

Speed

Podz-Glidz 46 — Beni Kälín

Published	2020-12-23
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/speed-beni-kaelin-podz-glidz-46
Duration	01:12:32
Speakers	Beni Kälín, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0046-speed-beni-kaelin.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	38 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	21
Show notes	21
Transcript	21
Français	38
Show notes	38
Transcript	38

Deutsch

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

Show notes

Beni Kälin ist einer der erfahrensten Speedflyer-Piloten. Ein Gespräch über die Faszination des bodennahen Fliegens und seinen Umgang mit dem Risiko.

Speedflying, das ist das bodennahe Heruntersausen an Hängen – mit entsprechend kleinen Schirmen von zum Teil deutlich unter zehn Quadratmeter Fläche. In Action-Videos sieht man Piloten, die mit hoher Geschwindigkeit in Ameisenkniehöhe über die Grasnarben von Skipisten fräsen, in schmalen Schluchten kopfüber sogenannte Fassrollen fliegen, um schließlich vor der Landung mit einer spektakulären Sturzkurve nochmals zusätzlichen Speed aufzubauen, den sie für ein langes, horizontales Ausgleiten benötigen.

Wer solche Bilder kennt, wird kaum an der Einschätzung zweifeln: Speedflying ist wohl die gefährlichste Variante der Gleitschirmfliegerei. Die Speedflying-Szene hat etliche Tote zu beklagen. Allerdings gilt fürs Speedflying die gleiche Grundregel wie fürs Gleitschirmfliegen: Das Risiko ist immer relativ zu sehen zu der Art und dem Könnensstand, wie man den Sport betreibt.

Einer, der das besonders gut einschätzen kann, ist der Schweizer Beni Kälin. Beni ist einer der erfahrensten Speedflyer der Welt. Vor 14 Jahren ist der heute 34-jährige dieser Flugdisziplin verfallen und hat seither diesen Sport entscheidend mitgeprägt.

In dieser 46. Folge von Podz-Glitz erzählt Beni von seiner Leidenschaft. Es geht unter anderem darum, was ihn am bodennahen Fliegen so fasziniert; wo die Unterschiede zum normalen Gleitschirmfliegen liegen und warum er sich unterm Speedflying-Schirm sogar sicherer fühlt. Er berichtet, wie sich seine Risikobereitschaft mit der Zeit verändert hat; warum es so gut wie keine Frauen unter den Speedflyern gibt und wie man das Speedflying selbst erlernen kann.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Always the Same | Artist: SefChol

Download: <https://www.youtube.com/watch?v=gCdq6Gqt5TY&t=185s>

Links:

- www.speedflying-school.com: <http://www.speedflying-school.com>
 - Groundloop auf Lu-Glitz: <https://lu-glitz.blogspot.com/2016/09/neues-manover-groundloop.html>
 - auf Vimeo: <https://vimeo.com/183280694>
 - Fly to Base: <https://vimeo.com/52332979>
 - Speedflying mit Bantam: <https://www.youtube.com/watch?v=mpOz6HhjnI4>
 - Youtube-Videokanal: <https://www.youtube.com/user/Speedbeni/videos>
 - Instagram-Kanal: <https://www.instagram.com/speedflyingschool/>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/12/podz-glitz-46-speed.html>

Transcript

[00:00:10] **Beni Kälin:** Geschwindigkeit ist einfach dein Freund im Bodennähefliegen, weil wenn du Geschwindigkeit hast, dann kannst du auch immer massiv steigen, wenn du willst. Aber wenn du ausgehungert, also langsam im Bodennähe fliegst, dann hast du diese Option vom Wegsteigen nicht. Und dann wird es sehr schnell sehr gefährlich.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:47] **Beni Kälin:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Heute mit Beni

[00:00:52] **Beni Kälin:** Kälin und

[00:00:53] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:57] Speedflying, das ist das bodennah heruntersausen an Hängen mit entsprechend kleinen Schirmen von zum Teil deutlich unter zehn Quadratmeter Fläche. In Actionvideos sieht man Piloten, die mit hoher Geschwindigkeit in Ameisenkniehöhe über die Grasnarben von Skipisten fräsen, in schmalen Schluchtenkopf über sogenannte Fassrollen fliegen, um schließlich vor der Landung mit einer spektakulären Sturzkurve nochmals zusätzlichen Speed aufzubauen, den sie für ein langes horizontales Ausgleiten benötigen. Wer solche Bilder kennt, wird kaum an der Einschätzung zweifeln. Speedflying ist wohl die gefährlichste Variante der Gleitschirmfliegerei. Die Speedflying-Szene hat etliche Tote zu beklagen. Allerdings gilt für Speedflying die gleiche Grundregel wie fürs Gleitschirmfliegen. Das Risiko ist immer relativ zu sehen zu der Art und dem Könnenstand, wie man den Sport betreibt.

[00:01:47] Einer, der das besonders gut einschätzen kann, ist der Schweizer Beni Kälin. Beni ist einer der erfahrensten Speedflyer der Welt. Vor 14 Jahren ist der heute 34-jährige dieser Flugsdisziplin verfallen und hat seither diesen Sport entscheidend mitgeprägt. In dieser 46. Folge von Podz-Glidz erzählt Beni von seiner Leidenschaft. Es geht unter anderem darum, was ihn am bodennahen Fliegen so fasziniert, wo die Unterschiede zum normalen Gleitschirmfliegen liegen und warum er sich unterm Speedflying-Schirm sogar sicherer fühlt. Er erzählt, wie sich seine Risikobereitschaft mit der Zeit verändert hat, warum es so gut wie keine Frauen unter den Speedflyern gibt und wie man das Speedflying selbst erlernen kann. Vor Benis Auftritt noch ein kurzer Hinweis in eigener Sache. Podz-Glidz und der zugehörige Blog Luglite stehen kostenfrei im Netz.

[00:02:34] Sie sind aber nicht kostenlos, denn ich investiere unter anderem einiges an Arbeitszeit als freier Journalist hier hinein. Anders gesagt, Podcast und Blog sind Teil meiner Lebensgrundlage. Es würde mich sehr freuen, wenn du mir als Förderer hilfst, dieses Angebot in seiner unabhängigen und werbefreien Zeit zu vermitteln. Das ist eine gute Form, aufrechtzuerhalten und auszubauen. Wie du zum Förderer werden kannst, steht auf der Website von Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:01] Beni, lass uns mal über Geschwindigkeit sprechen. Was ist Speed für dich? Ist das eine Sucht?

[00:03:09] **Beni Kälin:** Nein, als Sucht würde ich es nicht bezeichnen. Speed ist für mich nicht die absolute Geschwindigkeit, sondern relativ zum Boden. Mittlerweile fliege ich eigentlich am liebsten mit einem bisschen grösseren Schirm, so 10, 12 Quadratmeter, und dafür einfach sehr nah über dem Boden, sehr präzise. Das taugt mir besser, als mit einem 6 Quadratmeter ein bisschen höher zu fliegen.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Ist das, also diese Nähe zum Boden, ist das etwas, wo du sagst, das intensiviert dieses Geschwindigkeitserlebnis, oder warum taugt dir das mehr? Was ist das Interessantere für dich dabei?

[00:03:45] **Beni Kälin:** Man kann einfach mit einem bisschen grösseren Schirm hat man viel mehr Bereich, wo man spielen kann, und es ist nicht ganz so gefährlich, das heisst, man kann sich auch deutlich näher ran trauen. Es ist dadurch, dass es nicht ganz so schnell ist wie mit einem 6 Quadratmeter, kann man eigentlich näher fliegen, es ist spielerischer, und von der Geschwindigkeit her kommt es einem aber genau gleich schnell vor.

[00:04:11] **Lucian Haas:** Du sagst jetzt spielerisch und sowas, aber da steckt schon noch dieser Thrill dahinter, oder ist das für dich gar kein Thrill, sondern einfach wirklich nur Spiel mit dem Gelände?

[00:04:20] **Beni Kälin:** Ja, Thrill ist vielleicht das falsche Wort, für mich ist es mehr ein Flow. Also, für mich ist Adrenalin mehr so, wenn man so zitterig wird, oder? Adrenalin habe ich eigentlich nur, wenn ich etwas mache, was ich wirklich Angst davor habe. Zum Beispiel bei meinen ersten Basejumps hatte ich das, oder wenn irgendwie du mal etwas machst, wenn etwas schief läuft und du merkst, wow, jetzt hatte ich Schwein gehabt, dann bist du so zitterig. Das ist für mich Adrenalin. Aber beim Speedflying versuche ich das eigentlich zu vermeiden. Was ich will, ist nur dieses Flow-Gefühl. Das heisst, dass irgendwie dieses Erlebnis absolut in der Kontroll-, in der Komfortzone ist und nicht irgendwo darüber, und dann ist da für mich eigentlich gar nicht viel Adrenalin dabei.

[00:05:11] Es ist mehr dieser Flow, den ich da suche.

[00:05:15] **Lucian Haas:** Was heisst für dich Flow? Also, was passiert dann in deinem Kopf in dieser Situation?

[00:05:21] **Beni Kälin:** Flow, schwierig zu beschreiben. Ich würde es beschreiben, als dass irgendwie die Aufgabe, die du ersetzt, du mit deinem Können erfüllen kannst. Und durch diesen Geschwindigkeitsrausch, den man da kriegt, kommt man einfach in diesen Flow hinein, wie man es beim Tiefschneefahren auch hat, oder beim Wellenreiten, oder beim Mountainbiken.

[00:05:49] Ja, wo man halt nicht viel anders denkt. Ja, wo man einfach denken kann im Moment und wirklich da in der Sache selber aufgeht und sich auf dieses Eine konzentrieren muss.

[00:06:00] **Lucian Haas:** Nun machst du ja die verschiedensten Spielarten des bodennahen Fliegens. Du machst Speedriding, du machst Speedflying, du hast auch schon Wingsuitflying gemacht und sowas. Was von diesen verschiedenen Disziplinen gibt dir denn am meisten den Flow?

[00:06:16] **Beni Kälin:** Ja, mir tagt momentan das Fliegen ohne Ski eigentlich am besten. Einfach zu Fuss in Bodennähe fliegen. Weil da kann man am präzisesten fliegen und muss man auch am präzisesten fliegen. Mit den Skiern in Bodennähe fliegen ist weniger interessant, weil man hat ja immer die Möglichkeit einfach Ski zu fahren, wenn man sich verschätzt in der Gleitzahl her. Und zu Fuss, man will ja da nicht mitten am Berg landen, ist die Möglichkeit klar. Man kann, mit dem Wingsuit kann man es nicht, da fährt man gleich. Mit dem Speedflying kann man, aber will man natürlich nicht. Und ja, mir taugt das absolut am besten. Mit dem Wingsuit habe ich das auch gemacht. Ich habe ungefähr 300 Wingsuit Basejump-Sprünge gemacht. Aber für mich einfach gemerkt, dass es zu wenig spielerisch ist.

[00:07:02] Man kann nie so nah am Gelände fliegen, wie mit einem Speedflyer über längere Zeit. Man kann zwar über kurze Zeit mal mit einem Wingsuit einen halben Meter an einem Baum vorbeifliegen oder mal 100 Meter über den Grashang fliegen. Oder wenn man das richtige Gelände hat, gibt es auch mal einen Cool-Var, aus dem man 300 Meter über den Grashang fliegt. Aber du kannst mit einem Speedflyer nie einen ganzen Berg runter fliegen in totaler Bodennähe. Und das ist das, was mir am Speedflyer so taugt, dass man einfach sich Lines suchen kann. Und vom Gelände her ist es auch möglich, dass man sehr oft lange in Bodennähe fliegen kann. Und das Ganze ist einfach dadurch, dass man auch mal landen kann. Wenn man sich verschätzt, ist es einfach deutlich spielerischer.

[00:07:47] Gerade eben mit diesen grösseren Schirmen. Mit einem 6-Quadratmeter-Schirm kannst du nicht im Hang landen. Das geht nicht. Das gibt nur eine Bruchlandung. Da muss es einfach flach sein. Aber ich sage mal, mit einem 12-Quadratmeter-Schirm kann ich auch mal am Hang landen, wenn ich mich verschätze, und dann weiter runter gehen, bis es wieder steil genug ist und wieder starten. Und das taugt mir momentan am besten.

[00:08:07] **Lucian Haas:** Das Wingsuit-Fliegen hast du ja mittlerweile aufgegeben. Warum?

[00:08:11] **Beni Kälin:** Da sind einfach zu viele Leute gestorben dabei. Und ich habe einfach auch für mich gemerkt, eben dieses spielerische Feld. Und habe das einfach so eingeschätzt, dass das Risiko für mich selber da wirklich zu hoch ist. Ich mache gerne, wenn ich etwas mache, mache ich das richtig und intensiv. Und beim Wingsuit-Based Jumping wird es einfach richtig, richtig gefährlich, wenn man das intensiv macht.

[00:08:34] **Lucian Haas:** Hat das auch etwas mit dem Alter zu tun? Dass deine eigene Risikowahrnehmung mit dem Alter anders geworden ist? Dass du vor 10 Jahren viel riskanter vielleicht noch unterwegs warst und mehr den Thrill als den Flow vielleicht gesucht hast, und sich so etwas verändert?

[00:08:49] **Beni Kälin:** Ich glaube weniger. Ich habe schon vor 8 Jahren aufgehört mit dem Wingsuit-Based Jumping. Und ich war auch immer sehr, sehr vorsichtig beim Speedflying. Ich bin einfach grundsätzlich ein ängstlicher und vorsichtiger Typ. Und ich glaube nicht, dass ich mich da jetzt massiv geändert hätte in der Risikowahrnehmung und der Einschätzung. Ich habe einfach das unbedingt machen wollen, das Wingsuit-Based Jumpen. Und dann gemerkt, hey, es ist nicht das Geilste, was ich je gemacht habe. Und während den zwei Jahren, in denen ich es gemacht habe, sind doch ein paar, die ich gekannt habe, dabei gestorben. Und dann habe ich einfach gesagt, hey, nein, ich lasse das sein.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Heute gibst du ja als einer der weltweit erfahrensten Speedflyer. Lass uns mal so ein bisschen zurückblicken. Wie bist du überhaupt dazu gekommen? Also wie hast du das Speedflying gelernt?

[00:09:35] **Beni Kälin:** Auf Ski, also Speedriding würde man dem heute sagen.

[00:09:40] Ich habe da einen Schirm ausgeliehen und habe das mal probiert. Und das hat mir sofort getaugt. Aber ich glaube, so der Ursprung... Der Funke, der ist da bei einem Fallschirmkurs vom Militär rübergesprungen. Da haben wir uns so einen Film angeschaut, wo da die Fallschirmspringer mit diesen kleinen Schirmen halt in Bodennähe geflogen sind. Und das hat wirklich so gut ausgeschaut, dass ich gesagt habe, hey, das will ich auch mal probieren. Und kurz darauf hat Jin da diesen ersten Nano Speedflyer auf den Markt gebracht. Und dann habe ich das gleich ausprobiert und war Feuer und Flamme.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Wie alt warst du damals?

[00:10:17] **Beni Kälin:** Das war 2006. 2006, da war ich... gute Frage. Das sind 14 Jahre her, da war ich 20. 19, 19 sogar wahrscheinlich.

[00:10:30] **Lucian Haas:** Gleitschirmfliegen konntest du damals aber auch schon? Oder hast du nur halt, weil du sagst vom Militär her, hast du da quasi eine Fallschirmausbildung gemacht und hast gesagt, jetzt will ich das auch mal vom Berg aus probieren?

[00:10:41] **Beni Kälin:** Nein, ich habe da auch schon Gleitschirm geflogen. Allerdings war ich da auch ein Anfänger. Also ich habe da vielleicht 100 Gleitschirmflüge gehabt, als ich das zum ersten Mal probierte. Und ich konnte auch nicht gut Skifahren. Ich war damals angefressener Snowboarder und habe das auf dem Snowboard tatsächlich gemacht damals. Und habe bestimmt meine ersten 60 Flüge mit dem Snowboard gemacht, bis ich dann mal auf Ski umgestiegen bin.

[00:11:02] **Lucian Haas:** Kann man denn sinnvoll Speedriding machen mit dem Snowboard?

[00:11:05] **Beni Kälin:** Nein, sinnvoll nicht. Man kann starten und landen, das geht sehr gut. Aber Reiten ist eher mühsam, weil man sich halt immer twisten muss.

[00:11:14] **Lucian Haas:** Jetzt hilf mir mal und auch den Hörern so ein bisschen kurz mit einer Definition. Also du sprichst von Speedriding, sprichst von Speedflying und dann gibt es noch das Gleitschirmfliegen. Was grenzt eigentlich diese Disziplinen voneinander hauptsächlich ab? Das

[00:11:29] **Beni Kälin:** ist schwer zu sagen. Ich würde sagen, da gibt es gar keine Grenze. Als ich angefangen habe, da gab es einfach Speedflyer 10, 12, 13, 14 und Gleitschirme grösser als 20. Aber mittlerweile kannst du Speedflyer in 17 Quadratmeter kaufen, kannst aber auch ein Gleitschirm in 12 Quadratmeter kaufen. Also für mich sind die Definitionen völlig fließend. Aber Speedriding ist für mich auf Ski fliegen und immer wieder touch and go machen und halt versuchen auch zu reiten. Speedflying ist für mich zu Fuss mit kleinen Schirmen fliegen und einfach möglichst nahe am Hang entlang fliegen. Und dann Minibing fliegen ist für mich mehr mit etwas grösseren Schirmen, kleinen Gleitschirmen, so 15 bis 20 Quadratmeter.

[00:12:18] Aber nicht unbedingt in Bodennähe, sondern einfach rausfliegen, ein paar Wingo und ein paar Kreise ziehen und so. Und Gleitschirmfliegen muss ich auch nicht definieren.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt sagst, das Speedflying ist hauptsächlich dieses bodennahe Fliegen, damit man bodennah bleibt, dann auch viel mit kleinen Schirmen, damit man auch gar nicht so viel Auftrieb hat und da viel Speed entsprechend aufbauen kann. Was muss man denn vom Können her als Speedflyer vielleicht technisch draufhaben, was

man als Gleitschirmflieger gar nicht braucht?

[00:12:50] **Beni Kälin:** Gute Frage. Das Gelände lesen, gut vorausschauen und dieses Abtauchen vom Schirm beherrschen. Also man muss sehr gut voraussehen können und einschätzen können, wie stark der Schirm jetzt taucht, wenn man eine Kurve fliegt. Und wie reagiert der Schirm genau, wie viel muss ich ziehen, damit er wie viel Auftrieb macht. Es ist ein bisschen wie Dünen fliegen. An der Düne, dieses hangnahe Spielen, dort lernt man das eigentlich ziemlich gut.

[00:13:23] **Lucian Haas:** Das heisst, wenn man das Speedflying starten sollte, würdest du sagen, Vielleicht geht ihr am besten erstmal mit eurem Gleitschirm an die Düne und lernt da schon mal dieses spielerische Umgehen mit einem grösseren Schirm, und dann könnt ihr das mit der Speed auch an einem Hang mit einem Speedflyer dann entsprechend machen. Das

[00:13:39] **Beni Kälin:** hilft sicher in der Düne fliegen, genau. Was noch mehr hilft, ist dann mit einem Miniwing an der Düne fliegen. Aber schlussendlich am meisten der einfachste Einstieg, in Speedflying ist, wenn man vor allem viele Flüge auf dem Miniwing sammelt. Das hat sich jetzt über die Jahre gezeigt. Ich bin jetzt schon zwölf Jahre am unterrichten im Speedflying und da hat man jetzt schon gesehen, Leute, die da jetzt 50, 100 Flüge oder mehr auf einem Miniwing gemacht haben, die hängen sich an einen Speedflyer dran und die kommen sofort klar mit dem Ding. Also ich habe sogar einen gehabt, der hat mehrere hundert Flüge an einem Miniwing gehabt und ich habe dem Speedflyer in die Hand gedrückt und der ist mit dem runtergefliegen. Das hat ausgeschaut, als ob er das schon jahrelang machen würde.

[00:14:24] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, viel kommt darauf an, man muss das Gelände lesen können. Ist das eigentlich dann ein Geländelesen quasi on the fly, also im Flug? Du fliegst einfach eine neue Linie und sagst, jetzt muss ich das erkennen können? Oder bereitest du dich auf solche Flüge dann anders noch vor? Gehst erst zu Fuß so ein Gelände ab oder guckst in Google Earth und guckst dir so ein Gelände da an und versuchst da dann gedanklich schon deine Linien reinzunehmen? Was heisst Geländelesen in dem Fall?

[00:14:50] **Beni Kälin:** Beides. Also wenn ich eine neue Linie fliege, dann schaue ich mir das erstmal auf Google Earth an, schaue mir dann auf der Schweizer Topokarte an, schaue ungefähr die Neigung vom Gelände, was da ungefähr die Gleitzahl ist, die man braucht. Und fliege dann das erstmal mit dem Gleitschirm ab zum Beispiel oder einfach fliege mit dem Speedflyer hoch drüber und schaue mir das mal ein bisschen von oben an oder einfach halt so tief, wie ich mich jetzt da gerade befinde. Das kann ja relativ übersichtlich sein, da kann ich mich auch schon ziemlich tief wagen. Und wenn es dann unübersichtlich ist, dann fliege ich erstmal höher raus und schaue mir das genauer an.

[00:15:27] **Lucian Haas:** Wie viele Runs brauchst du als erfahrener Pilot, um zu sagen, jetzt traue ich mich wirklich nah an so ein Gelände ran? Ist das dann schon beim zweiten Mal, wenn du sagst, einmal drüber geflogen, jetzt habe ich mir die wichtigen Stellen gemerkt? Oder ist das teilweise wirklich so wie, ja, manche Bergkletterer, die dann an einer Route zehn Tage lang jeden Tag neu probieren, und sagen, okay, diese eine spezielle Stelle, die muss ich noch anders schaffen können und die Angriffe irgendwie anders setzen und sowas. Also, dass man da auch sagt, okay, diese Stelle muss ich mit einer Kurve anders anfliegen, dass ich da besser durchkomme oder sowas. Ist das wirklich so ein Abarbeiten auch am Gelände?

[00:16:02] **Beni Kälin:** Ja, gute Frage. Ich mit meiner Erfahrung mittlerweile brauche so drei, vier Flüge und dann bin ich da eigentlich schon ziemlich gut eingeflogen auf so eine Linie. Aber als Anfänger braucht das natürlich viel, viel mehr.

[00:16:15] **Lucian Haas:** Nun sagst du, du hast ja schon zehn Jahre lang da gearbeitet. Du hast jetzt auch, startest gerade eine eigene Flugschule, die speedflyingschool.com in der Schweiz. Dort kann man dann Kurse im Speedriding und Speedflying buchen. Wie einfach würdest du denn sagen, ist es, wenn ich so als nur Gleitschirmflieger komme und sage, ich möchte jetzt das Speedflying lernen? Wie schnell kannst du mir das beibringen? Also zu Fuß? Zu Fuß, ja. Zu Fuß möchtest

[00:16:40] **Beni Kälin:** du fliegen, ja?

[00:16:41] **Lucian Haas:** Ich bin kein guter Skifahrer. Ich könnte auch nur mit dem Snowboard irgendwo runter, aber dann sagst du, das funktioniert nicht so gut. Also dann lieber zu Fuß.

[00:16:48] **Beni Kälin:** Genau. Ja, zu Fuß hängt es extrem von deiner Flugerfahrung ab. Du bist sicher ein Spitzenpilot. Du wirst das relativ schnell lernen, oder? Du hast auch Dünnererfahrung, kannst in Bodennähe fliegen und du wirst das sehr schnell klarkommen mit dem Speedflyer. Also ich denke, wenn du da eine Woche in den Kurs kommst, dann wirst du da Ende Kurs mit einem 13er schon ziemlich flott unterwegs sein und dich da trauen, ein bisschen in Bodennähe zu fliegen und ziemlich schnell vertrauen finden. Wie

[00:17:19] **Lucian Haas:** sieht dann so ein Kurs aus bei dir, wenn man sagt, man macht das jetzt eine Woche?

[00:17:26] Du setzt ja voraus, dass man schon einen Gleitschirmschein hat, also man muss schon ein bisschen was können. Aber was lernt man dann so quasi am Anfang und was sind so die Schritte, mit denen man herangeführt wird dann an Speedflyern? Was kommt da quasi noch als zusätzliche Sache, zusätzlicher Kenntnisstand dazu, den ich dann lernen muss?

[00:17:44] **Beni Kälin:** Genau. Also wir schauen uns mal so ein bisschen die Unterschiede beim Starten an, beim Landen. Und beim Fliegen. Beim Starten ist es vor allem die kurze Aufziehphase, oder? Mit den kurzen Leinen, der Schirm ist sehr schnell über dem Kopf. Dann eine sehr lange Beschleunigungsphase. Das kann man sehr gut im Flachen üben. Groundhandle, einfach vorwärts starten üben. Beim Flug muss man mit dem Rollen klarkommen. Dieses starke Rollen von den Speedflyern, das ist ziemlich ungewohnt. Ausser die Leute haben eben schon Minivingerfahrung, dann kennen sie das bereits. Und beim Landen ist das Hauptproblem, äh, das Durchziehen, das Flaren von den Bremsen, das macht man beim Gleitschirm, ich sage jetzt mal, eher zügig. Und beim Speedflying, wenn man das zu schnell macht, schießt man einfach gleich wieder in die Höhe, wie eine Rakete, und kommt dann umso schneller und härter wieder runter, oder?

[00:18:33] Und da muss man echt lernen, mit Gefühl dosiert die Bremsen durchzuziehen, oder? Aber es ist auch wichtig, dass man sie eben durchzieht. Weil ein kleiner Schirm, dann kann es nicht einfach landen, ohne zu bremsen, wie das mit dem Gleitschirm bei Anfängern oft beobachtet wird. Dass die Schüler das einfach ausrennen, ohne gescheit zu bremsen, das funktioniert hier nicht.

[00:18:53] **Lucian Haas:** Aber geht man dann auch erst quasi an einen Speedflying-Übungshügel, Übungshang? Gibt es sowas? Oder heisst Speedflying-Übung erstmal nur, okay, wir fliegen im grösseren Abstand, jetzt probiert erstmal aus, wie die Reaktionen von den Schirmen sind, und dann heisst es nicht, wir gehen jetzt wie beim Gleitschirmfliegen immer höher irgendwo hinauf, sondern nur, wir wagen uns immer näher an das Gelände heran und kommen damit diesem Speedflying immer näher.

[00:19:16] **Beni Kälin:** Ähm, Übungshang wäre toll. Es müsste aber wirklich flachauslaufend sein, oder? Die meisten Übungshänge, die wir da bei uns haben, die sind nicht flachauslaufend, sind ein bisschen buckelig auch, und dann ist es einfach zu gefährlich, dort zu üben mit dem Speedflyer, wenn man einfach mit viel Geschwindigkeit kommt, oder? Deshalb habe ich es bis jetzt so gemacht, dass wir einfach direkt Höhenflüge gemacht haben, nach Groundhandling, und das hat bisher sehr gut funktioniert, weil dann hat man einen Landeplatz, man kann sich auf den Wind konzentrieren, man kann schön gegen den Wind landen, und dann ist es absolut machbar. Aber das hängt natürlich absolut von der Flächenbelastung ab, oder? Also das Wichtigste ist, dass man da jedem seinem Können entsprechend einen Schirm gibt, der wirklich gross genug ist für ihn und nicht zu klein, oder?

[00:20:03] Dann wird es sehr schnell sehr schwierig.

[00:20:05] **Lucian Haas:** Und steht da jetzt auch wieder ein ganz klassischer Fluglehrer am Landeplatz mit dem Funkgerät und sagt so bei den ersten Flügen, ich zeige dir erstmal jetzt, wie man da am besten die Landeinteilung macht und wann du jetzt, wo die Bremse ziehst und wie stark, oder wie läuft sowas ab?

[00:20:20] **Beni Kälin:** Bisher haben wir es immer ohne Funkgerät gemacht, aber beim letzten Kurs hatte ich den Eindruck, dass es wahrscheinlich doch etwas helfen würde, auch mit Funkgerät, gerade beim Einteilen halt, oder? Das Landen selber, mit dem Funk ist man immer ein bisschen zu spät, oder? Und da denke ich, gerade beim Flairen so, ist

man dann auch mit dem Funk ein bisschen zu spät, aber das grobe Einteilen kann einem Schüler wahrscheinlich ein bisschen helfen. Muss ich noch ein bisschen ausprobieren. Auf Ski haben wir es bisher auch nie gemacht.

[00:20:50] Aber wir machen es einfach immer so, dass es halt in einem Rahmen ist, wo man Fehler passieren darf, aber sich nicht gleich verletzt, oder? Und auf Ski funktioniert das wirklich sehr gut. Wenn man auch ungebremst mal landet am Speedflying, dann klappt der Schirm ein, aber man fährt weiter und es ist nicht so tragisch. Oder wenn man auch zu früh bremst oder zu schnell, oder? Die Ski, die stecken da echt schon sehr, sehr viel weg.

[00:21:14] **Lucian Haas:** Ist es so gesehen sinnvoller, dann wirklich mit dem Speedrunner? Oder mit dem Riding anzufangen, um zu sagen, da ist vielleicht auch das Verletzungsrisiko kleiner, als wenn man direkt Fussstart mässig auf einer Wiese anfängt und landemässig auf einer Wiese auch wieder auslaufend landen muss, anstatt einfach auszugleiten mit den Skiern?

[00:21:33] **Beni Kälin:** Grundsätzlich würde ich sagen schon, ja. Wenn jetzt aber jemand wie du nicht gut Skifahren kann, dann ist es dann einfach noch eine zusätzliche Schwierigkeit mit den Skiern, das Ganze zu managen. Und da zeigt einfach die Erfahrung, dass das mega viel ausmacht, oder? Dann ist es dann vielleicht doch besser, direkt zu Fuss anzufangen. Man muss sich einfach ein bisschen langsamer daran herantasten. Eher vielleicht eine grössere Größe nehmen zu Fuss, als man auf Ski nimmt und da halt wirklich genug Flüge machen. Aber dann geht das auch.

[00:22:03] **Lucian Haas:** Wo siehst du eigentlich bei diesen Speedflying-Neulingen, die schon gleich zum Fliegen können, aber sich jetzt daran heranzuwagen, wo siehst du die grössten Umstellungsprobleme?

[00:22:14] **Beni Kälin:** Sicher im Flug beim Rollen. Dass sie mit diesem Rollen nicht klarkommen. Wenn sie das vom Mini-Wing noch nicht so kennen, das einteilen. Die meisten kommen zu kurz, oder? Weil halt die Gleitzahl nur halb so viel ist wie am Gleitschirm. Und beim Starten auch, dass sie sich vielleicht mal ein bisschen früh hinsetzen, zu wenig lang rennen. Das sind so die klassischen Fehler.

[00:22:40] **Lucian Haas:** Und gibt es Sachen, wenn man jetzt so einen Speedflying-Kurs macht, wo du sagen würdest, da profitiert man auch als Gleitschirmflieger davon? Also wenn ich jetzt als Speedflyer unterwegs bin, gibt es da Sachen, die man im Grunde nur dort lernt, durch den Anspruch, den man da hat, geländenahes Fliegen usw., wo man sagt, davon kann ich als Gleitschirmflieger letztlich auch profitieren?

[00:23:02] **Beni Kälin:** Absolut, ja. Gerade starten, die Startphase, die halt länger ist, das hilft dann am Gleitschirm auch mal, bei Abwind zu starten. Das Landen, dieses dosierte Durchziehen der Bremsen, hilft auch beim Gleitschirm, saubere Landungen zu machen. Oder gerade am Tandemschirm auch. Wo das ja dann sehr, sehr wichtig ist. Und gerade beim Speedriding selber, wenn man über Bodenwellen fährt, also wenn man am Ski fahren ist mit dem Schirm über dem Kopf, dann muss man eigentlich aktiv den Schirm pilotieren. Und das ist genau gleich wie aktiv fliegen in der Luft. Also man muss eigentlich den Schirm durch dosierten Zug an den Bremsleinern immer offen halten. Weil wenn man ein bisschen hochfährt über eine kleine Bodenwelle, dann entlasten die Leinen, die werden weich.

[00:23:47] Der Schirm steigt nach oben, wenn du als Pilot hochfährst, dann steigt der Schirm wieder nach oben. Das ist eigentlich genau das Gleiche, wie wenn du als Pilot in einen Abwind hineinfliegst. Ob jetzt die Luft sinkt oder dein Schirm steigt, ist ja genau das Gleiche. Das heisst, du musst aktiv den Schirm offen halten beim Fahren, dass der nicht einklappt. Und ich denke, das hilft auch beim Aktivfliegen ein bisschen, auch wenn es nicht genau das Gleiche ist.

[00:24:11] **Lucian Haas:** Aber ich dachte, man hört immer so, Speedflyer können gar nicht klappen. Jetzt sagst du, wenn dein Schirm einklappt, was stimmt denn jetzt?

[00:24:18] **Beni Kälin:** Ja, beim Reiten können die schon einklappen. Beim Reiten kann jeder Schirm einklappen. Wenn du die Leine entlastest, dann klappt jeder Schirm weg. Und in der Luft ist es schon so, dass die Speedrider deutlich später einklappen, als es ein Gleitschirm macht. Aber die können auch in der Luft einklappen. Die klassischen Speedrider mit den Fallschirmprofilen, die schlagen aber so schnell wieder auf, dass wenn du einen Klapper hast, dass du eigentlich in dem Moment, wo du hoch schaust, keinen Klapper siehst. Der ist bereits wieder geöffnet.

[00:24:48] **Lucian Haas:** Weil da so wenig Luftvolumen ist, was ich wieder füllen muss im Schirm? Oder einfach vom Speed her, weil das so schnell nach oben geschlulzt wird, aerodynamisch gesehen, oder was ist da los?

[00:24:58] **Beni Kälin:** Das ist eine gute Frage, was es genau ist. Ich denke, es hängt vor allem mit dem Profil zusammen. Aber das ist dann schlussendlich sehr physikalisch und technisch. Da bin ich auch nicht 100 % sicher, was es genau ist. Aber wir haben die Erfahrung gemacht, dass die einen Profile deutlich schneller öffnen als die anderen.

[00:25:16] **Lucian Haas:** Gehen denn alle Klapper beim Speedflyer auch wieder auf? Oder kommt es vor, dass man einen eingeklappten Zustand behält? Oder gibt es da Verhänger? Oder ist das eigentlich durch die geringe Spannweite bzw. Streckung, die solche Schirme haben, kommt das eigentlich gar nicht vor?

[00:25:33] **Beni Kälin:** Genau, wie du sagst. Verhänger kommen da nicht vor oder die klappen zwar ein, aber schlagen gleich wieder auf und verhängen nicht, weil die Streckung so gering ist. Beim Fahren dort kann es passieren, weil man halt langsam fährt, hat man wie zu wenig Druck drin und der Anstellwinkel wird dann nicht hoch genug. Da muss man den Schirm wieder aktiv aufpumpen, manchmal beim Fahren, aber beim Fliegen nie.

[00:25:56] **Lucian Haas:** Sind denn dann Klapper für Speedflyer riskant? Oder ist es eigentlich ein Non-Event? Man hört es halt schnalzen, aber weil du sagst, wenn du hoch guckst, ist der Schirm schon wieder da. Oder kann das trotzdem wirklich gefährlich sein?

[00:26:10] **Beni Kälin:** Bisher mit den allermeisten Speedflyern, die so ein reines Fallschirmprofil haben, ist es eher unproblematisch. Das schnalzt zwar, aber öffnet gleich wieder, ohne dass es eigentlich fast nichts abtritt. Es gibt aber Schirme, die so ein bisschen mehr Richtung Gleitschirmprofile gehen, die dann auch mehr Leistung haben, mehr Gleitzahl, wo ich schon auch Videos gesehen habe, wo Leute da gleich einen 360er machen und einfach 150 Meter tiefer sind nach dem Klapper. Und das hat schon auch schlimme Unfälle gegeben wegen dem. Und ich denke, dort liegt genau die Schwierigkeit, jetzt die Speedflyer noch schneller zu machen

[00:26:50] und noch mehr Gleiten reinzubringen, ohne dass die viel gefährlicher werden.

[00:26:56] **Lucian Haas:** Erklär mal kurz für so einen Normalhörer, viele werden das wahrscheinlich nicht wissen, was ist denn der Unterschied zwischen einem, wie du sagst, klassischen Speedflyer-Profil, wo du sagst, ein Fallschirmprofil, und so einem normalen Gleitschirmprofil? Und wo nähern sich die beiden konstruktiv quasi an? In der Entwicklung von den Speedflyern?

[00:27:17] **Beni Kälin:** Jawohl, genau, das ist sehr interessant. Dieses klassische Fallschirmprofil, das muss man sich vorstellen, wie man einen Gleitschirm bei der Eintrittskante einfach durchschneiden würde zur Austrittskante. Und diese Wölbung, die unten am Untersägel vom Gleitschirm ist, die schneidet man einfach weg. Also das heisst, der reine Speedflyer, das Fallschirmprofil, das ist unten gerade. Das hat keine Wölbung. Und dadurch verliert man viel Leistung, aber es macht das Profil auch klappstabiler.

[00:27:48] Früher hatten das die Fallschirme und die Gleitschirme auch, und da hat man die Profile dann geändert und dann gab es dann diesen Leistungssprung.

[00:27:56] **Lucian Haas:** Jetzt gibt es aber, sagst du da selber immer mehr, auch solche Speedflyer bzw. kleine Schirme, die für Speedflying dann auch eingesetzt werden, die halt jetzt mittlerweile mit diesen Gleitschirmprofilen unterwegs sind. Ist das eine gute Entwicklung?

[00:28:10] **Beni Kälin:** Ja, ich glaube, so richtig reine Gleitschirmprofile gibt es noch nicht. Es gibt so Zwischendinger, wo man dann am Experimentieren ist und ich finde schon, der Sport braucht das, weil die Speedflyer haben einfach zu wenig Leistung. Da kann man nur relativ steiles Gelände fliegen und es gibt aber sehr viele Waldschneisen von Skigebieten oder anderes Gelände, was halt relativ flach ist, wo man mit so Schirmen, die halt mehr Gleitleistung haben, richtig toll Speedflying kann.

[00:28:39] Aber man muss halt wissen, wo die Grenzen sind. Man darf halt nicht mit Speedflyern, die viel Leistung haben, in sehr, sehr turbulenten Bedingungen fliegen.

[00:28:48] **Lucian Haas:** Das heisst, du als Speedflyer gehst auch beispielsweise nicht zu thermischen Zeiten dann raus, sondern du legst deine Flüge immer nur in die Morgens - und Abendszeiten auch? Oder wie hat man sich das dann vorzustellen?

[00:29:02] **Beni Kälin:** Genau, also so richtig Speedflying in Bodennähe, as to grass, sagen wir dem, das ist sowieso nur lustig, wenn es wirklich ganz, ganz ruhig ist. Also sobald es da ein bisschen thermisch wird, und das ist ja im Sommer schon ab 9 Uhr, 10 Uhr der Fall, dann kann man, selbst wenn der Schirm nicht einklappt, kann man nicht mehr mit gutem Gewissen und Sicherheit so in Bodennähe fliegen, weil halt die Thermik einfach mal mal hebt es einen, mal drückt es einen runter und das geht dann einfach nicht mehr präzise fliegen. Da muss es schon wirklich ruhig sein. Also die Speedflying-Jahreszeit ist eigentlich im Herbst oder im Winter, aber sobald es da thermisch wird, macht das eigentlich keinen Spass mehr, oder?

[00:29:45] **Lucian Haas:** Ich will nur mal ein bisschen zurückspringen zu der Schulung. Wie viele Frauen nehmen eigentlich an so deinen Speedflying-Schulungen teil? Sind da überhaupt welche dabei? Weil alle Filme, die ich bisher von Speedflyern gesehen habe, sind immer nur Männer. Ich habe noch keine einzige speedflyende Frau in irgendeinem YouTube-Video oder sonstiges gesehen. Ich meine, es gibt eh wenige Frauen, die auch wirklich YouTube-Videos machen. Das ist vielleicht eh auch so ein Männerding. Aber da habe ich immer gefragt, ob sowas überhaupt bei Frauen gemacht wird. Ich kenne zwar eine, die hat mal einen ganz einfachen Speedriding-Anfängerkurs mitgemacht und ist so ein bisschen dann so einen Hang runtergefahren. Das kann ich mir nur vorstellen. Aber dieses klassische Speedflying, wo du sagst Speed und Thrill und Flow und Bodennah und Ass to Grass, wie du das jetzt nennst oder sowas. Gibt es da wirklich auch Frauen, die sowas machen?

[00:30:33] **Beni Kälin:** Ganz ehrlich, ich habe auch noch nie eine gesehen, wie ich auch noch keine gesehen habe, die das mit einem Wingsuit macht.

[00:30:40] Ich habe den Eindruck, nach zehn Jahren Gleitschirmschulung intensiv ausbilden, dass die Frauen einen Nachteil haben im dreidimensionalen Sehen, dass die anders sehen als die Männer.

[00:30:53] Und dass das gerade beim Speedflying das deutlich schwieriger macht. Dafür kenne ich auch keine Frau, die sich beim Speedflying deutlich verletzt hat, muss man sagen. Also ich will nicht sagen, die Frauen sind schlechtere Piloten. Die haben einfach andere Qualitäten als die Männer. Aber ich glaube, die Frauen sehen anders als wir Männer. Und dadurch ist es deutlich schwieriger, weil sie einfach dieses räumliche Sehen weniger gut haben als wir Männer. Und das ist beim Speedflying extrem wichtig.

[00:31:23] **Lucian Haas:** Das heisst, es gibt ja so Theorien der Steinzeit-Evolution oder des Steinzeit-Menschen, wo es heisst, der Mann war der Jäger und der musste immer gucken und schnell das einschätzen können und sich orientieren können und sonst was. Und die Frau hat halt zu Hause, jetzt blöd gesagt, den Rest dort organisiert. Und die Familie organisiert und da alles zusammengehalten. Aber dass das dann sich auch auf die Einschätzung von heutigen Gelände oder die heutige Geländeeinschätzung von Speedflyern auswirkt, ist natürlich eine interessante Theorie.

[00:31:52] **Beni Kälin:** Ja, bestätigen kann ich es nicht, oder? Es kann es auch sonst niemand wirklich beweisen. Ja, weil entweder ist man ein Mann oder eine Frau, oder?

[00:32:02] **Lucian Haas:** Wenn du heute Speedflying gehst, hast du ja gesagt, du suchst mehr so diesen Flow am Gelände entlang. Und ich habe jetzt gerade so in den letzten Tagen, auch in Vorbereitung auf diesen Podcast, habe ich so ein paar Videos von dir angeguckt, auch so aus der letzten Zeit. Da bist du viel auch, beispielsweise mit so einem Nova Bantam unterwegs, ich glaube zehn oder zwölf Quadratmeter sind das dann so. Und dann sieht man dich wirklich so einen Meter oder noch niedriger, kann man in diesen YouTube-Aufnahmen oder YouTube in diesen GoPro-Aufnahmen immer ein bisschen schwer abschätzen, wie niedrig es dann wirklich ist. Aber doch sehr nah über der Grasnarbe dann quasi darunter fliegen. Du stehst aber, sieht zumindest so aus, die ganze Zeit volle Beschleuniger noch drin und kontrollierst die Kappe letzten Endes eigentlich nur noch hinten über die C-Gurte. Ist das so die typische Technik, mit der man da unterwegs ist?

[00:32:46] **Beni Kälin:** Genau, richtig, ja. Es ist eigentlich genau wie beim Gleitschirmfliegen auch, da fliegt man je länger, je mehr mit den hinteren Tragegurte.

[00:32:55] Der Vorteil dadurch ist einfach, dass man die Geschwindigkeit viel weniger verliert, weil man muss ja immer wieder Auftrieb machen, wenn es irgendwo ein bisschen flacher wird, steigt und wenn man diesen Auftrieb mit der Bremse macht, kriegt man den zwar, aber man verliert einfach ziemlich viel Geschwindigkeit. Und Geschwindigkeit ist

einfach dein Freund in Bodennähe fliegen, weil wenn du Geschwindigkeit hast, dann kannst du auch immer massiv steigen, wenn du willst. Aber wenn du ausgehungert, also langsam in Bodennähe fliegst, dann hast du diese Option vom Wegsteigen nicht. Und dann wird es sehr schnell sehr gefährlich. Und das ist ideal, natürlich mit den hinteren Tragegurte zu steuern, wenn man da Auftrieb machen kann, ohne dass man die Bremse zieht und dadurch halt viel weniger Geschwindigkeit verliert.

[00:33:41] **Lucian Haas:** Nun bleibst du aber, zumindest in diesem Video, was ich so gesehen habe, bleibst du immer im Beschleuniger voll drin stehen und machst wirklich alles nur hinten über die Traggurte. Wäre es nicht auch sinnvoll, direkt vielleicht auch mit dem Beschleuniger zu arbeiten, weil das dann auch nochmal das Profil weniger verformt?

[00:33:57] **Beni Kälin:** Genau, ja. Es ist aber deutlich einfacher zu dosieren, oder? Also mit dem Fuss den Beschleuniger so zu drücken, dass du halt wirklich 20 Zentimeter über den Boden fliegst, das ist deutlich, deutlich schwieriger.

[00:34:11] Und es braucht es gar nicht. Ich löse den Beschleuniger nur, wenn es wirklich so flach wird, dass ich einfach die letzte Gleitsaale auch brauche. Ansonsten mache ich alles über die hinteren Tragegurte.

[00:34:25] **Lucian Haas:** In diesem Video sieht man auch, wie du so beispielsweise unter einem Skilift durchfliegst, also unter den Seilen davon. Hast du nicht Angst, dass das dich aus Versehen mal irgendwie, warum auch immer, ein bisschen aushebelt und du dann voll um diese Trageseile gewickelt wirst?

[00:34:41] **Beni Kälin:** Ja, da muss man schon aufpassen. Gerade mit dem Banddamm ist es schon heikel. Da muss man schon gut wissen, was man macht, absolut. Weil wenn da ein bisschen Thermik kommt, dann steigt man relativ schnell mal weg. Dieser Banddamm, der setzt dann diese Thermik sehr schnell in Höhe. Und mit einem Speedflyer, wenn man da in den Aufwind fliegt, wird das viel weniger. Es wird weniger in Höhe umgesetzt. Also das ist schon eine hohe Schule, da unten durchzufliegen. Und das kann man ja auch nur machen, wenn die Bahn nicht läuft. Ansonsten ist ja das absolut verboten.

[00:35:13] **Lucian Haas:** Gerade da wir jetzt an solche Risiken sind, lassen Sie uns mal über diese Kehrseiten des Speedflyings reden. Wie unfallträchtig ist das eigentlich?

[00:35:22] **Beni Kälin:** Ja, es hat schon viele Unfälle gegeben. Gerade in den Anfangsjahren hat es schon viele tödliche gegeben. Und es gibt auch immer wieder Unfälle. Aber ich würde mal sagen, es ist ein bisschen weniger tödlich als das Spacejumping, weil es doch schon viele Speedflyer auch gibt. Aber die Verletzungsgefahr ist schon relativ hoch. Das Problem ist, dass man einfach... Es ist wirklich sehr einfach, mit einem Speedflyer am Boden zu fliegen und man fühlt sich sehr gut. Weil Klapper sind kein Thema mehr. Der Schirm reagiert deutlich direkter und besser als ein Gleitschirm. Und ich habe da die Erfahrung gemacht, selber auch, aber auch bei vielen Schülern gesehen, dass, ich sage jetzt mal, ein Pilot, der 200 Gleitschirmflüge hat und dann 200 Speedflyer-Flüge hat, der fühlt sich am Speedflyer viel wohler nach dem gleichen Altsanflügen auf beiden Geräten.

[00:36:16] Weil der Speedflyer macht genau das, was er will. Er klappt nicht. Und sie reagiert sofort. Und dadurch wird man halt relativ schnell mal übermütig und macht dann vielleicht irgendetwas, was man noch nicht ganz ready dafür ist. Und das ist eigentlich die Hauptgefahr beim Speedflying. Dass es normal wird, dass man vergisst, wie schnell man eigentlich unterwegs ist, wie nah man am Boden ist. Man hat keinen Schutz oder mal keinen Notschirm. Oder der bringt zumindest nichts in den Boden. Und das vergisst man gerne, dass man da eigentlich etwas macht, das sehr schnell sehr gefährlich werden kann, weil man einfach so ein gutes Gefühl hat, weil man so gut das Ding unter Kontrolle hat. Also man hat den Speedflyer viel mehr unter Kontrolle als den Gleitschirm.

[00:37:02] Und dadurch wird man gerne übermütig. Und da muss sich einfach jeder selber an der Nase nehmen und sich das immer wieder bewusst machen. Hey, ich fliege da am Boden. Das kann sehr schnell sehr schief gehen. Ich habe viel Geschwindigkeit. Das darf man einfach nicht irgendwie unterschätzen mit der Zeit. Ich denke, das ist das eine, was viele Unfälle gibt. Und das andere ist halt einfach, in der Schweiz gibt es ja eine Ausbildung. Man macht, ich sage jetzt mal, einen Speedflyerkurs, der vier oder sieben Tage dauert. Aber es ist relativ wenig im Vergleich zu einer Gleitschirmausbildung. Aber sonst, in Frankreich gibt es noch ein bisschen was. Aber die allermeisten Piloten auf der ganzen Welt, die bringen sich das einfach selber bei.

[00:37:49] Und da ist ganz viel Falschwissen auch mit dabei, was vom Falschspringen herkommt. Und da sehe ich einfach eine grosse Gefahr. Und da passieren viele unnötige Unfälle, weil die Leute einfach das falsch machen, weil es ihnen falsch erklärt wurde. Wie

[00:38:10] **Lucian Haas:** gefährlich schätzt du denn das Speedflying im Verhältnis zum Gleitschirmfliegen dann ein?

[00:38:14] **Beni Kälin:** Ich sehe es relativ ähnlich. Es ist beides so gefährlich, wie man es macht. Der Unterschied ist, dass man beim Gleitschirmfliegen mal eine Warnung bekommt in Form von einem Klapper. Und beim Speedflying halt eigentlich keine Warnungen. Und da muss man einfach aufpassen, dass man nicht übermütig wird. Aber man kann das sicher machen und man muss das nicht extrem machen, wie die Videos, die man immer sieht.

[00:38:38] **Lucian Haas:** Aber ist nicht, jetzt als Nachfrage von mir, ist nicht die Gefahr des Speedflyings eigentlich die Linienwahl auch, die man hat? Also das Hauptrisiko ist ja wahrscheinlich das, dass du irgendwie mit dem Gelände mal zusammenstösst. Und das mit hoher Geschwindigkeit, was dann wahrscheinlich nicht immer sehr schön für einen selber dann ausgeht. Und wenn du sagst, man kriegt keine Vorwarnung, wie viel ist jetzt eigentlich wirklich die Luft daran schuld? Oder einfach letzten Endes nur die eigene Linienwahl, mit der man sich selber diesem hohen Risiko dann entsprechend aussetzt?

[00:39:12] **Beni Kälin:** Ja, die Linienwahl sicher, die hat einen Einfluss. Aber schlussendlich kann man ja jede Linie einfach geradeaus fliegen oder ausgleiten. Also man macht es gefährlicher, indem man versucht, nahe zu fliegen, oder? Und da muss sich halt einfach jeder selber lieb sein, wie nah er fliegen kann, was halt einfach seinem Können entspricht, oder? Aber die meisten Unfälle passieren schon beim Starten und Landen. Und die schlimmen Unfälle ganz klar bei Klippenstarts und so Barrels. Also ich sage immer den Schülern, wenn ihr keine Klippenstarts und keine Barrels in Bodennähe fliegt, dann habt ihr schon mal 50 % vom Risiko weg.

[00:39:54] **Lucian Haas:** Wenn man das jetzt sagt, das ist weg, wie viel ist das? Wie gefährlicher würdest du Speedflying im Verhältnis zum Gleitschirmfliegen einschätzen? Ist es fünfmal so gefährlich oder letzten Endes vielleicht gar nicht mal gefährlicher, wenn man es nur entsprechend macht?

[00:40:09] **Beni Kälin:** Statistisch gesehen ist es wahrscheinlich irgendein Faktor x gefährlicher, aber schlussendlich ist es echt so gefährlich, wie man es macht. Also man hat die volle Kontrolle und man ist voll der Chef der Lage und kann es so gefährlich machen oder eben so sicher, wie man es machen will. Also man kann Speedflying sicher betreiben, wenn man das will, kein Problem.

[00:40:30] **Lucian Haas:** Wie häufig hast du dich trotz deiner grossen Erfahrung schon verletzt beim Speedflying?

[00:40:36] **Beni Kälin:** Ja, beim Speedflying selber habe ich mir einmal bei einer Handlandung einen Finger gebrochen, Mittelfinger, also Mittelhandknochen heisst das. Und mit einem Mini-Wing mal am Fuss eine Verletzung zugezogen.

[00:40:53] Und beim Speedriding habe ich mir mal ein Bein gebrochen.

[00:40:59] Aber das war eigentlich mehr ein Skiunfall. Aber ansonsten, ich sage jetzt mal, so einen klassischen Speedflying-Unfall habe ich bisher noch nie gehabt und versuche ich natürlich auch absolut zu vermeiden. Weil ja, das kann einfach sehr schnell sehr fatal ausgehen oder mit der Geschwindigkeit.

[00:41:20] **Lucian Haas:** Nun gibt es auch ein sehr trauriges Kapitel in deinem Leben. 2009 ist dein Bruder Nicolas beim Speedflying in Mürren umgekommen. Was ist da passiert?

[00:41:29] **Beni Kälin:** Das war ein harter Rückschlag und hat mich im Nachhinein ein bisschen vorsichtiger auch gemacht. Wenn nicht massiv, wie gesagt, ich war schon immer vorsichtig, oder?

[00:41:40] Aber genau, man stellt da natürlich alles in Frage und ich habe da auch einen Moment aufgehört, bevor ich dann entschieden habe, das trotzdem weiter zu machen. Was genau passiert ist, weiss man nicht, weil es niemand direkt gesehen hat. Ich vermute, dass er den Schirm einseitig abgerissen hat, also eine Frille gezogen hat, also in eine Barrel fliegen wollte. Und dieser kleine Schirm, er hatte einen 7 Quadratmeter Schirm gehabt, die schiessen dann vor, es kann einem eintwisten, wie gesagt, es geht wieder auf, es verhängt nicht. Der ist dann schlussendlich am offenen Schirm einfach in eine Spiraldrehung runtergekommen und hat sich da quer über diese Hochspannungsleitung gelegt und ist

dann schlussendlich an einem Herzstillstand gestorben.

[00:42:27] Das

[00:42:27] **Lucian Haas:** heisst, der ist, aus welchem Flugzustand auch immer, wirklich in eine Hochspannungsleitung reingeflogen? Genau. Quasi hängen geblieben?

[00:42:35] **Beni Kälin:** Genau. Das war halt nur so eine kleine Hochspannungsleitung, wo die Drähte sehr nah beieinander sind und den einen hat er am Bein gehabt und der andere am Oberkörper und die 16.000 Volt halt voll durch ihn durch.

[00:42:50] **Lucian Haas:** Trotz so etwas, was ja sicherlich sehr prägend ist für das eigene Leben, warum bist du dann wieder eingestiegen? Warum ist... Was hat dich da so hingezogen, dass du sagst, okay, ich habe zwar einen sehr geliebten Menschen verloren, aber ich will das weitermachen?

[00:43:07] **Beni Kälin:** Weil es einfach das Fliegen ist, was mir am besten taugt und ich das Gefühl habe, dass ich das so machen kann, dass mir das nicht passiert. Also klar, da ist ein Risiko dabei. Ich werde mich auch mal verletzen können, sicher. Aber ich versuche das so zu machen, dass das Risiko dabei umzukommen wirklich extrem klein ist.

[00:43:29] **Lucian Haas:** Wie war das bei den ersten Flügen danach? Vom Gefühl her? Bist du da anders geflogen?

[00:43:38] **Beni Kälin:** Ja, das war schon ein spezielles Gefühl. Klar, dass man schon sehr, sehr vorsichtig geflogen hat.

[00:43:45] **Lucian Haas:** Wie lange hat das gebraucht, bis du sagst, im Grunde jetzt bin ich wieder Vollgas unterwegs?

[00:43:51] **Beni Kälin:** Vollgas bin ich nie mehr unterwegs seitdem. Also wie gesagt, damals bin ich auch richtig kleine Schirme geflogen und das war so meine Leidenschaft, mit ganz kleinen Schirmen zu fliegen, aber wie gesagt, ja, ich mag das immer noch, aber mittlerweile taugt mir eben das bodennahe Fliegen mit grösseren Schirmen eigentlich besser, als mit einem kleinen Schirm irgendwo in einem Fels-Couloir drin mit, ja, mit keiner Marge zu fliegen, oder? Ja. Du

[00:44:21] **Lucian Haas:** hast ja trotzdem auch mit kleinen Schirmen noch einige, ja, interessante, aber auch sehr riskante Manöver entwickelt oder mitentwickelt und teilweise als erster geflogen. Zum einen die Barrel Roll, zum anderen, ich glaube das war 2016, den sogenannten Ground Loop. Um was geht es dabei und worin liegt hier die Schwierigkeit?

[00:44:44] **Beni Kälin:** Ja, der Ground Loop ist eigentlich eine Barrel Roll in einem Swoop drin, also,

[00:44:51] Das

[00:44:52] **Lucian Haas:** sind jetzt dreifache Begriffe auf einmal, vielleicht erklärst du einmal.

[00:44:55] **Beni Kälin:** Fangen wir bei

[00:44:56] **Lucian Haas:** der Barrel Roll an. Was ist eine Barrel Roll? Dann kannst du den Swoop erklären und dann die Kombination.

[00:45:01] **Beni Kälin:** Also, eine Barrel Roll ist eigentlich eine Drehung um die Längsachse, heisst das glaube ich, oder? Wie man das von den Kampfjets kennt.

[00:45:12] Das ist ja mittlerweile dieses Standardmanöver geworden im Speed Flying, das ja jeder sofort machen will und ganz viele machen. Ist übrigens, auch nicht schwierig, das kann man übrigens im freien Luftraum auch als Anfänger einfach mal so probieren, weil ein Speed Flyer, der kann nicht entlasten, also, man kann sogar absichtlich eine halbe Barrel Roll fliegen und dann abseits da aufhören und man fällt da einfach nicht ins Tuch runter, es gibt auch keinen Klapper, wie man immer denkt. Und das ist das coole am Speed Flying, dann kann man auch Wing Over fliegen, das Teil klappt einfach nicht ein, auch wenn das Timing nicht stimmt, die Lines sind so kurz und die Flächenbelastung so hoch, das kann man machen wie man will.

[00:45:53] Genau das ist die Barrel Roll und ein Swoop ist diese schnelle Landung aus einer Drehung heraus, wo man viel Höhe vernichtet und damit viel Geschwindigkeit knapp über Boden möglichst lange ausfährt. Und ein Ground Loop

ist, wenn man jetzt eine Barrel Roll in so einen Swoop hineinbaut, das heisst, man baut so viel Geschwindigkeit auf, dass man dann

[00:46:16] während diesem Swoop, also, dass man eigentlich quasi schon in One Nace an der Gnas Narbe nochmal steigt, eine Barrel Roll fliegt und dann aber noch sicher landet.

[00:46:26] **Lucian Haas:** Jetzt vom Verständnis her nur nochmal, Barrel Roll heisst also, ich fliege im Grunde geradeaus und mache da mal

[00:46:33] eine schraubenartige Drehung in Flugrichtung. Genau, richtig. Man könnte auch 5 Barrel Rolls hintereinander fliegen, geht das? Also, dass man wirklich wie so ein Schraubengewinde, so wie man Steilspirale nach unten macht, macht man jetzt quasi Steilspirale nach vorne, so in etwa.

[00:46:48] **Beni Kälin:** Genau, wenn man die aber am Stück macht, dann verliert man dann zunehmend mehr Höhe, also es wird dann nicht mehr in der Horizontalen sein, sondern es geht dann halt schon vertikal runter.

[00:46:56] **Lucian Haas:** Das heisst, es endet dann schon in der Steilspirale, man sollte gut wissen, wann man da wieder rauskommt.

[00:47:01] **Beni Kälin:** Genau, genau. Zwei kriegt man noch hin, ohne dass es zu steil geht, aber danach wird es dann steil.

[00:47:06] **Lucian Haas:** Und bei deinem Groundloop nimmst du halt so viel Geschwindigkeit, dass du sagst, okay, aus diesem Swoop heraus, jetzt steige ich ein bisschen weg und nutze diesen Abstand zum Boden, um noch gerade eine Barrel Roll mit diesem Schwung hinzukriegen, die kriege ich noch halbwegs gerade hin und kann da noch zum Landen ausfleren.

[00:47:22] **Beni Kälin:** Genau, richtig. Ja,

[00:47:23] **Lucian Haas:** absolut. Wie viele Menschen auf der Welt können sowas?

[00:47:27] **Beni Kälin:** Ja, mittlerweile können das ein paar. Aber ehrlich gesagt, es ist schon, wenn man das wirklich so an einem flachen Landeplatz im Bodennähe macht, ist das schon, wie soll ich sagen, es muss echt passen, oder? Man kann sich da nicht allzu viele Fehler erlauben und das ist jetzt nicht etwas, was ich jeden Tag mache. Also ich habe das da mal gemacht, bin froh, habe ich das hingekriegt, es war immer so ein Traum von mir, als ich da das erste Mal diese Barrels geflogen habe

[00:47:57] und da sage ich mal 100 Barrels gemacht habe, dachte ich so, hey, eines Tages müsste man es eigentlich in einem Swoop einbauen können und das war so ein Ziel von mir, das halt mal hinzukriegen und umso stolzer war ich natürlich, als ich das geschafft habe, aber das ist so, ja, man hat da so wenig Marge, das ist jetzt nicht etwas, was ich immer wieder mache. Also ich habe das mal gemacht und bin froh, habe ich das gemacht, aber das muss jetzt nicht gleich wieder sein. Ich denke, wenn die Schirme besser werden und noch mehr steigen können, dann wird es irgendwann auch nicht mehr so schwierig und immer einfacher, aber muss jetzt nicht jeden Tag sein.

[00:48:33] **Lucian Haas:** Dafür braucht man aber auch wieder eigentlich einen speziellen Schirmtyp für, der bestimmte Eigenschaften hat, dass das überhaupt funktioniert, oder kann man das mit jedem Speedflying-Schirm machen?

[00:48:41] **Beni Kälin:** Nein, das geht nicht mit jedem. Also ich bin ja im Swing-Entwicklungsteam und hätte das natürlich sehr gerne mit einem Schirm gemacht, den ich auch mitentwickelt habe, sprich mit einem Mirage. Aber das war mir einfach zu riskant, das mit einem Mirage zu machen und deshalb habe ich da diesen Gin genommen, weil der einfach noch einen Tick schneller war und einfach diese Energie noch besser in Höhe umsetzen konnte. Aber mittlerweile hat es ein Österreicher auch mit dem Mirage bewiesen, dass es geht. Chapeau! Der hat das echt hingekriegt und die Landung noch gestanden. Ich glaube, ich hätte den Mut nicht gehabt. Hat der das über Wasser gemacht oder wirklich über Land? Nein, über Land im Stubaital im Schnee. Ja, der hat das echt richtig sauber hingekriegt. Da habe ich echt selber gestaunt, dass er das hingekriegt hatte. Also ich glaube, ich hätte das nicht gemacht.

[00:49:28] **Lucian Haas:** Wann hast du deine letzte oder deinen letzten Groundloop geflogen?

[00:49:32] **Beni Kälin:** Ja, ich glaube, das war damals 2015. Ach so, das ist wirklich so ein Projekt, sagen,

[00:49:38] **Lucian Haas:** das will ich schaffen, ich will zeigen, dass das geht, aber ich weiss noch, wie riskant das ist, jetzt muss ich nicht weitermachen.

[00:49:43] **Beni Kälin:** Ja, genau, richtig, genau. Also ich meine, wenn man das wirklich immer wieder trainiert, kann man das schon ab und zu mal machen, aber mir ist das zu heikel. Ich habe da keine Lust drauf.

[00:49:53] **Lucian Haas:** Lass uns mal noch mal ein bisschen das Thema wechseln und auch auf, ich sage jetzt einfach mal, gemütlichere Flugvariante, das klassische Gleitschirmfliegen gucken, was du ja auch machst, wo du auch schon jahrelang als Fluglehrer und so weiter gearbeitet hast. Was bedeutet dir diese Form der Fliegerei?

[00:50:10] **Beni Kälin:** Ich mag die Abwechslung vom einen Sport zum anderen und ich mag auch das Streckenfliegen, ich mag das Thermikfliegen, wenn es eine richtig hohe Basis hat und man da über die Hochalpen drüber fliegen kann, mag ich beides, aber ganz ehrlich, so in der ruhigen Jahreszeit, ich habe schon so viele Flüge gemacht, da bin ich viel lieber mit dem Speedflyer unterwegs, das macht mir viel mehr Spass, als einfach nur so gemütliche Gleitflüge zu machen.

[00:50:41] **Lucian Haas:** Jetzt mal die gemütlichen Gleitflüge beiseite gelassen, bist du zuweilen auch ein grosser Streckenflieger?

[00:50:48] **Beni Kälin:** Ja, ich würde sagen, war ich mal, momentan bin ich gerade nicht mehr so angefahren und ehrlich gesagt, das hat auch ein bisschen Zusammenhang damit, dass ich mal den Nordschirm ziehen musste und seitdem bin ich einfach nicht mehr ganz so entspannt in der Luft, wie ich das mal war und habe auch nicht mehr ganz so viel Spass dabei, also ich war früher, ich würde nicht sagen

[00:51:10] unvorsichtig, aber halt einfach deutlich entspannter und habe viel weniger Angst gehabt, als ich das jetzt habe, nach diesem Nordschirmabgang und ich habe das immer noch nicht ganz verarbeiten können irgendwie,

[00:51:25] ja, obwohl ich seither eigentlich meine weitesten Flüge gemacht habe und schon viele lange Flüge gemacht habe und wieder viele positive Erlebnisse gehabt habe und nicht einen Klapper noch kassiert habe beim Streckenfliegen und ich weiss ja eigentlich, dass ich das kann, habe ich das trotzdem noch nicht geschafft irgendwie immer so richtig zu verarbeiten.

[00:51:47] **Lucian Haas:** Was ist denn damals passiert? Hast du dich auch verletzt dabei?

[00:51:51] **Beni Kälin:** Verletzt habe ich mich zum Glück nicht, ich war da mit einem Sigma 10 Prototypen unterwegs, der relativ giftig klappte, ist aber absolut meine Schuld, ich war schon viel mit dem geflogen und war da einfach ein bisschen übermütig, würde ich jetzt sagen, weil ich zuvor mit einem D-Schirm geflogen bin, paar Flüge, Streckenflüge und dann zurück auf diesen Sigma und ich wusste, kann mich noch erinnern, im Startschlag hatte ich so den Eindruck, oh wow, das ist ja einfach im Vergleich zum Omega, also wirklich einfacher, so fast wie ein Anfängerschirm jetzt. Dadurch war ich einfach ein bisschen unvorsichtig und habe nicht so aktiv geflogen, wie es halt sein müsste und habe dann in der Thermik drin, das war jetzt auch keine krassen Verhältnisse,

[00:52:39] 80 % Seitenklappe gekriegt, völlig unerwartet und mich da so aus Schreck nicht mitgehen lassen im Gurtzeug, sondern so auf die offene Seite gehängt und dadurch hat es mich gleich getwistet und weil ich auch die Bremse, ich war da voll so am nachzentrieren und habe gerade auf der Innenbremse halt so viel gezogen, wie man ziehen darf, ohne dass er abreisst und habe dann nachgegeben und dadurch ist der Schirm natürlich abgerissen oder wenn ich 20 % fliege mit dem Bremsweg, was ich da hatte, ist er gleich abgerissen. Ich war dann twisted, quasi im Fullstall und ja, war dann nicht mehr Herr der Lage, habe dann Hände hochgemacht und dieser Proto ist dann einfach vorgeschossen, wieder eingeklappt, wieder vorgeschossen, wieder eingeklappt, irgendwie dreimal hintereinander und ich war immer noch getwistet und einfach

[00:53:30] überhaupt nicht Herr der Lage und musste dann in den Nordschirm ziehen, ja. Und es ging dann glimpflich aus, ja, bin dann sauber runtergekommen am Nordschirm, aber halt einfach im Hochgebirge, das war da so richtig steiles Gelände und ich konnte da nicht mal mehr rausgehen und musste da dem Hubschrauber vorstellen, dass die mich da

rausfliegen.

[00:53:53] **Lucian Haas:** Wie lange hat es gebraucht, bis du dich danach wieder getraut hast, den ersten normalen Gleitschirmflug zu machen?

[00:54:00] **Beni Kälin:** Ich bin so schnell wie möglich wieder in die Luft gegangen. Das erste, was ich gemacht habe, ist zurück in den Shop gehen und einen grösseren Nordschirm einbauen, weil es doch sportlich war mit dem Kleinen.

[00:54:12] Also ich ging sofort so schnell wie möglich wieder in die Luft, ich glaube am nächsten Tag oder so. Aber wie gesagt, das Vertrauen, das ich damals hatte, ist bisher, noch nicht zurückgekommen, ja.

[00:54:23] **Lucian Haas:** Wie wirkt sich das denn bei dir jetzt in der Fliegerei aus, auch wenn du sagst, du hast seitdem mit deinen größten Flüge gemacht? Du hast ja glaube ich, wenn ich das richtig gesehen habe, dieser Absturz, den du hattest, das war glaube ich 2017 und ich glaube 2018 bist du ja mal auch von der Schweiz bis nach Slowenien geflogen innerhalb von drei Tagen und hast da wirklich mehrere 200er Flüge hintereinander gemacht und sowas. Das

[00:54:47] **Beni Kälin:** war noch vorher. Das war noch vor dem Nordschirm, ja genau. Ich habe auch danach noch ein paar 200er gemacht, auch in Indien war ich noch, da in Birbiling und habe da lange Flüge gemacht, aber war einfach nie mehr so entspannt wie zuvor.

[00:55:03] **Lucian Haas:** Das heißt, du sitzt dann da oben und denkst immer, der Schirm raschelt und so das Klassische und Bauchmuskeln spannen sich an oder sonst was oder wie hat man sich das vorzustellen, dass so ein so erfahrener und im Grunde ein so risikosuchender Mensch, zumindest würden sich manche Gleitschirmflieger sagen, was hat er denn, der stürzt sich mit Fullspeed da irgendwie so 30 Zentimeter oder über die Grasnahme den Hang runter und jetzt sagt er mit so einem schönen grossen Schirm und unter normalen Bedingungen, da sagt er, das ist ihm etwas unheimlich. Was macht da den Unterschied? Was ist das?

[00:55:36] **Beni Kälin:** Ja, es hängt extrem davon ab, über welchen Untergrund ich fliege. Wenn ich da über Bäume fliege, bin ich relativ entspannt, aber wenn ich wieder so in diese selbe Situation komme, in dasselbe Muster, was damals war, Hochgebirge und Turbulenzen, da kriege ich die Angst wieder. Und das Ding ist eigentlich, ich habe Angst vor dem Klapper, weiss aber eigentlich, dass ich den Klapper gut beherrschen kann. Also ich traue mich da auch an T-Schirmen und C-Schirmen, da richtige Klapper zu reissen und die alle voll durch zu testen, aber trotzdem habe ich Angst davor, einen Klapper zu kassieren. Also selber machen ist das eine, kein Problem, aber ich habe Angst davor, aber den zu kassieren, ist ganz was anderes.

[00:56:24] **Lucian Haas:** Wie wirkt sich das dann auf deine Fliegerei aus? Merkst du das so an manchen Sachen, wo du sagst, hier würde ich normalerweise weiterfliegen, das traue ich mich nicht mehr? Oder fliegst du trotzdem weiter, aber du fliegst halt nur mit diesem unguuten Gefühl und sagst, ach, ich glaube, ich gehe lieber Speedflying?

[00:56:41] **Beni Kälin:** Ja, beides. Also wenn es sein muss, dann kann ich mich da schon überwinden und zusammenreißen und das weitermachen. Es gab aber auch Momente, wo ich dann einfach landen ging, die ich nicht mehr hatte, weil einfach die Angst grösser war als der Spass noch dabei. Und da habe ich gesagt, hey, wozu? Also muss ja niemand etwas beweisen. Wenn ich da keine Freude habe, dann gehe ich landen, oder?

[00:57:06] **Lucian Haas:** Hat dir diese Erfahrung, die du da gemacht hast, hat das auch deine Einstellung ein bisschen dazu geändert, wie du anderen Gleitschirmfliegern das Gleitschirmfliegen beibringst, wenn du auch erlebst, dass die vielleicht manchmal Angst haben oder sowas,

[00:57:23] **Beni Kälin:** oder? Ich denke, ein bisschen schon, ja. Also ich habe immer Wert darauf gelegt, dass eben diese negativen Erlebnisse, dass man das versucht zu verhindern, weil das einfach einem sehr weit zurückwirft. Die einen ein bisschen mehr, die anderen ein bisschen weniger. Kommt natürlich immer darauf an, auf das Erlebnis, das man hat. Und ich denke schon, dass ich da jetzt noch mehr Wert darauf lege, dass einfach den Schülern nicht zu schnell so ein schlechtes Erlebnis passiert. Ich denke, früher oder später haben wir das alle, es muss jetzt nicht ein Notschirmabgang sein, aber ich sage jetzt mal, einen grossen Klapper reicht aber an den einen schon,

[00:57:58] dass sie dann die Freude am Thermikfliegen komplett verlieren, oder? Und ich denke, es ist wichtig, dass diese schlechten Erlebnisse, die so spät wie möglich kommen und so gering wie möglich ausfallen, oder? Weil ich habe echt viele Leute kennengelernt mittlerweile, die sowas erlebt haben und die einfach komplett auf Streckenfliegen verzichten, die gar keine Freude mehr daran haben, oder? Wegen einem Erlebnis.

[00:58:26] **Lucian Haas:** Hast du mal auch irgendwelche psychologischen Hilfen versucht, so Mentalcoaching oder Hypnose oder solche Sachen, oder sagst du, nee, ich will da fliegerisch selber drüber wegkommen?

[00:58:37] **Beni Kälin:** Ja, bis jetzt tatsächlich noch nicht. Ich habe das echt versucht, einfach mit viel Fliegen, viel Kilometer sammeln, viele Stunden sammeln und gute Erlebnisse, also keine Klapper mehr, zu kompensieren und das habe ich geschafft. Also ich habe viele Flüge gemacht und keinen einzigen Klapper gehabt, aber es hat nicht funktioniert. Also die Angst, die ist noch da und ja, ich denke, das wird mein nächster Schritt sein, mal irgendwie sowas zu probieren, um diese Angst wirklich zu überwinden. Ich habe da auch schon Tipps gekriegt, was die Skirennfahrer auch mal machen, die Abfahrtsfahrer, wenn es die einmal zerlegt, die brauchen ja zum Teil das dann auch, dass sie sich jemals wieder trauen, da mit 140 Sachen irgendwo runterzufahren.

[00:59:24] **Lucian Haas:** In deiner neuen Gleitschirmschule bietest du ja auch Gleitschirmkurse an, allerdings in einem, ich sag mal, für Schweizer Verhältnisse vielleicht ein bisschen ungewöhnlichen Format, weil du sagst, du willst drei Wochen am Stück einen Intensivkurs machen und dann sollen die Leute fertig sein und ihr Brevet haben. Was versprichst du dir davon, bei diesen Intensivkompaktkursen?

[00:59:47] **Beni Kälin:** Ich versprech mir sehr viel davon. Zum einen eine coole Gruppe, weil sich die Leute richtig gut kennenlernen, was man in diesem Schweizer System, ich muss das vielleicht ein bisschen erklären, in der Schweiz machen wir normalerweise einen Grundkurs, der geht vier oder fünf Tage und danach machen wir diesen Brevet-Kurs, also es sind mindestens 50 Flüge, 50 Höhenflüge, die man sammeln muss, bevor man zur Prüfung zugelassen wird. Im Schnitt machen die Leute vielleicht 70, 80 Flüge. Das kann man dann einfach aufteilen, wie man will. Meistens hat man da ein Jahr Zeit in der Flugschule, die Flüge zusammen, bevor man dann an die Prüfung geht. Viele machen da im Schnitt auch so neun Monate. Das heisst, die teilen da ihre 70 Flüge auf neun Monate auf, haben dadurch relativ lange Pausen immer wieder.

[01:00:33] Das kann gut mal zwei Monate ohne Fliegen sein, nach 15 Höhenflügen und dann kommen sie wieder in die Flugschule und sind dann mit 15 Höhenflügen und zwei Monaten Pause wieder da und haben einfach wieder den Bammel, oder? Also die haben dann natürlich wieder ein ungutes Gefühl, wie am ersten Höhenflug, wenn sie einfach das Vertrauen, das sie mal gewonnen haben, fast gänzlich wieder verloren haben. Und da bin ich fest überzeugt, dass wenn man einfach intensiv jeden Tag fliegt, dass dieses Vertrauen viel, viel grösser wird nach 70 Flügen, wie das ist, wenn man es einfach auf ein Jahr oder ein halbes Jahr aufteilt.

[01:01:16] **Lucian Haas:** Dranbleiben an so etwas siehst du wirklich als Vorteil? Weil es gibt ja auch immer Leute, die sagen, ja, wenn man das ein bisschen streckt, dann hat das auch mehr Zeit, sich im Hirn zu setzen oder sonstiges. Aber du meinst wirklich dieses intensive drei Wochen am Stück, das verfestigt dann eigentlich viel mehr das Vertrauen im Hirn?

[01:01:34] **Beni Kälin:** Absolut, ja. Bin ich fest überzeugt. Also ich habe ja zehn Jahre lang richtig viel ausgebildet. Vier Tage zum Teil pro Jahr stand ich da auf der Matte als Fluglehrer und habe einfach gesehen, dass Leute, die wenig Talent hatten, die aber dranbleiben und wenig Pausen hatten, das nach 50 Flügen viel besser beherrschten als die Supertalente, die halt längere Pausen hatten. Und das bestätigt eigentlich, dass es wichtig ist, eben dranzubleiben. Ich denke, dieses Setzen, was du erwähnst, das ist gut in der Theorie. Wenn man jetzt Theorieprüfung lernt in einem Tag und die dann besteht, hat man nach einem Jahr alles wieder vergessen. Da bin ich fest überzeugt. Aber wenn man jetzt aber während drei Monaten lernt, die Theorieprüfung, und die dann abschliesst, weiss man nach einem Jahr viel mehr.

[01:02:24] Aber ich glaube, dieses Muscle Memory, also dieses Praktische, das Fühlen, diese Reflexe, die man lernen muss beim Gleitschirmfliegen, da ist es ein Vorteil, wenn man das am Stück macht. Dass

[01:02:36] **Lucian Haas:** sich das dann so richtig einprägt. Wo willst du denn für dich in Zukunft noch mehr dranbleiben? Also wo geht es für dich noch weiter?

[01:02:48] **Beni Kälin:** Ja, ich habe da im Speedflying eigentlich keine Ziele. Ich habe da schon eigentlich alles erreicht, was ich möchte. Ich will einfach da weiterhin meinen Spass haben, mit Gelände nah am Fliegen. Aber ich brauche da

[01:03:04] mir keine hohen Ziele zu setzen oder so. Im Gegenteil, ich möchte, dass eher einfach anderen sicher beibringen können und anderen den Sport auch zeigen können. Einerseits durch das Ausbilden und andererseits auch im Tandemschirm. Was eher so ein neues Ding ist, dieses Tandem Speedflying, was aber eigentlich auch ganz gut funktioniert.

[01:03:29] **Lucian Haas:** Siehst du denn auch irgendwo technisches Entwicklungspotenzial im Speedflying, wo du sagst, wenn da noch was passiert, dann öffnen sich ganz neue Welten oder ist eigentlich in dem Bereich die technische Entwicklung eigentlich so weit, dass man sagt, das was im Speedflying möglich ist, ist jetzt möglich. Viel mehr wird es wahrscheinlich nicht geben.

[01:03:49] **Beni Kälin:** Nein, also beim Speedflying sind wir da, wo die Gleitschirme 1990 waren. Also da liegt noch ein riesen Nachholbedarf. Die Entwicklung die geht da sehr, sehr schleppend voran, weil halt einfach die Szene auch viel zu klein ist, oder? Und der Sport halt auch relativ neu ist, oder? Ich sehe da schon ein riesen Potenzial noch bei den Speedflyern. Das ist momentan schon so, dass wenn man einen normalen Speedflyer fliegt, einen Mirage, einen 9 Quadratmeter, dann muss man zu Fuss schon extrem viel rennen, damit man den in die Luft kriegt. Dann hat man eine Gleitzahl von vielleicht 4,5, wenn man sich richtig klein macht. Und man kann vielleicht auch mit Gleitzahl 2 oder 2,5 runterfliegen.

[01:04:34] Aber diese Range vom steilen Fliegen zum Gleiten, da sind wir eigentlich schon lange dran am Arbeiten und die wird zunehmend besser.

[01:04:45] Aber da liegt noch richtig viel drin und ich denke, in Zukunft werden wir deutlich grössere Schirme fliegen, die aber ähnlich schnell gehen und ähnlich steil fliegen oder gleich steil fliegen. Und dadurch wird es einfach viel entspannter zum Starten und zum Landen. Man braucht da nicht rennen wie ein Weltmeister mit einem 9 Quadratmeter, wenn man einfach mit der gleichen Geschwindigkeit fliegen kann, aber ein 12, 13 Quadratmeter Schirm fliegen kann. Dadurch wird es dann einfach auch für ein breiteres Publikum interessant, da bin ich fest überzeugt.

[01:05:15] **Lucian Haas:** Wie werden dann solche Schirme aussehen? Sind das Entwicklungen, die eigentlich aus dem Kite-Bereich kommen? Weil man sagt, im Kite-Bereich kann man halt auch viel mehr noch mit dem Anstellwinkel arbeiten und dann richtiges Deep-Power machen und sonstiges?

[01:05:27] **Beni Kälin:** Kann gut sein, ja, dass diese Reflex-Technologie, was da in diesen Mattenkites verwendet wird oder auch bei Paramotoren, dass die mal die Speedflying Entwicklung revolutionieren wird. Ich denke schon, dass es das Potenzial hat. Ich bin auch schon mit Kites geflogen und die haben schon eine unglaubliche Range vom Gleitwinkel her, also man kann da mit Gleitzahl 8 fliegen, kann dann aber auch mit 3 fliegen, also das ist schon eine ganz andere Geschichte als die heutigen Speedflyer.

[01:06:01] **Lucian Haas:** Damit bist du aber nur über Wasser geflogen oder bist du mit dem Kite eigentlich quasi speedflying-mässig vom Berg runter?

[01:06:10] **Beni Kälin:** Nein, da habe ich schon auch viele Flüge am Berg gemacht, aber erst mal nur an der dünnen Pile, 1 Meter über Boden, um da das Vertrauen zu gewinnen in die Dinger. Aber schlussendlich bin ich dann auch in den Bergen mit Ski, ohne Ski geflogen und das ist schon eine ganz andere Liga, mit so einem Ding zu fliegen. Das ist einfach ein dreidimensionales Fliegen. Man kann nicht nur links oder rechts steuern, sondern man kann einfach runtertauchen in einen Sturzflug, wie das ein Vogel auch kann. Es gibt keinen Gleitschirm oder keinen Speedflying, der sowas kann. Das ist schon unbeschreiblich, was man da für Möglichkeiten hat.

[01:06:46] **Lucian Haas:** Was aber auch gleichzeitig alles etwas komplexer macht und wahrscheinlich dann auch vielleicht auch wieder unfallträchtiger?

[01:06:52] **Beni Kälin:** Ja, wahrscheinlich schon. Diese Reflexschirme sind ja schon sehr umstritten im Paramotorbereich auch. Ich fliege ja selber nicht Paramotor, aber habe das ein bisschen mitgekriegt, dass halt eben die einen schwören drauf und finden es super und die anderen wollen es nicht anfassen.

[01:07:11] Ich denke, wenn man das richtig einsetzt, dann funktioniert es, aber es hat wahrscheinlich einfach seine Grenzen und die muss man respektieren und herausfinden, wo das liegt. Aber ich denke, diese ganze Sache mit diesen Reflexprofilen, das ist noch sehr neu in der Kite-Entwicklung, wenn man sieht, was jetzt da passiert ist in den letzten sechs, sieben Jahren an matten Kites, wo die jetzt heute sind und wo die vor sieben Jahren sind, da ist extrem viel Entwicklung passiert und viel Wissen gewonnen worden, wo ich hoffe, dass es eines Tages auch da in die Entwicklung von Gleitschirmen oder eben Miniwings oder Speedflying einfließt.

[01:07:56] **Lucian Haas:** Gibt es eigentlich eine Schweizer Marke oder einen Schweizer Konstrukteur von Speedflying-Schirmen?

[01:08:02] **Beni Kälin:** Nein, gibt es nicht. Nein. Die Speedflying-Hersteller, das wird nachher immer weniger. Am Anfang war das mal nur Jin, dann JN, eine Kite-Marke, die auch einen zweiten gebaut hat.

[01:08:15] Viele Gleitschirmmarken haben dann einen gebaut und sich dann irgendwann wieder zurückgezogen und Jin hat sich jetzt auch wieder zurückgezogen. Mittlerweile ist da Swing noch Marktführer.

[01:08:28] Levelwings, der François Bo, auch eine Speedflying-Legende, der hat da eben seine eigene Marke mit Levelwings. Ozone macht auch noch Speedflyer und wer noch? Es gibt noch zwei, drei andere, die auch noch machen, aber es sind so die drei Grössten, die da auch mitmischen. Also es ist schon relativ kleiner, wie soll ich sagen, klein geworden, ja leider.

[01:08:51] **Lucian Haas:** Wäre das noch eine Aufgabe für dich, irgendwann den Speedflying-Markt mit einer eigenen Marke aufzumischen? Ja,

[01:08:58] **Beni Kälin:** wer weiss, vielleicht.

[01:09:00] **Lucian Haas:** Auf WhatsApp habe ich mal bei dir eine Statusmeldung gelesen. Ich meine, es war bei dir «Don't grow up, it's a trap». Ja, genau. Ist das dein Lebensmotto?

[01:09:12] **Beni Kälin:** Ja, schon ein bisschen, ja.

[01:09:15] Also ich versuche halt einfach das zu machen, was mir Spass macht. Ich meine, ich habe meinen Bruder verloren und da schon so ein bisschen dahinter sind, was mache ich, was ist das Ziel? Ja, und bin dann zum Schluss gekommen, dass ich einfach das machen will, weil ich Spass dabei habe. Und wenn ich da irgendwie Speedflying gehe, dann mache ich das für mich und mache das nicht für andere.

[01:09:41] Ja, und ich finde halt einfach, dass es irgendwie viele Leute gibt, die das Gefühl haben, ich bin jetzt erwachsen, das gehört sich nicht, das darf ich nicht machen.

[01:09:52] Ja, ich mache das, was ich Spass habe, was mir taugt und solange das niemandem anderen schadet, mache ich das.

[01:09:58] **Lucian Haas:** Glaubst du, es gibt für Speedflying eine Altersgrenze?

[01:10:02] **Beni Kälin:** Nein, glaube ich gibt es nicht.

[01:10:04] **Lucian Haas:** Wie lange, glaubst du, wirst du noch Speedflying gehen?

[01:10:07] **Beni Kälin:** Gute Frage.

[01:10:10] So lange, wie ich noch Freude daran habe. Also in dem Moment, wo ich da keine Freude mehr daran habe, mache ich das dann auch nicht mehr, denke ich. Ich habe auch Phasen gehabt, wo ich sehr viel geflogen bin und Phasen, wo ich relativ wenig geflogen bin und das ist gut so. Ich mache das, wo ich gerade Bock drauf habe.

[01:10:28] **Lucian Haas:** Gut, Beni, dann wünsche ich dir, dass du noch lange Bock drauf hast mit dem Speedflying und da noch einige, vielleicht nicht Erfolge, aber viele Flow-Momente dann erlebst und die alle heile überstehst. Noch viele Leute, denen anderen das beibringen kannst, dass die auch diesen Spass daran erleben können. Danke dir für das Gespräch und dir alles Gute.

[01:10:49] **Beni Kälin:** Gerne. Besten Dank dir, Lucian und dir auch. Gute Flüge.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Ja, danke.

[01:10:59] Das war Beni Kälin im Gespräch mit Lucian Haas. In den Shownotes zu dieser Folge habe ich einige Links zum Thema Speedflying samt Videos verschiedener Flugprojekte von Beni zusammengestellt. Solltest du vielleicht Interesse haben, mal einen Speedflying-Kurs bei Beni zu besuchen, seine Flugschule ist unter der Adresse www.speedflying-school.com zu finden. Wenn dir diese Folge gefallen hat, dann empfehl Podz-Glitz doch weiter. Alle bisherigen Podcast-Folgen gibt es auf Fluglites und Soundcloud sowie bekannten Audiokatalogen wie Spotify, iTunes, Google Podcasts etc. Um keine neue Folge zu verpassen, kannst du Podz-Glitz auch gleich in deinem Podcatcher abonnieren. Und wenn du es nicht eh schon bist, dann erwäge doch bitte auch, zum Förderer von Podz-Glitz und Blueglides zu werden.

[01:11:46] So hilfst du mit, dass ich dir noch viele weitere interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens präsentieren kann. Jede Folge ist dann auch irgendwie deine Folge. Der Förderbeitrag ist übrigens völlig frei wählbar. Wer sich unsicher ist, wie viel ergeben möchte, dem empfehle ich ganz unverbindlich 1 Euro pro Podcast-Folge und 2 Euro pro Lesemonat auf Fluglites. Selbst aufs Jahr hochgerechnet ist das deutlich weniger als ein Abo klassischer Gleitschirmmagazine kostet. Bleib gesund! Ciao!

English

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

Show notes

Beni Kälín is one of the most experienced Speedflyer pilots. A conversation about the fascination of low-altitude flying and his handling of risk.

Speedflying is the low-altitude hurtling down slopes – with correspondingly small parachutes of sometimes significantly less than ten square meters of surface area. In action videos, you see pilots carving over the grass tufts of ski slopes at high speed at ant-knee height, flying upside down in narrow gorges in so-called barrel rolls, to finally build up additional speed once more before landing with a spectacular dive, which they need for a long, horizontal slide.

Those who know such images will hardly doubt the assessment: Speedflying is probably the most dangerous variant of paragliding. The Speedflying scene has had to mourn many deaths. However, the same basic rule applies to Speedflying as to paragliding: the risk is always to be seen as relative to the type and the level of skill with which one practices the sport.

One who can assess this particularly well is the Swiss Beni Kälín. Beni is one of the most experienced speedfliers in the world. 14 years ago, the now 34-year-old fell into this flight discipline and has since decisively shaped this sport.

In this 46th episode of Podz-Glīdz, Beni talks about his passion. It is about, among other things, what fascinates him about low-altitude flying; where the differences to normal paragliding lie and why he feels even safer under the speedflying wing. He reports on how his willingness to take risks has changed over time; why there are almost no women among the speedfliers and how one can learn speedflying itself.

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

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

Music of this episode:

Track: Always the Same | Artist: SefChol

Download: <https://www.youtube.com/watch?v=gCdq6Gqt5TY&t=185s>

Links:

- www.speedflying-school.com: <http://www.speedflying-school.com>
- Ground loop on Lu-Glīdz: <https://lu-glīdz.blogspot.com/2016/09/neues-manover-groundloop.html>
- on Vimeo: <https://vimeo.com/183280694>
- Fly to Base: <https://vimeo.com/52332979>
- Speedflying with Bantam: <https://www.youtube.com/watch?v=mpOz6HhjnI4>
- Youtube video channel: <https://www.youtube.com/user/Speedbeni/videos>
- Instagram channel: <https://www.instagram.com/speedflyingschool/>

Source: <https://lu-glīdz.blogspot.com/2020/12/podz-glīdz-46-speed.html>

Transcript

[00:00:10] **Beni Kälín:** Speed is simply your friend in low-level flying, because if you have speed, you can always gain massive altitude whenever you want. But if you're starved for it—flying low and slow—then you don't have that option

to climb. And then it becomes very dangerous very quickly.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:47] **Beni Kälin:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Today with Beni

[00:00:52] **Beni Kälin:** Kälin and

[00:00:53] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:00:57] Speedflying is about hurtling down slopes close to the ground with correspondingly small gliders, some with significantly less than ten square meters of surface area. In action videos, you see pilots carving across the grass of ski slopes at high speed just above ant-height, flying over narrow gorge heads in so-called barrel rolls, and finally building up even more speed before landing with a spectacular dive to gain the extra velocity they need for a long horizontal slide. Anyone who knows these images will hardly doubt the assessment. Speedflying is probably the most dangerous variant of paragliding. The speedflying scene has had to mourn many deaths. However, the same basic rule applies to speedflying as it does to paragliding. Risk is always relative to the style and skill level with which you practice the sport.

[00:01:47] One person who can assess this particularly well is the Swiss Beni Kälin. Beni is one of the most experienced speedfliers in the world. Fourteen years ago, the now 34-year-old fell into this flight discipline and has since decisively shaped this sport. In this 46th episode of Podz-Glidz, Beni talks about his passion. It's about, among other things, what fascinates him about low-level flying, where the differences to normal paragliding lie, and why he even feels safer under a speedflying glider. He talks about how his willingness to take risks has changed over time, why there are almost no women among speedfliers, and how you can learn speedflying yourself. Before Beni's appearance, a quick note on my own behalf. Podz-Glidz and the associated blog Luglite are available free of charge online.

[00:02:34] They aren't free, though, because I invest a lot of my time as a freelance journalist into this. In other words, the podcast and blog are part of my livelihood. I would be very happy if you would help me, as a supporter, to convey this offer in its independent and ad-free form. This is a good way to maintain and expand it. You can find out how to become a supporter on the Lu-Glidz website, specifically on the "Support" page.

[00:03:01] Beni, let's talk about speed for a moment. What is speed to you? Is it an addiction?

[00:03:09] **Beni Kälin:** No, I wouldn't call it an addiction. For me, speed isn't about absolute velocity, but rather relative to the ground. Nowadays, I actually prefer flying with a slightly larger glider, about 10 or 12 square meters, and just staying very close to the ground, very precisely. I like that better than flying a bit higher with a 6-square-meter one.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Is that, I mean, this proximity to the ground, is that something you'd say intensifies the experience of speed, or why do you like it better? What is it that's more interesting for you about it?

[00:03:45] **Beni Kälin:** With a slightly larger glider, you simply have a lot more room to play, and it's not quite as dangerous, meaning you can dare to get significantly closer. Because it's not quite as fast as with a 6 square meter, you can actually fly closer; it's more playful, but in terms of speed, it feels exactly the same to me.

[00:04:11] **Lucian Haas:** You're saying it's playful and all that, but there's still that thrill behind it, right? Or is it not a thrill for you at all, but just really just playing with the terrain?

[00:04:20] **Beni Kälin:** Yeah, "thrill" might be the wrong word; for me, it's more of a flow. I mean, for me, adrenaline is more like when you start shaking, right? I really only get adrenaline when I do something I'm actually afraid of. For example, I had that during my first base jumps, or if you ever do something and something goes wrong and you realize, wow, that was a close call, then you get all shaky. That's adrenaline for me. But with speedflying, I actually try to avoid that. What I want is just this feeling of flow. That means the experience is completely within the control, within the comfort zone, and not anywhere beyond it, so for me, there isn't actually much adrenaline involved.

[00:05:11] It's more of this flow that I'm looking for.

[00:05:15] **Lucian Haas:** What does flow mean to you? I mean, what happens in your head in that situation?

[00:05:21] **Beni Kälin:** Flow, it's hard to describe. I'd describe it as a situation where you can fulfill the task you're doing with your skills. And through this rush of speed you get, you just enter this flow, like you do when powder skiing, or surfing, or mountain biking.

[00:05:49] Yeah, where you don't think much else. Yeah, where you can just think in the moment and really get lost in the thing itself and have to focus on that one thing.

[00:06:00] **Lucian Haas:** Now, you do all sorts of different types of low-altitude flying. You do speedriding, you do speedflying, you've also done wingsuit flying and stuff like that. Which of these different disciplines gives you the most flow?

[00:06:16] **Beni Kälin:** Yeah, right now I actually like flying without skis the best. Just flying on foot close to the ground. Because that's where you can fly most precisely, and you have to fly most precisely. Flying close to the ground with skis is less interesting because you always have the option to just ski if you miscalculate the glide ratio. And on foot, you don't want to land in the middle of the mountain, so the option is clear. With a wingsuit, you can't, you'd just crash. With speedflying you can, but of course you don't want to. And yeah, I like that best of all. I did that with the wingsuit too. I did about 300 wingsuit base jumps. But I just realized that it's not playful enough for me.

[00:07:02] You can never fly as close to the terrain as you can with a speedflyer over a longer period. You can fly past a tree by half a meter with a wingsuit for a short time, or fly 100 meters over a grassy slope. Or, if you have the right terrain, there's also a cool var where you fly 300 meters over a grassy slope. But you can never fly down an entire mountain in total proximity to the ground with a speedflyer. And that's what I like so much about the speedflyer—you can just look for lines. And from a terrain perspective, it's also possible to fly very close to the ground for a long time very often. And the whole thing is simply because you can also land. If you miscalculate, it's just significantly more playful.

[00:07:47] Especially with these larger gliders. With a 6-square-meter glider, you can't land on a slope. That's not possible. It would just result in a hard landing. It has to be flat. But I'd say with a 12-square-meter glider, I can also land on a slope if I misjudge it, and then keep going down until it's steep enough again and I can take off again. And that's what I like best at the moment.

[00:08:07] **Lucian Haas:** You've given up wingsuit flying by now. Why?

[00:08:11] **Beni Kälin:** Too many people have died doing it. And I also just realized for myself, regarding this playful field... I just assessed that the risk for me personally is really too high. When I do something, I like to do it the right way and intensely. And with wingsuit-based jumping, it just becomes really, really dangerous when you do it intensely.

[00:08:34] **Lucian Haas:** Does that also have something to do with age? That your own perception of risk has changed with age? That you were perhaps much more risky ten years ago and were looking for the thrill rather than the flow, and that something like that has changed?

[00:08:49] **Beni Kälin:** I think less so. I stopped doing wingsuit-based jumping about 8 years ago. And I was always very, very careful with speedflying too. I'm just fundamentally an anxious and cautious type. And I don't think my perception of risk or my judgment has changed massively now. I just really wanted to do it, the wingsuit-based jumping. And then I realized, hey, it's not the coolest thing I've ever done. And during the two years I did it, a few people I knew died. And then I just said, hey, no, I'm done with that.

[00:09:24] **Lucian Haas:** Today, you're one of the most experienced speedfliers in the world. Let's take a look back for a bit. How did you get into it in the first place? I mean, how did you learn speedflying?

[00:09:35] **Beni Kälin:** On skis—well, today they'd call it speedriding.

[00:09:40] I borrowed a glider and tried it out. And I liked it immediately. But I think the origin... the spark, that jumped over from a military parachuting course. We watched a film there where the paratroopers were flying these small gliders just above the ground. And it looked so good that I said, hey, I want to try that too. And shortly after, Jin released that

first Nano Speedflyer on the market. And I tried it out right away and was absolutely stoked.

[00:10:14] **Lucian Haas:** How old were you back then?

[00:10:17] **Beni Kälín:** That was in 2006. 2006, I was... good question. That was 14 years ago, I was 20. 19, probably even 19.

[00:10:30] **Lucian Haas:** Could you already do paragliding back then? Or did you just, because you mentioned the military, basically do some parachute training and then say, "Now I want to try this from a mountain too"?

[00:10:41] **Beni Kälín:** No, I've also flown a paraglider. However, I was a beginner back then too. So I probably had maybe 100 paraglider flights when I first tried it. And I couldn't ski very well either. I was a hardcore snowboarder back then and actually did it on a snowboard at the time. And I definitely did my first 60 flights with the snowboard until I eventually switched to skis.

[00:11:02] **Lucian Haas:** Is it actually practical to do speedriding with a snowboard?

[00:11:05] **Beni Kälín:** No, not really. You can start and land, that goes very well. But riding is rather tedious because you constantly have to twist.

[00:11:14] **Lucian Haas:** Now help me out, and the listeners too, with a brief definition. So you're talking about speedriding, you're talking about speedflying, and then there's paragliding. What actually mainly distinguishes these disciplines from one another?

[00:11:29] **Beni Kälín:** It's hard to say. I'd say there's no real boundary. When I started, there were just Speedflyers 10, 12, 13, 14 and gliders larger than 20. But nowadays you can buy a Speedflyer in 17 square meters, but you can also buy a glider in 12 square meters. So for me, the definitions are completely fluid. But Speedriding is flying on skis for me, doing touch and goes over and over again, and trying to ride as well. Speedflying is flying on foot with small gliders for me, just flying as close to the slope as possible. And then Minibing flying is more with slightly larger gliders, small paragliders, so 15 to 20 square meters.

[00:12:18] But not necessarily close to the ground, just flying out, doing a few wingovers and some circles and stuff. And I don't have to define paragliding either.

[00:12:28] **Lucian Haas:** If you say that speedflying is mainly this low-level flying to stay close to the ground, then it's also a lot with small gliders so that you don't have that much lift and can build up a lot of speed accordingly. What skills do you need as a speedflyer, perhaps technically, that you don't need at all as a paraglider?

[00:12:50] **Beni Kälín:** Good question. Reading the terrain, looking well ahead, and mastering the dive from the glider. So you have to be able to anticipate very well and assess how much the glider dives when you fly a turn. And how exactly the glider reacts, how much I have to pull to get how much lift. It's a bit like dune flying. At the dune, that close-to-the-slope play, you actually learn that quite well.

[00:13:23] **Lucian Haas:** That means if you're starting out with speedflying, I'd say maybe it's best to first go to the dune with your paraglider and learn that playful handling with a larger glider, and then you can do the same with the speedflyer on a slope accordingly. That

[00:13:39] **Beni Kälín:** That definitely helps with flying in the dune, exactly. What helps even more is flying in the dune with a miniwing. But ultimately, the easiest entry point into speedflying is mostly gathering a lot of flights on the miniwing. That's what's shown over the years now. I've been teaching speedflying for twelve years now, and I've already seen people who have done 50, 100, or more flights on a miniwing; they hook themselves up to a speedflyer and they handle the thing immediately. I even had one who had done several hundred flights on a miniwing, and I handed him the speedflyer and he flew down with it. It looked like he'd been doing it for years.

[00:14:24] **Lucian Haas:** You just said that a lot depends on being able to read the terrain. Is that actually terrain reading on the fly, meaning while you're flying? Do you just fly a new line and say, "Now I have to be able to recognize this"? Or do you prepare for those kinds of flights differently? Do you walk the terrain first, or look at it on Google Earth

and try to mentally map out your lines there? What does reading the terrain mean in that case?

[00:14:50] **Beni Kälän:** Both. So, when I fly a new line, I first look at it on Google Earth, then check the Swiss topographic map to see the approximate slope of the terrain and what the glide ratio is that's needed. Then I'll fly it out with the paraglider, for example, or just fly over it with the speedflyer to see it a bit from above, or just as low as I am right now. It can be relatively clear, so I can venture quite low there. And if it's confusing, I'll fly out higher first and take a closer look.

[00:15:27] **Lucian Haas:** How many runs do you need as an experienced pilot to say, "Okay, now I really dare to get close to this terrain"? Is it already by the second time, when you say, "I've flown over it once, now I've memorized the important spots"? Or is it sometimes really like, yeah, some mountain climbers who try a route every day for ten days and say, "Okay, this one specific spot, I have to manage that differently and approach it in a different way" or something like that. So, that you also say, "Okay, I have to approach this spot with a different turn so I can get through it better" or something. Is it really like working through the terrain like that?

[00:16:02] **Beni Kälän:** Yeah, good question. With my experience now, I need about three or four flights and then I'm actually pretty well settled into a line like that. But as a beginner, it naturally takes much, much more.

[00:16:15] **Lucian Haas:** Well, you're saying you've worked there for ten years. You're also just starting your own flight school, speedflyingschool.com in Switzerland. There, people can book courses in speedriding and speedflying. How easy would you say it is if I came along as just a paraglider pilot and said I want to learn speedflying now? How fast could you teach me that? Like on foot? On foot, yes. On foot, you want

[00:16:40] **Beni Kälän:** you fly, right?

[00:16:41] **Lucian Haas:** I'm not a good skier. I could also just go down somewhere on a snowboard, but then you'd tell me that doesn't work that well. So, better on foot then.

[00:16:48] **Beni Kälän:** Exactly. Yes, when it comes to foot-launching, it depends extremely on your flight experience. You're certainly a top-tier pilot. You'll learn it relatively quickly, right? You also have experience with thin air, you can fly close to the ground, and you'll get the hang of the Speedflyer very fast. So I think if you join the course for a week, by the end of the course you'll be moving pretty fast with a 13er, you'll dare to fly a bit close to the ground, and you'll find your confidence pretty quickly. How

[00:17:19] **Lucian Haas:** What does a course like that look like with you, if someone says they're doing it for a week?

[00:17:26] You're assuming that someone already has a paragliding license, so they have to know a bit already. But what do you basically learn at the beginning, and what are the steps by which you're introduced to speedflyers? What else comes into it as an additional thing, an additional level of knowledge that I then have to learn?

[00:17:44] **Beni Kälän:** Exactly. So let's look at the differences in terms of taking off, landing, and flying. During takeoff, it's mainly the short inflation phase, right? With the short lines, the glider is over your head very quickly. Then there's a very long acceleration phase. You can practice that very well on flat ground. Groundhandling, just practicing taking off forward. During flight, you have to deal with the rolling. That heavy rolling from the speedflyers is quite unusual. Unless people already have minivining experience, then they already know it. And during landing, the main problem is the pulling through, the flaring of the brakes—with a paraglider, I'd say, you do that rather quickly. But with speedflying, if you do it too fast, you just shoot straight back up like a rocket and then come back down even faster and harder, right?

[00:18:33] And there you really have to learn to pull the brake with a sense of feeling, right? But it's also important that you do pull them. Because with a small glider, it can't just land without braking, like what's often observed with paragliding for beginners. Students just running out without braking properly—that doesn't work here.

[00:18:53] **Lucian Haas:** But do you also start with a speedflying practice hill, a practice slope? Does something like that exist? Or does speedflying practice first mean, okay, we fly at a larger distance, now try out how the gliders react, and then it's not about going higher and higher somewhere like in paragliding, but rather, we venture closer and closer to

the terrain and get closer to this speedflying.

[00:19:16] **Beni Kälin:** A practice slope would be great. But it would really have to be flat-bottomed, right? Most of the practice slopes we have around here aren't flat-bottomed, they're a bit bumpy too, and then it's simply too dangerous to practice with the speedflyer there if you just come in with a lot of speed, right? That's why I've done it this way until now, where we just did high-altitude flights after ground handling, and that has worked very well so far, because then you have a landing field, you can focus on the wind, you can land nicely into the wind, and then it's absolutely doable. But that depends absolutely on the wing loading, right? So the most important thing is that you give everyone a glider that is really big enough for them and not too small, according to their skill level, right?

[00:20:03] Then it gets very difficult very quickly.

[00:20:05] **Lucian Haas:** And does a classic flight instructor now stand at the landing field with the radio and say during the first flights, I'll show you first how to best do the landing sequence and when you pull the brake and how hard, or how does that work?

[00:20:20] **Beni Kälin:** Up until now, we've always done it without a radio, but during the last course, I got the impression that it would probably help a bit to use one, especially with the landing sequence, right? For the landing itself, you're always a bit too late with the radio, aren't you? And I think, especially with flares, you're also a bit too late with the radio, but the general sequence can probably help a student a bit. I still have to test that out a bit. We've never done it on skis either.

[00:20:50] But we just always do it in a way where mistakes are allowed to happen, but you don't get injured right away, right? And on skis, that works really well. If you land at speedflying without braking, the glider collapses, but you keep moving and it's not that tragic. Or if you brake too early or too fast, right? The skis really take a lot, a lot out of that.

[00:21:14] **Lucian Haas:** From that perspective, is it more sensible to start with the Speedrunner? Or with the Riding, to say that maybe the risk of injury is smaller than if you start directly with a foot start on a meadow and then have to land on a meadow again with a run-out, instead of just sliding out with the skis?

[00:21:33] **Beni Kälin:** Basically, I'd say yes. But if someone like you isn't a good skier, then managing the whole thing with skis is just an additional difficulty. And experience shows that makes a huge difference, right? In that case, it might actually be better to start on foot. You just have to approach it a bit more slowly. Maybe take on a larger size on foot than you would on skis, and just do enough flights there. But that works too.

[00:22:03] **Lucian Haas:** Where do you see the biggest adjustment problems for these speedflying newbies who can already fly but are now starting to push themselves?

[00:22:14] **Beni Kälin:** Definitely during the roll in flight. That they can't handle the roll. If they aren't used to it from the mini-wing yet, they don't pace it out. Most of them don't go far enough, right? Because the glide ratio is only half of what it is on a paraglider. And during takeoff too, that they might sit down a bit too early, not run long enough. Those are the classic mistakes.

[00:22:40] **Lucian Haas:** And are there things, if you do a speedflying course like this, where you'd say you also benefit from it as a paraglider pilot? So, if I'm out there as a speedflyer, are there things that you basically only learn there, because of the demands you have, like close-to-ground flying and so on, where you'd say, I can ultimately benefit from that as a paraglider pilot too?

[00:23:02] **Beni Kälin:** Absolutely, yes. Especially the takeoff, the takeoff phase which lasts longer, that helps with paragliding too, like when taking off in a sink. Landing, that controlled pulling of the brakes, also helps with paragliding to make clean landings. Or especially with the tandem glider too, where that is very, very important. And especially with speedriding itself, when you're riding over ground waves—so when you're skiing with the glider over your head—you actually have to actively pilot the glider. And that's exactly the same as active flying in the air. You basically have to keep the glider open at all times by pulling the brake lines in a controlled way. Because if you rise a bit over a small ground wave, the lines lose tension and become soft.

[00:23:47] The glider rises, if you as a pilot go up, then the glider rises again. It's actually exactly the same as when you as a pilot fly into a sink. Whether the air sinks or your glider rises, it's exactly the same. That means you have to actively keep the glider open while riding so that it doesn't collapse. And I think that also helps a bit with active flying, even if it's not exactly the same.

[00:24:11] **Lucian Haas:** But I thought you always hear that speedfliers can't collapse at all. Now you're saying if your glider collapses, what's the truth here?

[00:24:18] **Beni Kälín:** Yes, when riding, they can collapse. Any glider can collapse when riding. If you unload the line, then every glider collapses. And in the air, it's already the case that speedriders collapse significantly later than a paraglider does. But they can also collapse in the air. The classic speedriders with the parachute profiles, they snap back open so fast that if you have a collapse, you actually don't see a collapse at the moment you look up. It's already open again.

[00:24:48] **Lucian Haas:** Is it because there's so little air volume that I have to refill in the glider? Or is it simply because of the speed, since it snaps upward so quickly from an aerodynamic standpoint, or what's going on there?

[00:24:58] **Beni Kälín:** That's a good question, what exactly it is. I think it's mainly related to the profile. But that's ultimately very physical and technical. I'm not 100% sure what exactly it is either. But we've experienced that some profiles open significantly faster than others.

[00:25:16] **Lucian Haas:** Do all collapses on the Speedflyer open again? Or does it happen that you stay in a collapsed state? Or are there collapses? Or is it actually because of the small span or stretch that these gliders have, that it doesn't actually happen at all?

[00:25:33] **Beni Kälín:** Exactly, like you said. Collapses don't happen there, or they do collapse but then immediately pop back open and don't stall because the aspect ratio is so low. When driving there, it can happen because you're driving slowly, so you have like too little pressure and the angle of attack doesn't get high enough. You have to actively reinflate the glider, sometimes while driving, but never while flying.

[00:25:56] **Lucian Haas:** Are collapses then risky for speedfliers? Or is it actually a non-event? You hear it snap, but because you say when you look up, the glider is already back there. Or can it still be really dangerous?

[00:26:10] **Beni Kälín:** With the vast majority of speedfliers that have a pure parachute profile, it's rather unproblematic so far. It does snap, but it opens right back up without actually losing much altitude. But there are gliders that lean a bit more towards paraglider profiles, which have more performance, a higher glide ratio, where I've already seen videos of people doing a full 360 and just being 150 meters lower after a collapse. And that has already caused some serious accidents. And I think that's exactly where the difficulty lies—making speedfliers even faster now.

[00:26:50] and to get even more glide out of them without making them much more dangerous.

[00:26:56] **Lucian Haas:** Explain briefly for a layperson, as many probably won't know, what's the difference between, as you say, a classic speedflyer profile—where you say a parachute profile—and a normal paraglider profile? And where do the two practically converge in terms of construction? In the development of speedfliers?

[00:27:17] **Beni Kälín:** Yeah, exactly, that's very interesting. This classic parachute profile—you have to imagine it like cutting a paraglider from the leading edge straight to the trailing edge. And that curvature at the bottom of the paraglider's underside, you just cut that off. So, the pure speedflyer, the parachute profile, is straight at the bottom. It has no curvature. And because of that, you lose a lot of performance, but it also makes the profile more collapse-resistant.

[00:27:48] Back in the day, parachutes and paragliders had that too, and then the profiles were changed, and that's when there was this jump in performance.

[00:27:56] **Lucian Haas:** Now, you're saying there are increasingly more of these speedfliers, or small gliders, that are being used for speedflying and are now out there with these paraglider profiles. Is that a good development?

[00:28:10] **Beni Kälín:** Yes, I don't think there are any purely paraglider profiles yet. There are these intermediate models where you're still experimenting, and I do think the sport needs that because speedfliers simply have too little performance. With them, you can only fly relatively steep terrain, but there are so many forest clearings from ski resorts or other terrain that are relatively flat, where you can do some really great speedflying with gliders that have more glide performance.

[00:28:39] But you have to know where the limits are. You shouldn't fly with high-performance speedfliers in very, very turbulent conditions.

[00:28:48] **Lucian Haas:** So that means as a speedflyer, you don't go out during thermal times, for example, but you only schedule your flights for the morning and evening? Or how is that supposed to work?

[00:29:02] **Beni Kälín:** Exactly, so real speedflying close to the ground, "ass to grass" let's call it, that's only fun when it's really, really calm. As soon as it gets a bit thermal—and that's already the case in the summer from 9 or 10 a.m.—then even if the glider doesn't collapse, you can't fly so close to the ground with a clear conscience and safety anymore, because the thermals just lift you up one moment and push you down the next, and you just can't fly precisely anymore. It really has to be calm. So the speedflying season is actually in the autumn or winter, but as soon as it gets thermal, it's actually no longer fun, right?

[00:29:45] **Lucian Haas:** I just want to jump back a bit to the training. How many women actually take part in your speedflying courses? Are there any at all? Because all the films I've seen of speedfliers so far are always just men. I haven't seen a single female speedflyer in any YouTube video or anything. I mean, there are already few women who actually make YouTube videos. Maybe it's just a male thing anyway. But I've always wondered if something like that is even done by women. I do know one who took a very simple beginner speedriding course once and then went down a slope a bit. I can only imagine. But this classic speedflying, where you say speed and thrill and flow and close to the ground and ass to grass, as you call it now, or something like that. Are there really women who do that too?

[00:30:33] **Beni Kälín:** To be honest, I've never seen one either, and I haven't seen any who do it in a wingsuit.

[00:30:40] I have the impression that after ten years of intensive paraglider training, that women have a disadvantage in three-dimensional vision, that they see differently than men.

[00:30:53] And that it makes it significantly harder in speedflying specifically. For that, I have to say I don't know of any woman who has been significantly injured while speedflying. I'm not saying women are worse pilots. They just have different qualities than men. But I believe women see differently than we men do. And because of that, it's significantly harder because they simply have less spatial vision than we men do. And that is extremely important in speedflying.

[00:31:23] **Lucian Haas:** That means there are these theories about Stone Age evolution or Stone Age humans, where it says the man was the hunter and he always had to watch, be able to assess things quickly, orient himself, and all that. And the woman, now I'm putting it bluntly, organized the rest at home. Organized the family and held everything together. But whether that also affects the assessment of today's terrain or the terrain assessment of modern speedfliers is, of course, an interesting theory.

[00:31:52] **Beni Kälín:** I can't really confirm that, can I? No one can really prove it either. Yeah, because you're either a man or a woman, right?

[00:32:02] **Lucian Haas:** If you go speedflying today, you said you're looking more for that flow along the terrain. And I've just been watching a few videos of you over the last few days, also from recently, as part of the preparation for this podcast. You're out there a lot, for example, with a Nova Bantam—I think that's about ten or twelve square meters. And you can see yourself really just a meter or even lower; it's always a bit hard to judge exactly how low it is in those YouTube or GoPro recordings. But you're flying very close to the grass, almost underneath it. You're standing, or at least it looks like it, with the speed bar fully in the whole time, and ultimately you're only controlling the canopy from the back via the C-straps. Is that the typical technique you use out there?

[00:32:46] **Beni Kälín:** Exactly, right, yeah. It's actually just like with paragliding, too; the longer you fly, the more you use the rear risers.

[00:32:55] The advantage of that is simply that you lose much less speed, because you always have to generate lift whenever it gets a bit flatter somewhere, and if you generate that lift with the brake, you do get it, but you just lose a lot of speed. And speed is simply your friend when flying near the ground, because if you have speed, you can also climb massively whenever you want. But if you're starved, meaning you're flying slowly near the ground, then you don't have that option to climb away. And then it becomes very dangerous very quickly. And it's ideal, of course, to steer with the rear risers if you can generate lift there without pulling the brake and thus losing much less speed.

[00:33:41] **Lucian Haas:** Well, you stay, at least in this video as far as I've seen, you stay with the speed bar fully pinned and do everything just in the back via the harness straps. Wouldn't it also make sense to work with the speed bar directly, because that also deforms the profile less?

[00:33:57] **Beni Kälín:** Exactly, yeah. But it's much easier to dose, right? I mean, pressing the speed bar with your foot so that you're actually flying 20 centimeters above the ground, that's significantly, significantly harder.

[00:34:11] And it doesn't even need it. I only release the speed bar when it gets really flat, so that I just need that last bit of glide. Otherwise, I do everything over the rear risers.

[00:34:25] **Lucian Haas:** In this video, you can also see how you fly under a ski lift, like under the cables. Aren't you afraid that it might accidentally, for some reason, lever you out a bit and you'll get completely wrapped up in those suspension cables?

[00:34:41] **Beni Kälín:** Yes, you have to be careful. Especially with the chairlift, it's already tricky. You have to know exactly what you're doing, absolutely. Because if there's a bit of thermals, you'll rise away relatively quickly. That chairlift converts those thermals into altitude very fast. And with a speedflyer, if you're flying in the lift, it becomes much less. It converts less into altitude. So, flying through down there is already advanced stuff. And you can only do that when the lift isn't running. Otherwise, it's absolutely forbidden.

[00:35:13] **Lucian Haas:** Since we're talking about those kinds of risks, let's discuss the downsides of speedflying. How accident-prone is it, actually?

[00:35:22] **Beni Kälín:** Yes, there have been many accidents. Especially in the early years, there were many fatalities. And there are still accidents happening time and again. But I'd say it's a bit less deadly than spacejumping, because there are already many speedflyers out there. But the risk of injury is quite high. The problem is that you just... It's really very easy to fly at ground level with a speedflyer and you feel great. Because collapses are no longer an issue. The glider reacts significantly more directly and better than a paraglider. And I've experienced that myself, but also seen it with many students, that—let me put it this way—a pilot who has 200 paraglider flights and then 200 speedflyer flights feels much more comfortable on the speedflyer after the same amount of high-altitude flights on both pieces of equipment.

[00:36:16] Because the speedflyer does exactly what it wants. It doesn't collapse. And it reacts instantly. And because of that, you get relatively quickly overconfident and then maybe do something you're not quite ready for yet. And that's actually the main danger with speedflying. That it becomes normal, that you forget how fast you're actually moving, how close you are to the ground. You have no protection or sometimes no reserve parachute. Or at least it doesn't help you in a ground impact. And you like to forget that you're actually doing something that can become very dangerous very quickly, simply because you have such a good feeling, because you have the thing under such good control. So you have the speedflyer under much more control than the paraglider.

[00:37:02] And that's how you easily become overconfident. Everyone just has to take themselves to task and constantly remind themselves: Hey, I'm flying close to the ground. This can go very wrong very quickly. I have a lot of speed. You just can't underestimate that over time. I think that's one thing that causes many accidents. And the other thing is, in Switzerland, there is training. You do, let's say, a speedflyer course that lasts four or seven days. But it's relatively little compared to paragliding training. But otherwise, in France, there's a bit more. But the vast majority of pilots all over the world just teach themselves.

[00:37:49] And there's a lot of misinformation involved as well, coming from base jumping. And I just see a huge danger there. A lot of unnecessary accidents happen because people are simply doing it wrong because they were

explained it incorrectly. Like

[00:38:10] **Lucian Haas:** how dangerous do you consider speedflying to be in comparison to paragliding?

[00:38:14] **Beni Kälän:** I see it relatively similarly. Both are as dangerous as you make them. The difference is that with paragliding, you sometimes get a warning in the form of a collapse. And with speedflying, you basically get no warnings. So you just have to be careful not to get overconfident. But you can do it safely, and you don't have to do it as extremely as the videos you always see.

[00:38:38] **Lucian Haas:** But just as a follow-up question from me, isn't the danger of speedflying actually also the line choice you have? I mean, the main risk is probably that you somehow collide with the terrain. And at high speed, which probably doesn't always end well for yourself. And if you say you don't get any warning, how much of that is actually the air's fault? Or is it ultimately just your own line choice, with which you expose yourself to that high risk accordingly?

[00:39:12] **Beni Kälän:** Yes, the line choice certainly has an influence. But ultimately, you can fly any line straight ahead or slide out. So you make it more dangerous by trying to fly close, right? And everyone just has to be careful about how close they can fly, which simply depends on their own skill level, right? But most accidents happen during takeoff and landing. And the serious accidents are clearly during cliff starts and things like barrels. So I always tell the students, if you don't do cliff starts and no low-level barrels, you've already eliminated 50% of the risk.

[00:39:54] **Lucian Haas:** If you say that's gone, how much is that? How much more dangerous would you estimate speedflying to be compared to paragliding? Is it five times as dangerous, or in the end, maybe not even more dangerous if you just do it properly?

[00:40:09] **Beni Kälän:** Statistically speaking, it's probably some factor x more dangerous, but ultimately, it's as dangerous as you make it. You have full control and you're completely in charge of the situation, so you can make it as dangerous or as safe as you want it to be. So you can do speedflying safely if you want to, no problem.

[00:40:30] **Lucian Haas:** How often have you actually gotten injured while speedflying, despite all your experience?

[00:40:36] **Beni Kälän:** Yeah, with speedflying itself, I once broke a finger during a hand landing—the middle finger, so it's actually the metacarpal. And with a mini-wing, I once sustained an injury to my foot.

[00:40:53] And I once broke a leg while speedriding.

[00:40:59] But that was actually more of a skiing accident. But otherwise, I'd say I've never had a classic speedflying accident so far, and of course, I try to avoid that completely. Because, you know, with that speed, it can just turn fatal very quickly.

[00:41:20] **Lucian Haas:** Now there's also a very sad chapter in your life. In 2009, your brother Nicolas died while speedflying in Mürren. What happened there?

[00:41:29] **Beni Kälän:** That was a hard blow and, in hindsight, made me a bit more cautious. Not massively, though, as I said, I've always been careful, haven't I?

[00:41:40] But exactly, of course you start to question everything, and I also paused for a moment before deciding to keep going anyway. You don't know exactly what happened because no one saw it directly. I suspect that he pulled the glider to one side, so he pulled a frille, meaning he wanted to fly into a barrel. And this small glider, he had a 7 square meter glider, they shoot forward like that, it can twist, as I said, it opens back up, it doesn't tangle. In the end, he just came down in a spiral turn with the open glider and laid across that high-voltage line, and ultimately died of cardiac arrest.

[00:42:27] That

[00:42:27] **Lucian Haas:** So, no matter what flight position he was in, he actually flew straight into a high-voltage line? Exactly. Like he got caught on it?

[00:42:35] **Beni Kälín:** Exactly. It was just a small high-voltage line where the wires are very close together, and he had one on his leg and the other on his upper body, with the 16,000 volts going right through him.

[00:42:50] **Lucian Haas:** Despite something like that, which is certainly very formative for one's own life, why did you get back into it? Why is... what was it that pulled you back, that made you say, okay, I did lose a very loved one, but I want to keep doing this?

[00:43:07] **Beni Kälín:** Because flying is simply what I enjoy most, and I feel like I can do it in a way where that doesn't happen to me. So sure, there's a risk involved. I could get injured, for sure. But I try to do it in a way where the risk of actually dying is extremely small.

[00:43:29] **Lucian Haas:** How was it during the first flights after that? In terms of feeling? Did you fly differently?

[00:43:38] **Beni Kälín:** Yeah, that was a very specific feeling. Of course, I was flying very, very carefully.

[00:43:45] **Lucian Haas:** How long did it take before you could say, basically, I'm back to going full throttle?

[00:43:51] **Beni Kälín:** I haven't been going full throttle since then. So like I said, back then I was also flying really small gliders and that was my passion, flying with very small gliders, but as I said, yeah, I still like it, but by now I actually prefer low-level flying with larger gliders over flying somewhere in a rock couloir with a small glider, with, yeah, with no margin, right? Yeah. You

[00:44:21] **Lucian Haas:** you still developed or co-developed some, yeah, interesting, but also very risky maneuvers with small gliders and were sometimes the first to fly them. On the one hand, the barrel roll, and on the other, I think it was 2016, the so-called ground loop. What is that all about and what is the difficulty here?

[00:44:44] **Beni Kälín:** Yeah, the ground loop is actually a barrel roll within a swoop, so,

[00:44:51] That

[00:44:52] **Lucian Haas:** are now triple terms at once, maybe you could explain that.

[00:44:55] **Beni Kälín:** Let's start with

[00:44:56] **Lucian Haas:** Let's start with the barrel roll. What is a barrel roll? Then you can explain the swoop and then the combination.

[00:45:01] **Beni Kälín:** So, a barrel roll is actually a rotation around the longitudinal axis, I think that's what it's called, right? Like the way you see it with fighter jets.

[00:45:12] That's become the standard maneuver in speed flying by now; everyone wants to do it immediately and a lot of people do. By the way, it's not difficult either; you can actually just try it out in open airspace as a beginner, because a speed flyer can't unload—meaning, you can even intentionally fly a half barrel roll and then just stop off to the side, and you won't just fall down into the wing; there's no collapse, as people always think. And that's the cool thing about speed flying; you can also fly wing overs, the thing just doesn't collapse even if the timing isn't right; the lines are so short and the wing loading is so high, you can do it however you want.

[00:45:53] Exactly, that's the barrel roll, and a swoop is this fast landing out of a rotation where you destroy a lot of altitude and thus maintain as much speed as possible just above the ground for as long as possible. And a ground loop is when you incorporate a barrel roll into a swoop like that—meaning you build up so much speed that you then

[00:46:16] during this swoop, so, where you're basically already climbing again at the Gnás Narbe in one move, you fly a barrel roll and then still land safely.

[00:46:26] **Lucian Haas:** Just to clarify the concept, Barrel Roll means I'm basically flying straight ahead and then I do a...

[00:46:33] a screw-like rotation in the direction of flight. Exactly, right. You could also fly 5 barrel rolls in a row, is that possible? So, that you really do it like a screw thread, like how you do a steep spiral downwards, you're basically doing a

steep spiral forwards, more or less.

[00:46:48] **Beni Kälín:** Exactly, if you do them all in a row, you lose more and more altitude, so it won't be in the horizontal anymore, but it'll start going vertically down.

[00:46:56] **Lucian Haas:** That means it ends up in a steep spiral, so you should know well when you're going to get out of it again.

[00:47:01] **Beni Kälín:** Exactly, exactly. You can still manage two without it getting too steep, but after that, it gets steep.

[00:47:06] **Lucian Haas:** And with your groundloop, you just take so much speed that you say, okay, out of this swoop, now I'll climb away a bit and use this distance from the ground to just manage to pull off a barrel roll with this momentum; I can still get that somewhat straight and then flare for the landing.

[00:47:22] **Beni Kälín:** Exactly, right. Yeah,

[00:47:23] **Lucian Haas:** Absolutely. How many people in the world can do something like that?

[00:47:27] **Beni Kälín:** Yeah, a few people can do that by now. But honestly, when you really do it at a flat landing field close to the ground, it's, how should I put it, it really has to be perfect, right? You can't afford many mistakes, and it's not something I do every day. I mean, I did it once and I'm glad I pulled it off—it was always a dream of mine when I flew those barrels for the first time.

[00:47:57] and I'd done, let's say, 100 barrels, I thought, hey, one day you should actually be able to incorporate it into a swoop, and that was a goal of mine, just to manage to do it, and of course I was even prouder when I pulled it off, but it's like, yeah, you have so little margin, it's not something I do all the time. So I did it once and I'm glad I did it, but it doesn't have to be right away again. I think if the gliders get better and can climb even more, then at some point it won't be so difficult anymore and will get easier and easier, but it doesn't have to be every day.

[00:48:33] **Lucian Haas:** But for that, you actually need a specific type of glider with certain characteristics for it to work at all, or can you do that with any speedflying glider?

[00:48:41] **Beni Kälín:** No, it doesn't work with every one. I mean, I'm on the Swing development team and I would have loved to do that with a glider I helped develop, meaning a Mirage. But doing that with a Mirage was just too risky for me, and that's why I took this Gin, because it was just a tick faster and could convert that energy into altitude even better. But in the meantime, an Austrian has also proven it's possible with the Mirage. Chapeau! He actually pulled it off and even stood the landing. I don't think I would have had the courage. Did he do that over water or actually over land? No, over land in the Stubaital in the snow. Yeah, he really pulled that off perfectly. I was honestly amazed myself that he managed it. So I don't think I would have done it.

[00:49:28] **Lucian Haas:** When did you fly your last groundloop?

[00:49:32] **Beni Kälín:** Yeah, I think that was back in 2015. Oh, that's really such a project, I mean,

[00:49:38] **Lucian Haas:** I want to pull this off, I want to show that it's possible, but I still know how risky it is, and I don't have to keep going.

[00:49:43] **Beni Kälín:** Yeah, exactly, right, exactly. I mean, if you really train for it over and over, you can do it every now and then, but it's too risky for me. I don't feel like doing that.

[00:49:53] **Lucian Haas:** Let's change the subject a bit and look at—I'll just call it the more relaxed style of flying—classic paragliding, which you also do and have worked as a flight instructor and so on for years. What does this form of flying mean to you?

[00:50:10] **Beni Kälín:** I like the variety from one sport to another, and I also like cross-country flying; I like thermals flying when it has a really high base and you can fly over the high Alps—I like both, but honestly, during the quiet season, I've done so many flights, I much prefer being out with the Speedflyer. That's way more fun for me than just

doing cozy paragliding flights.

[00:50:41] **Lucian Haas:** Setting aside the leisurely glides for a moment, are you also a big cross-country flyer at times?

[00:50:48] **Beni Kälin:** Yeah, I'd say I was, but at the moment I'm not that hooked anymore and honestly, that's also a bit related to the fact that I once had to pull the Nordschirm, and since then I just haven't been quite as relaxed in the air as I used to be and I don't have as much fun with it anymore, so I used to be, I wouldn't say

[00:51:10] careless, but just significantly more relaxed and I had much less fear than I do now after that Nordschirm incident, and I still haven't quite been able to process it somehow,

[00:51:25] Yeah, even though I've actually done my longest flights since then and have already done many long flights and had many positive experiences again, and haven't had a single collapse while cross-country flying, and I actually know that I can do it, I still haven't managed to fully process it somehow.

[00:51:47] **Lucian Haas:** What happened back then? Did you get injured as well?

[00:51:51] **Beni Kälin:** Luckily, I wasn't injured. I was out with a Sigma 10 prototype, which folded relatively aggressively, but it was absolutely my fault. I had flown it a lot already and was just a bit overconfident, I'd say, because I had just flown a D-wing for a few flights, some cross-country flights, and then switched back to this Sigma. I can still remember, during the launch, I had the impression, oh wow, this is just so much easier compared to the Omega, like almost like a beginner wing. Because of that, I was just a bit careless and didn't fly as actively as I should have, and then in the thermals—and these weren't even extreme conditions,

[00:52:39] I got an 80% side collapse, completely unexpected, and out of fear I didn't let it take me with me in the harness, but instead got hung on the open side, and because of that it twisted immediately, and because I was also trying to recenter the brake, I was pulling as much as you can on the inside brake without it ripping off, and then I let go and the glider naturally ripped off, or if I fly with 20% of the brake travel I had there, it would have ripped off immediately. I was twisted, basically in a full stall, and yeah, I was no longer in control, I put my hands up and this proto just surged forward, collapsed again, surged forward again, collapsed again, somehow three times in a row, and I was still twisted and just

[00:53:30] completely out of control and then I had to pull the reserve, yeah. And it ended luckily, yeah, I came down cleanly on the reserve, but just in high mountains, it was really steep terrain there and I couldn't even get out, so I had to face the helicopter and hope they'd fly me out of there.

[00:53:53] **Lucian Haas:** How long did it take before you dared to go up and do your first normal paragliding flight again?

[00:54:00] **Beni Kälin:** I got back into the air as soon as possible. The first thing I did was go back to the shop and have a larger power wing installed, because the small one was just too sporty.

[00:54:12] So I got back up in the air as quickly as possible, I think the next day or so. But like I said, the confidence I had back then hasn't really come back yet, yeah.

[00:54:23] **Lucian Haas:** How does that affect your flying now, even though you say you've done your biggest flights since then? If I saw that correctly, that crash you had was I think in 2017, and I believe in 2018 you flew from Switzerland to Slovenia within three days and did several 200s in a row and stuff like that. That

[00:54:47] **Beni Kälin:** That was before. That was before the Nordschirm, yeah exactly. I also did a few 200s afterwards, I was also still in India, in Birbillung, and I did long flights there, but it was just never as relaxed as before.

[00:55:03] **Lucian Haas:** That means you're sitting up there and you're always thinking, the glider is rustling and all that classic stuff, and your abs tense up or whatever—how are you supposed to imagine that? Someone as experienced and, basically, as risk-seeking as he is—at least some paragliders would say—what's wrong with him? He's diving down the slope at full speed, maybe 30 centimeters or so over the grass, and now he says that with such a nice big glider under normal conditions, it's a bit eerie for him. What makes the difference? What is it?

[00:55:36] **Beni Kälän:** Yes, it depends extremely on what kind of terrain I'm flying over. If I'm flying over trees, I'm relatively relaxed, but if I get into that same situation again, the same pattern as back then—high mountains and turbulence—then I get scared again. And the thing is, I'm actually afraid of the collapse, but I know that I can handle a collapse well. I even dare to fly T-gliders and C-gliders, to intentionally trigger real collapses and test them out completely, but I'm still afraid of taking a collapse. Doing it yourself is one thing, no problem, but actually taking one is something else entirely.

[00:56:24] **Lucian Haas:** How does that affect your flying? Do you notice it in certain situations where you say, "Normally I'd keep flying here, but I don't dare anymore"? Or do you keep flying anyway, but just with that uneasy feeling, and say, "Oh, I think I'd rather go speedflying"?

[00:56:41] **Beni Kälän:** Yeah, both. I mean, if I have to, I can push myself and pull it together and keep going. But there were also moments where I just went down to land because I didn't have it anymore, simply because the fear was greater than the fun left in it. And I told myself, hey, what's the point? I don't have to prove anything to anyone. If I'm not enjoying it, then I go down to land, right?

[00:57:06] **Lucian Haas:** Did that experience you had change your attitude a bit regarding how you teach paragliding to other paragliders, especially when you experience them having fear or something like that?

[00:57:23] **Beni Kälän:** or? I think a bit, yes. I've always made a point of trying to prevent these negative experiences, because they just set you back so much. Some a bit more, others a bit less. It always depends, of course, on the experience you have. And I do think I place even more emphasis now on making sure that students don't have such a bad experience too quickly. I think we all have them sooner or later, it doesn't have to be a reserve parachute deployment, but I'll say, one big collapse is enough for some,

[00:57:58] that they completely lose the joy of flying thermals, right? And I think it's important that these bad experiences happen as late as possible and are as minor as possible, right? Because I've met so many people by now who have experienced something like that and simply give up on cross-country flying entirely, they don't have any joy in it anymore, right? Because of one experience.

[00:58:26] **Lucian Haas:** Have you tried any psychological help, like mental coaching or hypnosis or stuff like that, or do you say, no, I want to get over this on my own through flying?

[00:58:37] **Beni Kälän:** No, not actually yet. I really tried to just compensate with a lot of flying, racking up a lot of kilometers and hours, and having good experiences—basically, no more collapses—and I managed to do that. I mean, I've done a lot of flights and haven't had a single collapse, but it didn't work. The fear is still there, and yeah, I think that will be my next step, to try something like that to really overcome this fear. I've also already gotten some tips on what ski racers do, the downhill racers—if they ever have a crash, they sometimes need that too, just to ever dare to go down somewhere at 140 kilometers again.

[00:59:24] **Lucian Haas:** In your new paragliding school, you also offer paragliding courses, but in a format that is, I'd say, maybe a bit unusual for Swiss standards, because you say you want to do a three-week intensive course straight through and then people should be finished and have their Brevet. What do you hope to achieve with these intensive compact courses?

[00:59:47] **Beni Kälän:** I expect a lot from it. For one thing, it's a cool group because people get to know each other really well. I might have to explain this a bit regarding the Swiss system—in Switzerland, we normally do a basic course that lasts four or five days, and after that, we do this Brevet course. That means you have to collect at least 50 flights, 50 high-altitude flights, before you're allowed to take the exam. On average, people do maybe 70 or 80 flights. You can just split those up however you like. Usually, you have a year at the flight school to collect the flights before you go for the exam. Many people do about nine months on average. That means they spread their 70 flights over nine months, which means they have relatively long breaks again and again.

[01:00:33] That can easily be two months without flying after 15 high-altitude flights, and then they come back to the flight school with those 15 flights and a two-month break and they're just scared again, right? So of course they have that

uneasy feeling again, just like on the first high-altitude flight, because they've almost completely lost the confidence they once gained. And I'm firmly convinced that if you just fly intensively every day, that confidence becomes much, much greater after 70 flights than it is if you just spread it out over a year or half a year.

[01:01:16] **Lucian Haas:** Do you really see sticking with it as an advantage? Because there are always people who say, yeah, if you stretch it out a bit, it gives your brain more time to process it or whatever. But do you really mean that this intensive three weeks straight actually solidifies that trust in the brain much more?

[01:01:34] **Beni Kälin:** Absolutely, yes. I'm firmly convinced of that. I've done a lot of training for ten years. For four days at a time a year, I stood there on the mat as a flight instructor and simply saw that people who had little talent, but kept at it and took few breaks, mastered it much better after 50 flights than the super-talents who took longer breaks. And that actually confirms that it's important to keep at it. I think this "setting" you mention is good in theory. If you learn for a theory exam in one day and pass it, you've forgotten everything after a year. I'm firmly convinced of that. But if you study for the theory exam over three months and then finish it, you know much more after a year.

[01:02:24] But I believe that muscle memory—the practical side, the feeling, those reflexes you have to learn when paragliding—it's an advantage if you do it all at once. That

[01:02:36] **Lucian Haas:** to really internalize that. Where do you want to keep pushing yourself in the future? I mean, where do you want to go from here?

[01:02:48] **Beni Kälin:** Yeah, I don't really have any goals in speedflying. I've actually already achieved everything I want there. I just want to keep having fun, with the terrain being so close to the flying. But I need...

[01:03:04] I don't need to set myself any high goals or anything like that. On the contrary, I'd rather just be able to teach others safely and show them the sport. On one hand through training, and on the other hand through tandem glider. Which is more of a new thing, this tandem speedflying, but it actually works quite well.

[01:03:29] **Lucian Haas:** Do you see any technical development potential in speedflying where you'd say that if something happens, whole new worlds will open up, or is the technical development in that area actually so far along that you'd say what's possible in speedflying is now possible? That there probably won't be much more.

[01:03:49] **Beni Kälin:** No, with speedflying, we're where paragliders were in 1990. So there's still a huge amount of catching up to do. Development there is moving very, very slowly because the scene is just way too small, right? And the sport is also relatively new, isn't it? I already see huge potential for the speedfliers. It's currently the case that if you fly a normal speedflyer, a Mirage, a 9 square meter, you have to run extremely fast on foot just to get it into the air. Then you have a glide ratio of maybe 4.5 if you tuck in really small. And you can maybe fly down with a glide ratio of 2 or 2.5.

[01:04:34] But we've actually been working on this range from steep flying to gliding for a long time now, and it's getting progressively better.

[01:04:45] But there's still a lot of potential there, and I think in the future we'll be flying significantly larger gliders that go just as fast and fly just as steeply, or even just as steeply. And because of that, it'll simply be much more relaxed to launch and land. You don't have to run like a world champion with a 9 square meter if you can fly at the same speed but with a 12 or 13 square meter glider. Because of that, it'll simply become interesting for a wider audience, I'm firmly convinced of that.

[01:05:15] **Lucian Haas:** What will those gliders look like then? Are these developments actually coming from the kite area? Because they say that in the kite area, you can work with the angle of attack much more and do real deep-power and other things?

[01:05:27] **Beni Kälin:** It's very possible, yes, that this reflex technology used in these mat kites or also with paramotors will revolutionize speedflying development. I do think it has the potential. I've also flown with kites before, and they already have an incredible range in terms of glide angle—so you can fly with a glide ratio of 8, but you can also fly with 3, so that's already a completely different story compared to today's speedfliers.

[01:06:01] **Lucian Haas:** But were you only flying over water with that, or were you actually speedflying down from the mountain with the kite?

[01:06:10] **Beni Kälän:** No, I've done many flights on the mountain too, but at first only on the thin line, 1 meter above the ground, just to gain confidence in those things. But ultimately, I've flown in the mountains with skis, without skis, and flying with something like that is a completely different league. It's simply three-dimensional flying. You can't just steer left or right, you can just dive into a freefall, just like a bird can. There is no paraglider or speedflying that can do that. The possibilities you have there are just indescribable.

[01:06:46] **Lucian Haas:** But that also makes everything a bit more complex at the same time, and probably makes it more accident-prone as well?

[01:06:52] **Beni Kälän:** Yeah, probably. These reflex gliders are already very controversial in the paramotor scene too. I don't fly paramotor myself, but I've picked up on the fact that some people swear by them and think they're great, while others won't touch them.

[01:07:11] I think if you use it correctly, it works, but it probably just has its limits, and you have to respect those and find out where they are. But I think this whole thing with these reflex profiles is still very new in kite development; if you look at what's happened in the last six or seven years with matte kites, where they are today compared to where they were seven years ago, there's been an extreme amount of development and a lot of knowledge gained, and I hope that one day it also flows into the development of paragliders or miniwings or speedflying.

[01:07:56] **Lucian Haas:** Is there actually a Swiss brand or a Swiss designer for speedflying gliders?

[01:08:02] **Beni Kälän:** No, there isn't. No. The speedflying manufacturers, that's becoming fewer and fewer. In the beginning, it was only Jin, then JN, a kite brand that also built a second one.

[01:08:15] Many paraglider brands built one and then eventually pulled back, and Jin has also pulled back now. In the meantime, Swing is still the market leader.

[01:08:28] Levelwings, and François Bo, who's also a speedflying legend, he has his own brand with Levelwings. Ozone also still makes speedfliers, and who else? There are two or three others who also do it, but they're the three biggest ones involved. So it's already relatively small, how should I put it, it's become small, yeah, unfortunately.

[01:08:51] **Lucian Haas:** Would that be a task for you at some point, to shake up the speedflying market with your own brand? Yes,

[01:08:58] **Beni Kälän:** Who knows, maybe.

[01:09:00] **Lucian Haas:** I once read a status update of yours on WhatsApp. I mean, it said "Don't grow up, it's a trap." Yeah, exactly. Is that your life motto?

[01:09:12] **Beni Kälän:** Yeah, a bit, yeah.

[01:09:15] So I just try to do what I enjoy. I mean, I lost my brother and I've been thinking a bit about what I'm doing, what the goal is. And I eventually came to the conclusion that I just want to do it because I have fun with it. And if I go speedflying, I do it for myself and not for others.

[01:09:41] Yeah, and I just think there are so many people who feel like, I'm an adult now, this isn't appropriate, I'm not allowed to do that.

[01:09:52] Yeah, I do what I enjoy, what I like, and as long as it doesn't hurt anyone else, I do it.

[01:09:58] **Lucian Haas:** Do you think there's an age limit for speedflying?

[01:10:02] **Beni Kälän:** No, I don't think there is.

[01:10:04] **Lucian Haas:** How long do you think you'll still be going speedflying?

[01:10:07] **Beni Kälän:** Good question.

[01:10:10] As long as I still enjoy it. So the moment I don't enjoy it anymore, I won't do it anymore, I think. I've had phases where I flew a lot and phases where I flew relatively little, and that's fine. I do it whenever I feel like it.

[01:10:28] **Lucian Haas:** Alright, Beni, I hope you keep enjoying speedflying for a long time and experience many flow moments—maybe not successes, but many flow moments—and that you make it through them all safely. And I hope you can teach many more people how to do it so they can experience that fun too. Thanks for the talk and all the best to you.

[01:10:49] **Beni Kälin:** You're welcome. Many thanks to you, Lucian, and to you too. Have some good flights.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Yes, thanks.

[01:10:59] That was Beni Kälin in conversation with Lucian Haas. In the show notes for this episode, I've put together some links on the topic of speedflying, along with videos of various flight projects by Beni. If you might be interested in taking a speedflying course with Beni, his flight school can be found at www.speedflying-school.com. If you enjoyed this episode, please recommend Podz-Glitz. All previous podcast episodes are available on Fluglites and Soundcloud, as well as well-known audio catalogs like Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. To make sure you don't miss a new episode, you can also subscribe to Podz-Glitz right now in your podcatcher. And if you aren't already, please consider becoming a supporter of Podz-Glitz and Blueglides.

[01:11:46] That way you're helping me to be able to present you with many more interesting stories from the world of paragliding. Every episode then becomes your episode in a way. By the way, the donation amount is completely up to you. If you're unsure how much to give, I'd suggest a non-binding 1 Euro per podcast episode and 2 Euro per reading month on Fluglites. Even when calculated annually, that's significantly less than what a subscription to a classic paragliding magazine costs. Stay healthy! Ciao!

Français

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

Show notes

Beni Kälin est l'un des pilotes de Speedfly les plus expérimentés. Une discussion sur la fascination du vol à basse altitude et sa gestion du risque.

Le speedflying, c'est cette descente rapide au ras du sol sur les pentes – avec des voiles proportionnellement petits, dont certains font nettement moins de dix mètres carrés de surface. Dans les vidéos d'action, on voit des pilotes foncer à grande vitesse à hauteur de fourmis sur les plaques d'herbe des pistes de ski, voler tête en bas dans de minces gorges en effectuant de si-disons des "Fassrollen", pour finalement, avant l'atterrissage, accumuler encore de la vitesse avec une courbe de plongée spectaculaire, dont ils ont besoin pour un long glissement horizontal.

Ceux qui connaissent de tels images douteront à peine de cette évaluation : le Speedflying est sans doute la variante la plus dangereuse du parapente. La scène du Speedflying a fait plusieurs victimes. Cependant, la même règle de base s'applique au Speedflying qu'au parapente : le risque est toujours à voir relativement à la manière et au niveau de compétence avec lesquels on pratique le sport.

L'un de ceux qui peut particulièrement bien évaluer cela est le Suisse Beni Kälin. Beni est l'un des speedflyers les plus expérimentés au monde. Il s'est tourné vers cette discipline de vol il y a 14 ans et a depuis marqué de manière décisive ce sport.

Dans ce 46e épisode de Podz-Glitz, Beni raconte sa passion. Il s'agit notamment de ce qui le fascine tant dans le vol au ras du sol ; où se situent les différences avec le parapente classique et pourquoi il se sent même plus en sécurité sous une voile de Speedflying. Il raconte comment son goût du risque a évolué avec le temps ; pourquoi il n'y a presque aucune femme parmi les Speedflyers et comment on peut apprendre le Speedflying soi-même.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Always the Same | Artiste : SefChol

Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=gCdq6Gqt5TY&t=185s>

Liens :

- www.speedflying-school.com: <http://www.speedflying-school.com>
- Groundloop sur Lu-Glitz : <https://lu-glitz.blogspot.com/2016/09/neues-manover-groundloop.html>
- sur Vimeo : <https://vimeo.com/183280694>
- Vol vers la base : <https://vimeo.com/52332979>
- Speedflying avec Bantam : <https://www.youtube.com/watch?v=mpOz6HhjnI4>
- Chaîne vidéo Youtube : <https://www.youtube.com/user/Speedbeni/videos>
- Canal Instagram : <https://www.instagram.com/speedflyingschool/>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/12/podz-glitz-46-speed.html>

Transcript

[00:00:10] **Beni Kälín:** La vitesse est simplement ton alliée en vol à basse altitude, parce que si tu as de la vitesse, tu peux toujours monter massivement si tu le souhaites. Mais si tu es à court de souffle, c'est-à-dire que tu voles lentement près du sol, alors tu n'as plus cette option de prendre de la hauteur. Et là, ça devient très vite très dangereux.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:47] **Beni Kälín:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Beni

[00:00:52] **Beni Kälín:** Kälín et

[00:00:53] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:00:57] Le speedflying, c'est descendre à ras du sol sur des pentes avec des ailes correspondantes, dont la surface est parfois bien inférieure à dix mètres carrés. Dans les vidéos d'action, on voit des pilotes foncer à grande vitesse, à hauteur de fourmi, sur les brins d'herbe des pistes de ski, survoler des gorges étroites en faisant des "barrel rolls", pour finalement, avant l'atterrissage, prendre encore plus de vitesse avec une courbe de plongée spectaculaire, dont ils ont besoin pour un long glissement horizontal. Quiconque connaît ces images ne pourra guère douter de l'évaluation. Le speedflying est sans doute la variante la plus dangereuse du parapente. La scène du speedflying a fait plusieurs victimes. Cependant, la règle de base du speedflying est la même que pour le parapente. Le risque est toujours relatif au type de pratique et au niveau de compétence avec lequel on fait le sport.

[00:01:47] L'un de ceux qui savent particulièrement bien évaluer cela est le Suisse Beni Kälín. Beni est l'un des speedflyers les plus expérimentés au monde. Il s'est passionné pour cette discipline de vol il y a 14 ans, alors qu'il avait 20 ans, et a depuis marqué ce sport de manière décisive. Dans ce 46e épisode de Podz-Glidz, Beni nous parle de sa passion. Il explique notamment ce qui le fascine tant dans le vol de proximité, quelles sont les différences avec le parapente classique et pourquoi il se sent même plus en sécurité sous une aile de speedflying. Il raconte comment sa propension au risque a évolué avec le temps, pourquoi il n'y a quasiment aucune femme parmi les speedflyers et comment on peut apprendre le speedflying soi-même. Avant l'intervention de Beni, un petit mot pour moi : Podz-Glidz et le blog associé Luglite sont disponibles gratuitement sur le net.

[00:02:34] Mais ils ne sont pas gratuits, car j'y investis notamment pas mal de temps de travail en tant que journaliste indépendant. Autrement dit, le podcast et le blog font partie de mes moyens de subsistance. Je serais très heureux que tu m'aides, en tant que contributeur, à faire connaître cette offre dans son état indépendant et sans publicité. C'est une bonne façon de le maintenir et de le développer. Tu trouveras comment devenir contributeur sur le site de Lu-Glidz, plus précisément sur la page Soutenir.

[00:03:01] Beni, parlons un peu de vitesse. C'est quoi la vitesse pour toi ? Est-ce que c'est une addiction ?

[00:03:09] **Beni Kälín:** Non, je ne le qualifierais pas d'addiction. Pour moi, la vitesse, ce n'est pas la vitesse absolue, mais par rapport au sol. Maintenant, je préfère en fait voler avec une aile un peu plus grande, genre 10 ou 12 mètres carrés, et pour ça, je reste juste très près du sol, très précisément. Je préfère ça à voler un peu plus haut avec une aile de 6 mètres carrés.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Est-ce que cette proximité avec le sol, c'est quelque chose qui, selon toi, intensifie l'expérience de vitesse, ou pourquoi est-ce que tu préfères ça ? Qu'est-ce qui est le plus intéressant pour toi là-dedans ?

[00:03:45] **Beni Kälín:** Avec une aile un peu plus grande, on a beaucoup plus d'espace pour jouer, et ce n'est pas tout aussi dangereux, ce qui veut dire qu'on peut s'en approcher nettement plus. Comme ce n'est pas aussi rapide qu'avec un 6 mètres carrés, on peut en fait voler plus près, c'est plus ludique, mais au niveau de la vitesse, ça donne exactement la même impression.

[00:04:11] **Lucian Haas:** Tu dis "ludique" et tout ça, mais il y a quand même ce côté "frisson" derrière, ou est-ce que pour toi ce n'est pas du tout un frisson, mais juste vraiment jouer avec le terrain ?

[00:04:20] **Beni Kälän:** Oui, "thrill" est peut-être le mauvais mot, pour moi c'est plus un "flow". Enfin, pour moi, l'adrénaline c'est plutôt quand on commence à trembler, non ? J'ai de l'adrénaline surtout quand je fais quelque chose dont j'ai vraiment peur. Par exemple, lors de mes premiers basejumps, je l'avais, ou quand tu fais quelque chose et que ça tourne mal et que tu te dis : "wow, j'ai eu de la chance", là tu es tout secoué. C'est ça l'adrénaline pour moi. Mais en speedflying, j'essaie en fait d'éviter ça. Ce que je veux, c'est juste cette sensation de flow. Ça veut dire que l'expérience est absolument dans la zone de contrôle, dans la zone de confort, et pas au-delà, donc pour moi, il n'y a pas vraiment beaucoup d'adrénaline là-dedans.

[00:05:11] C'est plutôt ce flow que je recherche là.

[00:05:15] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que le flow pour toi ? Enfin, qu'est-ce qui se passe dans ta tête dans cette situation ?

[00:05:21] **Beni Kälän:** Le flow, c'est difficile à décrire. Je le décrirais comme le fait que la tâche que tu accomplis est à la portée de tes compétences. Et avec cette montée d'adrénaline que l'on ressent, on entre tout simplement dans ce flow, comme quand on fait du hors-piste, du surf ou du VTT.

[00:05:49] Oui, là où on ne pense pas à grand-chose d'autre. Oui, là où on peut juste penser à l'instant présent, être vraiment absorbé par l'action et devoir se concentrer sur cette seule chose.

[00:06:00] **Lucian Haas:** Alors, tu pratiques différentes variantes de vol à basse altitude. Tu fais du speedriding, du speedflying, tu as aussi déjà fait du wingsuit flying et tout ça. Parmi ces différentes disciplines, laquelle te procure le plus de flow ?

[00:06:16] **Beni Kälän:** Ouais, pour l'instant, c'est le vol sans skis qui me plaît le plus. Juste voler à pied au ras du sol. Parce que c'est là qu'on peut voler avec le plus de précision, et qu'on est obligé de le faire. Voler avec des skis au ras du sol est moins intéressant, parce qu'on a toujours la possibilité de simplement skier si on se trompe sur la finesse. Et à pied, comme on ne veut pas atterrir en plein milieu de la montagne, l'option est claire. Avec le wingsuit, on ne peut pas, on finit direct par skier. Avec le speedflying, on peut, mais on n'en a évidemment pas envie. Et ouais, c'est vraiment ce que je préfère. J'ai aussi fait ça avec le wingsuit. J'ai fait environ 300 sauts en wingsuit basejump. Mais j'ai simplement remarqué que c'était pas assez ludique.

[00:07:02] On ne peut jamais voler aussi près du relief sur une longue durée qu'avec un Speedflyer. On peut certes passer un court instant avec un Wingsuit à frôler un arbre à un demi-mètre ou voler à 100 mètres au-dessus d'un versant herbeux. Ou s'il y a le relief adéquat, il y a aussi parfois un Cool-Var d'où l'on peut voler à 300 mètres au-dessus du versant. Mais avec un Speedflyer, on ne peut jamais descendre une montagne entière en restant totalement au ras du sol. Et c'est ça qui me plaît tant avec le Speedflyer : on peut simplement chercher des lignes. Et au niveau du relief, il est aussi possible de voler très souvent longtemps au ras du sol. Et tout ça, c'est simplement parce qu'on peut aussi atterrir. Si on se trompe, c'est tout simplement beaucoup plus ludique.

[00:07:47] Justement avec ces grandes ailes. Avec une aile de 6 mètres carrés, tu ne peux pas atterrir en pente. C'est impossible. Ça ne donne qu'un atterrissage brutal. Il faut que ce soit plat. Mais je dirais qu'avec une aile de 12 mètres carrés, je peux aussi atterrir en pente si je me trompe, et ensuite continuer à descendre jusqu'à ce que ce soit assez raide pour repartir. Et c'est ce qui me plaît le plus en ce moment.

[00:08:07] **Lucian Haas:** Tu as arrêté le wingsuit maintenant. Pourquoi ?

[00:08:11] **Beni Kälän:** Il y a eu trop de gens qui en sont morts. Et je me suis aussi rendu compte, pour ma part, de ce côté ludique. J'ai simplement estimé que le risque pour moi-même était vraiment trop élevé. Quand je fais quelque chose, j'aime le faire correctement et intensément. Et avec le wingsuit jumping, ça devient vraiment, vraiment dangereux quand on le fait de manière intensive.

[00:08:34] **Lucian Haas:** Est-ce que ça a aussi un rapport avec l'âge ? Que ta propre perception du risque a changé avec le temps ? Que tu étais peut-être beaucoup plus téméraire il y a 10 ans et que tu cherchais plus le frisson que le flow, et que ça a évolué comme ça ?

[00:08:49] **Beni Kälän:** Je pense que moins. J'ai arrêté le wingsuit-based jumping il y a déjà 8 ans. Et j'ai toujours été très, très prudent en speedflying. Je suis fondamentalement quelqu'un d'anxieux et de prudent. Je ne pense pas que ma perception du risque ou mon jugement aient radicalement changé. Je voulais absolument faire du wingsuit-based jumping. Et puis j'ai réalisé, « hé, ce n'est pas la chose la plus cool que j'aie jamais faite ». Et pendant les deux années où je l'ai pratiqué, quelques personnes que je connaissais sont mortes. Et là, je me suis juste dit : « hé, non, j'arrête ça ».

[00:09:24] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, tu es l'un des speedflyers les plus expérimentés au monde. Revenons un peu en arrière. Comment t'y es-tu pris au départ ? Comment as-tu appris le speedflying ?

[00:09:35] **Beni Kälän:** À ski, enfin ce qu'on appelle aujourd'hui du Speedriding.

[00:09:40] J'ai emprunté une aile et j'ai essayé ça. Et ça m'a tout de suite plu. Mais je pense que l'origine... l'étincelle, elle est venue d'un cours de parachutisme militaire. On a regardé un film où des parachutistes volaient avec ces petites ailes juste au-dessus du sol. Et ça avait vraiment l'air tellement bien que je me suis dit : « Hé, je veux aussi essayer ça ». Et peu après, Jin a mis sur le marché ce premier Nano Speedflyer. J'ai tout de suite testé et j'étais aux anges.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Quel âge avais-tu à ce moment-là ?

[00:10:17] **Beni Kälän:** C'était en 2006. En 2006, j'avais... bonne question. Ça fait 14 ans, j'avais 20 ans. 19, 19 ans même probablement.

[00:10:30] **Lucian Haas:** Tu pouvais déjà faire du parapente à l'époque ? Ou est-ce que, comme tu dis pour l'armée, tu as fait une formation de parachutisme et tu t'es dit : maintenant, je veux aussi essayer ça à partir de la montagne ?

[00:10:41] **Beni Kälän:** Non, j'ai déjà fait du parapente aussi. Par contre, j'étais débutant. J'ai fait peut-être 100 vols en parapente quand j'ai essayé ça pour la première fois. Et je ne savais pas bien skier non plus. À l'époque, j'étais un passionné de snowboard et j'ai fait ça avec le snowboard, en fait. Et j'ai fait mes 60 premiers vols avec le snowboard, jusqu'à ce que je passe aux skis.

[00:11:02] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est faisable de faire du speedriding avec un snowboard ?

[00:11:05] **Beni Kälän:** Non, pas vraiment. On peut décoller et atterrir, ça se fait très bien. Mais la glisse est plutôt laborieuse parce qu'il faut toujours se tordre.

[00:11:14] **Lucian Haas:** Maintenant, aide-moi et aide aussi un peu les auditeurs avec une petite définition. Tu parles de Speedriding, tu parles de Speedflying et il y a aussi le parapente. Qu'est-ce qui sépare principalement ces disciplines les unes des autres ? C'est...

[00:11:29] **Beni Kälän:** C'est difficile à dire. Je dirais qu'il n'y a aucune limite. Quand j'ai commencé, il y avait simplement des Speedflyers en 10, 12, 13, 14 et des parapentes plus grands que 20. Mais maintenant, tu peux acheter un Speedflyer en 17 mètres carrés, mais tu peux aussi acheter un parapente en 12 mètres carrés. Donc pour moi, les définitions sont totalement fluides. Mais le Speedriding, pour moi, c'est voler à ski en faisant des touch and go tout le temps et essayer de skier aussi. Le Speedflying, pour moi, c'est voler à pied avec de petites ailes et simplement voler le plus près possible du versant. Et ensuite, le Minibing, pour moi, c'est plus avec des ailes un peu plus grandes, des petits parapentes, genre 15 à 20 mètres carrés.

[00:12:18] Mais pas forcément près du sol, juste s'envoler, faire quelques wingovers et quelques cercles, et tout ça. Et je n'ai pas besoin de définir le parapente non plus.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Si tu dis que le speedflying, c'est principalement ce vol proche du sol pour rester près du sol, avec beaucoup de petites ailes pour ne pas avoir trop de portance et pouvoir accumuler de la vitesse en conséquence. De quoi doit-on être capable techniquement en tant que speedflyer, ce qu'on n'a pas besoin d'avoir en tant que parapentiste ?

[00:12:50] **Beni Kälän:** Bonne question. Savoir lire le terrain, bien anticiper et maîtriser cette plongée de l'aile. Il faut être capable de très bien prévoir et d'évaluer à quel point l'aile plonge quand on fait un virage. Et comment l'aile réagit exactement, combien je dois tirer pour qu'elle génère telle quantité de portance. C'est un peu comme voler sur les dunes. Sur la dune, avec ce jeu proche de la pente, on apprend ça plutôt bien en fait.

[00:13:23] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si on devait commencer le speedflying, tu dirais peut-être : « Le mieux, c'est d'aller d'abord à la dune avec votre parapente et d'apprendre à manipuler de façon ludique une aile plus grande, et ensuite vous pourrez faire la même chose avec le speed en pente avec un speedflyer. » Ça

[00:13:39] **Beni Kälin:** Ça aide sûrement à voler dans la dune, exactement. Ce qui aide encore plus, c'est de voler dans la dune avec un Miniwing. Mais au final, la manière la plus simple d'entrer dans le Speedflying, c'est surtout d'accumuler beaucoup de vols sur le Miniwing. Ça s'est montré au fil des années. Ça fait maintenant douze ans que j'enseigne le Speedflying et j'ai déjà vu des gens qui ont fait 50, 100 vols ou plus sur un Miniwing, qui se mettent sur un Speedflyer et qui gèrent tout de suite le truc. J'en ai même eu un qui avait fait plusieurs centaines de vols sur un Miniwing, je lui ai mis le Speedflyer dans les mains et il est descendu avec. On aurait dit qu'il faisait ça depuis des années.

[00:14:24] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que ça dépend beaucoup de la capacité à lire le terrain. Est-ce que c'est une lecture du terrain en quelque sorte "on the fly", donc en plein vol ? Tu voles juste une nouvelle ligne et tu te dis : "Maintenant, je dois être capable de reconnaître ça" ? Ou est-ce que tu te prépares différemment pour ce genre de vols ? Est-ce que tu parcoures d'abord le terrain à pied ou est-ce que tu regardes sur Google Earth pour visualiser le terrain et essayer de visualiser tes lignes mentalement ? Qu'est-ce que signifie "lire le terrain" dans ce cas ?

[00:14:50] **Beni Kälin:** Les deux. Alors, quand je vole une nouvelle ligne, je regarde d'abord sur Google Earth, puis sur la carte topographique suisse, je regarde à peu près l'inclinaison du terrain, quelle est la finesse nécessaire. Et ensuite, je la survole d'abord en parapente par exemple, ou je monte simplement au-dessus avec le Speedflyer pour la regarder un peu d'en haut, ou juste à la hauteur où je me trouve actuellement. Ça peut être relativement clair, je peux même m'aventurer assez bas. Et si c'est complexe, je vole d'abord plus haut pour mieux observer.

[00:15:27] **Lucian Haas:** Combien de vols te faut-il, en tant que pilote expérimenté, pour te dire : « Là, je me sens vraiment capable de m'approcher de ce relief » ? Est-ce que ça se fait dès la deuxième fois, quand tu te dis : « J'ai fait le tour, j'ai retenu les points importants » ? Ou est-ce que c'est parfois vraiment comme certains alpinistes qui essaient une voie pendant dix jours, chaque jour, et qui se disent : « OK, ce passage spécifique, je dois trouver une autre façon de le franchir, attaquer différemment, et tout ça » ? Genre, se dire : « OK, ce passage, je dois l'aborder avec une courbe différente pour mieux passer » ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a vraiment ce côté "travail de précision" sur le terrain ?

[00:16:02] **Beni Kälin:** Oui, bonne question. Avec mon expérience actuelle, il me faut genre trois ou quatre vols pour être déjà assez bien rodé sur une ligne comme celle-là. Mais pour un débutant, ça demande évidemment beaucoup, beaucoup plus.

[00:16:15] **Lucian Haas:** Alors, tu dis que tu as travaillé là-bas pendant dix ans. Tu lances maintenant ta propre école de vol, speedflyingschool.com en Suisse. Là-bas, on peut réserver des cours de Speedriding et de Speedflying. À quel point est-ce facile, dirais-tu, si je viens juste en tant que parapentiste et que je dis que je veux apprendre le Speedflying maintenant ? À quelle vitesse peux-tu me l'apprendre ? Enfin, à pied ? À pied, oui. À pied, tu veux

[00:16:40] **Beni Kälin:** tu voles voler, oui ?

[00:16:41] **Lucian Haas:** Je ne suis pas un bon skieur. Je pourrais aussi descendre quelque part en snowboard, mais alors tu me dis que ça ne marche pas très bien. Donc, je préfère faire ça à pied.

[00:16:48] **Beni Kälin:** Exactement. Oui, à pied, ça dépend énormément de ton expérience en vol. Tu es sûrement un pilote de haut niveau. Tu vas apprendre assez vite, non ? Tu as aussi de l'expérience en basse altitude, tu sais voler près du sol et tu vas très vite t'adapter au Speedflyer. Donc je pense que si tu viens faire une semaine de stage, à la fin du cours, tu seras déjà capable de bouger assez vite avec un 13 et tu oseras voler un peu près du sol et tu prendras confiance très rapidement. Comment

[00:17:19] **Lucian Haas:** À quoi ressemble une formation chez toi, si on dit qu'on le fait sur une semaine ?

[00:17:26] Tu pars du principe qu'on a déjà un brevet de parapente, donc qu'on sait déjà un peu faire. Mais qu'est-ce qu'on apprend concrètement au début et quelles sont les étapes par lesquelles on est introduit au speedflying ? Qu'est-ce

qu'il y a comme chose supplémentaire, comme niveau de connaissance en plus, que je dois apprendre ?

[00:17:44] **Beni Kälän:** Exactement. Alors, on va regarder un peu les différences au décollage, à l'atterrissage et en vol. Au décollage, c'est surtout la phase de gonflage courte, non ? Avec les suspentes courtes, l'aile passe très vite au-dessus de la tête. Ensuite, il y a une phase d'accélération très longue. Ça peut s'entraîner très bien à plat. En groundhandle, juste s'exercer à décoller vers l'avant. En vol, il faut gérer le roulis. Ce fort roulis des speedflyers, c'est assez inhabituel. À moins que les gens aient déjà de l'expérience en minivol, alors ils connaissent déjà. Et à l'atterrissage, le problème principal, c'est le freinage, le flare des freins, qu'on fait au parapente, je dirais, plutôt rapidement. Et en speedflying, si on le fait trop vite, on repart direct vers le haut, comme une fusée, et on redescend ensuite encore plus vite et plus fort, non ?

[00:18:33] Et là, il faut vraiment apprendre à doser le freinage avec feeling, non ? Mais il est aussi important de les actionner. Parce qu'avec une petite aile, ça ne peut pas simplement se poser sans freiner, comme on l'observe souvent avec le parapente chez les débutants. Le fait que les élèves s'élancent simplement sans bien freiner, ça ne marche pas ici.

[00:18:53] **Lucian Haas:** Mais est-ce qu'on va aussi d'abord sur une colline d'entraînement de speedflying, une pente d'entraînement ? Est-ce que ça existe ? Ou est-ce que l'entraînement au speedflying signifie d'abord : d'accord, on vole à une plus grande distance, maintenant on essaie de voir comment réagissent les ailes, et ensuite ça ne veut pas dire qu'on monte toujours plus haut comme en parapente, mais juste qu'on s'aventure toujours plus près du terrain et qu'on se rapproche ainsi du speedflying ?

[00:19:16] **Beni Kälän:** Une pente d'entraînement serait géniale. Mais il faudrait qu'elle soit vraiment plate à la fin, non ? La plupart des pentes d'entraînement qu'on a ici ne sont pas plates, elles sont un peu accidentées aussi, et c'est tout simplement trop dangereux de s'entraîner avec le speedflyer là-bas quand on arrive avec beaucoup de vitesse, non ? C'est pour ça que jusqu'à présent, j'ai fait en sorte qu'on fasse directement des vols en altitude après le maniement au sol, et ça a très bien fonctionné jusqu'ici, parce qu'on a alors une zone d'atterrissage, on peut se concentrer sur le vent, on peut bien atterrir face au vent, et là, c'est tout à fait faisable. Mais ça dépend évidemment absolument de la charge de surface, non ? Donc le plus important, c'est de donner à chacun une aile adaptée à son niveau, qui soit vraiment assez grande pour lui et pas trop petite, non ?

[00:20:03] Alors, ça devient très vite très difficile.

[00:20:05] **Lucian Haas:** Et est-ce qu'il y a maintenant encore un instructeur de vol tout classique à l'atterrissage avec la radio qui dit, pour les premiers vols, « Je vais d'abord te montrer comment on fait au mieux la répartition de l'atterrissage, quand tu tires sur le frein et avec quelle force, ou comment ça se passe ? »

[00:20:20] **Beni Kälän:** Jusqu'à présent, on a toujours fait ça sans radio, mais lors du dernier cours, j'ai eu l'impression que ça aiderait probablement quand même, même avec la radio, surtout pour le dosage, non ? Pour l'atterrissage en lui-même, avec la radio, on est toujours un peu trop tard, non ? Et je me dis qu'au moment du flare, on est aussi un peu trop tard avec la radio, mais le dosage global peut probablement aider un peu l'élève. Je dois encore tester un peu. Sur skis, on ne l'a jamais fait non plus jusqu'à présent.

[00:20:50] Mais on fait simplement en sorte que ça se passe dans un cadre où on peut faire des erreurs sans se blesser tout de suite, non ? Et à ski, ça fonctionne vraiment très bien. Si on atterrit sans freiner en speedflying, la aile se replie, mais on continue de rouler et ce n'est pas si grave. Ou si on freine trop tôt ou trop vite, non ? Les skis compensent vraiment énormément.

[00:21:14] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est plus logique, vu comme ça, de commencer vraiment avec le Speedrunner ? Ou avec le Riding, pour dire que le risque de blessure est peut-être plus faible que si on commence directement avec un départ à pied dans une prairie et qu'on doit aussi atterrir en glissant dans une prairie, au lieu de simplement glisser avec les skis ?

[00:21:33] **Beni Kälän:** Fondamentalement, je dirais que oui. Mais si quelqu'un comme toi ne sait pas bien skier, alors c'est juste une difficulté supplémentaire de gérer le tout avec les skis. Et là, l'expérience montre que ça fait une énorme différence, non ? Du coup, c'est peut-être mieux de commencer directement à pied. Il faut juste y aller un peu plus

doucement. Plutôt prendre une plus grosse taille à pied que sur skis et faire vraiment assez de vols. Mais ça marche aussi.

[00:22:03] **Lucian Haas:** D'après toi, pour ces débutants en speedflying qui savent déjà voler mais qui se lancent maintenant, où vois-tu les plus gros problèmes d'adaptation ?

[00:22:14] **Beni Kälän:** Sûrement en vol pendant le roulis. Le fait qu'ils ne gèrent pas bien ce roulis. S'ils ne connaissent pas encore ça avec le Mini-Wing, ils ne répartissent pas bien. La plupart ne vont pas assez loin, non ? Parce que la finesse n'est que la moitié de celle du parapente. Et au décollage aussi, qu'ils s'assoient peut-être un peu trop tôt, qu'ils ne courent pas assez longtemps. Ce sont les erreurs classiques.

[00:22:40] **Lucian Haas:** Et y a des choses, quand on fait un cours de speedflying, où tu dirais qu'on en profite aussi en tant que parapentiste ? Enfin, si je suis en train de faire du speedflying, est-ce qu'il y a des trucs qu'on n'apprend en fait que là, à cause de l'exigence qu'on a, du vol proche du terrain, etc., et où on se dit qu'en tant que parapentiste, on peut finalement aussi en bénéficier ?

[00:23:02] **Beni Kälän:** Absolument, oui. Justement le décollage, la phase de décollage qui est plus longue, ça aide aussi en parapente pour décoller dans une dégueulante. L'atterrissage, ce dosage du passage des freins, aide aussi en parapente à faire des atterrissages propres. Ou justement avec l'aile tandem aussi, où c'est très, très important. Et justement en speedriding lui-même, quand on passe sur des ondes de sol, c'est-à-dire quand on skie avec l'aile au-dessus de la tête, il faut en fait piloter activement l'aile. Et c'est exactement pareil que le vol actif dans les airs. Il faut en fait maintenir l'aile ouverte en permanence par un dosage de la traction sur les suspentes de frein. Parce que si on monte un peu au-dessus d'une petite onde de sol, les suspentes se déchargent, elles deviennent molles.

[00:23:47] L'aile monte vers le haut, quand tu montes en tant que pilote, alors l'aile remonte aussi vers le haut. C'est en fait exactement la même chose que si tu volais en tant que pilote dans une dégueulante. Que l'air descende ou que ton aile monte, c'est exactement la même chose. Ça veut dire que tu dois activement maintenir l'aile ouverte pendant que tu skies, pour qu'elle ne se replie pas. Et je pense que ça aide aussi un peu pour le vol actif, même si ce n'est pas exactement la même chose.

[00:24:11] **Lucian Haas:** Mais je pensais qu'on entendait toujours que les speedflyers ne pouvaient pas s'effondrer. Maintenant tu dis que si ton aile s'effondre, qu'est-ce qui est vrai alors ?

[00:24:18] **Beni Kälän:** Oui, en vol de pente, ils peuvent bien s'effondrer. En vol de pente, n'importe quelle aile peut s'effondrer. Si tu décharges la suspente, alors n'importe quelle aile se replie. Et en l'air, il est vrai que les Speedriders s'effondrent nettement plus tard qu'un parapente. Mais ils peuvent aussi s'effondrer en l'air. Les Speedriders classiques avec les profils de parachute, ils se redressent tellement vite que si tu as un Klapper, tu ne vois en fait pas de Klapper au moment où tu regardes en haut. Il est déjà de nouveau ouvert.

[00:24:48] **Lucian Haas:** Parce qu'il y a si peu de volume d'air que je dois remplir dans l'aile ? Ou simplement à cause de la vitesse, parce que ça remonte si vite vers le haut d'un point de vue aérodynamique, ou qu'est-ce qui se passe ?

[00:24:58] **Beni Kälän:** C'est une bonne question de savoir ce que c'est exactement. Je pense que c'est surtout lié au profil. Mais c'est finalement très physique et technique. Je ne suis pas non plus sûr à 100 % de ce que c'est précisément. Mais on a remarqué que certains profils s'ouvrent nettement plus vite que d'autres.

[00:25:16] **Lucian Haas:** Est-ce que toutes les fermetures sur le Speedflyer se rouvrent aussi ? Ou est-ce qu'il arrive qu'on garde un état replié ? Ou est-ce qu'il y a des verrouillages ? Ou est-ce que, vu la faible envergure ou la faible tension de ces ailes, ça n'arrive même pas ?

[00:25:33] **Beni Kälän:** Exactement, comme tu dis. Les blocages n'arrivent pas, ou alors ils se replient mais se rouvrent immédiatement sans bloquer parce que l'allongement est si faible. En conduite, ça peut arriver parce qu'on va lentement, on a comme trop peu de pression et l'angle d'attaque n'est pas assez élevé. Là, il faut regonfler activement l'aile, parfois en roulant, mais jamais en vol.

[00:25:56] **Lucian Haas:** Est-ce que les fermetures sont alors risquées pour les Speedflyers ? Ou est-ce que c'est en fait sans importance ? On entend bien le claquement, mais comme tu dis, quand tu regardes en haut, l'aile est déjà revenue. Ou est-ce que ça peut quand même être vraiment dangereux ?

[00:26:10] **Beni Kälän:** Jusqu'à présent, avec la grande majorité des Speedflyers qui ont un profil de parachute pur, c'est plutôt sans problème. Ça fait un claquement, mais ça s'ouvre immédiatement sans qu'il n'y ait quasiment aucune perte de vitesse. Mais il y a des ailes qui tendent un peu plus vers des profils de parapente, qui ont plus de puissance, plus de finesse, et j'ai déjà vu des vidéos où des gens font direct un 360 et se retrouvent simplement à 150 mètres plus bas après la fermeture. Et ça a déjà causé de graves accidents à cause de ça. Et je pense que c'est là que réside précisément la difficulté, pour rendre les Speedflyers encore plus rapides.

[00:26:50] et de plus de portance, sans qu'ils ne deviennent beaucoup plus dangereux.

[00:26:56] **Lucian Haas:** Explique-moi rapidement pour un auditeur lambda, beaucoup ne sauront probablement pas, quelle est la différence entre, comme tu dis, un profil de Speedflyer classique, c'est-à-dire un profil de parachute, et un profil de parapente normal ? Et à quel moment les deux se rapprochent-ils d'un point de vue constructif ? Dans le développement des Speedflyers ?

[00:27:17] **Beni Kälän:** Oui, exactement, c'est très intéressant. Ce profil de parachute classique, il faut imaginer qu'on couperait simplement une aile de parapente de la bordure d'attaque jusqu'à la bordure de fuite. Et cette courbure, en bas au niveau de la suspente inférieure du parapente, on la supprimerait tout simplement. Donc, cela signifie que le Speedflyer pur, le profil de parachute, est droit en bas. Il n'a pas de courbure. Et à cause de ça, on perd beaucoup de performance, mais cela rend aussi le profil plus résistante aux fermetures.

[00:27:48] Avant, les parachutes et les parapentes en avaient aussi, et quand on a modifié les profils, il y a eu ce bond en performance.

[00:27:56] **Lucian Haas:** Mais maintenant, comme tu le dis toi-même, on en voit de plus en plus, de ces speedflyers ou de petites ailes utilisées pour le speedflying, qui sont désormais équipées de ces profils de parapente. Est-ce une bonne évolution ?

[00:28:10] **Beni Kälän:** Oui, je pense qu'il n'existe pas encore de profils de parapente purement dédiés. Il y a des choses intermédiaires où on est encore en phase d'expérimentation, et je trouve que le sport en a besoin parce que les Speedflyers ont tout simplement trop peu de performance. On ne peut voler que sur un terrain relativement escarpé, alors qu'il y a énormément de couloirs forestiers dans les stations de ski ou d'autres terrains relativement plats où, avec des ailes qui ont plus de performance de portance, on peut faire du Speedflying vraiment génial.

[00:28:39] Mais il faut savoir où sont les limites. On ne doit pas voler avec des speedflyers qui ont beaucoup de puissance dans des conditions très, très turbulentes.

[00:28:48] **Lucian Haas:** Ça veut dire que toi, en tant que speedflyer, tu ne sors pas par exemple pendant les périodes thermiques, mais tu ne planifies tes vols que le matin et le soir ? Ou comment est-ce qu'on est censé se représenter ça ?

[00:29:02] **Beni Kälän:** Exactement, donc du fais du vrai speedflying au ras du sol, "ass to grass" comme on dit, c'est quand même plus drôle quand c'est vraiment, vraiment calme. Dès qu'il y a un peu de thermique, et ça arrive déjà dès 9h ou 10h en été, alors même si l'aile ne se replie pas, on ne peut plus voler au ras du sol avec une bonne conscience et en toute sécurité, parce que la thermique te soulève parfois, te pousse vers le bas parfois, et on ne peut plus piloter avec précision. Il faut que ce soit vraiment calme. Donc la saison du speedflying se situe en fait en automne ou en hiver, mais dès qu'il y a de la thermique, ce n'est plus vraiment amusant, non ?

[00:29:45] **Lucian Haas:** Je voudrais juste revenir un peu sur la formation. Combien de femmes participent en fait à tes stages de speedflying ? Est-ce qu'il y en a seulement ? Parce que tous les films que j'ai vus jusqu'à présent de speedflyers ne montrent que des hommes. Je n'ai vu pas une seule femme faire du speedflying dans une vidéo YouTube ou autre chose. Je veux dire, il y a de toute façon peu de femmes qui font vraiment des vidéos YouTube. C'est peut-être aussi un truc d'hommes. Mais je me suis toujours demandé si c'était fait par des femmes. Je connais une personne qui a suivi une fois un cours d'initiation très simple au speedriding et qui est ensuite descendue un peu sur une pente. Je peux seulement

imaginer. Mais ce speedflying classique, où tu parles de vitesse, de frisson, de flow, de proximité avec le sol et de "Ass to Grass", comme tu l'appelles maintenant ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a vraiment aussi des femmes qui font ça ?

[00:30:33] **Beni Kälin:** Honnêtement, je n'en ai jamais vu non plus, et je n'en ai pas vu qui font ça en wingsuit.

[00:30:40] J'ai l'impression qu'après dix ans d'enseignement intensif en école de parapente, que les femmes ont un désavantage pour la vision en trois dimensions, qu'elles voient différemment des hommes.

[00:30:53] Et que cela rende les choses nettement plus difficiles pour le speedflying. Pour être honnête, je ne connais aucune femme qui se soit gravement blessée en faisant du speedflying. Je ne veux pas dire que les femmes sont de moins bonnes pilotes. Elles ont simplement des qualités différentes de celles des hommes. Mais je pense que les femmes voient différemment que nous, les hommes. Et à cause de cela, c'est nettement plus difficile, parce qu'elles ont simplement une vision spatiale moins développée que nous. Et c'est extrêmement important en speedflying.

[00:31:23] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il y a ces théories sur l'évolution de la préhistoire ou sur l'homme de la préhistoire, où il est dit que l'homme était le chasseur et qu'il devait toujours regarder, être capable d'évaluer rapidement, de s'orienter, et tout ça. Et la femme, maintenant je le dis maladroitement, organisait le reste à la maison. Elle organisait la famille et tenait tout ensemble. Mais le fait que cela puisse aussi avoir un impact sur l'évaluation du terrain actuel ou sur l'évaluation du terrain par les speedflyers aujourd'hui, c'est bien sûr une théorie intéressante.

[00:31:52] **Beni Kälin:** Oui, je ne peux pas le confirmer, si ? Personne d'autre ne peut vraiment le prouver non plus. Oui, parce qu'on est soit un homme, soit une femme, non ?

[00:32:02] **Lucian Haas:** Quand tu fais du speedflying aujourd'hui, tu as dit que tu cherchais plutôt ce flow le long du terrain. Et je viens de regarder quelques vidéos de toi ces derniers jours, aussi en préparation de ce podcast, dont des récentes. On te voit beaucoup, par exemple avec un Nova Bantam, je crois que ça fait genre dix ou douze mètres carrés. Et là, on te voit vraiment à un mètre ou même encore moins, on a toujours un peu du mal à estimer la hauteur réelle sur ces vidéos YouTube ou ces prises de vue GoPro. Mais tu voles quand même très près de la pelouse, quasiment en dessous. Tu restes, du moins on dirait, avec les accélérateurs bien enfoncés tout le temps et tu ne contrôles finalement plus le voile qu'à l'arrière via les sangles C. Est-ce que c'est la technique typique avec laquelle on s'y prend ?

[00:32:46] **Beni Kälin:** Exactement, c'est ça. En fait, c'est tout comme en parapente, plus on vole longtemps, plus on utilise les élévateurs arrière.

[00:32:55] L'avantage, c'est simplement qu'on perd beaucoup moins de vitesse, parce qu'il faut toujours créer de la portance dès que ça devient un peu plus plat, et quand on fait cette portance avec le frein, on l'obtient certes, mais on perd énormément de vitesse. Et la vitesse, c'est ton ami en vol de proximité, parce que si tu as de la vitesse, tu peux toujours monter massivement si tu le veux. Mais si tu es à sec, c'est-à-dire que tu voles lentement en vol de proximité, alors tu n'as plus cette option de monter. Et là, ça devient très vite très dangereux. Et c'est idéal, bien sûr, de diriger avec les élévateurs arrière, quand on peut créer de la portance sans tirer sur le frein et donc perdre beaucoup moins de vitesse.

[00:33:41] **Lucian Haas:** Mais là, tu restes, du restes au moins dans cette vidéo, d'après ce que j'ai vu, tu restes toujours à fond sur l'accélérateur et tu fais vraiment tout à l'arrière avec les trépieds. Est-ce que ce ne serait pas aussi logique de travailler directement peut-être aussi avec l'accélérateur, parce que ça déforme moins le profil ?

[00:33:57] **Beni Kälin:** Exactement, oui. Mais c'est beaucoup plus facile à doser, non ? Alors, avec le pied, appuyer sur l'accélérateur pour que tu voles vraiment à 20 centimètres du sol, c'est nettement, nettement plus difficile.

[00:34:11] Et ce n'est même pas nécessaire. Je ne lâche l'accélérateur que quand ça devient vraiment si plat que j'ai besoin de la dernière pente de glisse. Sinon, je fais tout via les élévateurs arrière.

[00:34:25] **Lucian Haas:** Dans cette vidéo, on voit aussi comment tu passes par exemple sous un téléski, donc sous les câbles. Tu n'as pas peur que ça te déséquilibre par accident, je ne sais pas pourquoi, et que tu te retrouves complètement enroulé dans ces câbles de portance ?

[00:34:41] **Beni Kälän:** Oui, il faut faire attention. Surtout avec le pylône de bande, c'est délicat. Il faut vraiment savoir ce qu'on fait, absolument. Parce que s'il y a un peu de thermique, on monte assez vite. Ce pylône transforme cette thermique très rapidement en altitude. Et avec un Speedflyer, quand on vole dans l'ascendance, ça devient beaucoup moins. Ça se traduit moins en altitude. Donc, c'est déjà de la haute voltige de passer en dessous. Et on ne peut le faire que quand le télésiège ne fonctionne pas. Sinon, c'est absolument interdit.

[00:35:13] **Lucian Haas:** Puisque nous abordons ces risques, parlons un peu des revers du speedflying. À quel point est-ce accidentogène, au juste ?

[00:35:22] **Beni Kälän:** Oui, il y a déjà eu beaucoup d'accidents. Surtout dans les premières années, il y en a eu beaucoup de mortels. Et il y a encore régulièrement des accidents. Mais je dirais que c'est un peu moins mortel que le spacejumping, parce qu'il y a quand même beaucoup de speedflyers. Mais le risque de blessure est déjà relativement élevé. Le problème, c'est qu'on peut tout simplement... C'est vraiment très facile de voler au ras du sol avec un speedflyer et on se sent très bien. Parce que les fermetures ne sont plus un problème. L'aile réagit de manière nettement plus directe et meilleure qu'un parapente. Et j'ai fait l'expérience, moi-même aussi, mais aussi avec beaucoup d'élèves, qu'un pilote qui a fait, disons, 200 vols en parapente et 200 vols en speedflyer, se sent beaucoup plus à l'aise avec le speedflyer après le même nombre de vols sur les deux appareils.

[00:36:16] Parce que le Speedflyer fait exactement ce qu'il veut. Il ne bascule pas. Et il réagit instantanément. Et à cause de ça, on devient relativement vite téméraire et on fait peut-être quelque chose pour lequel on n'est pas encore tout à fait prêt. Et c'est en fait le principal danger du Speedflying. Que ça devienne normal, qu'on oublie à quelle vitesse on se déplace en réalité, à quel point on est proche du sol. On n'a pas de protection ou parfois pas de parachute de secours. Ou alors, il ne sert à rien en cas de chute au sol. Et on oublie volontiers qu'on fait en fait quelque chose qui peut très vite devenir très dangereux, parce qu'on a juste une si bonne sensation, parce qu'on maîtrise si bien le truc. En gros, on a beaucoup plus de contrôle sur le Speedflyer que sur le parapente.

[00:37:02] Et à cause de ça, on a tendance à devenir trop sûr de soi. Il faut que chacun se reprenne et s'en rappelle sans cesse : « Hé, je vole près du sol. Ça peut très vite mal tourner. J'ai beaucoup de vitesse. » Il ne faut surtout pas sous-estimer ça avec le temps. Je pense que c'est l'une des causes de nombreux accidents. Et l'autre, c'est qu'en Suisse, il existe une formation. On fait, je vais dire, un cours de speedflying qui dure quatre ou sept jours. Mais c'est relativement peu comparé à une formation au parapente. À part ça, en France, il y a encore un peu de choses. Mais la grande majorité des pilotes dans le monde s'apprennent ça tout seuls.

[00:37:49] Et il y a aussi beaucoup de fausses connaissances qui viennent du saut en base jump. Et là, je vois un grand danger. Beaucoup d'accidents inutiles se produisent parce que les gens font simplement les choses mal, parce qu'on leur les a mal expliquées. Comment

[00:38:10] **Lucian Haas:** Comment estimes-tu le danger du speedflying par rapport au parapente ?

[00:38:14] **Beni Kälän:** Je vois ça de manière assez similaire. C'est dangereux dans les deux cas, selon la façon dont on le pratique. La différence, c'est qu'en parapente, on reçoit parfois un avertissement sous forme de fermeture. Et en speedflying, on n'a pratiquement aucun avertissement. Il faut donc simplement faire attention à ne pas devenir trop téméraire. Mais on peut le faire sans danger et il n'est pas nécessaire de le faire de manière extrême, comme dans les vidéos qu'on voit tout le temps.

[00:38:38] **Lucian Haas:** Mais, juste pour rebondir sur ce que tu viens de dire, est-ce que le danger du speedflying, ce n'est pas aussi le choix de la ligne ? Le risque principal, c'est probablement de finir par percuter le relief, et à haute vitesse, ce qui ne se termine pas toujours très bien pour soi. Et quand tu dis qu'on n'a pas d'avertissement, quelle est la part réelle de l'air là-dedans ? Ou est-ce que c'est finalement juste le choix de la ligne qui nous expose soi-même à ce risque élevé ?

[00:39:12] **Beni Kälän:** Oui, le choix de la ligne a certainement une influence. Mais au bout du compte, on peut voler n'importe quelle ligne tout droit ou en dérapage. C'est donc en essayant de voler près du sol qu'on le rend plus dangereux, non ? Et là, chacun doit simplement être raisonnable sur la proximité avec le terrain, en fonction de ses propres capacités, n'est-ce pas ? Mais la plupart des accidents se produisent déjà au décollage et à l'atterrissage. Et les

accidents graves, clairement lors des décollages en falaise et des barres. Je dis toujours aux élèves : si vous ne faites pas de décollages en falaise et pas de barres à basse altitude, vous avez déjà éliminé 50 % du risque.

[00:39:54] **Lucian Haas:** Si on enlève ça, ça fait combien ? À quel point jugerais-tu le speedflying plus dangereux par rapport au parapente ? Est-ce que c'est cinq fois plus dangereux ou, au final, peut-être pas plus dangereux du tout si on le fait correctement ?

[00:40:09] **Beni Kälän:** Statistiquement, c'est probablement x fois plus dangereux, mais au bout du compte, c'est vraiment aussi dangereux que la façon dont on le pratique. On a le contrôle total, on est le seul maître à bord et on peut le rendre aussi dangereux ou aussi sûr que l'on veut. Donc, on peut pratiquer le speedflying en toute sécurité si on le veut, aucun problème.

[00:40:30] **Lucian Haas:** Malgré ta grande expérience, à quelle fréquence t'es-tu déjà blessé en faisant du speedflying ?

[00:40:36] **Beni Kälän:** Oui, en speedflying même, je me suis déjà cassé un doigt lors d'un atterrissage à la main, le majeur, enfin c'est le métacarpien qu'on appelle ça. Et avec un mini-wing, je me suis déjà blessé au pied une fois.

[00:40:53] Et en speedriding, je me suis déjà cassé une jambe.

[00:40:59] Mais c'était plutôt un accident de ski. À part ça, je peux vous dire que je n'ai jamais eu d'accident de speedflying classique jusqu'à présent et j'essaie bien sûr de l'éviter absolument. Parce que oui, ça peut très vite devenir fatal avec la vitesse.

[00:41:20] **Lucian Haas:** Eh bien, il y a aussi un chapitre très triste dans ta vie. En 2009, ton frère Nicolas est décédé en speedflying à Mürren. Que s'est-il passé ?

[00:41:29] **Beni Kälän:** C'était un coup dur et, avec le recul, ça m'a rendu un peu plus prudent. Enfin, pas massivement, comme je l'ai dit, j'ai toujours été prudent, non ?

[00:41:40] Mais exactement, on remet tout en question, bien sûr, et j'ai aussi marqué une pause avant de décider de continuer quand même. On ne sait pas exactement ce qui s'est passé, parce que personne ne l'a vu directement. Je suppose qu'il a arraché l'aile d'un seul côté, donc qu'il a fait une frille, pour essayer de partir en barrel. Et cette petite aile, il en avait une de 7 mètres carrés, elles se déplient vite, ça peut se tordre, comme je l'ai dit, ça se rouvre, ça ne s'emmêle pas. Il est finalement descendu en rotation en spirale avec l'aile ouverte et s'est retrouvé en travers de cette ligne haute tension, avant de finir par mourir d'un arrêt cardiaque.

[00:42:27] C'est

[00:42:27] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il est, peu importe son état de vol, vraiment rentré dans une ligne haute tension ? Exactement. Genre, il s'est accroché ?

[00:42:35] **Beni Kälän:** Exactement. C'était juste une petite ligne à haute tension où les fils sont très proches l'un de l'autre, il en avait un sur la jambe et l'autre sur le haut du corps, et les 16 000 volts passaient carrément à travers lui.

[00:42:50] **Lucian Haas:** Malgré un tel événement, qui est certainement très marquant pour sa propre vie, pourquoi es-tu remonté dedans ? Pourquoi... Qu'est-ce qui t'a tellement attiré pour que tu te dises : d'accord, j'ai perdu une personne très chère, mais je veux continuer ?

[00:43:07] **Beni Kälän:** Parce que c'est tout simplement le fait de voler qui me plaît le plus et j'ai le sentiment que je peux le faire de manière à ce que ça ne m'arrive pas. Alors oui, il y a un risque. Je peux aussi me blesser, c'est sûr. Mais j'essaie de faire en sorte que le risque de mourir soit vraiment extrêmement faible.

[00:43:29] **Lucian Haas:** Comment ça s'est passé pour les premiers vols après ? Au niveau du ressenti ? Est-ce que tu as volé différemment ?

[00:43:38] **Beni Kälän:** Oui, c'était une sensation assez particulière. Bien sûr, on a volé de manière très, très prudente.

[00:43:45] **Lucian Haas:** Combien de temps ça a pris avant que tu te dises que, concrètement, tu es de nouveau à fond ?

[00:43:51] **Beni Kälän:** Je ne suis plus jamais passé en plein régime depuis. Alors comme je l'ai dit, à l'époque, je volais aussi avec de toutes petites ailes et c'était ma passion, voler avec des ailes vraiment petites, mais comme je l'ai dit, oui, j'aime toujours ça, mais maintenant, en fait, je préfère le vol au ras du sol avec des ailes plus grandes, plutôt que de voler avec une petite aile quelque part dans un couloir rocheux, avec, oui, sans aucune marge, non ? Oui. Tu

[00:44:21] **Lucian Haas:** Tu as quand même développé ou co-développé avec de petits suspentes plusieurs manœuvres, oui, intéressantes, mais aussi très risquées, et tu en as parfois été le premier à les pratiquer. D'une part la Barrel Roll, d'autre part, je crois que c'était en 2016, le soi-disant Ground Loop. De quoi s'agit-il et quelle est la difficulté ici ?

[00:44:44] **Beni Kälän:** Oui, le Ground Loop est en fait un Barrel Roll dans un Swoop, donc,

[00:44:51] C'est

[00:44:52] **Lucian Haas:** ce sont maintenant des termes triples d'un coup, peut-être pourrais-tu expliquer une fois.

[00:44:55] **Beni Kälän:** Commençons par

[00:44:56] **Lucian Haas:** commençons par le Barrel Roll. Qu'est-ce qu'un Barrel Roll ? Ensuite, tu pourras expliquer le Swoop et enfin la combinaison.

[00:45:01] **Beni Kälän:** Alors, un Barrel Roll, c'est en fait une rotation autour de l'axe longitudinal, je crois, non ? Comme on le voit avec les jets de chasse.

[00:45:12] C'est devenu le manœuvre standard en Speed Flying, que tout le monde veut faire tout de suite et que beaucoup pratiquent. D'ailleurs, ce n'est pas difficile, on peut même essayer ça en espace libre en tant que débutant, parce qu'un Speed Flyer ne peut pas se décharger, donc on peut même faire exprès une demi-Barrel Roll et s'arrêter juste à côté, on ne tombe pas simplement sur la voile, il n'y a pas de fermeture comme on le pense toujours. Et c'est ça qui est cool avec le Speed Flying, on peut aussi faire du Wing Over, le truc ne s'effondre tout simplement pas, même si le timing n'est pas bon, les lignes sont si courtes et la charge alaire si élevée, on peut le faire comme on veut.

[00:45:53] C'est exactement ça, la Barrel Roll, et un Swoop, c'est cette réception rapide après une rotation, où l'on perd beaucoup d'altitude et où l'on maintient une vitesse élevée juste au-dessus du sol le plus longtemps possible. Et un Ground Loop, c'est quand on intègre une Barrel Roll dans un tel Swoop, c'est-à-dire qu'on prend tellement de vitesse qu'on finit par

[00:46:16] pendant ce swoop, donc, le fait qu'on remonte pratiquement déjà en une seule figure sur la Gnas Narbe, qu'on fasse une Barrel Roll et qu'on puisse quand même atterrir en toute sécurité.

[00:46:26] **Lucian Haas:** Maintenant, juste pour la compréhension, Barrel Roll ça veut dire que je vole en ligne droite et que je fais une sorte de...

[00:46:33] une rotation en spirale dans le sens du vol. Exactement, c'est ça. On pourrait aussi faire 5 Barrel Rolls d'affilée, est-ce que c'est possible ? Enfin, c'est comme si on faisait une spirale en vis, comme quand on fait une spirale descendante, mais là on fait une spirale vers l'avant, à peu près.

[00:46:48] **Beni Kälän:** Exactement, si on les enchaîne, on perd de plus en plus d'altitude, donc ça ne reste plus à l'horizontale, ça finit par descendre verticalement.

[00:46:56] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ça finit par se terminer en spirale abrupte, il faut donc bien savoir quand on peut en sortir.

[00:47:01] **Beni Kälän:** Exactement, exactement. On peut encore en faire deux sans que ça devienne trop raide, mais après, ça devient vraiment vertical.

[00:47:06] **Lucian Haas:** Et pour ton Groundloop, tu prends tellement de vitesse que tu te dis, OK, à partir de ce Swoop, là je redescends un peu et j'utilise cette distance avec le sol pour réussir à enchaîner juste un Barrel Roll avec cet élan, je peux encore le faire à peu près correctement et je peux encore faire un flare pour l'atterrissage.

[00:47:22] **Beni Kälän:** Exactement, c'est ça. Oui,

[00:47:23] **Lucian Haas:** Absolument. Combien de personnes dans le monde peuvent faire ça ?

[00:47:27] **Beni Kälän:** Oui, maintenant, quelques personnes peuvent le faire. Mais honnêtement, quand on le fait vraiment sur un atterrissage plat au ras du sol, c'est, comment dire, il faut que tout soit parfait, non ? On ne peut pas se permettre beaucoup d'erreurs et ce n'est pas quelque chose que je fais tous les jours. Enfin, je l'ai fait une fois, je suis content d'avoir réussi, c'était toujours un rêve pour moi quand j'ai fait ces premiers Barrels.

[00:47:57] et quand j'ai fait genre 100 Barrels, je me suis dit, hey, un jour il faudrait pouvoir l'intégrer dans un Swoop et c'était un objectif pour moi, réussir à le faire, et j'étais évidemment tellement fier quand j'ai réussi, mais c'est genre, ouais, on a si peu de marge, ce n'est pas quelque chose que je fais tout le temps. Alors je l'ai fait une fois et je suis content de l'avoir fait, mais ça ne doit pas être tout de suite à nouveau. Je pense que si les ailes deviennent meilleures et peuvent monter encore plus, alors à un moment donné ça ne sera plus si difficile et ce sera de plus en plus simple, mais ça ne doit pas être tous les jours.

[00:48:33] **Lucian Haas:** Pour ça, il faut pourtant en fait un type d'aile spécial avec certaines propriétés pour que ça fonctionne du tout, ou est-ce qu'on peut le faire avec n'importe quelle aile de speedflying ?

[00:48:41] **Beni Kälän:** Non, ça ne marche pas avec n'importe lequel. Bon, je fais partie de l'équipe de développement de Swing et j'aurais évidemment adoré le faire avec une aile que j'ai moi-même aidé à développer, c'est-à-dire avec une Mirage. Mais c'était tout simplement trop risqué de le faire avec une Mirage, et c'est pour ça que j'ai pris cette Gin, parce qu'elle était juste un poil plus rapide et qu'elle convertissait mieux cette énergie en altitude. Mais entre-temps, un Autrichien a aussi prouvé que c'était possible avec la Mirage. Chapeau ! Il a vraiment réussi et il a même tenu la réception. Je pense que je n'aurais pas eu le courage. Il l'a fait au-dessus de l'eau ou vraiment sur terre ? Non, sur terre dans la vallée de Stubai dans la neige. Oui, il l'a vraiment fait proprement. J'en ai été vraiment étonné moi-même qu'il ait réussi ça. Alors je pense que je ne l'aurais pas fait.

[00:49:28] **Lucian Haas:** Quand as-tu fait ton dernier groundloop ?

[00:49:32] **Beni Kälän:** Oui, je crois que c'était en 2015 à l'époque. Ah oui, c'est vraiment un projet, on peut dire,

[00:49:38] **Lucian Haas:** Je veux y arriver, je veux montrer que c'est possible, mais je sais encore à quel point c'est risqué, maintenant je n'ai pas besoin de continuer.

[00:49:43] **Beni Kälän:** Oui, exactement, tout à fait. Je veux dire, si on s'entraîne vraiment à ça tout le temps, on peut le faire de temps en temps, mais c'est trop délicat pour moi. Je n'ai pas envie de faire ça.

[00:49:53] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet et regardons aussi, je vais dire simplement, la variante de vol plus tranquille, le parapente classique que tu pratiques aussi et pour lequel tu as travaillé pendant des années comme moniteur de vol et tout ça. Que représente pour toi cette forme de vol ?

[00:50:10] **Beni Kälän:** J'aime la variété entre les différents sports et j'aime aussi le vol de distance, j'aime le vol en thermique quand il y a une base vraiment élevée et qu'on peut survoler les hautes Alpes, j'aime les deux, mais pour être honnête, en cette période calme, j'ai déjà fait tellement de vols que je préfère largement sortir avec le Speedflyer, ça me fait beaucoup plus plaisir que de faire simplement des vols en lèche-vitre tranquilles.

[00:50:41] **Lucian Haas:** Mis à part les vols planés tranquilles, est-ce que tu fais aussi beaucoup de vols de distance de temps en temps ?

[00:50:48] **Beni Kälän:** Oui, je dirais que je l'ai été, mais pour l'instant je ne suis plus aussi accro et, pour être honnête, ça a aussi un peu à voir avec le fait que j'ai dû tirer le Nordschirm une fois et depuis, je ne suis plus aussi détendu dans les airs qu'avant et je ne m'amuse plus autant non plus, enfin avant, je ne dirais pas

[00:51:10] imprudent, mais tout simplement beaucoup plus détendu et j'avais bien moins peur que ce que je ressens maintenant, après cet abaissement de l'aile nord, et je n'ai toujours pas réussi à bien le digérer, d'une certaine manière,

[00:51:25] oui, même si depuis, j'ai fait mes vols les plus longs et déjà beaucoup de longs vols et j'ai encore eu beaucoup d'expériences positives sans avoir encore eu une seule fermeture en vol de cross-country et je sais bien que je sais le

faire, je n'ai quand même pas encore réussi, d'une manière ou d'une autre, à vraiment faire le deuil de ça.

[00:51:47] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui s'est passé à ce moment-là ? Tu t'es blessé aussi ?

[00:51:51] **Beni Kälín:** Heureusement, je ne me suis pas blessé. J'étais avec un prototype Sigma 10 qui se comportait de manière assez vicieuse, mais c'est absolument ma faute. J'avais déjà beaucoup volé avec, mais j'ai été un peu trop confiant, je dirais, parce que juste avant, j'avais fait quelques vols, des vols de distance avec une aile D, et puis je suis revenu sur ce Sigma. Je me souviens encore, au moment du décollage, j'ai eu l'impression : « Oh wow, c'est tellement plus simple par rapport à l'Omega, vraiment plus simple, presque comme une aile de débutant ». À cause de ça, j'ai été un peu imprudent et je n'ai pas volé de manière aussi active que nécessaire, et puis dans la thermique, ce n'était pas non plus des conditions extrêmes,

[00:52:39] J'ai eu 80 % de déport latéral, totalement inattendu, et par peur, je ne me suis pas laissé aller dans le sellette, mais je me suis pendu du côté ouvert, ce qui m'a tout de suite fait vriller. Et comme j'avais aussi le frein, j'étais en train de recentrer à fond et j'ai tiré sur le frein intérieur autant que possible sans qu'il ne lâche, et quand j'ai relâché, l'aile s'est bien sûr arrachée, ou alors si je volais à 20 % avec la course de frein que j'avais, elle s'est arrachée direct. J'étais en vrille, quasiment en décrochage complet, et oui, je n'étais plus maître de la situation, j'ai levé les mains et ce proto a juste foncé en avant, s'est replié, foncé en avant, s'est replié, genre trois fois de suite, et j'étais toujours en vrille et tout simplement

[00:53:30] pas du tout maître de la situation et j'ai dû tirer sur le Nordschirm, oui. Et ça s'est terminé sans gravité, oui, je suis redescendu proprement sur le Nordschirm, mais bon, c'était en haute montagne, c'était un terrain vraiment très raide et je ne pouvais même plus sortir, j'ai dû attendre que l'hélicoptère vienne me récupérer.

[00:53:53] **Lucian Haas:** Combien de temps cela a-t-il fallu avant que tu n'oses à nouveau faire ton premier vol en parapente normal après ça ?

[00:54:00] **Beni Kälín:** Je suis remonté en l'air dès que possible. La première chose que j'ai faite, c'est d'être retourné au magasin pour installer une aile plus grande, parce que c'était quand même sportif avec la petite.

[00:54:12] Alors, je suis remonté en l'air dès que possible, je crois le lendemain ou quelque chose comme ça. Mais comme je l'ai dit, la confiance que j'avais à l'époque n'est pas encore revenue jusqu'à présent, oui.

[00:54:23] **Lucian Haas:** Comment est-ce que ça se répercute sur ton pilotage aujourd'hui, même si tu dis avoir fait tes plus gros vols depuis ? Si je me souviens bien, ton crash, c'était en 2017 je crois, et en 2018 tu as fait un vol de la Suisse jusqu'en Slovénie en trois jours, et tu as fait plusieurs vols de 200 enchaînés, et tout ça. Ça...

[00:54:47] **Beni Kälín:** C'était avant. C'était avant le Nordschirm, oui exactement. J'ai aussi fait quelques 200 après, j'étais aussi en Inde, à Birbiling, et j'y ai fait de longs vols, mais ce n'était simplement plus jamais aussi détendu qu'avant.

[00:55:03] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es là-haut et que tu te dis tout le temps que l'aile bruisse, c'est le grand classique, et tes abdos se contractent ou je ne sais quoi... Comment est-ce qu'on peut imaginer qu'une personne aussi expérimentée et, au fond, si encline à prendre des risques — du moins, c'est ce que diraient certains parapentistes — qu'elle se jette à pleine vitesse sur une pente d'environ 30 centimètres ou plus au-dessus de l'herbe, et qu'elle dise maintenant qu'avec une belle grande aile et dans des conditions normales, ça lui fait un peu peur ? Qu'est-ce qui fait la différence ? C'est quoi ?

[00:55:36] **Beni Kälín:** Oui, ça dépend énormément du type de terrain sur lequel je vole. Quand je vole au-dessus des arbres, je suis relativement détendu, mais quand je me retrouve à nouveau dans la même situation, dans le même schéma qu'à l'époque, avec la haute montagne et les turbulences, là, j'ai à nouveau peur. Et le truc, c'est qu'en fait, j'ai peur de la fermeture, mais je sais pourtant que je peux bien la maîtriser. Je me lance aussi sur des ailes en T et en C, pour faire de vraies fermetures et les tester à fond, mais malgré ça, j'ai peur d'en prendre une. En faire soi-même, c'est une chose, aucun problème, mais en prendre une, c'est tout autre chose.

[00:56:24] **Lucian Haas:** Comment est-ce que ça affecte ta pratique du vol ? Est-ce que tu le remarques sur certaines choses, du genre « normalement je continuerais à voler ici, mais je n'ose plus » ? Ou est-ce que tu continues quand même, mais avec ce sentiment désagréable, en te disant « oh, je crois que je vais plutôt faire du speedflying » ?

[00:56:41] **Beni Kälin:** Oui, les deux. Enfin, si c'est nécessaire, je peux me forcer et me reprendre pour continuer. Mais il y a aussi eu des moments où je suis simplement allé atterrir parce que je n'en avais plus la force, parce que la peur était simplement plus grande que le plaisir qu'il restait à prendre. Et là, je me suis dit : « Hé, pourquoi ? » Enfin, personne n'a besoin de prouver quoi que ce soit. Si je n'y prends plus de plaisir, alors je vais atterrir, non ?

[00:57:06] **Lucian Haas:** Est-ce que cette expérience que tu as vécue a aussi un peu changé ton approche sur la façon dont tu enseignes le parapente aux autres, quand tu constates qu'ils ont peut-être parfois peur ou quelque chose comme ça ?

[00:57:23] **Beni Kälin:** ou pas ? Je pense que oui, un peu. J'ai toujours tenu à ce qu'on essaie d'éviter ces expériences négatives, parce que ça te fait vraiment reculer. Pour certains un peu plus, pour d'autres un peu moins. Ça dépend évidemment de l'expérience qu'on vit. Et je pense que j'y accorde encore plus d'importance maintenant, pour que les élèves ne vivent pas une mauvaise expérience trop rapidement. Je pense qu'on finit tous par en vivre une tôt ou tard, ça n'a pas besoin d'être une ouverture de aile, mais je dis bien, une grosse fermeture suffit déjà pour certains,

[00:57:58] qu'ils perdent complètement le plaisir de voler en thermique, non ? Et je pense qu'il est important que ces mauvaises expériences arrivent le plus tard possible et soient les moins graves possibles, non ? Parce que j'ai vraiment rencontré beaucoup de gens maintenant qui ont vécu ça et qui abandonnent complètement le vol de cross-country, qui n'y trouvent plus aucun plaisir, non ? À cause d'une seule expérience.

[00:58:26] **Lucian Haas:** As-tu déjà essayé des aides psychologiques, genre du mental coaching ou de l'hypnose ou des trucs du genre, ou tu te dis non, je veux m'en sortir par moi-même en volant ?

[00:58:37] **Beni Kälin:** Non, pas encore pour l'instant. J'ai vraiment essayé de compenser ça simplement avec beaucoup de vols, accumuler des kilomètres, des heures et de bonnes expériences, donc plus de fermeture, et j'ai réussi. J'ai fait beaucoup de vols sans aucune fermeture, mais ça n'a pas marché. L'angoisse est toujours là et oui, je pense que ce sera ma prochaine étape, d'essayer quelque chose pour vraiment surmonter cette peur. J'ai aussi déjà eu des conseils sur ce que font les skieurs de descente quand ils se font une grosse chute, ils ont parfois besoin de ça pour oser à nouveau descendre à 140 km/h quelque part.

[00:59:24] **Lucian Haas:** Dans ta nouvelle école de parapente, tu proposes aussi des cours de parapente, mais dans un format, je dirais, peut-être un peu inhabituel pour les standards suisses, parce que tu dis que tu veux faire un cours intensif de trois semaines d'affilée et que les gens doivent être prêts et avoir leur brevet après. Qu'est-ce que tu espères gagner avec ces cours intensifs et compacts ?

[00:59:47] **Beni Kälin:** J'en attends beaucoup. D'une part, il y a le côté sympa du groupe, parce que les gens apprennent à se connaître vraiment bien. Ce qu'il faut peut-être expliquer un peu, c'est que dans le système suisse, on fait normalement un cours de base de quatre ou cinq jours, puis on enchaîne avec le cours de brevet. Il faut donc accumuler au moins 50 vols, 50 vols en altitude, avant d'être autorisé à passer l'examen. En moyenne, les gens en font peut-être 70 ou 80. On peut répartir ça comme on veut. Généralement, on a un an pour accumuler tous les vols à l'école avant de passer l'examen. Beaucoup mettent en moyenne environ neuf mois. Ça veut dire qu'ils répartissent leurs 70 vols sur neuf mois, ce qui implique des pauses relativement longues à chaque fois.

[01:00:33] Ça peut bien être deux mois sans voler après 15 vols en altitude, et puis ils reviennent à l'école de pilotage avec ces 15 vols et deux mois de pause, et ils ont encore la trouille, non ? Ils ont évidemment encore ce mauvais pressentiment, comme lors du premier vol en altitude, parce qu'ils ont presque totalement perdu la confiance qu'ils avaient gagnée. Et je suis fermement convaincu que si on vole intensément chaque jour, cette confiance sera bien, bien plus grande après 70 vols que si on l'étale sur un an ou un demi-an.

[01:01:16] **Lucian Haas:** Tu vois vraiment la persévérance comme un avantage pour ce genre de chose ? Parce qu'il y a toujours des gens qui disent : « Oui, si on étire un peu les choses, ça laisse plus de temps au cerveau pour assimiler ou

autre chose. » Mais tu veux dire vraiment que ce truc intensif de trois semaines d'affilée, ça consolide bien plus la confiance dans le cerveau ?

[01:01:34] **Beni Kälän:** Absolument, oui. J'en suis convaincu. J'ai beaucoup formé pendant dix ans. Pendant quatre jours par an, parfois, j'étais là sur le tapis en tant qu'instructeur de vol et j'ai simplement vu que les gens qui avaient peu de talent, mais qui persévéraient avec peu de pauses, maîtrisaient bien mieux les choses après 50 vols que les super-talents qui avaient eu de plus longues pauses. Et ça confirme en fait qu'il est important de persévérer. Je pense que cette fixation dont tu parles, c'est bien en théorie. Si on apprend la théorie en un jour et qu'on la réussit, on a tout oublié après un an. J'en suis convaincu. Mais si on apprend la théorie pendant trois mois et qu'on la termine, on en sait beaucoup plus après un an.

[01:02:24] Mais je pense que cette mémoire musculaire, donc le côté pratique, le ressenti, ces réflexes qu'il faut apprendre en parapente, c'est un avantage de le faire d'une traite. Que

[01:02:36] **Lucian Haas:** ...le fait bien s'imprimer. Sur quoi est-ce que tu veux continuer à progresser pour toi à l'avenir ? Où est-ce que ça continue pour toi ?

[01:02:48] **Beni Kälän:** Oui, je n'ai pas vraiment d'objectifs en speedflying. J'ai déjà atteint tout ce que je voulais. Je veux juste continuer à m'amuser, avec du terrain proche du vol. Mais j'ai besoin de...

[01:03:04] je ne me fixe pas de grands objectifs ou quelque chose du genre. Au contraire, je veux plutôt pouvoir apprendre en toute sécurité aux autres et leur faire découvrir le sport. D'une part par la formation et d'autre part aussi avec l'aile tandem. Ce qui est plutôt une nouveauté, ce tandem Speedflying, qui fonctionne pourtant très bien.

[01:03:29] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vois aussi un potentiel de développement technique dans le speedflying, où tu pourrais dire que s'il se passe quelque chose, de nouveaux mondes s'ouvriront, ou est-ce que le développement technique dans ce domaine est déjà si avancé qu'on peut dire que ce qui est possible en speedflying l'est maintenant ? Il n'y aura probablement pas beaucoup plus que ça.

[01:03:49] **Beni Kälän:** Non, alors pour le speedflying, on en est là où les parapentes étaient en 1990. Il y a donc un énorme retard à rattraper. Le développement avance très, très lentement, parce que la scène est tout simplement bien trop petite, non ? Et le sport est aussi relativement récent, non ? Je vois déjà un énorme potentiel chez les speedflyers. C'est déjà au point que si on vole avec un speedflyer normal, un Mirage, un 9 mètres carrés, il faut déjà courir énormément à pied pour le mettre en l'air. Ensuite, on a une finesse de peut-être 4,5 si on se met bien en position. Et on peut peut-être descendre avec une finesse de 2 ou 2,5.

[01:04:34] Mais cette plage entre le vol en pente et le vol plané, on travaille déjà dessus depuis longtemps et elle s'améliore de plus en plus.

[01:04:45] Mais il y a encore énormément de choses à faire là-dedans et je pense qu'à l'avenir, on pilotera des ailes nettement plus grandes, mais qui iront tout aussi vite et voleront tout aussi raide, ou tout aussi raide. Et grâce à ça, le décollage et l'atterrissage seront tout simplement beaucoup plus relax. On n'aura pas besoin de courir comme un champion du monde avec un 9 mètres carrés si on peut voler à la même vitesse mais avec une aile de 12 ou 13 mètres carrés. À cause de ça, ça deviendra tout simplement intéressant pour un public plus large, j'en suis convaincu.

[01:05:15] **Lucian Haas:** À quoi ressembleront ces ailes ? S'agit-il de développements qui viennent en fait du domaine du kite ? Parce qu'on dit que dans le domaine du kite, on peut travailler beaucoup plus sur l'angle d'attaque et faire du vrai Deep-Power et tout le reste ?

[01:05:27] **Beni Kälän:** C'est tout à fait possible que cette technologie Reflex, utilisée dans ces mattenkites ou aussi pour les paramoteurs, finisse par révolutionner le développement du speedflying. Je pense vraiment qu'il y a du potentiel. J'ai déjà volé avec des kites et ils ont déjà une plage incroyable en termes d'angle de portance, donc on peut voler avec une finesse de 8, mais aussi avec 3, ce qui est déjà une tout autre histoire que les speedflyers d'aujourd'hui.

[01:06:01] **Lucian Haas:** Mais là, tu n'as volé qu'au-dessus de l'eau ou est-ce que tu as vraiment fait du speedflying avec le kite depuis la montagne ?

[01:06:10] **Beni Kälän:** Non, j'ai déjà fait beaucoup de vols en montagne, mais au début seulement sur une fine corde, à un mètre du sol, pour gagner confiance en ces engins. Mais au final, j'ai aussi volé en montagne avec et sans skis, et c'est déjà une tout autre catégorie de voler avec un truc pareil. C'est tout simplement du vol en trois dimensions. On ne peut pas seulement diriger à gauche ou à droite, on peut aussi plonger en piqué, comme un oiseau peut le faire. Il n'y a aucun parapente ni aucun speedflying qui peut faire ça. C'est déjà indescriptible, toutes les possibilités qu'on a là.

[01:06:46] **Lucian Haas:** Ce qui rend tout ça un peu plus complexe en même temps et qui est probablement aussi plus risqué en termes d'accidents ?

[01:06:52] **Beni Kälän:** Oui, probablement. Ces ailes à réflexes sont aussi très controversées dans le domaine du paramoteur. Je ne fais pas de paramoteur moi-même, mais j'ai suivi un peu le fait que certains ne jurent que par ça et trouvent ça super, alors que d'autres ne veulent même pas y toucher.

[01:07:11] Je pense que si on l'utilise correctement, ça fonctionne, mais ça a probablement ses limites et il faut les respecter et trouver où elles se situent. Mais je pense que toute cette histoire de profils réflex, c'est encore très récent dans le développement des kites ; quand on voit ce qui s'est passé ces six ou sept dernières années sur les kites à mat, là où ils en sont aujourd'hui par rapport à il y a sept ans, il y a eu énormément de développement et beaucoup de connaissances acquises, et j'espère qu'un jour, cela se répercutera aussi dans le développement des parapentes ou des miniwings ou du speedflying.

[01:07:56] **Lucian Haas:** Existe-t-il une marque suisse ou un concepteur suisse d'aile de Speedflying ?

[01:08:02] **Beni Kälän:** Non, il n'y en a pas. Non. Les fabricants de Speedflying, ça devient de moins en moins fréquent. Au début, il n'y avait que Jin, puis JN, une marque de kites qui en a aussi construit un deuxième.

[01:08:15] Beaucoup de marques de parapente en ont construit un puis se sont retirées à un moment donné, et Jin s'est aussi retiré maintenant. Entre-temps, Swing est toujours le leader du marché.

[01:08:28] Levelwings, avec François Bo, qui est aussi une légende du Speedflying, il a sa propre marque avec Levelwings. Ozone fait aussi du Speedfly, et qui d'autre ? Il y a encore deux ou trois autres qui en font aussi, mais ce sont les trois plus grands qui sont présents sur le marché. Donc c'est déjà relativement petit, comment dire, c'est devenu petit, oui, malheureusement.

[01:08:51] **Lucian Haas:** Est-ce que ce serait une mission pour toi, un jour, de bousculer le marché du speedflying avec ta propre marque ? Oui,

[01:08:58] **Beni Kälän:** Qui sait, peut-être.

[01:09:00] **Lucian Haas:** J'ai lu un statut sur ton WhatsApp une fois. Je crois que c'était « Don't grow up, it's a trap ». Oui, exactement. C'est ta devise dans la vie ?

[01:09:12] **Beni Kälän:** Oui, un peu, oui.

[01:09:15] Alors, j'essaie simplement de faire ce qui me plaît. Je veux dire, j'ai perdu mon frère et je me suis un peu demandé : qu'est-ce que je fais, quel est l'objectif ? Ouais, et je suis arrivé à la conclusion que je veux juste faire ça parce que ça me fait plaisir. Et quand je fais du speedflying, je le fais pour moi, pas pour les autres.

[01:09:41] Ouais, et je trouve juste qu'il y a tellement de gens qui ont l'impression que, maintenant que je suis adulte, ça ne se fait pas, que je ne devrais pas le faire.

[01:09:52] Oui, je fais ce qui me plaît, ce qui me fait plaisir, et tant que ça ne nuit à personne, je le fais.

[01:09:58] **Lucian Haas:** Tu penses qu'il y a une limite d'âge pour le speedflying ?

[01:10:02] **Beni Kälän:** Non, je ne pense pas qu'il y en ait une.

[01:10:04] **Lucian Haas:** Combien de temps penses-tu encore aller faire du speedflying ?

[01:10:07] **Beni Kälän:** Bonne question.

[01:10:10] Tant que j'en ai encore envie. Donc au moment où je n'en ai plus envie, je ne le ferai plus, je pense. J'ai eu des périodes où j'ai énormément volé et des périodes où j'ai relativement peu volé, et c'est tant mieux comme ça. Je le fais quand j'en ai envie sur le moment.

[01:10:28] **Lucian Haas:** Bien, Beni, alors je te souhaite de continuer à avoir envie de faire du speedflying pendant encore longtemps et d'y vivre beaucoup de moments de flow, peut-être pas des succès, mais beaucoup de flow, et que tu en sortes toujours indemne. Et continue d'en apprendre aux autres pour qu'ils puissent aussi en prendre le plaisir. Merci pour la discussion et je te souhaite tout le meilleur.

[01:10:49] **Beni Kälin:** De rien. Merci beaucoup à toi, Lucian, et à toi aussi. Bons vols.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Oui, merci.

[01:10:59] C'était Beni Kälin en conversation avec Lucian Haas. Dans les notes de cet épisode, j'ai rassemblé plusieurs liens sur le speedflying ainsi que des vidéos de différents projets de vol de Beni. Si jamais tu es intéressé par un cours de speedflying avec Beni, son école de vol est disponible à l'adresse www.speedflying-school.com. Si cet épisode t'a plu, n'hésite pas à recommander Podz-Glitz. Tous les épisodes précédents du podcast sont disponibles sur Fluglites et Soundcloud, ainsi que sur les plateformes habituelles comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Pour ne manquer aucun nouvel épisode, tu peux aussi abonner Podz-Glitz directement sur ton podcatcher. Et si ce n'est pas déjà le cas, n'hésite pas non plus à devenir contributeur de Podz-Glitz et Blueglides.

[01:11:46] Ainsi, tu m'aides à pouvoir te présenter encore beaucoup d'autres histoires intéressantes issues de l'univers du parapente. Chaque épisode devient alors aussi, d'une certaine manière, ton épisode. Le montant du soutien est d'ailleurs totalement libre. Si tu hésites sur le montant à verser, je te suggère, sans engagement, 1 euro par épisode de podcast et 2 euros par mois de lecture sur Fluglites. Même projeté sur l'année, c'est nettement moins cher qu'un abonnement à un magazine de parapente classique. Prends soin de toi ! Ciao !