch gut. Und ja, ich denke als leichter Testpilot ist man auch sehr gefragt.

[00:42:45] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, es gibt sehr, sehr wenige wirklich gute Testpiloten auf der Welt. Was macht einen wirklich guten Testpiloten aus?

[00:42:53] **Mike Küng:** Ja, genau das, was ich vorher im Grunde ein bisschen beschrieben habe. Ich muss genau wissen, wie getestet wird. Das heißt, darum glaube ich auch, dass die meisten Testpiloten, die über Grund, über Land testen, also nicht über Wasser, sondern über Grund, dass die nur halbherzig testen. Das heißt, wenn ich einen Schirm habe, den ich zu testen habe, dann muss ich den auch markieren, damit ich auch wirklich weiß, okay, ich habe jetzt keinen 60 % Klappe gemacht, sondern ich habe tatsächlich einen 70 % Klappe gemacht oder größer. Dann muss ich einfach schauen, dass ich wirklich an der Obergrenze bin, nicht irgendwo dazwischen drin. Da muss ich auch wirklich Vollgas geben. Das heißt Vollgas, Rolle an Rolle oder Rolle über Rolle und nicht so, sagen wir mal, Dreiviertelgas.

[00:43:39] Ich denke, da kann man relativ leicht, wie soll ich sagen, sich was vormachen. Und dieses gnadenlose Testen in Kombination natürlich dann auch wirklich nicht einzugreifen beim Schirm und erst dann eingreifen, wenn ich als

Pilot gefördert bin. Und natürlich dann in weiterer Folge, was noch viel wichtiger ist, das dann auch dem Designer zu vermitteln oder eben dem Testinstitut klar darlegen zu können, was das Ergebnis des Schirmes ist. Das macht dann vielleicht einen guten Testpiloten schlussendlich aus. Also im Bereich eines Herstellers ist die Kombination Testpilot-Designer, dass die zwei zusammenarbeiten können, extrem wichtig und sehr, sehr gut. Und jeder muss sich auf den anderen verlassen können. Und im Bereich Gütesiegel-Testpilot, da muss es einfach sehr, sehr korrekt abgehen.

[00:44:28] Wirklich absolut korrekt, damit das ENL-Testgütesiegel bestätigt wird. Und je genauer man das macht und je besser, dass man das kann und je länger man das auch macht, erfahrungsgemäß, umso besser Testpilot ist man auch. Also ich denke, das muss man genauso lernen wie jeden anderen Job auch.

[00:44:48] **Lucian Haas:** Die letzten Jahre hast du ja zusammen mit Hannes Papisch als Testpilot gearbeitet und mit ihm zusammen die neue Marke FEE eigentlich sehr erfolgreich aufgebaut. Jetzt hört man, dass du dich von FEE trennst. Warum und wo geht die Reise hin?

[00:45:02] **Mike Küng:** Ja, es ist definitiv so, dass ich offensichtlich nicht wirklich ein Teamplayer bin. Also das hat man jetzt ja festgestellt. Ich habe jetzt ja doch schon einige Gleitschirmfirmen hinter mir. Und ich tue eigentlich immer so, als wenn es meins wäre. Und im Falle von FEE war es ja auch meins. Also ich habe ja einige Anteile dort besessen. Trotzdem tue ich mir das einfach schwer, wenn einfach andere Einflüsse daherkommen, wie jetzt auch bei FEE, dass einfach Leute in die Firma reinkommen, die dieses Verhältnis zwischen Designer und Testpiloten stören. Ich sage ja immer wieder, das klingt jetzt vielleicht ein bisschen böse, wie ein Hund, der sich ein paar Zecken aufsammelt und die sich da in dem Fell eingraben.

[00:45:53] Und das ist fast unweigerlich, dass das passiert, dass einfach gewisse Einflüsse von außen kommen und gewisse Inputs von außen kommen. Und mich stört das einfach, wenn das Verhältnis Designer-Testpilot gestört wird. Und ja, auf zu neuen Ufern. Also ich habe damit kein Problem. Im Gegenteil, es ist jetzt eher so, dass man sagt, okay, jetzt kann ich mich wieder auf den Kern konzentrieren. Das sind die Groundhandling-Kurse und eben das Arbeiten als freier Testpilot, Freelance-Testpilot. Ist

[00:46:24] **Lucian Haas:** das vielleicht auch so ein innerer Drang von dir, immer auch wieder eine neue Herausforderung zu suchen?

[00:46:31] **Mike Küng:** Ja, es war schon extrem faszinierend, jetzt mit diesen letzten drei Jahren eine Firma aufzubauen oder mit aufzubauen. Hat sehr gut gepasst. Es war eine supertolle Zeit. Aber ja, ich merke schon, dass ich immer gleich mal irgendwann einmal ein bisschen ungeduldig werde, vor allem, wenn es in ein gewisses Fahrwasser gerät. Also wenn das so irgendwie Routine wird. Nächstes Projekt, nächstes Projekt, nächstes Projekt. Und so, ja, okay. Ein Gütesiegel, nächstes Gütesiegel, nächstes Gütesiegel. Das ist zwar so der Lauf der Dinge, aber ja, jetzt wieder mal was Neues. Dazu wird es echt wieder Zeit. Was eben mich auch so fasziniert, ist einfach diese verschiedenen Möglichkeiten. Ich freue mich schon wahnsinnig auf die Groundhandling-Kurse in Dänemark. Ich bin total ausgehungert wieder in die Richtung, weil ich wahnsinnig gerne auch unterrichten tue. Und das hat natürlich jetzt die jetzige Situation ein bisschen verhindert, denn wir hätten schon einige Groundhandling-Kurse gehabt.

[00:47:18] Das ist oft Abwechslung und diese Abwechslung vermisse ich jetzt im Moment natürlich. Ich

[00:47:23] **Lucian Haas:** habe bei Facebook bei dir gelesen, dass du sagst, du willst jetzt auch endlich deinen Fluglehrer machen. Wofür brauchst du den? Willst du eine Flugschule aufbauen?

[00:47:30] **Mike Küng:** Ja, genau. Nein, nichts liegt mir ferner. Ich habe da veraltete Ansichten. Ich finde einfach, dass der Lehrer, egal in welchem Bereich, sollte irgendwie der Meister sein. Ich habe einen Fluglehrerassistent gemacht vor ein paar Jahren. Und ja, also, man glaubt vom Praktischen reden wir eh nicht. Aber von der Theorie her, da war ich noch ein bisschen weg vom Meistersein. Bin jetzt am Lernen und am Üben und mich weiterbilden, dass ich einfach den ganzen Bereich abdecken kann. Das heißt, nur weil ich jetzt seit fast 30 Jahren Testpilot bin, heißt das noch lange, dass ich mich wirklich in Aerodynamik gut auskenne oder in der Gesetzeslage oder sonst irgendwas. Im Gegenteil, ich kann halt gut fliegen. Aber es gehört ja viel mehr dazu, um Fluglehrer oder Meister zu sein. Und das möchte ich mir jetzt eben aneignen.

[00:48:15] Und natürlich dann auch in weiterer Folge auch die Reisen als Fluglehrer. Anbieten. Natürlich auch die Groundhandling-Kurse als Lehrer anbieten. Mir gefällt mehr dieser Gedanke. Also, es müsste nicht sein. Aber doch, ich möchte ganz gerne jetzt endlich mal das beenden. Was dagegen spricht, ist ein bisschen meine Tendenz, mir schwer etwas anzueignen, was Lernen anbelangt. Das heißt also, Schulbank drücken war nie so meins.

[00:48:45] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt als Lehrer auch beim Groundhandling selber auftrittst. Nun spielst du ja mit deinen Techniken, die du schon alle jetzt seit 40 Jahren spielst. Und die du seit vielen Jahren drauf hast und immer weiter perfektioniert hast. Spielst du ja in einer vollkommen anderen Liga als irgendwie jemand, der jetzt nach Dänemark fährt und sagt, ich möchte Groundhandling, so die einfachsten Dinge lernen. Macht dir denn sowas überhaupt Spaß, dieses Basiswissen zu vermitteln?

[00:49:08] **Mike Küng:** Ja, macht mir sehr viel Spaß, weil ich den Leuten das zeige, was ich auch tue. Es ist klar, betreibe ich Groundhandling extrem für mich privat. Wirklich sehr extrem. Aber die Technik ist die gleiche. Die Grundlage ist die gleiche. Also Basic - und Expertkurse beruhen auf dieser Grundtechnik, die ich selber auch verwende. Das heißt, ich zeige den Leuten eigentlich etwas, wo ich selber voll zu 100 % dahinterstehe. Und einfach auch weiß, was für Erfolge man damit erzielen kann. Gerade in Dänemark sieht man das immer wieder. Auch in anderen Gebieten, wo viel Wind herrscht oder starke Thermik. Dass die Leute sich nach wie vor ein bisschen schwer tun, zu starten und den Schirm am Boden zu handeln. Und genau das biete ich den Leuten. Dass sie lernen, wie kann ich auch bei stärkerem Wind oder extremerem Wind den Schirm am Boden beherrschen.

[00:49:59] Und die Lernerfolge, gerade bei den Basic-Kursen, sind derartig groß, dass mir das unglaublich viel Freude macht. Wenn ich die Leute sehe, dass sie am Anfang es nicht einmal schaffen, den Schirm richtig auszulegen, geschweige denn, den Schirm über sich zu halten. Und dann nach einer Woche können sie das. Und dann freut mich das sehr und macht mich auch stolz.

[00:50:18] **Lucian Haas:** Da du jetzt schon so ewig lange auch Groundhandling machst, auch mit den unterschiedlichsten Schirmen das schon ausprobiert hast, hat sich eigentlich durch die Schirmkonstruktionen, die sich verändert haben, in der Form, dass man heutzutage halt meistens untenrum zumindest nur noch drei Ebenen hat, also A, B, C und nicht mehr A, B, C, D, dass man oben Stäbchen drin hat, damit die Kappen besser aufgehen, hat sich damit eigentlich die Möglichkeiten des Groundhandlings verbessert oder eher verschlechtert?

[00:50:43] **Mike Küng:** Weder. Also wir haben früher mit diesen vier Tragurten unsere Probleme gehabt. C - und D Tragegurte haben wir dann gleichzeitig gezogen. Und da haben die Leute oft Probleme gehabt, die zu erwischen. Heutzutage ist eben, wie du sagst, die modernen Schirme haben entweder zwei Tragegurte oder drei Tragegurte. Dadurch ist es eigentlich eher leichter geworden, weil einfach das übersichtlicher ist und man leichter an die C Tragegurte rankommt. Stäbchen haben keinen Einfluss. Die Schirme starten generell viel, viel besser wie früher. Das war ja früher auch zum Teil ein Drama. Aber jetzt ist es eigentlich so, dass es von der Entwicklung her eher leichter geworden ist. Was schwieriger geworden ist? Das ist natürlich der Umstand, dass die Schirme gestreckter sind und die Ausflügele zu neigen, zu beschleunigen. Und das bewirkt dann oft, dass die Schirme wiederum ein bisschen schwieriger am Boden zu beherrschen sind.

[00:51:31] Aber das betrifft eher diese Leistungsschirme. Die Schirme, die wir verwenden, das sind eigentlich oft so A-Schirme oder B-Schirme. Natürlich sehr, sehr klein. Die Schirme sind super simpel zu handeln und mit denen kann man wirklich tolle Sachen machen. Eine Spezialisierung wie beim Akrofliegen auch. Die Akro-Schirme heutzutage, da ist Infiniti-Fliegen nicht gerade eine große Kunst, weil es geht fast von alleine durch die Art des Schirmbaus. Aber früher war das ein richtiges Kunstwerk, mit diesen Geräten Infiniti zu fliegen. Und beim Groundhandling-Schirm ist es im Grunde das Gleiche. Und da gibt es eben auch Spezialisierungen. Und diese Schirme, die wir jetzt verwenden, die sind unglaublich gut. Neigen nicht dazu, in den Sackflug zu kippen, sondern schießen von alleine immer wieder hoch und sind halt sehr gut geeignet für diese Form des Gleitschirmsports.

[00:52:15] **Lucian Haas:** Nun fliegst du ja ungeheuer viele unterschiedliche Schirmtypen auch. Gibt es denn irgendetwas, wo du sagst, das ist so quasi mein Lieblingsschirm? Kann

[00:52:24] **Mike Küng:** ich gar nicht behaupten. Also ich war jetzt noch nie so der Fan von diesen ultragestreckten Schirmen, weil es nicht notwendig ist. Die Leistung kommt nicht von der Streckung. Im Gegenteil, mit viel Streckung wird ja das Gegenteil erreicht. Aber ich hatte jetzt einen Lieblingsschirm bei Fii, der war eigentlich schon eher im C-Bereich. Ein Allegro-Prototyp, den habe ich jetzt auch für diesen Sprung aus 7000 Metern verwendet. Der unglaublich ist. Der hat ein unglaublich tolles Handling. Der im Grunde nicht Gütesiegel geeignet war, weil er einfach zu agil war. Den habe ich auch für verschiedene Fotosessions verwendet, um Stapel zu streifen und solche Sachen. Es ist einfach mein Lieblingsschirm. Dieser Vogel ist ein Allegro-Prototyp. Der war einfach unglaublich toll zum Fliegen. Kann mich aber auch extrem gut begeistern für eine Sonata. Einen klassischen A-Schirm in kleiner Form, weil die einfach super toll fliegen.

[00:53:11] Super kompakt sind, schön ums Eck gehen, super Freestyle-tauglich sind und natürlich bei Starkwind extrem stabil sind. Und ursprünglich viel Spaß machen. So einen richtigen Lieblingsschirm habe ich nicht. Aber ich neige dazu, das zu mögen, was so in meine Richtung geht. Freestyle und extremes Groundhailing.

[00:53:31] **Lucian Haas:** Jahrelang warst du ja im Grunde auch wirklich so ein extremer Solist von der Art, wie du gedacht, wie du aufgetreten bist mit dem, was du gemacht hast. Jetzt in den letzten Jahren sagst du ja, ich bin ein bisschen älter geworden und ein bisschen ruhiger geworden und sowas. Was auch noch dazu gekommen ist, du bist ja auch Vater geworden und hast eine Tochter. Inwieweit hat deine Tochter Nala im Grunde auch deine Tochter? Was hat deine Denkweise verändert?

[00:53:50] **Mike Küng:** Ich würde nicht sagen, dass ich wirklich ruhiger geworden bin. Also ich bin sportlich gesehen zumindest mal nicht weniger exzessiv wie früher. Also ich betreibe den Sport als ein Ganzes, das heißt zu 100 Prozent. Die Aktionen, die wir machen, eben jetzt dieser neue Rollover-Rekord, die sprechen da sicher auch dafür. Und eben gerade im Groundhailing-Bereich versuche ich immer wieder neue Maßstäbe zu setzen. Meine Tochter ist jetzt knapp sechs Jahre alt und ist ja der Schönste, was es gibt. Das steht außer Frage. Und ist ja so das Mädchen und ist der Kern, keine Frage, der Kern des Lebens. Aber hatte keinen Einfluss auf meine sportliche Karriere oder dass ich irgendwie umgedacht hätte oder mich anders verhalten hätte.

[00:54:35] Sobald man anfängt zu zögern oder ein bisschen zurückzutreten, lebt man sehr gefährlich. Nimmst du denn die Nala auch zum Fliegen mit? Ja, sicher. Wobei die Nala ja ganz am liebsten eines macht. Und zwar ist das Schaukeln, Schaukeln, Schaukeln. Das heißt, mit dem Schirm darf es nicht geradeaus gehen, sondern da muss etwas passieren, sonst ist es langweilig. Also hoch aufkurbeln, rausfliegen und dann halt Wing-Over und Saturn, weiß Gott was, Helikopter. Auf jeden Fall muss irgendwas passieren. Einfach nur gerade runterfliegen, das ist nichts für die Nala.

[00:55:06] **Lucian Haas:** Das heißt, sie hat schon deine Gene bekommen. Ja, scheint

[00:55:08] **Mike Küng:** so, scheint so. Also sie ist generell sehr sportlich und sehr lebendig und das gefällt mir natürlich sehr gut. Und vor allem auch, dass sie so Freude daran hat mitzufliegen. Ganz am Anfang von

[00:55:17] **Lucian Haas:** deinem Buch steht als Widmung für Jakob, meinen Vater. Welche Rolle hat dein Vater für dich gespielt auf deinem Lebensweg oder für den Lebensweg in der Form, wie du ihn jetzt eingeschlagen hast?

[00:55:30] **Mike Küng:** Ich habe generell tolle Eltern. Mein Vater ist halt derjenige, der in diesen sportlichen Bart immer übernommen hat. Er hat uns zum Klettern gebracht, zum Skibergsteigen und zu all diesen extremen Bereichen. Und natürlich auch als erster mit dem Gleitschirm, der ich mitgenommen habe. Und dadurch habe ich natürlich auch eigentlich diese Karriere einschlagen können. Weil wenn er nicht aufgetaucht wäre mit meinem Gleitschirm damals und so die ersten Hüpfe mit mir gemacht hätte, wer weiß, ob ich dann überhaupt jemals damit angefangen hätte. Das weiß man natürlich nicht, keine Frage. Aber durch das, dass mich mein Vater stets gefördert hat und eigentlich auch immer hinter meinen Ideen gestanden hat und mich auch zu diesem Sport gebracht hat und natürlich mein erstes großes Vorbild auch war, keine Frage, habe ich das Buch eben ihm gewidmet.

[00:56:17] Wo siehst du dich in zehn Jahren? Na ja, hoffentlich immer noch in diesem motivierten Bereich, in dem ich jetzt bin. Mir gefällt der Sport extrem. Mir gefällt das Leben extrem. Das Reisen mit dem Fluggerät, mit dem Sportgerät durch die Welt tingeln, unterrichten, lehren, testen und so weiter. Also ich hoffe, dass das nicht zeitlich so begrenzt ist. Wenn man Tony Benn anschaut, der hat sich sicher auch ein bisschen gewandelt in den Jahren, aber der ist immer noch

im Sport tätig und ist immer noch sicher einer der sehr, sehr guten Bündner. Und ja, man hat vielleicht ein bisschen mehr Freude daran, weil man nicht unbedingt mehr was beweisen muss oder irgendwie diesen Drang hat, immer alle anderen zu schlagen, sondern man kann es einfach viel mehr genießen und ich hoffe, dass das die nächsten zehn Jahre auch so weitergeht.

[00:57:06] **Lucian Haas:** Das heißt, irgendwann wird es den Mike Küng vielleicht als Elder Statesman quasi geben. Der aus einer riesen Erfahrung und einer tollen Geschichte zurückblicken kann und sagen kann, jetzt genieße ich nur noch.

[00:57:18] **Mike Küng:** Naja, genießen tue ich jetzt schon und zurückblicken ist immer gut, aber man soll auch in erster Linie nach vorne blicken. Also ich habe noch so viele Ideen. Also ich habe auch für nächsten Winter bereits wieder eine neue Rekordgeschichte geplant. Ich bin jetzt am Aufbauen dieses neue Testlabel, das ich unter der Firma Mike Küng aufbaue, unter pro.test. Also pro.test passt irgendwie zu mir. So unter diesem Label werde ich die Testflüge anbieten in Zukunft und natürlich Groundhandling extrem betreiben und vorantreiben und eben Geschichten realisieren. Also ich habe ein paar richtig gute Freunde, die mich immer unterstützen. Da zählt der Thomas sicher dazu von U-Turn. Der hat mich immer groß gefördert und groß geholfen bei vielen Geschichten und auch wirklich unterstützt.

[00:58:03] Und da muss man auch erwähnen, dass ich immer wieder unglaubliche Leute um mich machte im Team, die zum Teil wirklich ehrenamtlich und unentgeltlich waren. Die mich unglaublich unterstützt haben. Ich habe immer wieder Kontakt zu tollen Leuten, die immer wieder mal coole Fotosessions mit mir gemacht haben und die wirklich nichts verlangt haben und nur gegeben haben. Und die immer hinter mir gestanden sind und mich auch ertragen haben zum Teil. Also ich bin ja nicht so leicht zu haben. Grundsätzlich muss man dankbar sein, dass man solche Leute um sich hat und die einen derartig unterstützen. Der Stefan, ein Freund aus der Schweiz, der immer bei den Groundhandling Kursen auch immer dabei ist, unterstützt mich sehr. Sehr massiv. Und natürlich viele Leute aus der Presse und aus der Szene. Und das würde ich nicht missen wollen.

[00:58:50] **Lucian Haas:** Gut, Mike. Dann wünsche ich dir, dass diese Perspektive, die du auch noch für die nächsten Jahre hast, sehr erfolgreich umsetzen kannst mit deinem Pro-Test-Einsatz als sehr professioneller Testflieger, der das jetzt als eigene Geschichte anbietet. Und genauso mit deinen Groundhandling Kursen und allen weiteren möglichen Rekorden, die da noch folgen werden. Ich danke dir für dieses sehr Hintergründige. Super Gespräch. Und ja, wünsche dir noch alles Gute. Ich sage

[00:59:16] **Mike Küng:** herzlichen Dank und schöne Grüße an alle da draußen.

[00:59:29] **Lucian Haas:** Das war Mike Küng im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über Mikes Projekte und Sichtweisen erfahren willst, dann kann ich dir die Lektüre seiner Autobiografie Legacy empfehlen. Erhältlich ist sie unter anderem über die Website www.mikeküng.com. Dort gibt es auch Infos über die Groundhandling Kurse und andere Trainings, die Mike anbietet. In den Shownotes zu dieser Podcast-Folge auf Lu-Glidz gibt es zudem eine Reihe weiterer Links, unter anderem zu verschiedenen Videos, die Mikes Aktionen dokumentieren. Im Podcast Podz-Glidz sind auch schon viele weitere interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens erschienen. Du findest sie auf Lu-Glidz, wie auch Soundcloud, Spotify und anderen bekannten Podcast-Katalogen. Wenn du mehr davon hören willst, kannst du Podz-Glidz einfach in deinem Podcast-Player abonnieren.

[01:00:18] Damit ich weitere Folgen produzieren kann, brauche ich allerdings auch deine Unterstützung für dieses Projekt. Wie das geht, steht auf der Website von Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern. Danke fürs Zuhören. Bis bald. Ciao.

English

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

Show notes

Mike Küng describes himself as one of the world's most extreme paragliding professionals. In the podcast, he gives insights into his work and thought world.

Mike Küng is one of the most dazzling figures in the paragliding scene. For three decades, he has repeatedly caused a stir with unusual flight actions and sometimes downright death-defying paragliding stunts. Not only are his groundhandling and acro skills legendary. He jumped from a balloon at an altitude of over ten kilometers. He was the first and so far only person to cross the English Channel by paraglider. He flew from the Europa-Brücke near Innsbruck after a salto start and even plunged headfirst with his wing from the rafters of the former Cargo-Lifter-Halle indoors.

All that and more earned him an almost trademark-like addition to his name. Mad. So: Mad Mike Küng. A designation like a knighthood and a distinction at the same time. Because what Mike can do and repeatedly shows is not of the aviation world for most average pilots.

Mike also enjoys cultivating this image. Last year, he published a biography titled „Legacy“. In it, he describes himself as one of the most extreme paragliding professionals in the world. What he understands by that, how he became who he is today, and how he has shaped the paragliding world with his actions are told by Mike Küng in this episode of Podz-Gidz. This also includes topics such as physical and psychological training, flying without fear, his experience as a test pilot, the constant search for recognition, and his future plans.

By the way: The podcast Podz-Glidz and my blog Lu-Glidz are professionally made offerings, completely without distracting advertisements or a paywall as financing. If you perhaps like what I offer here for that very reason, then I would be happy to receive a small contribution in return. As a supporter, you can choose your financial contribution completely freely. For those who are undecided, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glidz. Payments are easily possible via Paypal or bank transfer. You can find the corresponding data on the Lu-Glidz website, specifically on the "Fördern" page.

If you want to promote Podz-Glidz and the blog Lu-Glidz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glidz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode:

“Role Player” by Au.Ra

No Copyright Music

Free Download: <https://bit.ly/35g7XIu>

Links:

- www.mikekueng.com: <http://www.mikekueng.com/>
- Review "Legacy": <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/buchtipp-legacy.html>
- Paraclimbing: <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/11/video-paraclimbing-im-wadi-rum.html>
- Headover: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/01/win-win-win-in-7100-metern.html>
- Encounter with Mike Küng: https://www.youtube.com/watch?v=FX_w4d_T9ho
- The paraglider Mike Küng: https://www.youtube.com/watch?v=9RxJy3J_Iqw

- Lecture "Legacy": <https://www.youtube.com/watch?v=W16AXhKYFWQ>
 - Extreme Groundhandling: <https://www.facebook.com/watch/?v=2086786671354292>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/05/podz-glidz-29-der-extrempilot.html>

Transcript

[00:00:06] **Mike Küng:** Because I'm constantly trying to create new things and push things forward, mainly in the ground handling area now, and of course in the test flight area as well, there are also very, very extreme situations there. So, if you were to ask me now, how would you describe yourself? I would describe myself as an extreme sports paraglider.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:39] **Mike Küng:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Today with... Mike Küng. And Lucian Haas on the mic. Mike

[00:00:52] Küng is one of the most dazzling figures in the paragliding scene. For three decades, he has consistently caused a stir with unusual flight maneuvers and sometimes downright death-defying paragliding stunts. Not only are his ground handling and Akro skills legendary, he jumped from a balloon at an altitude of over 10 kilometers. He was the first and so far only person to cross the English Channel by paraglider. He flew to Salto City from the Europabrücke near Innsbruck and even did head-first indoor diving. He ran out of the former Cargolifter hall with a glider. All of this and more earned him an almost trademark addition to his name: Mad. So, Mad Mike Küng. A designation that is both a knighthood and a way of setting himself apart.

[00:01:37] Because what Mike can do and constantly demonstrates is not of the flying world for most average pilots. Mike also enjoys cultivating this image. Last year, he published a biography called Legacy. In it, he describes himself as one of the most extreme paragliding professionals in the world. What he understands by that, how he became who he is today, and how he has shaped the paragliding world with his actions—Mike Küng tells all about that in this episode of Podz-Glidz. This includes topics such as physical and psychological training, flying without fear, his experiences as a test pilot, the constant search for recognition, and his plans for the future.

[00:02:19] By the way, the Podz-Glidz podcast and my blog LOOGLIGHTS are professionally produced offerings, completely without any intrusive ads or a paywall for funding. If you happen to enjoy what I offer here for that very reason, I'd appreciate a small gesture of support. As a supporter, you can choose your financial contribution completely freely. For those who are undecided, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on LOOGLIGHTS. Payments are very easy via PayPal or Google Play. Or bank transfer is also possible. You can find the relevant details on the LOOGLIGHTS website, specifically on the Support page.

[00:03:03] Mike, what defines an extreme sports athlete in your view?

[00:03:09] **Mike Küng:** Well, that's a definition that everyone has to find for themselves, or that the audience has to find for themselves. Extreme is certainly something you could say that maybe no one has ever tried before. It's what appears in the eye of the beholder, of course. That means something that is extreme for someone doesn't necessarily have to be extreme for someone else. Still, I would say that if you dare to do something new or do something with a high risk factor and do it often, I think you can be considered an extreme athlete. Do you see yourself as an extreme athlete? Yes, absolutely. No question, because with the paraglider, I've constantly tried to push boundaries that don't even exist.

[00:03:57] And to forge new paths. And of course, aviation in general—whether it's air sports or extreme climbing or whatever, mountain sports—will always be described as extreme because the risk, despite all the good planning and preparation, will always remain relatively high.

[00:04:16] **Lucian Haas:** When you look back at your aviation career, what's the most extreme thing you've done so far?

[00:04:24] **Mike Küng:** You can't really say because there are so many things. Because certain things that seemed extremely risky went off relatively well because they were incredibly well prepared and incredibly well planned, and then the residual risk was simply minimized to the extreme. So, things often became truly dangerous when you did something quickly just once and thought, "Yeah, let's just get this done real fast." That's when it shifted more towards the risky side. So the things I planned well were mostly within the limits. Although, of course, when I jump over the glider in a Cargolift hall during a rollover at only 94 meters, that's always risky. There's always a residual risk there.

[00:05:10] But if I were to say what was the riskiest and most dangerous, I couldn't tell you exactly, because there were several moments where things got really close.

[00:05:20] **Lucian Haas:** In your book *Legacy*, you also describe the story of your altitude record, where you ascended over 10,000 meters in a balloon and then jumped. You yourself refer to it as harakiri. Is that perhaps the most extreme thing, from that perspective?

[00:05:36] **Mike Küng:** Yes, besides mountaineering. I was in the Himalayas too, and I had emergency situations there because of the weather. But regarding this altitude record, we were definitely doing Harakiri, because the equipment—the whole altitude record event is a battle of materials. And at that point, it doesn't matter how much money you can invest in such a story. That means if I had a spacesuit, pressure breathing, and was equipped accordingly, a story like that would be significantly less risky than how we carried it out. I mean, we did have pressure breathing, but no spacesuit. And at a certain altitude, it just gets extremely cold and extremely dangerous because our bodies aren't made for it.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Were you aware that you were putting yourself in this kind of danger when you climbed up, or did you go into it almost a bit naively?

[00:06:29] **Mike Küng:** No, I was aware that it would get dangerous. Still, you could say it was a bit naive, because I even did 8,000 meters without oxygen. I did that in several stages. I even did the jump from 8,000 meters without oxygen, and we tried it at 9,000. And then we said, if that's so easy, let's just go for 12,000 meters. And 12,000 meters was just really naive. That's what we realized. Because at 10,000 meters, it got really tight for the whole team. And I'm very glad I got out of that so well. It's an incredible strain on the body.

[00:07:05] And it was also just naive, because people simply thought you could keep pushing the limits without expecting any major problems.

[00:07:12] **Lucian Haas:** Your biggest media success, where the media reported on your actions the most, was actually something else. Where you simply crossed the English Channel by flying. That's 36 kilometers you have to glide over the water. From that perspective, it actually wasn't the most extreme event. Was it still something special for you?

[00:07:35] **Mike Küng:** Definitely something special. You don't always have to call the most extreme events the best events. It's not always about saying, "I survived that." It's simply about realizing stories and plans you have. Thoughts, ideas. Wishes. That you realize them. And the extreme thing about the English Channel crossing certainly wasn't flying 36 kilometers straight. The extreme thing about it was the organization. The financing. And of course, also overcoming that natural barrier with the paraglider. That was a few years ago. And at that time, paragliders didn't perform as well as they do today. I think it would be relatively easy to do nowadays if you have optimal conditions.

[00:08:22] The extreme thing about the event was, of course, also the financial risk. Sponsors help you, naturally. But in our field, it's just the way it is that you have to be happy if you get any support at all. And that means the rest of the money you need for such events... just the media story alone already costs 10,000, 15,000 euros to ensure it gets distributed accordingly. The risk is very high because you just put in so much of your own private money. And the story itself just worked out so well, when I say I experienced what I wanted to experience. That image I had in my head came to life. And with all these stories I also included in the book, those were exactly the images that came to life from the dreams I had before.

[00:09:11] **Lucian Haas:** In your book, you also write that, especially from a financial perspective, you basically paid out of your own pocket for all these projects, meaning you had to chip in private money. Why can't something like this

be set up so that you can actually make good money from it?

[00:09:28] **Mike Küng:** There are very, very few sponsors who really put massive amounts of money into extreme sports. Red Bull is one of the few companies you could say actually put real money into it. Adidas and Superfund supported me massively. But you also have to consider that this is a project like crossing the English Channel, with all the permits, three helicopters, and, and, and the whole team. Everything that goes into it, you're out 80,000 to 100,000 euros right away. And it's not to be expected that a sponsor will cover that sum. That means if you realize stories like I did, you just have to be really lucky to break even. But it's much more likely that if all the people don't help out on a volunteer basis, you'll end up paying out of pocket.

[00:10:16] **Lucian Haas:** Let's jump back a good bit in your story. I'm interested in how you even became what you eventually became as Matt Maiküng. How did it all start? How did you actually get into paragliding?

[00:10:32] **Mike Küng:** I originally came from mountain sports, but not in an extreme way. I mean, I was an enthusiastic alpinist and climber. Especially skiing, ski touring, and certain things in the mountain sports field always fascinated me. And my father had a shop, a sports shop. And he then came across this in the 80s and said, "Ah, now there's something completely new and cool, you can jump down from the mountain with some kind of paraglider." And he sold these devices in his sports shop for a while, for two or three years. They were, of course, one-to-one with stones. But we tried them anyway, jumping up and down hills. And that was actually the entry point into the whole thing.

[00:11:18] And that fascinated me so much that I said, I'll stick with this for a bit. I was also able to connect it a bit with mountain sports. But very, very quickly, it also got a bit boring for me because the performance of these devices was just so poor. And then the opportunity came up to get into it professionally. That really appealed to me. And of course, the rapid development of paragliders. It's always become more interesting what's possible with a paraglider. That was basically the entry point. And I committed to that one hundred percent. And anyone who knows me knows that I can't really do anything normal. And I basically got into it so excessively that it very quickly crystallized into what it still is for me today.

[00:12:10] Just my passion. At first

[00:12:13] **Lucian Haas:** you were basically still in mountain sports. How did you go from Michel to Mad Mike?

[00:12:19] **Mike Küng:** I think it's because of this extreme approach I have with everything—I always do things to the extreme. When I do them, I don't do them half-heartedly, but really go all in. And I was actually in the lucky position of having some sporting success in that field relatively quickly. I became the Austrian national champion around '89, '90. And then I got to know André Bucher and Markus Grünthammer, who were doing Edel Paragliders in Innsbruck back then. And I begged and pleaded with them for so long that they eventually gave me a job. At first, it was in the warehouse, checking out the demos and stuff like that.

[00:13:07] And yeah, that was the starting point. And at some point, I just took things so extremely in the eyes of different people that they eventually started calling me Mad Mike.

[00:13:18] **Lucian Haas:** That also had a lot to do with the training you did back then. And you built up an insane amount of stuff, including ground handling and other things, all your techniques and such. There's an enormous amount of ambition behind that, you have to have that. Where does that come from for you?

[00:13:34] **Mike Küng:** You could certainly dig deep into the psychology of that now. But I've always been fascinated by pushing something to the limit or beyond it. I was also really lucky with André Bucher, who really took thermals under his wing. And he also taught me this ground handling technique, which I still use in a modified form. Of course, also other flying things, like top landings or other extreme things in extreme form. So deep stall landings and things like that, really extreme stuff. Subsequently, of course, there were also Walter Holzmüller and Tony Bender. I've actually always dealt with very good pilots. And I was always able to reorient myself and continue my training.

[00:14:20] And I just kept getting more and more excessive. I mean, 1,000 to 1,200 flights a year was normal. And just extremely frequent, hour-long ground handling sessions. That was definitely a bit excessive in a certain way. But if you add up all the flights I do today and the ground handling, it doesn't come out to much less. So it's just that I still love it

extremely much. And that's probably why I can still set some new benchmarks in that area when it comes to new things. Right now, of course, especially with ground handling. There are still several things that can be reinvented and mastered.

[00:15:03] **Lucian Haas:** Maybe we'll get into more detail later about where you can still develop your ground handling. Let's go back to ambition. Is that something where, in terms of your motivation, you want to satisfy yourself and prove something to yourself? Or are there also things where you say, no, I'd also like to prove something to other people?

[00:15:24] **Mike Küng:** Well, I always like to use the expression "recognition junkie." We all are, or many of us are. It certainly has something to do with it. But I'm really the type who says I want to see what's possible with my piece of equipment. What is all possible? And I'm surprised by what's possible. You see it time and again, how paragliding has evolved in these few years, actually few decades. Ambition is somehow the wrong word for me. Sure, you're ambitious and also hungry for recognition in a certain way, of course. That was certainly a major driving force in the past. But now I do things much more simply out of self-interest.

[00:16:08] Because I have that. Because I'm fascinated by what's possible with the paraglider. And of course, you don't really have to prove yourself anymore. As a young athlete, you naturally want to achieve fame and glory alongside the sporting successes, trophies, and prize money. No question. And that was a very, very strong driving force for me.

[00:16:28] **Lucian Haas:** Well, you're a flyer through and through. You do Akro, you do ground handling. You've also done cross-country flying. You've even participated in the X-Alps and so on. But your biography's legacy begins with the words, I was never a flyer. What is a flyer to you?

[00:16:45] **Mike Küng:** Well, I've dreamed of this fascination with flying since I was a kid. But I see a "flyer" as someone who has a basic fascination with flying. Like airplanes, helicopters, hot air balloons, kiting, something like that. Someone who is extremely interested in the element in general. And I didn't really have that. Still don't. I mean, I was a skydiver at one point. And at some point, I got bored of that too. Because it's only really fascinating for me when something is progressing. If I had wanted to become a better skydiver, I would have had to do massively more jumps. Exactly the same as with paragliding. Do much, much more, extreme training to get better.

[00:17:30] And I didn't do that. That didn't fascinate me at all. But in the end, with paragliding, this fascination remained. And it continues to develop. And it stays. It's like a way of life and an incredible basic fascination. And of course, it's also a sense of purpose and a way of life. I think that's exactly why I stuck with this sport. If

[00:17:51] **Lucian Haas:** But if you don't call yourself a "flyer," what would you call yourself? An action type? Or is there a term you would use for yourself instead?

[00:18:01] **Mike Küng:** The word extreme sport is just really overused. Generally, the word extreme. But it does describe it relatively well, because what you do at times is simply extreme. Especially in the eyes of others. Personally, I would call myself an extreme paraglider. Because I'm always trying to create new things. And to push things forward. Mainly now in the ground handling area. And of course also in the test flight area. There are very, very many extreme situations there as well. If you ask me now who I consider myself, I would describe myself as an extreme sports athlete who does paragliding.

[00:18:40] **Lucian Haas:** You just mentioned testing. You've been a test pilot for many, many years for various manufacturers. But you were also a test pilot for the DHV for ten years. And in principle, you really helped shape the certification of paragliders for a whole decade. Was that, perhaps also in terms of the overall impact on the paragliding scene, your happiest time?

[00:19:04] **Mike Küng:** No, I wasn't just with the German Hang Gliding Association for ten years. I was also with the Academy ERPR for ten years. And I did the same job there, certification. So, I've actually been doing certifications, paraglider certifications, for 20 years. And this area has been very, very important and very, very interesting to me. So, I would also very, very like to return to this field. To be called a certification test pilot. That would be a very, very interesting vision for the future for me as an alternative. I slipped into that because I simply aligned very well with the German Hang Gliding Association regarding my philosophy. Back then, the German Hang Gliding Seal of Quality, the

DHV Seal of Quality, was the toughest or almost the only seal of quality that had rank and name worldwide.

[00:19:53] And I was simply the ultimate daredevil in the Akrobereich and extreme flight sector. And of course, the DHV liked it that they were taking on one of the toughest paraglider test pilots, more or less. And I could really test them excessively, test them hard. And that suited me very well. I'd describe it as how they test the safety class nowadays, so really a bit over the limit. And that was, of course, very, very interesting for me and I liked it very, very much. And it was certainly one of my most important pillars.

[00:20:32] **Lucian Haas:** Back then, testing wasn't quite as tightly squeezed into norms as it is today through the EN standard, where a lot of very specific details are prescribed on how to handle collapses and so on. Back then, it was also said that, well, this DHV seal of quality still had a lot to do with experiential knowledge and such, which the test pilot would then factor in as well. And in that form, you were also very influential. And some people also say that back then, if the thermals didn't behave, then such a glider just wouldn't pass. For whatever reason. So you also had to make sure a glider somehow appealed to Mike. Was that a role you enjoyed, actually, having a certain amount of power with it?

[00:21:11] **Mike Küng:** Looking back, I don't think it was right how things were. But it's just like you said. I obviously had a certain amount of power. It meant that if I believed the glider wasn't right, it was practically a no. And then the manufacturer more or less had no chance of going big with it. Thank goodness that power is gone now. Because it's not fair. I never treated a manufacturer or a glider wrongly in any way. But of course, I had very, very extreme views. And that's what worked out very well for the DHV back then. A European Norm, where you follow specific guidelines on how to test, under what conditions to test, and, and, and—it makes an incredible amount of sense.

[00:21:59] So I also did that with the EAPR,

[00:22:03] ...made the quality seal. And I think that's perfectly fine. You really need precise guidelines to test a device fairly. Anything else is basically a matter of some arbitrariness. Still, I believe that this system made sense back then. Because back then, the focus was more on performance than on safety. And aircraft were simply hitting the market that were really dangerous, just plain dangerous. And the fact that the DHV was involved there, I think that's very, very good. I wouldn't claim right now that it always went down completely fairly. But in the end, I always did my best and tried to be as fair as possible. And of course, as tough as possible. Nevertheless, I naturally welcome the current state of the European Norm as extremely helpful.

[00:22:48] The ENL-DF quality seal makes perfect sense. And I also believe that it is tested very fairly.

[00:22:52] **Lucian Haas:** Back to the time with DHV. Back then, you were basically the test pilot for them and were an incredibly good person. From the outside, it also looked like an incredibly successful collaboration. Why did it actually fall apart back then? Well, that brings us back to this...

[00:23:08] **Mike Küng:** Extreme sports and the crazy Kueng, if I may put it that way. I still have a certain diva-like quality. And a certain extreme need for justice and a sense of honor, and certain things that maybe one should clearly separate from the job, fundamentally. But I found it hard to separate this Mad-My-Kueng from the DHV test pilot. I always thought it was one person and that they belonged together. So, I could separate those much better nowadays.

[00:23:49] Or I separate these two things much better now. One is the extreme sports athlete and the other is the worker who just does his job. Nevertheless, the two things keep bleeding into each other. And with the DHV, it was just that I was always there at the peak of my Akro and extreme sports time. And I always expected the DHV to acknowledge that. But the DHV basically did the opposite. They rather tried to ban Akro, or prevent it, or at least regulate it at some point. I mean, it's nonsense, how can you regulate Akro? That's completely impossible. And with these extreme sports, I was often told, we can't stand behind that. But behind the worker Maiküng, we do stand behind that. That fits and is good.

[00:24:35] Everything really fit together well. But the extreme athlete part just wasn't entirely welcome at times. And I saw that as increasingly problematic. And at some point, it escalated. Especially after I set the height record and did the Ärmelkanal, I expected more from the DHV in terms of recognition on their part. And that didn't happen. And it annoyed and bothered me so much back then that I eventually ended this collaboration after ten years. Especially because I struggled with this political structure, with the boards. It wasn't that easy with the managing director at the

time either. And I believe that these are different times now, that things would go down quite differently now.

[00:25:23] But back then, that was really a problem for me.

[00:25:25] **Lucian Haas:** That means you basically wanted to be loved for everything you stood for. And you were only loved for about half of it, more or less.

[00:25:32] **Mike Küng:** Yes, loved. I mean, you get paid for a job. You don't need to be loved for that. It's not necessary. Still, I mean, they held an annual general meeting. That's where the Hintertupfingler paraglider championship is. People were honored there. And at some point, I was even uninvited from all those events. And I was never honored by the THV or recognized. And of course, that hurts your soul a bit when your own employer doesn't reward, respect, or recognize what you do. And I'm sure I did a lot of publicity for the Deutschen Engelfelder Verband with my actions as well.

[00:26:11] **Lucian Haas:** You've received a lot of recognition for your testing work. What does being a test pilot actually give you? Is it a particular thrill for you as well?

[00:26:20] **Mike Küng:** Well, yeah. Especially back in the day, that was the case. Because nowadays, when you're testing high-performance gear, it's still a thrill just like before. Or new gear, like the Single-Scan stuff now. Although, you should actually see that as almost harder than the Akrofliegen now. I mean, Akrofliegen, sure, when I approach a new figure, that's also an extreme thrill.

[00:26:41] And it took me a year and a half until I finally learned that Infinity back then. But when testing, it's just that I deliberately put the glider into a certain kind of trouble and then do nothing. In Akrofliegen, I intervene. That means I'm constantly trying to control the wing. But when testing, it's just that I deliberately put the glider into trouble and then I watch. And the art of it is knowing when I have to intervene. Like, when am I being endangered? When is it dangerous for me? And then I have to intervene. But basically, the glider has to solve the problem itself. And you have to give the glider time to solve the problem. And that's often a huge thrill. So nowadays, with a wing that has a maximum speed of over 60 km/h, if you test it at the upper limit—like, if you go full throttle and tilt it to the side and do 70%, 75%—it just gets intense.

[00:27:32] That's still a huge thrill. Whether the thrill is pleasant? I doubt it. Especially when it's a piece of equipment you don't know at all, that's something you should approach very carefully. And I only know a handful, really only a handful, of truly great test pilots who test mercilessly.

[00:27:49] **Lucian Haas:** Do you ever get scared when you're testing or during your other projects, the ones you're doing or have done? God

[00:27:56] **Mike Küng:** in the sky. Well, as soon as I'm afraid, I have to stop. You have to earn that much self-confidence through as much training as possible and hard training. If you start to doubt and feel afraid that you can master it, that you have it under control, then you have to change jobs immediately. I don't mean for this to sound arrogant, but it's simply important that you train so intensively here that you really feel like you can master it. That's why I always did 30, 40, 50 jumps a year with the paraglider, so that I felt like I could also do extremely low jumps because I believed I had it under control. And that worked quite well too.

[00:28:41] So, confidence through competence—meaning self-confidence. And there's no room for fear in that.

[00:28:51] Being warned, your gut feeling saying, "this could get heated," that is extremely important because, above all, you have to have respect for it; that's part of it, so that you're one hundred percent present in the moment.

[00:29:03] **Lucian Haas:** Are there days where you at least say, "Today my gut feeling is really telling me I'd better just skip it, because I might end up in situations I can't handle anymore, even though I normally can, theoretically or from practice?"

[00:29:18] **Mike Küng:** No, I don't say that. There are certainly days when you're naturally better than on others. I notice that more in the sports side of things, like when I go on a long tour—a ski tour or a long climbing route or something else where I'm out on the trail for a relatively long time—where you're sometimes better and sometimes

worse. With flying, it's more like you notice, okay, you're better sometimes. But I often get into this flow, I start, and it just goes. And when the conditions are right, I don't feel any big differences between days. In any case, I never have days where I say, I'd rather leave it, because I just don't feel comfortable. For me, that doesn't really exist at all.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Did you ever get seriously injured at some point during your career? Did you ever have a serious crash?

[00:30:06] **Mike Küng:** I'd say there have certainly been some learning experiences, especially at the beginning, of course. Especially when we started with Akrofliegerei, it was just insane. We were doing things where simply no one knew how it was done. Does it even work? Is it even doable? Some of the equipment just wasn't suitable for it at all. I've had a few pieces of rescue equipment deploy, which thankfully ended well. Fortunately, I've never been seriously injured, and I've always felt those lessons were educational. When things got close and I realized, "Okay, I really got lucky here," or "Thank God that turned out well." So you have to say, there were definitely some experiences there.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Especially with the keyword luck.

[00:31:00] Sometimes you just need that to survive situations. How often do you think you've actually survived things just by luck?

[00:31:08] **Mike Küng:** Yeah, those aren't that many. Those aren't that many. To be completely honest, the really extreme things described in the book were super well-planned. And of course, they were risky. But relying on the luck factor is extremely dangerous. That means, as far as I can avoid it, this factor of luck and chance should be as low as possible, as small as possible. And it actually never got really close. It's more like it got really close once, for example, with the acrobatics book I did with Gudrun and Nesla Michi, where I said, "Oh, we're still missing two or three photos of a figure, let's just do that real quick." When we did something like that, I was already getting nervous because we just said, "Okay, great, with the glider it's easy to do quickly, just quickly pull off this figure without any planning for a few photos."

[00:31:56] That's where it gets dangerous. You could see it with the basejumper, Ueli, at the Gegenschatz. He also did something quickly for the media, jumped off the roof edge, and it went wrong there too. That doesn't mean it has to happen that way, but it's just the fact that if you do something a bit half-heartedly or just quickly on the side, it becomes really dangerous. The things I planned well, luck was part of that too, no question. So with the altitude record, there was a lot of luck involved that it didn't result in any damage. And other actions were also extremely close. Jumping off the Europabrücke was also very risky. Luck is part of it, no question, but the smaller that factor is, the better.

[00:32:40] **Lucian Haas:** In your book, you also describe a great story regarding luck, where you had a carabiner break at the Ueli Denis launch site. You had flown with the same carabiner before and performed some really extreme Akro maneuvers. However, it didn't break in the air, but actually right when you were about to set up for the new flight, as far as I've read and understood it. What were you thinking in that moment?

[00:33:05] **Mike Küng:** Stunned. It's really interesting that you bring up this example, because I would still consider this story completely incomprehensible as a first-time occurrence. And I was really lucky there. So, I was doing a show at the Airgames in Ueli Denis, and it was wild—at the time, full throttle with Infinity and real full-on action—and I had an aluminum carabiner on it. The latest design, so everything was actually perfect; there was never any thought of any material failures. And I land the glider as usual, and with the truck, we drive up another mountain, and at the top, there's a great wind for the groundhandle. And I clip in and pull the glider up and bling, something is lying on the ground. And I think—I can still remember the sound very well today—a metallic, bright clanging, and I look at the ground and half the carabiner is lying there.

[00:33:53] I think to myself, what is that? How can that happen? And a truck just flew off in a strong wind. And I think, what just happened? Did I not close the carabiner properly? Or what happened there? And then it actually turned out to be a dynamic load failure of that aluminum carabiner. I still can't wrap my head around that bit of luck. And I am very, very grateful that nothing happened in the air. Because the carabiner survived that extreme high-speed flying. And then, just pulling it a bit on the ground, that was enough for it to break. You really have to say, there was a lot of luck involved there.

[00:34:33] **Lucian Haas:** What kind of carabiners do you fly with today? So, did that somehow influence your choice of materials? Since then, only...

[00:34:39] **Mike Küng:** Steel. There's no more aluminum for me. Back then, it was like how these were anodized, these carabiners. That was a problem.

[00:34:50] **Lucian Haas:** On the topic of luck, but in a different sense, you also write in your book that one of the greatest strokes of luck in the sport would be the fact that I was allowed to help shape it. Where do you think you've had the most influence, basically?

[00:35:07] **Mike Küng:** Yes, that's actually an important sentence for me and extremely important. That's also the fascination with this sport for me. If you're getting into the sport now, what do you want to do differently? Akrofliegen is extremely well-developed.

[00:35:23] Cross-country flying, anyway. In my opinion, competition is just a side effect, a marginal thing in the sport by now. Sure, you can pursue your passion, your fascination, but if you say you want to shape things, to reshape them, then you really just have to have ideas.

[00:35:41] Back then, it was just relatively easy to reshape things. Ground handling in the way it's practiced today didn't even exist. At some point, we were even called ground jumpers. Akrofliegen was sometimes even really mocked, called a show-off move. The Hörnerkanal—anyone can fly over that. Flying straight, what's the point? But flying down some high mountains, whatever. All those things just weren't there back then. No one had done them yet. For example, no one has repeated flying over the Hörnerkanal to this day. And certain things simply weren't done at all back then. Regardless of whether it's the development, the extreme sports side, or the ideas. Ground handling, Akro, all these things were only just being created back then. And I was really lucky to be able to get involved in all of these areas.

[00:36:28] And to be able to help shape it. I'm sure I've moved things forward in the Akro scene and made it a bit more popular in our region as well. And we're still trying to really push ground handling. Also testing, so that people know what's actually being done there. Testing is also very important. I was allowed to help shape and co-create all these things, and I'm very proud of that.

[00:36:48] **Lucian Haas:** Where do you see the biggest opportunities today, basically, to still create something new with the paraglider? Is it ground handling, where you say there might still be the greatest potential for development?

[00:36:59] **Mike Küng:** Yes, at least once, you can do an incredible amount. I'm surprised every year that there's still an increase possible. I also tried to bring it into the realm of bouldering or extreme climbing, where you use difficulty grades. But that hasn't really developed further. Nevertheless, I simply tried to overcome obstacles with the paraglider in a cold-weather setting. And Denmark is, of course, optimal with those large bunkers. You just need a bit of wind and you can already do something with the paraglider.

[00:37:35] Extreme areas of the world. There are so many possibilities all over the world where you can somehow realize or do new things. The really big new ideas, challenges, aren't really visible at the moment. I just broke the headover or rollover record to 7,100 meters. Things like that fascinate me very, very much. There are so many ideas that could be done. Unfortunately, I have to be completely honest, it's also always a bit about the money. And right now, the flying human or the human jumping down from somewhere isn't the big fascination for the general public anymore. That, in turn, means less TV time. That, in turn, means fewer sponsors.

[00:38:22] Because it always goes hand in hand. That means if I want to create something big and new, I simply need money. And that's only possible with strong sponsors. And right now, that's certainly difficult. Let's switch

[00:38:33] **Lucian Haas:** Let's go back to that topic for a bit. At another point in your book, you write that training the psyche is much more important than the physical in our sport. Why? And the second part of the question would be, how do you train your psyche? I...

[00:38:48] **Mike Küng:** Did I write it exactly like that? Yes. Okay, I wouldn't call it that clear-cut or harsh anymore. I think it is very much the case in extreme sports that you simply have to train the mind and the psyche. In the sense that

you simply perceive the fears that arise—meaning, you practically take the warning to heart and under no circumstances ignore it, but you don't just push it aside as something that hinders you. That means I have to train that. In a certain way, how do I deal with my fears, of course? How do I keep them under control? How can I plan so well that I simply minimize my residual risk? And of course, how can I train my psyche so well that I can take that step?

[00:39:39] So I love that expression from the movie Matrix. It's not enough to just know the door. You also have to walk through it. Or you don't just have to know the way, you have to walk it. I think that expression is very good. It means I need a certain amount of courage and self-confidence to actually walk those paths. But that's not just true in extreme sports; it's basically like that with other things too. That means I can train for that as well. And in my case, I train for it by doing so much practical training that I'm simply convinced I can do it. And this self-confidence then allows me to do extraordinary things and to deal with my fears or concerns.

[00:40:30] I wouldn't call it quite as extreme as I might have done it back then. I think physical training is extremely important. I practically practice a body cult. Especially right now over the winter, I've dropped a lot of weight again because I need it as a test pilot. A low body weight. It was different back when I did Akrofliegen. You couldn't be heavy enough then. I used to be between 80 and 90 kilos. And right now, I'm around 62 kilos. That means I'm also being excessive. So physical training is extremely important to me. Of course, physical fitness too, to be able to handle the body optimally. And I'm over 50 years old now, so that's naturally a bit harder than at 30.

[00:41:12] **Lucian Haas:** To get down to 62, you probably have to really pull yourself together and basically starve yourself. Is that also your idea of professionalism, saying, "Hey, we need these light test pilots"? I can get to the point of being such a light test pilot. So I'm pushing myself now, or I'm really pushing my body into this extreme.

[00:41:32] **Mike Küng:** Yeah, it just fits really well for me. I love sports. I'm an excessive athlete. So, especially in the winter, I'm doing five, six, seven-hour tours. Actually, it's pretty normal to be out there on the way. Even now in the summer with Hike and Fly—especially at this time of year, I do Hike and Fly very excessively. Of course, it suits me well because I really enjoy doing it. And it's just, it's professional when you ask, what's in highest demand? It's light test pilots, because those 80-kilo guys, there's a land of them by the sea. And since there are already so few really very good test pilots, in my opinion, there are even fewer truly light, very good test pilots. And of course, that's also an incredible motivation for me.

[00:42:18] And I have to be completely honest, it's not really hard for me. I love asceticism; I really enjoy that ascetic lifestyle. But I'm also absolutely a person of pleasure. I mean, I like to eat and I like to have a drink sometimes. But my basic way of life is more geared towards asceticism. And that combination suits me very well and I like it. And yes, I think as a light test pilot, you're also in high demand.

[00:42:45] **Lucian Haas:** You just said there are very, very few truly good test pilots in the world. What makes a truly good test pilot?

[00:42:53] **Mike Küng:** Yes, exactly what I basically described a bit earlier. I have to know exactly how it's being tested. That means I also believe that most test pilots who test over land—not over water, but over land—only test half-heartedly. That means if I have a glider that I need to test, I have to mark it so that I really know, okay, I didn't just do a 60% flap, but I actually did a 70% flap or larger. Then I just have to make sure that I'm really at the upper limit, not somewhere in between. I have to really go full throttle there. That means full throttle, roll to roll or roll over roll, and not, let's say, three-quarters throttle.

[00:43:39] I think it's relatively easy to, how should I put it, fool yourself there. And this relentless testing, combined of course with not actually intervening with the glider and only intervening once I as a pilot am being promoted. And then, of course, what's even more important, being able to convey that to the designer or clearly explain to the testing institute what the result of the glider is. That's perhaps what ultimately makes a good test pilot. So, in the context of a manufacturer, the combination of test pilot and designer—that the two can work together—is extremely important and very, very good. And everyone has to be able to rely on the other. And in the context of quality seal and test pilot, it just has to be done very, very correctly.

[00:44:28] ...absolutely correct, so that the ENL test seal is confirmed. And the more precisely you do it, the better you can do it, and the longer you do it, experience shows that you become a better test pilot. So I think you have to learn that just like any other job.

[00:44:48] **Lucian Haas:** Over the last few years, you've worked as a test pilot alongside Hannes Papisch and actually built up the new FEE brand very successfully with him. Now we're hearing that you're parting ways with FEE. Why is that, and where are you headed next?

[00:45:02] **Mike Küng:** Yeah, it's definitely true that I'm obviously not really a team player. Well, that's been established now. I've already had several paraglider companies behind me. And I actually always act as if it were mine. And in the case of FEE, it was also mine. I mean, I owned some shares there. Still, I just find it difficult when other influences come along, like now with FEE, where people just join the company who disrupt that relationship between designer and test pilot. I keep saying, that might sound a bit mean now, like a dog picking up a few ticks that then burrow into the fur.

[00:45:53] And it's almost inevitable that this happens, that certain outside influences and inputs come in. And it just bothers me when the relationship between designer and test pilot is disrupted. And yeah, onto new shores. I don't have a problem with that. On the contrary, it's more like saying, okay, now I can focus on the core again. Those are the ground handling courses and just working as a freelance test pilot. It is

[00:46:24] **Lucian Haas:** Is that maybe an inner drive of yours, to always be looking for a new challenge again?

[00:46:31] **Mike Küng:** Yes, it was extremely fascinating to build a company, or help build one, over these last three years. It fit very well. It was a great time. But yeah, I can already notice that I get a bit impatient at some point, especially when it enters a certain phase. Like when it somehow becomes routine. Next project, next project, next project. And so, yeah, okay. One seal of approval, next seal of approval, next seal of approval. That's how things go, but yeah, it's really time for something new again. What also fascinates me is simply these different possibilities. I'm already looking forward immensely to the ground handling courses in Denmark. I'm totally starved for that direction again because I really love teaching as well. And of course, the current situation has prevented that a bit, because we would have already had several ground handling courses.

[00:47:18] It's often about variety, and of course, that's what I'm missing at the moment. I

[00:47:23] **Lucian Haas:** I read on Facebook that you said you finally want to get your flight instructor license too. What do you need it for? Do you want to set up a flight school?

[00:47:30] **Mike Küng:** Yeah, exactly. No, nothing is out of reach for me. I just have some outdated views. I simply think that a teacher, regardless of the field, should somehow be a master. I did a flight instructor assistant course a few years ago. And yeah, we don't really talk about the practical side. But in terms of theory, I was still a bit far from being a master. Now I'm learning, practicing, and continuing my education so that I can cover the entire field. That is to say, just because I've been a test pilot for almost 30 years doesn't mean I really know my way around aerodynamics or the legal situation or anything else. On the contrary, I can fly well. But there's so much more to it to be a flight instructor or a master. And that's exactly what I want to acquire now.

[00:48:15] And of course, subsequently, offering the trips as a flight instructor. Naturally, also offering the ground handling courses as an instructor. I like that idea better. I mean, it doesn't have to be. But still, I'd really like to finally get this finished. What speaks against it is a bit of a tendency I have to find it hard to acquire things when it comes to learning. That is to say, hitting the books was never really my thing.

[00:48:45] **Lucian Haas:** If you're acting as an instructor now for ground handling, well, you're using the techniques you've been using for 40 years now. The ones you've mastered over many years and have been constantly perfecting. You're playing in a completely different league than someone who goes to Denmark and says, I want to learn the simplest things about ground handling. Do you actually enjoy doing something like that, conveying this basic knowledge?

[00:49:08] **Mike Küng:** Yes, I enjoy it very much because I show people what I do myself. It's clear that I do ground handling extremely for my own private use. Really extremely. But the technique is the same. The foundation is the same. So, basic and expert courses are based on this basic technique that I use myself as well. That means I'm actually showing people something that I stand behind 100%. And I also simply know what kind of success you can achieve with it. You see that again and again, especially in Denmark. Also in other areas where there's a lot of wind or strong thermals. That people still find it a bit difficult to take off and handle the glider on the ground. And that's exactly what I offer people: learning how to master the glider on the ground even in stronger or more extreme wind.

[00:49:59] And the learning progress, especially in the Basic courses, is so significant that it gives me an incredible amount of joy. When I see people who at the beginning can't even manage to lay out the glider correctly, let alone hold it over themselves. And then after a week, they can do it. And that makes me very happy and also makes me proud.

[00:50:18] **Lucian Haas:** Since you've been doing ground handling for so long now and have tried out all sorts of different gliders, has the fact that glider constructions have changed—in the sense that nowadays you mostly only have three levels at the bottom, so A, B, and C instead of A, B, C, and D, and that there are rods at the top so the canopies open better—actually improved or rather worsened the possibilities for ground handling?

[00:50:43] **Mike Küng:** Neither. I mean, we used to have problems with these four risers. We'd pull the C and D risers at the same time. And people often had trouble catching them. Nowadays, as you say, modern gliders have either two or three risers. Because of that, it's actually become easier because it's simply clearer and you can get to the C risers more easily. The rods have no influence. Gliders generally launch much, much better than before. That used to be a drama at times. But now, in terms of development, it's actually become easier. What has become more difficult? That's of course the fact that the gliders are more stretched and the wingtips tend to tilt and accelerate. And that often results in the gliders being a bit more difficult to control on the ground again.

[00:51:31] But that mostly concerns these high-performance gliders. The gliders we use are actually often A-gliders or B-gliders. Of course, very, very small. The gliders are super simple to handle and you can really do great things with them. Even a specialization like in Akrofliegen. With today's Akro gliders, Infiniti-flying isn't exactly a great art because it happens almost by itself due to the way the glider is built. But back then, flying Infiniti with those pieces of equipment was a real work of art. And it's basically the same with the ground handling glider. And there are specializations there too. And these gliders we use now, they are incredibly good. They don't tend to tip into a deep stall, but instead shoot upwards on their own again and again and are just very well suited for this form of paragliding.

[00:52:15] **Lucian Haas:** Now, you fly an enormous variety of different glider types as well. Is there anything that you'd say is, like, your favorite glider? Can

[00:52:24] **Mike Küng:** I wouldn't go that far. I've never really been a fan of those ultra-stretched gliders because it's not necessary. Performance doesn't come from the stretch. On the contrary, with a lot of stretch, you get the opposite. But I did have a favorite glider from Fii, which was actually more in the C-range. An Allegro prototype, which I also used for this jump from 7,000 meters. It's incredible. It has incredibly great handling. It basically wasn't suitable for the Gütesiegel because it was just too agile. I also used it for various photo sessions to skim stacks and things like that. It's simply my favorite glider. This bird is an Allegro prototype. It was just incredibly great to fly. But I can also get extremely excited about a Sonata. A classic A-glider in a small size, because they just fly so great.

[00:53:11] They're super compact, they turn beautifully, they're great for freestyle, and of course, they're extremely stable in high winds. And originally, they're a lot of fun. I don't have one specific favorite glider. But I tend to like what goes in my direction—freestyle and extreme groundhandling.

[00:53:31] **Lucian Haas:** For years, you were basically a real extreme soloist in the way you thought, the way you performed with what you did. Now, in the last few years, you say you've gotten a bit older and a bit calmer and stuff like that. And what else has happened is that you've become a father and have a daughter. To what extent has your daughter Nala basically... what has changed your mindset?

[00:53:50] **Mike Küng:** I wouldn't say I've really become calmer. At least from a sporting perspective, I'm by no means less excessive than I used to be. I practice the sport as a whole, that means 100 percent. The stunts we do, like this new

rollover record, certainly speak for themselves. And especially in the groundhailing area, I'm constantly trying to set new standards. My daughter is now just under six years old and is the most beautiful thing there is. That's beyond question. And she's the girl, the core, no question, the core of my life. But she hasn't had any influence on my sporting career, or on me rethinking anything or behaving differently.

[00:54:35] As soon as you start to hesitate or pull back a bit, you're living very dangerously. Do you take Nala flying with you too? Yes, of course. Although Nala prefers to do one thing above all else. And that's swinging, swinging, swinging. That means with the glider, it can't just go straight; something has to happen, otherwise it's boring. So, crank it up, fly out, and then just do wing-overs and Saturns, God knows what, helicopters. In any case, something has to happen. Just flying straight down, that's nothing for Nala.

[00:55:06] **Lucian Haas:** That means she's already inherited your genes. Yeah, it seems so.

[00:55:08] **Mike Küng:** so, it seems so. I mean, she's generally very athletic and very lively, and of course, I like that very much. And above all, that she enjoys flying so much. Right at the beginning of

[00:55:17] **Lucian Haas:** Your book is dedicated to Jakob, my father. What role did your father play in your life, or in the life path you've taken now?

[00:55:30] **Mike Küng:** I generally have great parents. My father is the one who always took charge in these sporting thermals. He took us climbing, ski mountaineering, and to all these extreme areas. And of course, he was also the first one with the paraglider that I took along. And because of that, I was actually able to pursue this career. Because if he hadn't shown up with my paraglider back then and done those first jumps with me, who knows if I would have ever started with it at all. You don't know that, of course, no question. But because my father always supported me, actually always stood behind my ideas, and also brought me to this sport and was, of course, my first big role model, no question, I dedicated the book to him.

[00:56:17] Where do you see yourself in ten years? Well, hopefully still in this motivated field I'm in now. I love the sport immensely. I love life immensely. Traveling the world with the aircraft, with the sports equipment, teaching, instructing, testing, and so on. So I hope that isn't limited by time. If you look at Tony Benn, he's surely changed a bit over the years, but he's still active in the sport and is still certainly one of the very, very good Bündner. And yeah, maybe you enjoy it a bit more because you don't necessarily have to prove anything anymore or have this drive to always beat everyone else, but you can just enjoy it much more, and I hope that continues for the next ten years as well.

[00:57:06] **Lucian Haas:** That means, at some point, there might be a Mike Küng as a sort of elder statesman. Someone who can look back on a huge amount of experience and a great story and say, "Now, I'm just enjoying it."

[00:57:18] **Mike Küng:** Well, I'm already enjoying it now, and looking back is always good, but you should primarily look forward. I still have so many ideas. I've already planned a new record story for next winter. I'm currently building this new test label that I'm setting up under the company Mike Küng, under pro.test. So pro.test somehow fits me. Under this label, I will offer the test flights in the future and, of course, promote and push ground handling extremely, and realize stories. I have a few really good friends who always support me. Thomas from U-Turn is certainly one of them. He has always promoted me and helped me a lot with many stories and really supported me.

[00:58:03] And I also have to mention that I constantly surrounded myself with incredible people in the team, some of whom were actually volunteers and worked for free. They supported me incredibly. I'm always in contact with great people who have done cool photo sessions with me over and over again, asking for nothing and just giving. And they've always stood behind me and, at times, even put up with me. I'm not exactly easy to deal with. Basically, you have to be grateful to have such people around you who support you to such an extent. Stefan, a friend from Switzerland, who is always there for the ground handling courses, supports me a lot. Very massively. And of course, many people from the press and from the scene. And I wouldn't want to do without that.

[00:58:50] **Lucian Haas:** Alright, Mike. Then I wish you the best of luck in successfully implementing this perspective you have for the coming years with your pro-test flights as a very professional test pilot, which you're now offering as your own story. And likewise with your ground handling courses and all the other possible records that will follow.

Thank you for this very insightful, great conversation. And yes, I wish you all the best. I say

[00:59:16] **Mike Küng:** Many thanks and best regards to everyone out there.

[00:59:29] **Lucian Haas:** That was Mike Küng in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about Mike's projects and perspectives, I can recommend reading his autobiography Legacy. It is available, among other places, on the website www.mikeküng.com. You can also find information there about the ground handling courses and other training sessions that Mike offers. In the show notes for this podcast episode on Lu-Glidz, there is also a series of additional links, including to various videos documenting Mike's actions. Many other interesting stories from the world of paragliding have already been released on the podcast Podz-Glidz. You can find them on Lu-Glidz, as well as Soundcloud, Spotify, and other well-known podcast catalogs. If you want to hear more of them, you can simply subscribe to Podz-Glidz in your podcast player.

[01:00:18] However, in order for me to produce more episodes, I also need your support for this project. How that works is explained on the Lu-Glidz website, specifically on the Support page. Thanks for listening. See you soon. Ciao.

Français

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

Show notes

Mike Küng se décrit comme l'un des professionnels de parapente les plus extrêmes au monde. Dans le podcast, il donne un aperçu de son monde de travail et de ses pensées.

Mike Küng est l'une des figures les plus éclatantes de la scène du parapente. Depuis trois décennies, il suscite régulièrement l'attention avec des actions de vol inhabituelles et des acrobaties en parapente parfois proprement périlleuses. Non seulement ses compétences en groundhandling et en acro sont légendaires. Il a sauté d'une altitude de plus de dix kilomètres depuis une montgolfière. Il a traversé la Manche en parapente, étant le premier et jusqu'à présent le seul à le faire. Il a effectué un vol en départ salto depuis le pont Europa à Innsbruck et s'est même jeté tête la première avec son voile à l'intérieur de la structure de l'ancienne salle Cargo-Lifter.

Tout cela et plus encore lui a valu un qualificatif presque emblématique pour son nom. Mad. Ainsi : Mad Mike Küng. Une appellation qui est à la fois une distinction et une distinction. Car ce que Mike sait faire et montre encore et encore est, pour la plupart des pilotes ordinaires, étranger à leur monde de l'aviation.

Mike cultive aussi volontiers cette image. L'année dernière, il a publié une biographie intitulée « Legacy ». Dans celle-ci, il se décrit comme l'un des professionnels de parapente les plus extrêmes au monde. Ce qu'il entend par là, comment il est devenu ce qu'il est aujourd'hui et comment il a marqué le monde du parapente par ses actions, en raconte Mike Küng dans cet épisode de Podz-Gidz. Il s'agit notamment de sujets tels que l'entraînement corporel et psychologique, le vol sans peur, son expérience de pilote d'essai, la recherche constante de reconnaissance et ses projets d'avenir.

D'ailleurs : Le podcast Podz-Glidz et mon blog Lu-Glidz sont des offres professionnelles, sans aucune publicité dérangeante ni paywall pour le financement. Si ce que je propose ici vous plaît peut-être justement pour cette raison, je me réjouis d'une petite contrepartie. En tant que contributeur, vous pouvez choisir librement votre contribution financière. Pour les indécis, je recommande comme valeur de référence non contraignante un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glidz. Les paiements sont tout simples via Paypal ou virement bancaire. Vous trouverez les données correspondantes sur le site de Lu-Glidz, précisément sur la page « Fördern ».

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glidz et le blog Lu-Glidz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glidz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

« Role Player » par Au.Ra

Musique sans droits d'auteur

Téléchargement gratuit : <https://bit.ly/35g7XIu>

Liens :

- www.mikekueng.com: <http://www.mikekueng.com/>
- Critique de "Legacy" : <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/buchtipp-legacy.html>
- Paraclimbing : <https://lu-glidz.blogspot.com/2016/11/video-paraclimbing-im-wadi-rum.html>
- Headover : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/01/win-win-win-in-7100-metern.html>

- Rencontre avec Mike Küng : https://www.youtube.com/watch?v=FX_w4d_T9ho
- Le parapentiste Mike Küng : https://www.youtube.com/watch?v=9RxJy3J_Iqw
- Conférence "Legacy" : <https://www.youtube.com/watch?v=Wl6AXhKYFWQ>
- Extrem-Groundhandling : <https://www.facebook.com/watch/?v=2086786671354292>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/05/podz-glidz-29-der-extrempilot.html>

Transcript

[00:00:06] **Mike Küng:** Parce que j'essaie constamment de créer de nouvelles choses et de faire avancer les choses, principalement maintenant dans le domaine du maniement au sol, mais aussi bien sûr dans le domaine des vols d'essai, il y a aussi énormément de situations extrêmes. Donc, si tu me demandes maintenant comment tu te définis, je me décrirais comme un pratiquant de parapente et sportif de l'extrême.

[00:00:35] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:39] **Mike Küng:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec... Mike Küng. Et Lucian Haas au micro. Mike

[00:00:52] Küng est l'une des figures les plus éclatantes de la scène du parapente. Depuis trois décennies, il fait parler de lui avec des actions de vol inhabituelles et des cascades en parapente parfois carrément périlleuses. Non seulement ses capacités en maniement au sol et en Akro sont légendaires, il a aussi sauté d'un ballon à plus de 10 kilomètres d'altitude. Il a traversé la Manche en parapente, le premier et pour l'instant le seul. Il a volé jusqu'à Salto-Stadt depuis le pont européen près d'Innsbruck et s'est même jeté tête la première en intérieur. Il a couru avec son aile à travers les poutres de l'ancienne salle Cargolifter. Tout cela, et bien plus encore, lui a valu un qualificatif presque emblématique ajouté à son nom : Mad. Donc Mad Mike Küng. Une appellation qui est à la fois une consécration et une distinction.

[00:01:37] Parce que ce que Mike sait faire et montre sans cesse n'appartient pas au monde du parapente de la plupart des pilotes ordinaires. Mike aime aussi cultiver cette image. L'année dernière, il a publié une biographie intitulée Legacy. Dans celle-ci, il se décrit comme l'un des professionnels du parapente les plus extrêmes au monde. Ce qu'il entend par là, comment il est devenu celui qu'il est aujourd'hui et comment ses actions ont marqué le monde du parapente, en parle Mike Küng dans cet épisode de Podz-Glidz. On y aborde notamment des sujets comme l'entraînement corporel et psychologique, le vol sans peur, son expérience de pilote d'essai, sa quête constante de reconnaissance et ses projets d'avenir.

[00:02:19] D'ailleurs, le podcast Podz-Glidz et mon blog LOOGLIGHTS sont des offres professionnelles, sans aucune publicité dérangeante ni paywall pour le financement. Si ce que je propose ici vous plaît justement pour cette raison, je serais ravi d'un petit geste en retour. En tant que contributeur, vous pouvez choisir librement votre participation financière. Pour ceux qui hésitent, je suggère comme valeur indicative non contraignante un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur LOOGLIGHTS. Les paiements sont très simples via PayPal ou Google Play. Un virement bancaire est également possible. Vous trouverez les données correspondantes sur le site de LOOGLIGHTS, précisément sur la page Soutenir.

[00:03:03] Mike, selon toi, qu'est-ce qui définit un sportif de l'extrême ?

[00:03:09] **Mike Küng:** Eh bien, c'est une définition que chacun doit trouver par soi-même, ou que le public doit trouver par lui-même. Extrême, c'est certainement quelque chose que l'on pourrait dire, que personne n'a peut-être jamais essayé. Ce qui apparaît dans l'œil du spectateur, bien sûr. Cela veut dire que quelque chose d'extrême pour quelqu'un ne doit pas forcément l'être pour un autre. Pourtant, je dirais que si l'on ose quelque chose de nouveau ou que l'on fait quelque chose qui comporte un facteur de risque élevé et qu'on le fait souvent, on peut, je crois, se considérer comme un sportif de l'extrême. Te considères-tu toi-même comme un sportif de l'extrême ? Oui, absolument. Aucune question, parce qu'avec le parapente, j'ai toujours essayé de repousser des limites qui n'existent même pas.

[00:03:57] Et explorer de nouvelles voies. Et bien sûr, l'aviation en général, qu'il s'agisse de sports aériens, d'escalade extrême ou de quoi que ce soit en montagne, sera toujours qualifiée d'extrême, car le risque restera toujours relativement élevé malgré toute la planification et la préparation.

[00:04:16] **Lucian Haas:** Quand tu regardes ton parcours de pilote en arrière, qu'est-ce que tu as fait de plus extrême jusqu'à présent ?

[00:04:24] **Mike Küng:** On ne peut pas le dire, parce qu'il y en a tellement. Parce que certaines choses qui ont semblé extrêmement risquées se sont relativement bien passées, parce qu'elles ont été incroyablement bien préparées et incroyablement bien planifiées, et que le risque résiduel a été simplement minimisé au maximum. Alors, ce qui est devenu vraiment dangereux, c'est souvent des trucs qu'on a faits rapidement une fois en se disant : « Allez, on fait ça vite. » C'est là que ça bascule plutôt du côté risqué. Donc les choses que j'ai bien planifiées, elles étaient généralement dans les clous. Même si, bien sûr, quand je saute au-dessus de l'aile dans un Cargolift avec un rollover à seulement 94 mètres de haut, c'est toujours risqué. Il y a toujours un risque résiduel.

[00:05:10] Mais si je devais dire ce qui était le plus risqué et le plus dangereux, je ne pourrais pas te le dire précisément, parce qu'il y a eu plusieurs moments où c'était vraiment tendu.

[00:05:20] **Lucian Haas:** Dans ton livre Legacy, tu racontes aussi l'histoire de ton record d'altitude, où tu as monté jusqu'à plus de 10 000 mètres avec un ballon avant de sauter. Tu parles toi-même de harakiri. Est-ce que c'est peut-être le plus extrême, si on regarde les choses comme ça ?

[00:05:36] **Mike Küng:** Oui, à part l'alpinisme. J'ai aussi été dans l'Himalaya et j'y ai déjà eu des situations d'urgence à cause de la météo. Mais pour ce qui est du harakiri, on était clairement dans ce cas pour ce record d'altitude, parce que tout simplement l'équipement, parce que tout l'événement du record d'altitude est une bataille de matériel. Et là, ça ne dépend plus de combien d'argent on peut investir dans une telle histoire. Ça veut dire que si j'ai une combinaison spatiale, une respiration sous pression et que je suis équipé en conséquence, une telle histoire est bien moins risquée que la façon dont nous l'avons réalisée. Donc, on avait certes une respiration sous pression, mais pas de combinaison spatiale. Et à partir d'une certaine altitude, il fait simplement extrêmement froid et extrêmement dangereux, parce que notre organisme n'est pas fait pour ça.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Est-ce que tu étais conscient de te mettre dans ce danger quand tu as commencé l'ascension, ou est-ce que tu y es allé un peu naïvement, en fait ?

[00:06:29] **Mike Küng:** Non, j'étais conscient que ça allait devenir dangereux. Pourtant, on pourrait dire que c'était un peu naïf, parce que j'ai même fait 8 000 mètres sans oxygène. Je l'ai fait en plusieurs étapes. J'ai fait le saut à 8 000 mètres sans oxygène et on a essayé de le faire à 9 000. Et ensuite, on s'est dit que si c'était si facile, on irait jusqu'à 12 000 mètres. Et là, les 12 000 mètres, c'était vraiment de la naïveté pure. On s'en est rendu compte. Parce qu'à 10 000 mètres, c'est devenu vraiment tendu pour toute l'équipe. Et je suis vraiment content d'en être sorti comme ça. C'est une charge incroyable pour le corps.

[00:07:05] Et c'était aussi un peu naïf, parce qu'on s'est dit qu'on pouvait augmenter la difficulté à l'infini sans s'attendre à de gros problèmes.

[00:07:12] **Lucian Haas:** Ton plus grand succès médiatique, là où les médias ont le plus parlé de tes actions, c'était autre chose. Là, tu as simplement traversé la Manche en volant. Ce sont 36 kilomètres qu'il faut glisser au-dessus de l'eau. Vu comme ça, ce n'était pas vraiment l'événement le plus extrême. Est-ce que c'était quand même quelque chose de spécial pour toi ?

[00:07:35] **Mike Küng:** C'était en tout cas quelque chose de spécial. Il ne faut pas toujours qualifier les événements les plus extrêmes de meilleurs événements. Il ne s'agit pas toujours de dire : « Je l'ai survécu ». Il s'agit simplement de concrétiser des histoires et des plans que l'on a. Des pensées, des idées. Des souhaits. Le fait de les réaliser. Et le côté extrême de la traversée de la Manche, ce n'était certainement pas de voler 36 kilomètres en ligne droite. Le côté extrême, c'était l'organisation. Le financement. Et bien sûr, aussi le fait de franchir cette barrière naturelle en parapente. Ça remonte à quelques années maintenant. Et à cette époque, les parapentes ne fonctionnaient pas aussi bien qu'aujourd'hui.

Je pense que ce serait relativement facile à faire aujourd'hui si on a des conditions optimales.

[00:08:22] L'aspect extrême de l'événement, c'était aussi bien sûr le risque financier. Les sponsors aident, bien sûr. Mais dans notre domaine, il faut être content d'obtenir un soutien. Et ça veut dire que le reste de l'argent nécessaire pour de tels événements... Rien que pour l'histoire médiatique, ça coûte déjà 10 000, 15 000 euros pour que ce soit diffusé comme il faut. Le risque est alors très élevé parce qu'on investit énormément d'argent personnel. Et l'histoire en elle-même a simplement réussi, quand je dis que j'ai vécu ce que je voulais vivre. C'est cette image que j'avais en tête qui s'est concrétisée. Et pour toutes ces histoires que j'ai aussi citées dans le livre, ce sont précisément ces images que je m'étais imaginées dans mes rêves auparavant qui ont pris vie.

[00:09:11] **Lucian Haas:** Dans ton livre, tu écris aussi que, surtout si on regarde ça d'un point de vue financier, tu as en fait perdu de l'argent sur tous ces projets, c'est-à-dire que tu as dû rajouter de l'argent personnel. Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas mettre ça en place de manière à pouvoir vraiment bien gagner de l'argent avec ?

[00:09:28] **Mike Küng:** Il y a très, très peu de sponsors qui investissent vraiment des sommes massives dans les sports extrêmes. Red Bull est l'une des rares entreprises que l'on peut dire ont vraiment mis de l'argent dedans. Adidas et Superfund m'ont énormément soutenu. Mais il faut aussi garder à l'esprit que c'est une aventure comme la traversée de la Manche, avec toutes les autorisations, les trois hélicoptères, et, et, et toute l'équipe. Tout ce qui va avec, tu es tout de suite à 80 000 ou 100 000 euros. Et on ne peut pas s'attendre à ce qu'un sponsor porte cette somme. Ça veut dire que quand on réalise des histoires comme celle que j'ai faite, c'est tout simplement une question de chance si on finit sans mettre un centime de sa poche. Mais il est très probable que, si toutes les personnes ne participent pas bénévolement, on finisse plutôt par en mettre un peu.

[00:10:16] **Lucian Haas:** Revenons un peu en arrière dans ton histoire. Je me demande comment tu en es arrivé à devenir celui que tu es devenu, Matt Maiküng. Comment tout ça a commencé ? Comment as-tu fait tes premiers pas dans le parapente ?

[00:10:32] **Mike Küng:** À la base, je viens plutôt de l'alpinisme, mais pas de façon extrême. C'est-à-dire que j'étais un alpiniste et un grimpeur passionné. Surtout le ski, le ski de randonnée et certaines choses m'ont toujours beaucoup fasciné dans le domaine de la montagne. Et mon père avait un magasin, un magasin de sport. Et il est arrivé là-bas à un moment donné dans les années 80 et a dit : « Ah, maintenant il y a un truc tout nouveau, super, on peut sauter depuis la montagne avec une sorte de parapente. » Et il a vendu ces appareils dans son magasin de sport pendant un certain temps, deux ou trois ans. Évidemment, ils étaient rudimentaires. Mais on a quand même essayé de sauter de colline en colline. Et ça a été, en fait, l'entrée dans tout ça.

[00:11:18] Et ça m'a tellement fasciné que je me suis dit que j'allais m'y tenir un peu. J'ai pu faire un lien avec les sports de montagne. Mais très, très vite, ça m'est devenu un peu ennuyeux parce que les performances de ces appareils étaient tout simplement mauvaises. Et puis, l'opportunité s'est présentée de s'y mettre professionnellement. Ça m'a beaucoup tenté. Et bien sûr, le développement fulgurant des parapentes. C'est devenu de plus en plus intéressant de voir tout ce qu'on peut faire avec un parapente. C'était fondamentalement le point de départ. Et je me suis lancé à 100 % là-dedans. Et ceux qui me connaissent savent que je ne peux pas faire de choses normales. Je me suis donc lancé de manière si excessive que ça s'est très vite cristallisé en ce que c'est pour moi encore aujourd'hui.

[00:12:10] C'est tout simplement ma passion. Au début,

[00:12:13] **Lucian Haas:** Tu étais encore, pour l'essentiel, dans le sport de montagne. Comment es-tu passé de Michel à Mad Mike ?

[00:12:19] **Mike Küng:** Je pense que c'est à cause de cette approche extrême que j'ai pour tout, le fait que je fais toujours les choses de manière très extrême. Quand je fais quelque chose, je ne le fais pas à moitié, mais vraiment à fond. Et j'ai eu la chance d'obtenir assez rapidement un peu de succès sportif dans ce domaine. Je suis devenu champion d'Autriche vers 1989, 1990. Et j'ai ensuite fait la connaissance d'André Bucher et de Markus Grünthammer, qui ont fait Edel à l'époque. Edel Paragliders à Innsbruck. Et je les ai tellement suppliés et harcelés qu'ils m'ont fini par donner un job. Au début, c'était encore dans l'entrepôt, à vérifier un peu les démos et ce genre de trucs.

[00:13:07] Et oui, c'était le point de départ. Et à un moment donné, j'ai fait ça de manière tellement extrême aux yeux des différentes personnes que les gens ont fini par m'appeler Mad Mike.

[00:13:18] **Lucian Haas:** Ça a aussi beaucoup à voir avec l'entraînement, ce que tu as fait à l'époque. Et tu as construit un truc de dingue, aussi bien le maniement au sol que tout le reste, toutes tes techniques et tout ça. Il y a une ambition énorme derrière, qu'il faut avoir. D'où ça vient, pour toi ?

[00:13:34] **Mike Küng:** On pourrait bien creuser le côté psychologique, bien sûr. Mais ça m'a toujours fasciné de pousser quelque chose au maximum ou d'aller au-delà. J'ai aussi vraiment eu de la chance avec André Bucher, qui a vraiment poussé la thermique aux limites du vol. Et c'est lui qui m'a appris cette technique de maniement au sol, que j'utilise encore aujourd'hui sous une forme modifiée. Bien sûr aussi d'autres choses liées au vol, comme le Top Landing ou d'autres trucs extrêmes sous une forme extrême. Donc des atterrissages en décrochage parachutal et ce genre de trucs, vraiment des trucs extrêmes. Par la suite, bien sûr, il y a eu Walter Holzmüller et Tony Bender. J'ai en fait toujours eu affaire à de très bons pilotes. Et j'ai pu me réorienter et me perfectionner régulièrement.

[00:14:20] Et je suis devenu de plus en plus excessif. Faire entre 1000 et 1200 vols par an était la norme. Et j'ai fait du maniement au sol de manière extrêmement fréquente, par heures. C'était certainement un peu excessif sous une certaine forme. Mais si on additionne tous les vols que je fais aujourd'hui et le maniement au sol, ça ne donne pas beaucoup moins. C'est juste que je continue de l'adorer énormément. Et c'est pour ça que, dans ce domaine aussi, je peux peut-être encore parfois fixer de nouveaux standards en ce qui concerne les nouvelles choses. En ce moment, bien sûr, avec le maniement au sol. Il y a encore pas mal de choses qu'on peut réinventer et maîtriser.

[00:15:03] **Lucian Haas:** On en reparlera peut-être plus en détail plus tard, sur les aspects du maniement au sol que tu pourrais encore développer. Revenons sur l'ambition. Est-ce que, par rapport à ta motivation, tu te dis que tu veux te suffire à toi-même et te prouver quelque chose ? Ou y a-t-il aussi des choses où tu te dis : non, là, j'aimerais aussi prouver quelque chose aux autres ?

[00:15:24] **Mike Küng:** Eh bien, j'aime bien utiliser cette expression, « accro à la reconnaissance ». On est tous, ou beaucoup d'entre nous, comme ça. Ça a sûrement un lien avec ça aussi. Mais je suis vraiment du genre à me dire que je veux voir ce qu'il est possible de faire avec mon matériel de parapente. Quelles sont toutes les possibilités ? Et je suis surpris par tout ce qui est réalisable. On voit encore et encore comment le sport de parapente évolue en ces quelques années, en fait quelques décennies. L'ambition, pour moi, c'est un peu le mauvais mot. Bien sûr, on est ambitieux et on a aussi soif de reconnaissance, d'une certaine manière. C'était certainement un moteur important avant. Mais maintenant, je fais les choses beaucoup plus par simple intérêt personnel.

[00:16:08] Parce que j'ai ça. Parce que je suis fasciné par tout ce qu'on peut faire avec le parapente. Et bien sûr, on n'a plus vraiment besoin de se prouver quoi que ce soit. En tant que jeune sportif, on veut évidemment obtenir de la gloire et de l'honneur en plus des succès sportifs, des trophées et des primes. Aucune question à poser. Et ça a été pour moi un moteur très, très puissant.

[00:16:28] **Lucian Haas:** Alors, tu es un pilote pur et dur. Tu fais de l'Akro, tu fais du maniement au sol. Tu as aussi fait du vol de distance. Tu as même participé aux X-Alps et tout ça. Mais ton héritage biographique commence par les mots : je n'ai jamais été un pilote. C'est quoi, pour toi, un pilote ?

[00:16:45] **Mike Küng:** Eh bien, cette fascination pour le vol, je l'ai déjà rêvée quand j'étais enfant. Mais pour moi, un vrai passionné de vol, c'est quelqu'un qui a une fascination fondamentale pour le fait de voler. Genre, les avions, les hélicoptères, les montgolfières, le kite, je ne sais pas. Quelqu'un qui s'intéresse énormément à l'élément en général. Et moi, je n'ai pas vraiment eu ça. Pas encore d'ailleurs. Je fus aussi parachutiste à un moment donné. Et à un moment donné, ça m'a ennuyé. Parce que pour moi, c'est seulement fascinant quand il y a une progression. Si j'avais voulu devenir un meilleur parachutiste, j'aurais dû faire massivement plus de sauts. Exactement comme pour le parapente. En faire beaucoup, beaucoup plus, s'entraîner intensément pour devenir meilleur.

[00:17:30] Et je ne l'ai pas fait. Ça ne m'a pas du tout fasciné. Mais au final, avec le parapente, cette fascination est restée. Et elle continue de s'épanouir. Elle demeure. C'est une sorte de raison d'être et une incroyable fascination fondamentale. Et bien sûr, c'est aussi un sens et un contenu de vie. Je pense que c'est pour ça que je suis resté accro à ce

sport. Si

[00:17:51] **Lucian Haas:** Mais si tu ne te considères pas comme un adepte de l'aviation, comment te décrirais-tu alors ? Comme un adepte des sports d'action ? Ou est-ce qu'il y a un terme que tu utiliserais toi-même pour ça ?

[00:18:01] **Mike Küng:** Le mot sport extrême est vraiment très usé. En général, le mot extrême. Mais ça le décrit assez bien, parce que ce qu'on fait est tout simplement extrême, surtout aux yeux des autres. Personnellement, je me décrirais comme un pratiquant de parapente extrême. Parce que j'essaie toujours de créer de nouvelles choses et de faire progresser les choses. Principalement maintenant dans le domaine du maniement au sol. Et bien sûr aussi dans le domaine des vols d'essai. Il y a aussi énormément de situations extrêmes là-dedans. Si tu me demandes maintenant comment je me définis, je me décrirais comme un sportif extrême pratiquant le parapente.

[00:18:40] **Lucian Haas:** Tu viens d'évoquer les tests. Tu es testeur pour différents constructeurs depuis de nombreuses années. Mais tu as aussi été testeur pour le DHV pendant dix ans. Et là, tu as concrètement participé à la certification des parapentes pendant une décennie. Est-ce que c'était pour toi, peut-être aussi par rapport à l'impact global sur la scène du parapente, ta période la plus heureuse ?

[00:19:04] **Mike Küng:** Non, je n'ai pas été seulement dix ans au Deutscher Hänggleiterverband. J'ai aussi été dix ans à l'Academy ERPR. Et là, j'ai fait le même boulot, la certification. Donc en fait, ça fait 20 ans que je fais des certifications, des certifications de parapentes. Et ce domaine a été très, très important et très, très intéressant pour moi. Donc j'aimerais beaucoup revenir dans ce domaine. Que l'on dise pilote de test pour la certification. Ce serait pour moi, comme alternative, une vision d'avenir très, très intéressante. Je suis tombé là-dedans parce que j'ai simplement beaucoup correspondu au Deutscher Hänggleiterverband en ce qui concerne ma philosophie. À l'époque, le label de qualité du Deutscher Hänggleiter, le label de qualité du DHV, était le label de qualité le plus dur, ou presque le seul label de qualité qui avait un rang et un nom dans le monde entier.

[00:19:53] Et j'étais simplement le "super-fou" de l'Akrobereich et du vol extrême. Et ça a bien plu au DHV, le fait d'intégrer l'un des testeurs de parapente les plus exigeants, plus ou moins. Et je pouvais vraiment les tester de manière excessive, les tester durement. Et ça me convenait très bien. Je décrirais ça comme la façon dont on teste la Safety Class aujourd'hui, c'est-à-dire vraiment un peu au-delà de la limite. Et c'était bien sûr déjà très, très intéressant pour moi et j'ai beaucoup aimé ça. C'était certainement l'un de mes piliers les plus importants.

[00:20:32] **Lucian Haas:** À l'époque, les tests n'étaient pas encore tout à fait aussi encadrés par des normes que c'est le cas aujourd'hui avec la norme EN, où énormément de choses sont très précisément prévues sur la façon de procéder pour les fermetures et tout le reste. À l'époque, on disait aussi que ce label de qualité du DHV avait encore beaucoup à voir avec le savoir-faire et tout le reste, ce qui était aussi pris en compte par le pilote de test. Et sous cette forme, tu as été très influent. Certains disent aussi qu'à l'époque, si la thermique ne "niquait" pas, alors une telle aile ne passait pas. Peu importe la raison. Il fallait donc que l'aile plaise d'une certaine manière à Mike. Est-ce que c'était un rôle qui te plaisait, en fait, d'avoir une sorte de pouvoir avec ça ?

[00:21:11] **Mike Küng:** Avec le recul, je ne trouve pas ça correct, la façon dont ça se passait. Mais c'est exactement ce que tu dis. Alors bien sûr, j'avais une certaine forme de pouvoir. Ça signifiait que si je pensais qu'une aile ne convenait pas, c'était pratiquement un non. Et le fabricant n'avait alors pratiquement aucune possibilité de faire quelque chose de vraiment important. Heureusement, ce pouvoir n'existe plus maintenant. Parce que ce n'est pas juste. Je n'ai jamais traité un fabricant ou une aile de manière injuste. Mais bien sûr, j'avais des opinions très, très extrêmes. Et ce qui a été très bénéfique pour le DHV à l'époque, c'est une norme européenne, le fait de s'en tenir précisément à des directives sur la manière de tester, dans quelles conditions tester et, et, ça a un sens incroyable.

[00:21:59] C'est pour ça que j'ai aussi fait ça pour l'EAPR,

[00:22:03] Le label de qualité a été mis en place. Et je trouve que c'est tout à fait correct. Il faut avoir des directives précises pour tester un appareil de manière équitable. Tout le reste relève en fait d'une certaine arbitraire. Malgré cela, je pense toujours que ce système avait du sens à l'époque. Parce qu'à ce moment-là, on regardait plus la performance que la sécurité. Et il y a eu des appareils qui sont arrivés sur le marché qui étaient vraiment dangereux, tout simplement dangereux. Et le fait que l'instance DHV ait été là, je trouve ça très, très bien. Je ne pourrais pas affirmer aujourd'hui que

tout s'est toujours déroulé de manière tout à fait équitable. Mais au final, j'ai toujours fait de mon mieux et j'ai essayé d'être aussi juste que possible. Et bien sûr aussi rigoureux que possible. Malgré tout, je salue bien évidemment l'état actuel de la norme européenne comme étant extrêmement utile.

[00:22:48] Le label de qualité ENL-DF a tout à fait son sens. Et je pense aussi que les tests sont très équitables.

[00:22:52] **Lucian Haas:** Pour en revenir à l'époque avec le DHV. À ce moment-là, tu étais en fait leur pilote d'essai et tu étais une personne formidable. De l'extérieur, c'était aussi une collaboration extrêmement réussie. Pourquoi est-ce que ça s'est fini à l'époque ? Eh bien, on revient maintenant à ce...

[00:23:08] **Mike Küng:** Le sport extrême et le Mike Kueng complètement dingue, si je peux me permettre de le dire. J'ai toujours un côté un peu diva, et un besoin extrême de justice et d'honneur, ainsi que certaines choses qu'il faudrait peut-être séparer très clairement du travail, en principe. Mais j'ai eu du mal à séparer ce Mike Kueng "fou" du pilote test du DHV. J'ai toujours pensé que c'était une seule et même personne et que tout cela allait ensemble. Aujourd'hui, je pourrais beaucoup mieux séparer les deux.

[00:23:49] Ou alors, je sépare bien mieux ces deux choses maintenant. D'un côté, il y a l'athlète de sports extrêmes et de l'autre, l'employé qui fait simplement son travail. Pourtant, les deux se mélangent sans cesse. Et au DHV, c'était comme ça que j'étais toujours là, au sommet de ma période Akro et de mes sports extrêmes. Et j'ai toujours attendu que le DHV reconnaisse cela. Mais le DHV a fait pratiquement le contraire. Ils ont plutôt essayé d'interdire l'Akro, de l'empêcher ou au moins de le réglementer. Je veux dire, c'est absurde, comment peut-on réglementer l'Akro ? C'est totalement impossible. Et aussi pour ces sports extrêmes, on m'a souvent dit : on ne peut pas cautionner ça. Mais pour l'employé Maiküng, là, on nous soutient. Ça colle et c'est bien.

[00:24:35] Tout était vraiment bien aligné. Mais le sportif de haut niveau n'était pas toujours très bienvenu. Et j'ai vu ça de plus en plus comme un problème. Et à un moment donné, ça a fini par dégénérer. Surtout après avoir réalisé le record de hauteur et le canal de la Manche, j'attendais davantage du DHV qu'une reconnaissance de leur part. Et ça n'est pas arrivé. Et ça m'a tellement énervé et agacé à l'époque que j'ai fini par mettre un terme à cette collaboration après dix ans. Surtout parce que j'avais du mal avec cette structure politique, avec les conseils d'administration. Ce n'était pas simple non plus avec le directeur général de l'époque. Et je pense que ce sont d'autres temps maintenant, que ça se passerait de manière bien différente.

[00:25:23] Mais à l'époque, c'était vraiment un problème pour moi.

[00:25:25] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu voulais être aimé pour tout, pour ce que tu défends. Et tu n'as été aimé que pour la moitié, à peu près.

[00:25:32] **Mike Küng:** Oui, aimé. Je veux dire, pour un boulot, on est payé. Pas besoin d'être aimé pour ça. Ce n'est pas nécessaire. Pourtant, je veux dire, ils ont fait leur assemblée générale annuelle. Il y a le championnat de parapente de Hintertupfingen. Les gens y ont été honorés. Et moi, à un moment donné, j'ai même été exclu de tous ces événements. Je n'ai jamais été honoré par le THV ni reconnu. Et ça fait évidemment un peu mal à l'âme quand ton propre employeur ne récompense pas, ne respecte pas et ne reconnaît pas ce que tu fais. Et j'ai sûrement fait énormément de pub, aussi pour la Deutsche Engeldelver Verband avec mes actions.

[00:26:11] **Lucian Haas:** Tu as reçu énormément de reconnaissance pour ton travail de testeur. Qu'est-ce que ça t'apporte, au juste, d'être pilote de test ? Est-ce que c'est aussi un frisson particulier pour toi ?

[00:26:20] **Mike Küng:** Eh bien. Oui, surtout avant, c'était déjà le cas. Parce qu'aujourd'hui, quand on teste des appareils haute performance, c'est déjà aussi un frisson qu'avant. Ou des nouveaux appareils, comme les histoires de Single-Scan maintenant. Bien que ça devrait être vu comme presque plus dur que maintenant l'Akrofliegen. Enfin, l'Akrofliegen, bien sûr, quand je m'approche d'une nouvelle figure, c'est aussi un frisson extrême.

[00:26:41] Il m'a fallu un an et demi pour enfin apprendre à piloter cette Infinity à l'époque. Mais pour les tests, c'est que je mets délibérément l'aile dans une certaine situation difficile et ensuite je ne fais rien. En Akrofliegen, par contre, j'interviens. Ça veut dire que j'essaie constamment de contrôler l'appareil. Et pour les tests, c'est que je mets l'aile délibérément en difficulté et que je regarde. Et l'art là-dedans, c'est de savoir quand je dois intervenir ? Enfin, quand

est-ce que je suis en danger ? Quand est-ce que c'est dangereux pour moi ? Et là, je dois intervenir. Mais en principe, l'aile doit résoudre le problème elle-même. Et il faut aussi laisser le temps à l'aile de résoudre le problème. Et c'est souvent un grand frisson. Enfin, aujourd'hui, avec un appareil qui dépasse les 60 km/h de vitesse maximale, si tu le testes à la limite, genre tu mets les gaz à fond, tu le bascules sur le côté et tu fais 70 %, 75 %, là ça devient sérieux.

[00:27:32] C'est toujours un sacré frisson. Est-ce que ce frisson est agréable ? J'en doute. Surtout quand on s'attaque à une machine qu'on ne connaît pas du tout, c'est quelque chose qu'il faut aborder avec beaucoup de prudence. Et je ne connais qu'une poignée, vraiment juste une poignée, de très bons pilotes d'essai qui testent sans pitié.

[00:27:49] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as parfois peur pendant les tests ou lors de tes autres projets, ceux que tu fais ou as faits ? Mon Dieu,

[00:27:56] **Mike Küng:** dans le ciel. Eh bien, dès que j'ai peur, je dois arrêter. Il faut donc se gagner une telle confiance en soi par un maximum d'entraînement et un entraînement intensif. Si on commence à douter et à avoir peur de ne pas pouvoir maîtriser ça, de ne pas avoir le contrôle, alors il faut changer de métier immédiatement. Ça ne doit pas paraître arrogant, mais il est tout simplement important de s'entraîner si intensément ici qu'on a vraiment le sentiment de pouvoir maîtriser la chose. C'est pour ça que j'ai toujours fait 30, 40, 50 sauts par an en parapente, pour avoir le sentiment de pouvoir aussi faire des sauts extrêmement bas, parce que je pensais avoir le contrôle. Et ça a plutôt bien fonctionné.

[00:28:41] Donc la confiance en soi passe par la compétence, par la confiance en soi. Et la peur n'a pas sa place là-dedans.

[00:28:51] Être prévenu, avoir une intuition, se dire que ça pourrait devenir chaud, c'est extrêmement important parce que, surtout, il faut avoir du respect pour ça, ça fait partie du truc, pour être à 100 % dans ce qu'on fait.

[00:29:03] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des jours où tu te dis au moins, au niveau de ton instinct, que tu ferais mieux de laisser tomber, parce que tu pourrais te retrouver dans des situations que tu ne maîtrises plus, alors que tu sais normalement les gérer en théorie ou par la pratique ?

[00:29:18] **Mike Küng:** Non, je ne dis pas ça. Il y a bien des jours où on est évidemment en meilleure forme que d'autres. Mais je le remarque plutôt sur le plan sportif, quand je fais une longue sortie, une rando à ski ou une longue voie d'escalade ou autre chose où je suis sur la route pendant un moment, qu'on est parfois plus ou moins en forme. En vol, c'est déjà vrai qu'on remarque qu'on est parfois mieux. Mais je rentre souvent dans un genre de flow, je commence et ça se fait tout seul. Et quand les conditions sont bonnes, je ne ressens pas de grandes différences d'un jour à l'autre. En tout cas, je n'ai jamais de jours où je me dis : je préfère laisser tomber parce que je ne me sens pas bien. Pour moi, ça n'existe même pas.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Est-ce que tu t'es déjà sérieusement blessé au cours de ta carrière ? Est-ce que tu as déjà fait une vraie chute ?

[00:30:06] **Mike Küng:** Je dirais qu'il y a bien eu des expériences formatrices, surtout au début, bien sûr. Surtout quand on a commencé l'Akrofliegerei, c'était complètement dingue. On faisait des trucs où personne ne savait comment ça se passait. Est-ce que ça marche ? Est-ce que c'est faisable ? Le matériel n'était parfois pas du tout adapté. J'ai bien dû lâcher quelques dispositifs de secours, bien sûr, qui se sont passés sans gravité, heureusement. Par chance, je ne me suis jamais gravement blessé et j'ai toujours perçu ces leçons comme des expériences formatrices. Quand c'était tendu et que je me disais : là, j'ai vraiment eu de la chance, ou merci mon Dieu que ça se soit bien passé. Donc, il faut dire qu'il y a bien eu quelques expériences de ce genre.

[00:30:56] **Lucian Haas:** Surtout avec le mot "chance".

[00:31:00] Parfois, on en a juste besoin pour survivre à certaines situations. À ton avis, à quelle fréquence as-tu survécu à des choses uniquement grâce à la chance ?

[00:31:08] **Mike Küng:** Oui, il n'y en a pas si beaucoup. Il n'y en a pas si beaucoup. Pour être tout à fait honnête, les trucs vraiment extrêmes qui sont décrits dans le livre ont été super bien planifiés. Et bien sûr, ils étaient risqués. Mais compter sur le facteur chance, c'est extrêmement dangereux. Ça veut dire que tant que je peux l'éviter, ce facteur chance

et hasard doit être le plus faible possible, le plus petit possible. Et là, il n'y a jamais vraiment eu de moment critique. C'est plutôt quand c'est devenu vraiment serré, par exemple avec le livre d'acrobaties que j'ai fait avec Gudrun et Nesla Michi, où j'ai dit : « Ah, il nous manque encore deux ou trois photos pour une figure, on va les faire vite. » Là, quand on a fait un truc pareil, j'ai déjà été un peu imprudent, parce qu'on s'est juste dit : « OK, super, avec l'aile on peut faire ça vite, sans planification, on va juste faire cette figure rapidement pour quelques photos. »

[00:31:56] C'est là que ça devient dangereux. On l'a aussi vu avec le basejumper, Ueli, au Gegenschatz. Il a aussi fait un truc rapidement pour les médias, il a sauté du bord du toit et ça a mal tourné. Ça ne veut pas dire que ça doit forcément arriver, mais c'est juste que quand on fait quelque chose un peu à moitié, ou sur le côté, très vite, ça devient vraiment dangereux. Pour les trucs que j'ai bien planifiés, la chance en faisait aussi partie, sans aucun doute. Pour le record d'altitude, il y a eu pas mal de chance pour qu'il n'y ait pas eu de dégâts. Et d'autres actions ont été extrêmement serrées. Sauter au-dessus du pont de l'Europe était aussi très risqué. La chance en fait partie, c'est clair, mais plus le facteur est faible, mieux c'est.

[00:32:40] **Lucian Haas:** Dans ton livre, tu racontes aussi une belle histoire liée à la chance, où tu as eu une rupture de mousqueton au décollage d'Ueli Denis. Tu avais volé juste avant avec le même mousqueton et tu avais fait des manœuvres d'Akro vraiment extrêmes. Mais il ne s'est pas cassé en l'air, il s'est cassé au moment même où tu voulais préparer ton nouveau vol, si j'ai bien lu et compris. Qu'est-ce que tu as pensé à ce moment-là ?

[00:33:05] **Mike Küng:** Stupeur. C'est très intéressant que tu cites cet exemple, parce que je considère toujours cette histoire comme totalement incompréhensible, même pour une première fois. Et là, j'ai vraiment eu de la chance. Je faisais de la show sur les Airgames à Ueli Denis, avec des manœuvres de dingue, à l'époque en mode Infinity-Vollgas, de l'action pure, et j'avais un mousqueton en aluminium. De conception récente, donc tout était censé être parfait, on ne pensait absolument pas à une rupture de matériau. Et je replie l'aile, comme d'habitude, et avec le truck on remonte une montagne et là--haut, il y a un vent super fort pour le groundhandle. Je m'accroche, je tire l'aile vers le haut et bim, quelque chose est au sol. Et je pense... je me rappelle encore très bien du bruit aujourd'hui. Un genre de tintement métallique, aigu, et je regarde par terre et la moitié du mousqueton est au sol.

[00:33:53] Je me dis : c'est quoi ça ? Comment est-ce possible ? Et un truc s'est envolé avec un vent fort. Et je me demande : qu'est-ce qui s'est passé ? Est-ce que je n'ai pas bien fermé le mousqueton ? Ou qu'est-ce qui s'est passé là ? Et en fait, c'était bien une rupture de la charge de suspension de ce mousqueton en aluminium. Je n'arrive toujours pas à réaliser quelle chance j'ai eue. Et je suis vraiment, vraiment reconnaissant que rien ne se soit passé en l'air. Parce que le mousqueton a survécu à ce vol extrême en pleine accélération. Et puis, au sol, le fait de le tirer un peu a suffi pour qu'il finisse par casser. Il faut vraiment dire qu'il y a eu énormément de chance.

[00:34:33] **Lucian Haas:** Avec quel genre de mousquetons tu voles aujourd'hui ? Est-ce que ça a influencé ton choix de matériel ? Depuis, seulement de l'acier ?

[00:34:39] **Mike Küng:** L'acier. Il n'y a plus d'aluminium pour moi. À l'époque, c'était le cas avec ces carabinières anodisés. C'était un problème.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Sur le sujet de la chance, mais dans un autre sens, tu écris aussi dans ton livre que l'un des plus grands coups de chance dans ce sport serait le fait d'avoir pu participer à sa création. Selon toi, où as-tu eu le plus d'influence, au fond ?

[00:35:07] **Mike Küng:** Oui, c'est en fait une phrase importante pour moi et extrêmement importante. C'est aussi ce qui fait la fascination de ce sport. Si tu te lances maintenant dans le sport, qu'est-ce que tu veux encore faire de nouveau ? L'Akrofliegen est extrêmement développé.

[00:35:23] Le vol de cross-country, quoi qu'il en soit. La compétition est, selon moi, devenue une conséquence secondaire, un phénomène marginal de ce sport désormais. Bien sûr, tu peux exprimer ta passion, ta fascination, mais si tu dis que tu veux créer, réinventer, alors il faut vraiment avoir des idées.

[00:35:41] À l'époque, c'était assez facile de réinventer les choses. Le maniement au sol, tel qu'on le pratique aujourd'hui, n'existait même pas. On nous appelait parfois des "sauteurs au sol". L'Akrofliegen était même parfois

vraiment moqué, qualifié de démarche de frime. Le Hörnerkanal, tout le monde peut le survoler. Voler en ligne droite, c'est quoi le problème ? Mais survoler certaines montagnes très hautes, peu importe lesquelles. Toutes ces choses n'existaient tout simplement pas à l'époque. Personne ne le faisait. Par exemple, personne n'a encore reproduit le survol du Hörnerkanal jusqu'à aujourd'hui. Et certaines choses n'étaient tout simplement pas faites à l'époque. Que ce soit au niveau du développement, de la discipline de sport extrême ou des idées. Le maniement au sol, l'Akro, toutes ces choses ont été créées à cette période. Et j'ai vraiment eu la chance de pouvoir participer à tous ces domaines.

[00:36:28] Et avoir pu participer à la création. J'ai certainement fait bouger pas mal de choses dans la scène Akro et je l'ai rendue un peu plus populaire dans notre région. Et on essaie toujours de vraiment booster le maniement au sol. Aussi les tests, pour que les gens sachent ce qui se fait concrètement. Les tests sont aussi très importants. J'ai pu participer à la création de toutes ces choses et j'en suis déjà très fier.

[00:36:48] **Lucian Haas:** Où vois-tu, aujourd'hui, les plus grandes opportunités pour vraiment créer quelque chose de nouveau avec le parapente ? Est-ce le maniement au sol, là où tu dis qu'il y a peut-être encore le plus grand potentiel de développement ?

[00:36:59] **Mike Küng:** Oui, on peut faire énormément de choses, au moins une fois. Je suis surpris chaque année de voir qu'il y a encore des progressions possibles. J'ai aussi essayé d'introduire dans ce domaine ce qu'on appelle les niveaux de difficulté, comme pour le bloc ou l'escalade extrême. Mais ça n'a pas vraiment évolué. Malgré tout, j'ai simplement essayé de franchir des obstacles en parapente de manière glaciale. Et là, le Danemark est optimal avec ces grands bunkers. Il suffit d'avoir un peu de vent et on peut déjà faire quelque chose avec le parapente.

[00:37:35] Les domaines extrêmes du monde. Il y a tellement de possibilités partout dans le monde pour réaliser ou faire de nouvelles choses. Les très grandes nouvelles idées, les défis, ne sont pas vraiment visibles en ce moment. J'ai maintenant battu le record de Headover ou Rollover à 7100 mètres. Ça m'a vraiment, vraiment fasciné, ce genre de choses. Il y a tellement d'idées qu'on pourrait réaliser. Malheureusement, je dois être tout à fait honnête, c'est aussi toujours une question d'argent. Et en ce moment même, l'homme volant ou l'homme qui saute d'en haut n'est plus la grande fascination pour le grand public. Ça signifie à son tour moins de temps à la télé. Et ça signifie à son tour moins de sponsors.

[00:38:22] Parce que ça va toujours de pair. Ça veut dire que si je veux créer quelque chose de grand et de nouveau, j'ai simplement besoin d'argent. Et ça ne passe que par des sponsors solides. Et pour ça, c'est sûr que c'est difficile en ce moment. Changeons de

[00:38:33] **Lucian Haas:** reprends un peu le sujet. À un autre endroit dans ton livre, tu écris que s'entraîner mentalement est bien plus important que le physique dans notre sport. Pourquoi ? Et la deuxième partie de la question serait : comment entraînes-tu ton mental ? J'ai

[00:38:48] **Mike Küng:** Est-ce que j'ai écrit exactement ça ? Oui. Bon, je ne dirais pas que c'est aussi clair ou dur. Je pense que dans le domaine des sports extrêmes, il faut bel et bien entraîner l'esprit et le psychisme. Dans le sens où il faut percevoir les peurs qui surviennent, c'est-à-dire le signal d'alarme, et ne pas l'ignorer sous aucun prétexte, mais ne pas non plus le mettre de côté comme quelque chose qui nous handicape. Ça veut dire que je dois m'entraîner. Comment je gère mes peurs, d'une certaine manière, bien sûr ? Comment je les maîtrise ? Comment puis-je planifier si bien que je minimise simplement le risque résiduel ? Et bien sûr, comment puis-je entraîner mon psychisme de manière à faire ce pas ?

[00:39:39] Alors, j'adore cette expression du film Matrix. Il ne suffit pas de connaître la porte, il faut aussi la franchir. Ou il ne suffit pas de connaître le chemin, il faut aussi le parcourir. Je trouve l'expression très bonne. Ça veut dire qu'il me faut un certain courage et une certaine confiance en moi pour aller sur ces chemins. Et ça ne concerne pas seulement les sports extrêmes, c'est en fait la même chose pour beaucoup d'autres choses. Ça veut dire que je peux aussi m'entraîner pour ça. Et dans mon cas, je m'entraîne en faisant tellement d'entraînement pratique que je suis simplement convaincu que je peux le faire. Et cette confiance en moi me permet ensuite de faire des choses extraordinaires et de faire face à mes craintes ou mes inquiétudes.

[00:40:30] Je ne le décrirais plus tout à fait comme quelque chose d'aussi extrême que ce que j'ai pu faire, peut-être. Je trouve l'entraînement physique extrêmement important. Je pratique carrément un culte du corps. Juste en ce moment, pendant l'hiver, j'ai encore perdu pas mal de poids, parce que j'en ai besoin en tant que pilote d'essai. Un poids corporel bas. Avant, avec l'Akrofliegen, c'était différent. On ne pouvait pas être trop lourd. À l'époque, j'étais entre 80 et 90 kilos. Et maintenant, en ce moment, je tourne autour de 62 kilos. Ça veut dire que je suis aussi excessif là-dessus. Donc, l'entraînement physique est extrêmement important pour moi. Bien sûr aussi la condition physique, pour pouvoir gérer mon corps de manière optimale. Et j'ai déjà plus de 50 ans, donc c'est évidemment un peu plus dur qu'à 30 ans.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Pour arriver à 62 kilos, il faut probablement vraiment se serrer la ceinture et, en quelque sorte, s'affamer. Est-ce aussi ta vision du professionnalisme, quand tu dis : « Hé, il faut ces pilotes d'essai légers. Je peux atteindre ce poids pour être un pilote d'essai aussi léger. » Alors là, je me pousse moi-même ou je pousse vraiment mon corps vers cette extrémité.

[00:41:32] **Mike Küng:** Oui, ça colle vraiment bien pour moi. J'adore le sport. Je suis un athlète excessif. Surtout en hiver, je fais des sorties de cinq, six, sept heures. C'est plutôt normal pour quelqu'un qui est sur la route. Même maintenant en été avec le Hike and Fly, surtout en cette période, je pratique le Hike and Fly de manière très intensive. Ça me convient énormément, j'adore ça. Et c'est tout simplement professionnel : si on se demande ce qui est le plus demandé, ce sont les pilotes de test légers, parce qu'il y a des gars de 80 kilos à perte de vue. Et comme il y a déjà peu de très bons pilotes de test, à mon avis, il y en a encore beaucoup moins qui sont vraiment légers et très bons. Et bien sûr, c'est aussi une motivation incroyable pour moi.

[00:42:18] Et je dois aussi avouer très honnêtement que ça ne me pose pas vraiment de difficulté. J'adore l'ascèse, j'aime beaucoup ce mode de vie ascétique. Mais je suis aussi quelqu'un qui aime les plaisirs. Enfin, j'aime bien manger ou boire un verre de temps en temps. Mais ma vie de base est plutôt orientée vers l'ascèse. Et cette combinaison me convient très bien et j'aime ça. Et oui, je pense qu'en tant que pilote d'essai léger, on est aussi très demandé.

[00:42:45] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'il y a très, très peu de vraiment bons pilotes d'essais dans le monde. Qu'est-ce qui fait un vraiment bon pilote d'essais ?

[00:42:53] **Mike Küng:** Oui, exactement ce que j'ai décrit à peu près tout à l'heure. Je dois savoir précisément comment c'est testé. C'est pour ça que je pense que la plupart des pilotes d'essai qui testent sur terre, donc pas sur l'eau, mais sur terre, ne testent qu'à moitié. Ça veut dire que si j'ai une aile à tester, je dois aussi la marquer pour savoir vraiment, d'accord, je n'ai pas fait une ouverture à 60 %, mais j'ai bien fait une ouverture à 70 % ou plus. Je dois simplement m'assurer d'être vraiment à la limite supérieure, pas quelque part entre les deux. Là, je dois vraiment mettre le paquet. Ça veut dire à fond, roulis sur roulis ou roulis sur roulis, et pas, disons, à trois quarts de gaz.

[00:43:39] Je pense qu'on peut assez facilement, comment dire, se raconter des histoires. Et ce test impitoyable, combiné bien sûr au fait de ne vraiment pas intervenir sur l'aile et de ne n'agir qu'une fois que je suis propulsé en tant que pilote. Et bien sûr, par la suite, ce qui est encore plus important, c'est de pouvoir transmettre ça au concepteur ou de pouvoir expliquer clairement à l'institut de test quel est le résultat de l'aile. C'est peut-être ça qui fait un bon pilote de test au final. Donc, au sein d'un fabricant, la combinaison pilote de test-concepteur, le fait que les deux puissent travailler ensemble, est extrêmement important et très, très bien. Et chacun doit pouvoir compter sur l'autre. Et dans le domaine du label de qualité-pilote de test, ça doit simplement se faire de manière très, très correcte.

[00:44:28] C'est tout à fait exact, pour que le label de qualité ENL soit validé. Et plus on le fait avec précision, mieux on le maîtrise et plus on le fait longtemps, d'après l'expérience, plus on devient un bon testeur. Je pense donc que c'est quelque chose qui s'apprend tout comme n'importe quel autre métier.

[00:44:48] **Lucian Haas:** Ces dernières années, tu as travaillé comme test pilote avec Hannes Papisch et vous avez construit ensemble la nouvelle marque FEE avec beaucoup de succès. Maintenant, on entend que tu te sépares de FEE. Pourquoi et vers quoi te diriges-tu ?

[00:45:02] **Mike Küng:** Oui, c'est clair que je ne suis pas vraiment un esprit d'équipe. On l'a bien vu maintenant. J'ai déjà eu plusieurs entreprises de parapente derrière moi. Et je fais toujours comme si c'était le mien. Dans le cas de FEE, c'était aussi le mien, j'en possédais des parts. Pourtant, j'ai du mal quand d'autres influences arrivent, comme pour FEE

aussi, quand des gens entrent dans la boîte et perturbent cette relation entre le concepteur et les pilotes d'essai. Je dis toujours que ça peut paraître un peu méchant, comme un chien qui ramasse des tiques et qui les laisse s'enfoncer dans sa fourrure.

[00:45:53] Et c'est presque inévitable que cela arrive, que des influences extérieures et des inputs extérieurs arrivent. Et ça me dérange simplement quand la relation entre concepteur et pilote d'essai est perturbée. Et oui, vers de nouveaux horizons. Alors là, je n'ai aucun problème avec ça. Au contraire, c'est plutôt comme si on se disait : d'accord, maintenant je peux me reconcentrer sur le cœur de métier. Ce sont les cours de maniement au sol et justement le travail en tant que pilote d'essai indépendant, pilote d'essai freelance. C'est

[00:46:24] **Lucian Haas:** C'est peut-être aussi une sorte d'élan intérieur chez toi, de toujours chercher un nouveau défi ?

[00:46:31] **Mike Küng:** Oui, c'était déjà extrêmement fascinant de bâtir ou de participer à la création d'une entreprise ces trois dernières années. Ça a très bien fonctionné. C'était une période géniale. Mais oui, je remarque déjà que je deviens un peu impatient à un moment donné, surtout quand ça entre dans une certaine routine. Quand ça devient comme ça, machinalement. Prochain projet, prochain projet, prochain projet. Et genre, oui, d'accord. Un label de qualité, le prochain label de qualité, le suivant. C'est bien le cours des choses, mais oui, il est vraiment temps de faire quelque chose de nouveau. Ce qui me fascine aussi, ce sont simplement ces différentes possibilités. J'ai vraiment hâte de faire les cours de maniement au sol au Danemark. Je suis totalement affamé de retourner dans cette direction, parce que j'adore aussi enseigner. Et la situation actuelle l'a un peu empêché, car nous aurions déjà dû avoir plusieurs cours de maniement au sol.

[00:47:18] C'est souvent une question de variété, et c'est justement ce qui me manque en ce moment. Je...

[00:47:23] **Lucian Haas:** J'ai lu sur Facebook que tu disais que tu voulais enfin passer ton brevet d'instructeur de vol. Pour quoi en as-tu besoin ? Tu veux monter une école de pilotage ?

[00:47:30] **Mike Küng:** Oui, exactement. Non, rien ne m'est étranger. J'ai des idées un peu dépassées là-dessus. Je trouve simplement que l'instructeur, peu importe le domaine, devrait être une sorte de maître. J'ai fait l'assistant d'instructeur de vol il y a quelques années. Et oui, on ne parle pas de la pratique, on est d'accord. Mais côté théorie, j'étais encore un peu loin du stade de maître. Je suis en train d'apprendre, de m'exercer et de me perfectionner pour pouvoir couvrir l'ensemble du domaine. Ça veut dire que juste parce que je suis pilote d'essai depuis presque 30 ans, ça ne signifie pas pour autant que je m'y connais vraiment en aérodynamique, en réglementation ou autre chose. Au contraire, je sais bien piloter. Mais il y a bien plus de choses à savoir pour être instructeur de vol ou maître. Et c'est ce que je veux acquérir maintenant.

[00:48:15] Et bien sûr, ensuite proposer les voyages en tant qu'instructeur de vol. Bien sûr, proposer aussi les cours de maniement au sol en tant qu'instructeur. C'est cette idée qui me plaît le plus. Enfin, ce n'est pas obligatoire. Mais quand même, j'aimerais vraiment enfin terminer ça. Ce qui joue contre, c'est un peu ma tendance à avoir du mal à acquérir des choses quand il s'agit d'apprendre. Autrement dit, rester assis sur les bancs de l'école n'a jamais été mon truc.

[00:48:45] **Lucian Haas:** Si tu te présentes maintenant en tant que moniteur pour le maniement au sol. Eh bien, tu utilises tes propres techniques que tu pratiques depuis 40 ans maintenant. Celles que tu maîtrises depuis des années et que tu as continuellement perfectionnées. Tu joues dans une catégorie totalement différente de quelqu'un qui part au Danemark et dit : « Je veux apprendre les choses les plus simples du maniement au sol ». Est-ce que ça te fait vraiment plaisir, de transmettre ces connaissances de base ?

[00:49:08] **Mike Küng:** Oui, ça me fait beaucoup de plaisir parce que je montre aux gens ce que je fais moi-même. C'est clair que je pratique le maniement au sol de manière extrême pour moi, personnellement. Vraiment très extrême. Mais la technique est la même. La base est la même. Donc, les cours de base et les cours d'experts reposent sur cette technique fondamentale que j'utilise moi-même. Cela veut dire que je montre aux gens quelque chose derrière lequel je suis moi-même à 100 % convaincu. Et je sais tout simplement quels résultats on peut obtenir avec ça. On le voit encore et encore, surtout au Danemark. Aussi dans d'autres régions où il y a beaucoup de vent ou une forte thermique. Que les gens ont toujours un peu de mal à décoller et à manipuler la aile au sol. Et c'est exactement ce que je propose aux gens : apprendre comment je peux maîtriser la aile au sol, même avec du vent plus fort ou extrême.

[00:49:59] Et les progrès des élèves, surtout lors des cours Basic, sont tellement importants que ça me procure une joie incroyable. Quand je vois que les gens n'arrivent même pas au début à bien déployer l'aile, sans parler de la maintenir au-dessus d'eux. Et puis, après une semaine, ils y arrivent. Ça me fait vraiment plaisir et je suis fier de ça.

[00:50:18] **Lucian Haas:** Comme tu fais du maniement au sol depuis si longtemps et que tu as déjà essayé avec des voiles très différents, est-ce que les changements dans la construction des voiles — du fait qu'aujourd'hui on n'a généralement plus que trois niveaux en bas, donc A, B, C et plus A, B, C, D, ou qu'on a des joncs en haut pour que les voiles s'ouvrent mieux — ont amélioré ou plutôt dégradé les possibilités du maniement au sol ?

[00:50:43] **Mike Küng:** Ni l'un ni l'autre. Avant, on avait des problèmes avec ces quatre élévateurs. On tirait simultanément les élévateurs C et D. Et là, les gens avaient souvent du mal à les attraper. Aujourd'hui, comme tu le dis, les voiles modernes ont soit deux, soit trois élévateurs. Ça a rendu les choses plus faciles en fait, parce que c'est plus clair et qu'on accède plus facilement aux élévateurs C. Les joncs n'ont aucune influence. Les voiles décollent généralement beaucoup, beaucoup mieux qu'avant. C'était parfois un vrai drame autrefois. Mais maintenant, c'est en fait devenu plus facile d'un point de vue technique. Ce qui est devenu plus difficile ? C'est évidemment le fait que les voiles sont plus profilés et que les ailes ont tendance à basculer ou à accélérer. Et ça fait souvent que les voiles sont à nouveau un peu plus difficiles à maîtriser au sol.

[00:51:31] Mais ça concerne plutôt ces ailes de performance. Les ailes qu'on utilise, ce sont souvent des ailes A ou B. Bien sûr, très, très petites. Elles sont super simples à manier et on peut vraiment faire des trucs géniaux avec. Une spécialisation comme pour l'Akrofliegen aussi. Les ailes d'Akro aujourd'hui, faire de l'Infiniti-Fliegen n'est pas vraiment un grand art, parce que ça se fait presque tout seul grâce à la conception de l'aile. Mais avant, c'était une véritable œuvre d'art de faire de l'Infiniti-Fliegen avec ce genre de matériel. Et pour l'aile de maniement au sol, c'est fondamentalement la même chose. Et il y a aussi des spécialisations. Et ces ailes qu'on utilise maintenant, elles sont incroyablement bonnes. Elles ne ont pas tendance à basculer en décrochage parachutal, mais elles repartent toutes seules vers le haut et sont très bien adaptées à cette forme de parapente.

[00:52:15] **Lucian Haas:** Maintenant, tu voles énormément de types d'aile différents aussi. Est-ce qu'il y a quelque chose pour lequel tu pourrais dire : « C'est quasiment mon aile préférée » ? Peux-tu...

[00:52:24] **Mike Küng:** Je ne peux pas vraiment le prétendre. Je n'ai jamais vraiment été fan des ailes ultra-étirées, parce que ce n'est pas nécessaire. La performance ne vient pas de l'étirement. Au contraire, avec beaucoup d'étirement, on obtient l'effet inverse. Mais j'avais une aile préférée chez Fii, qui était en fait plutôt dans la catégorie C. Un prototype Allegro, que j'ai aussi utilisé pour ce saut de 7000 mètres. Elle est incroyable. Elle a une maniabilité incroyablement géniale. Elle n'était pas vraiment adaptée pour les certifications de qualité, parce qu'elle était tout simplement trop agile. Je l'ai aussi utilisée pour différentes sessions photo, pour faire des "stacks" et ce genre de trucs. C'est tout simplement mon aile préférée. Cet oiseau est un prototype Allegro. Elle était juste incroyablement géniale à piloter. Mais je peux aussi être extrêmement enthousiaste pour une Sonata. Une aile A classique en petit format, parce qu'elles sont tout simplement super géniales à piloter.

[00:53:11] Elles sont super compacts, tournent bien dans les virages, sont parfaits pour le freestyle et, bien sûr, sont extrêmement stables en cas de vent fort. Et ils sont amusants à piloter au départ. Je n'ai pas vraiment une aile préférée. Mais j'ai tendance à aimer ce qui va dans mon sens : le freestyle et le groundhandling extrême.

[00:53:31] **Lucian Haas:** Pendant des années, tu as été en quelque sorte un vrai soliste extrême dans ta façon de penser, de te présenter et de faire ce que tu faisais. Maintenant, ces dernières années, tu dis que tu as un peu vieilli, que tu es devenu un peu plus calme et tout ça. Et en plus, tu es devenu père et tu as une fille. Dans quelle mesure ta fille Nala a-t-elle changé ta façon de penser ?

[00:53:50] **Mike Küng:** Je ne dirais pas que je suis vraiment devenu plus calme. Enfin, d'un point de vue sportif, je ne suis pas moins excessif qu'avant. Je pratique ce sport dans son intégralité, à 100 %. Les actions que nous faisons, comme ce nouveau record de Rollover, en sont la preuve. Et surtout dans le domaine du Groundhailing, j'essaie constamment de fixer de nouveaux standards. Ma fille a maintenant presque six ans et elle est la plus belle chose qui existe, ça ne fait aucun doute. C'est la petite fille, le cœur de tout, c'est le cœur de la vie, sans question. Mais elle n'a pas eu d'influence

sur ma carrière sportive, ni sur le fait que j'aie changé d'avis ou que je me sois comporté différemment.

[00:54:35] Dès qu'on commence à hésiter ou à prendre un peu de recul, on joue avec le feu. Est-ce que tu emmènes Nala avec toi quand tu voles ? Oui, bien sûr. Même si Nala préfère faire une chose en particulier. C'est la balançoire, la balançoire, la balançoire. Ça veut dire qu'avec l'aile, ça ne doit pas aller tout droit, il faut que quelque chose se passe, sinon c'est ennuyeux. Donc on monte en régime, on décolle et ensuite, voilà, des Wing-Over et des Saturn, Dieu sait quoi, des hélicoptères. En tout cas, il faut que quelque chose se passe. Juste voler tout droit vers le bas, ce n'est pas pour Nala.

[00:55:06] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'elle a déjà hérité de tes gènes. Oui, on dirait bien.

[00:55:08] **Mike Küng:** ... oui, on dirait bien. Elle est globalement très sportive et très vive, et ça me plaît beaucoup, bien sûr. Et surtout, le fait qu'elle prenne autant de plaisir à voler. Tout au début de...

[00:55:17] **Lucian Haas:** Ton livre est dédié à Jakob, mon père. Quel rôle ton père a-t-il joué dans ton parcours de vie, ou dans la vie que tu mènes aujourd'hui ?

[00:55:30] **Mike Küng:** J'ai des parents géniaux en général. Mon père est celui qui a toujours pris les devants dans ce domaine sportif. Il nous a emmenés faire de l'escalade, de l'alpinisme et toutes ces activités extrêmes. Et bien sûr, il a aussi été le premier à m'emmener en parapente. Et grâce à ça, j'ai pu faire cette carrière. Parce que s'il n'était pas apparu avec mon parapente à l'époque et n'avait pas fait les premiers sauts avec moi, qui sait si j'aurais jamais commencé. On ne le sait pas, bien sûr, c'est une évidence. Mais comme mon père m'a toujours soutenu, qu'il a toujours été derrière mes idées, qu'il m'a amené vers ce sport et qu'il a été mon premier grand modèle, sans aucun doute, c'est à lui que j'ai dédié le livre.

[00:56:17] Où te vois-tu dans dix ans ? Eh bien, j'espère toujours dans ce domaine motivant où je suis actuellement. J'adore ce sport. J'adore la vie. Voyager avec l'appareil, parcourir le monde avec le matériel, enseigner, tester, et tout ça. Donc, j'espère que ce ne sera pas limité dans le temps. Si on regarde Tony Benn, il a sûrement un peu évolué avec les années, mais il est toujours actif dans le sport et il est toujours certainement l'un des très, très bons Bündner. Et oui, on en prend peut-être un peu plus de plaisir parce qu'on n'a pas forcément plus de choses à prouver ou cette envie de toujours battre tous les autres, on peut simplement en profiter beaucoup plus et j'espère que ça continuera comme ça pendant les dix prochaines années.

[00:57:06] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'à un moment donné, il y aura peut-être un Mike Küng en tant qu'« homme d'État » pour ainsi dire. Quelqu'un qui peut regarder en arrière avec une expérience immense et une superbe histoire et dire : « Maintenant, je ne fais que profiter. »

[00:57:18] **Mike Küng:** Eh bien, j'en profite déjà et c'est toujours bien de regarder en arrière, mais il faut avant tout regarder vers l'avant. J'ai encore tellement d'idées. J'ai déjà prévu une nouvelle histoire record pour l'hiver prochain. Je suis en train de monter ce nouveau label de test que je développe sous la société Mike Küng, sous pro.test. pro.test me correspond bien, d'une certaine manière. C'est sous ce label que je proposerai les vols d'essai à l'avenir et, bien sûr, je vais énormément promouvoir et faire avancer le maniement au sol, et concrètement réaliser des histoires. J'ai quelques très bons amis qui me soutiennent toujours. Thomas de U-Turn en fait certainement partie. Il m'a toujours beaucoup encouragé, m'a beaucoup aidé pour plusieurs histoires et m'a vraiment soutenu.

[00:58:03] Et il faut aussi mentionner que je me suis toujours entouré de gens incroyables dans l'équipe, qui étaient parfois vraiment bénévoles et non rémunérés. Ils m'ont incroyablement soutenu. J'ai toujours des contacts avec des gens formidables qui ont fait des séances photo sympas avec moi sans rien demander, ils ne faisaient que donner. Et ils ont toujours été derrière moi, et m'ont même supporté par moments. Parce que je ne suis pas facile à vivre. En principe, il faut être reconnaissant d'avoir des gens comme ça autour de soi qui nous soutiennent autant. Stefan, un ami de Suisse qui est toujours présent lors des cours de maniement au sol, me soutient énormément. Très massivement. Et bien sûr, beaucoup de gens de la presse et de la scène. Et je ne voudrais pas m'en passer.

[00:58:50] **Lucian Haas:** Bien, Mike. Alors je te souhaite de pouvoir mettre en œuvre très avec succès cette perspective que tu as pour les prochaines années avec ton engagement de testeur pro en tant que pilote d'essai très professionnel, qui

propose maintenant cela comme sa propre histoire. Et de la même manière avec tes cours de maniement au sol et tous les autres records possibles qui suivront. Je te remercie pour ces détails très approfondis. Super conversation. Et oui, je te souhaite tout le meilleur. Je dis

[00:59:16] **Mike Küng:** Merci beaucoup et mes meilleures salutations à tous ceux qui nous écoutent.

[00:59:29] **Lucian Haas:** C'était Mike Küng en conversation avec Lucian Haas. Si tu veux en savoir plus sur les projets et la vision de Mike, je peux te recommander la lecture de son autobiographie Legacy. Elle est disponible, entre autres, sur le site www.mikeküng.com. On y trouve aussi des infos sur les cours de maniement au sol et les autres formations que Mike propose. Dans les notes de cet épisode du podcast sur Lu-Glitz, il y a également une série d'autres liens, notamment vers différents vidéos qui documentent les actions de Mike. Dans le podcast Podz-Glitz, beaucoup d'autres histoires intéressantes du monde du parapente sont déjà parues. Tu peux les trouver sur Lu-Glitz, ainsi que sur Soundcloud, Spotify et d'autres catalogues de podcasts connus. Si tu veux en écouter plus, tu peux simplement abonner Podz-Glitz sur ton lecteur de podcast.

[01:00:18] Pour que je puisse produire d'autres épisodes, j'ai toutefois besoin de votre soutien pour ce projet. La marche à suivre est indiquée sur le site de Lu-Glitz, plus précisément sur la page Soutenir. Merci de votre écoute. À bientôt. Ciao.