

Hyperlapse

Podz-Glidz 70 — Sebastian Benz

Published	2021-11-26
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/hyperlapse-sebastian-benz-podz-glidz-70
Duration	01:32:37
Speakers	Lucian Haas, Sebastian Benz
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0070-hyperlapse-sebastian-benz.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	33 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	24
Show notes	24
Transcript	25
Français	43
Show notes	43
Transcript	44

Deutsch

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

Show notes

Sebastian Benz ist ein sehr erfolgreicher Streckenflieger. Seine Flüge dokumentiert und kommentiert er in lehrreichen Zeitrafferfilmen.

Wenn Du eine Kamera laufen und den Film später in höherer Geschwindigkeit abspielen lässt, so wird dadurch die Zeit und das dokumentierte Geschehen gerafft. Timelapse heißt das auf Englisch. Wenn beim Filmen zugleich auch noch der Standort beziehungsweise das Blickfeld der Kamera verändert wird, dann wird aus dem Timelapse ein Hyperlapse. Ein schneller Sprung durch Zeit und Raum.

Der Schweizer Sebastian Benz nutzt diese Hyperlapse-Technik, um seine Streckenflüge mit dem Gleitschirm zu dokumentieren. So wird aus einem zehnstündigen 250er-FAI-Dreieck im Tessin, das man wohl kaum in epischer Länge im Film nachbetrachten wollte, ein 20-minütiges, kurzweiliges Meisterwerk.

Derart zeitlich komprimiert, sieht man nicht nur Wolken wachsen und vergehen, auch die entsprechend gelegte Flugroute tritt einem geradezu logisch vor Augen. Besonders wertvoll macht diese Filme allerdings, dass Sebastian das Geschehen, seine Entscheidungen zur Routenwahl, seine Überlegungen zu Thermiktriggern und Wolkenentwicklungen etc. kommentiert und sehr verständlich erklärt. Damit werden aus den Hyperlapse-Aufnahmen tolle Streckenflug-Lehrfilme.

In dieser Folge Nummer 70 von Podz-Glitz erzählt der 34-jährige Sebastian nicht nur vom Hyperlapse-Filmen, und was er selbst daraus gelernt hat.

Es geht unter anderem auch darum, wie er zu einem der erfolgreichsten Streckenflugpiloten wurde. Immerhin gewann er 2020 den World Online XC Contest der FAI. Und im XContest ist von ihm die schier unglaubliche Zahl von mehr als 65.000 Streckenflugkilometern verzeichnet.

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: West Bad | Artist: Jeremy Black

No Copyright Music.

<https://www.youtube.com/watch?v=83VV-NtjmME>

- Youtube-Kanal von Sebastian Benz mit vielen Videos, daraus als Beispiele:
- Sebastians 270-km-FAI-Dreieck in Brasilien (Flug im XContest | Hyperlapse-Video)

Fühlst Du Dich von Podz-Glitz gut unterhalten? Jede Folge des Podcasts wird von mir professionell recherchiert, produziert und gut hörbar abgemischt. Damit die Qualität von Inhalt und Sound passt, stecke ich einiges an Zeit und Arbeit in jede Folge. Das geht in dieser Schlagzahl und Tiefe nicht mehr als reines Hobbyprojekt, sondern will irgendwie finanziert werden. Bist Du dabei?

Links:

- auf Facebook: <https://www.facebook.com/sebastian.benz.3>

- Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/channel/UCsdw3K63mE0RRZhwz0Y-FJQ/videos>
- Erklärvideo zum Kamera-Setup: https://www.youtube.com/watch?v=0a_0t-0_G4I
- 266-km-FAI-Dreiecks: <https://www.youtube.com/watch?v=3silzQSq2oo>
- Wie man Wolken liest: <https://www.youtube.com/watch?v=suiYnO5IqRs>
- Flug im XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:osimo/20.10.2021/09:48>
- Hyperlapse-Video: <https://www.youtube.com/watch?v=K09epq5sVks>
- Der Erklär-Benz: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/12/der-erklar-benz.html>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-70-hyperlapse.html>

Transcript

[00:00:06] **Sebastian Benz:** Manchmal, wenn ich fliege und ich habe so das Messer zwischen den Zähnen und bin am Gasen und versuche so schnell wie möglich vorwärts zu kommen, dann denke ich, bin ich oft safer unterwegs, sogar wenn die Bedingungen recht hart sind oder recht haarsträubend oder so, weil ich wirklich 100 % dabei bin und voll fokussiert bin. Und für mich ist, ich habe mir schon so Gedanken gemacht, dass ich beim Fliegen wirklich voll präsent sein will und auch sein muss.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:57] **Sebastian Benz:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:01] **Lucian Haas:** Heute mit Sebastian Benz und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:12] Wenn du eine Kamera laufen und den Film später in höherer Geschwindigkeit abspielen lässt, so wird dadurch die Zeit und das dokumentierte Geschehen gerafft. Timelapse heißt das auf Englisch.

[00:01:25] Wenn beim Filmen zugleich auch noch der Standort bzw. das Blickfeld der Kamera verändert wird, dann wird aus dem Timelapse ein Hyperlapse, ein schneller Sprung durch Zeit und Raum.

[00:01:38] Der Schweizer Sebastian Benz nutzt diese Hyperlapse-Technik, um seine Streckenflüge mit dem Gleitschirm zu dokumentieren. So wird aus einem 10-stündigen 250er FAI-Dreieck im Tessin – das man wohl kaum in epischer Länge im Film nachbetrachten wollte – ein 20-minütiges, kurzweiliges Meisterwerk. Derart zeitlich komprimiert, sieht man nicht nur Wolken wachsen und vergehen, auch die entsprechend gelegte Flugroute tritt einem geradezu logisch vor Augen. Besonders wertvoll macht diese Filme allerdings, dass Sebastian das Geschehen, seine Entscheidung zur Routenwahl, seine Überlegungen zu Thermiktriggern und Wolkenentwicklungen etc. kommentiert und sehr verständlich erklärt. Damit werden aus den Filmen, die er veröffentlicht hat, auch in Hyperlapse-Aufnahmen tolle Streckenflug-Lehrfilme.

[00:02:25] In dieser Folge Nummer 70 von Podz-Glidz erzählt der 34-jährige Sebastian nicht nur von Hyperlapse-Filmen und was er selbst daraus gelernt hat. Es geht unter anderem auch darum, wie er zu einem der erfolgreichsten Streckenflug-Piloten wurde. Immerhin gewann er 2020 den World Online XContest der FAI. Und im XContest ist von ihm die schier unglaubliche Zahl von mehr als 65.000 Streckenflugkilometern verzeichnet.

[00:02:54] Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran auf unterschiedlichste Weise unterstützen. Du kannst helfen, Podz-Glidz bekannter zu machen, z.B. indem du den Podcast in Gesprächen mit Fliegerfreunden oder via Social Media weiterempfehlst. Zudem kannst du Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Lu-Glidz finanziell unterstützen. Wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, erfährst du auf der Website von Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:23] Sebastian, du bist relativ frisch zurück aus Brasilien. Wie war es dort?

[00:03:30] **Sebastian Benz:** Ja, toll. Einfach super zum Fliegen. Wir hatten leider nicht ganz so Weltrekord-Bedingungen oder zu wenig Wind für 600 Kilometer. Aber sonst war es halt Hammer. Es ist einfach super konsistent. Also man kann fast jeden Tag zehn Stunden fliegen. Und die Bedingungen sind eigentlich fast immer gut.

Von dem her war es super und auch die Organisation war schon eingespielt. Und ja, es war ja auch nicht mein erstes Mal. Also ich kenne die Jungs schon und von dem her war es eine super Kombo aus sehr viel Fliegen und auch viel Spass vor allem. War das dein Ziel, 600 Kilometer zu fliegen? Grundsätzlich schon, wenn es geht. Aber sonst, es war nicht quasi, also ich bin jetzt nicht zu Tode betrübt, dass wir jetzt diese 600 nicht gemacht haben.

[00:04:23] Aber wenn es gegangen wäre, wäre das schon das Ziel gewesen, klar.

[00:04:28] **Lucian Haas:** Du hast ja jetzt keinen Weltrekord aufgestellt, aber im Grunde einen anderen Rekord aufgestellt. Zumindest wenn ich das richtig gesehen habe. Du bist ein riesiges Dreieck geflogen von 270 Kilometern, von denen manche sagen, das ist wahrscheinlich das größte Flachland-Dreieck, was jemals irgendwo auf der Welt, zumindest mit dem Gleitschirm, geflogen worden ist. Wie kam es eigentlich dazu, dass man in Brasilien, wo man eigentlich auf One-Way-Flüge setzt, dass du dann sagst, jetzt fliege ich mal ein Dreieck?

[00:04:54] **Sebastian Benz:** Ja, also es war schon so ein, vielleicht ein längerer Traum von mir, mal ein grosses Dreieck zu machen im Flachen. Und ich glaube, in der ersten Brasilien-Expedition haben sie das auch schon versucht und auch ein relativ grosses Dreieck gemacht. Und ja, jetzt war es halt vom Wetter so, dass wir wirklich recht wenig Wind hatten, so gegen den Schluss dieser Expedition da. Und da hat es sich wie angeboten, das mal zu versuchen. Und grundsätzlich eben in Brasilien, es fliegt eigentlich fast jeden Tag sehr gut und man hat praktisch 10 bis 11 Stunden Flugzeit. Und auch wenn man, sagen wir jetzt, etwas gegen den Wind fliegen muss, aber trotzdem halt 10 oder 11 Stunden in der Luft ist, kann man halt trotzdem ein sehr grosses Dreieck realisieren.

[00:05:46] Und das hat mich so etwas gereizt. Plus, es ist natürlich auch sehr cool, wenn man in der Nähe des Hotels zurückkommt, zurück landet und nicht eine 10-stündige Rückfahrt vor sich hat. Und ja, generell ist es auch in Brasilien, oder wenn es nicht so viel Wind hat, ist es auch nicht so attraktiv zu versuchen, dann one way zu fliegen, weil man kommt eh nicht so weit.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Hattest du denn dieses Dreieck genau so geplant? Also standen für dich vorher diese Wendepunkte schon fest? Oder hast du gesagt, okay, ich versuche heute mal Flachlanddreieck und ich fliege einfach mal los und irgendwann entscheide ich mich mal, jetzt kehre ich um, beziehungsweise das ist jetzt mein erster Turnpoint und so weiter?

[00:06:26] **Sebastian Benz:** Ne, also das ist ja eigentlich das Schöne am Flachland, man muss das nicht so strikt planen wie in den Alpen. Also ich habe mir quasi zuerst einfach, ich habe mir schon etwas Gedanken gemacht, wann ich etwa den ersten Turnpoint setzen sollte, also zeitlich und etwas in Kilometern auch. Aber grundsätzlich bin ich einfach einmal am Morgen losgeflogen, mit dem Wind, weil am Morgen ist es noch schwach und gegen den Wind, wenn es noch schwach ist, ist es sehr schwierig. Also zuerst einmal mit dem Wind und dann war schon das Ziel, so etwa 100 Kilometer zu machen, dass es insgesamt etwa 300 Kilometer geben würde. Und ich habe dann so etwas in Funktion der Zeit, der Kilometer und auch des Windes, habe ich dann irgendwann den ersten Turnpoint gesetzt.

[00:07:18] Und das ist auch, ja in Brasilien hat man oft am Morgen recht viel Wind und dann so gegen den Mittag schläft er ein und das hat mir natürlich bei diesem Dreieck auch geholfen. Also ich habe dann so etwas gewendet, als der Wind langsam angefangen hat einzuschlafen. Und

[00:07:36] **Lucian Haas:** dann, ich meine den zweiten Schenkel musst du ja relativ quer zum Wind dann fliegen und den letzten dann eigentlich wieder gegen den Wind, oder wie?

[00:07:43] **Sebastian Benz:** Ja, also der zweite zuerst war es recht so Crosswind fliegen,

[00:07:50] aber glücklicherweise ist auch so eine, also wenn man sich auch die One-Way-Flüge in Brasilien anschaut, sieht man, dass der Wind, der dreht sich im Laufe des Tages, also der kommt immer mehr, also am Anfang ist es oft Süd-Ost und dann dreht er so auf Ost-Nord-Ost, je nach Windrichtung, was man am Anfang zuerst hat. Also er wird immer, er kriegt immer mehr eine Nordkomponente während des Tages und das hat mir dann auch geholfen, so Mitte zweiter Schenkel oder so war es dann eigentlich fast Rückenwind. Nur am Schluss war es dann auch wieder recht viel Gegenwind, weil man hat dann so auch die Sea Breeze, die langsam reindrückt und dann, als ich dann, ein bisschen nachdem ich gelandet bin, war es dann, kam dann auch recht starker Wind von der Sea Breeze rein.

[00:08:40] **Lucian Haas:** Ganz geschlossen hast du es ja nicht, du bist ja ein bisschen vorher gelandet. Denkst du, dass ein solches Dreieck, so wie du es dort geflogen hast, dass es in dieser Grösse auch wirklich geschlossen werden kann oder ist das wirklich so schon quasi an der Grenze von dem, was man zeitlich dort und auch vom Durchschnitt Geschwindigkeiten, die man dann bei diesen Winden dann fliegen kann, überhaupt erreichen kann?

[00:08:59] **Sebastian Benz:** Ne, also da geht es sicher noch mehr. Der Tag war eigentlich eher durchschnittlich, würde ich sagen. Gerade am Anfang haben wir recht stark gegen das Absaufen gekämpft, also es war recht tricky und auch in der Mitte hatte ich eine relativ grosse Baustelle, da war ich sehr tief, habe viel Zeit verloren und am Schluss habe ich es auch nicht ganz optimiert, also ich bin am Schluss noch aus dem Steigen rausgeflogen, damit ich nicht zu lange fliege. Das ist schon immer so ein Thema in Brasilien, weil wenn die Sonne dann untergeht, wird es sehr, sehr schnell dunkel und ich wollte halt nicht im Dunkeln landen, weil es viele Kabel und so und Hindernisse gibt, die man dann nicht mehr sieht. Also ich hätte vielleicht noch 10, 20 Minuten, wenn es so ist, 10 Minuten mehr gehabt am Schluss.

[00:09:49] Aber ich denke also 300 sind sicher möglich, wenn wir mit etwas besserer Tag, etwas weniger Wind und noch einer etwas optimierten Linie sind 300, denke ich, nicht so schwierig. Um so einen Flug

[00:10:04] **Lucian Haas:** realisieren zu können, braucht man aber trotzdem ja echt viel Flachlanderfahrung, um so ein Land dann auch so lesen zu können, um da auch wirklich immer oben zu bleiben. Wie kommt ein Schweizer wie du, der normalerweise, der normalerweise in Hochgebirge fliegt und sowas, wie kommt so ein Typ wie du dazu, auch ohne Berge so gut zu fliegen?

[00:10:23] **Sebastian Benz:** Das Flachland ist nichts Neues für mich in dem Sinne. Also ich habe schon recht viel Flachlanderfahrung. Ich habe mal in den USA gelebt und an der Ostküste. Ich habe da etwas so Flachlandfliegen gelernt und dann habe ich auch mehrere Saisons in Australien verbracht und da ist es dann wirklich, wirklich flach. Und ja, von dem her, ich habe da eigentlich recht guten Zugang zum Flachlandfliegen und das ist nichts mehr super Neues für mich. Und ja, schlussendlich ist das alles Fliegen. Es funktioniert überall auf der Welt gleich, ob es flach ist oder Berge hat oder ja.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Lass uns mal ein bisschen zurückgucken dann in deiner Geschichte, weil du sagst, du warst in den USA und Australien zum Fliegen und sowas. Wann hast du überhaupt angefangen mit dem Gleitschirmfliegen?

[00:11:12] **Sebastian Benz:** Ja, das war grundsätzlich. Ja, das war grundsätzlich. Ich glaube eben so 2004. Da war ich Ende 16, Anfang 17. Ich habe so mein erstes Geld aus der Chemielaborantenlehre verdient und da habe ich mal angefangen mit dem Schnupperkurs und der Schulung. Und ja, ich war schon immer sehr, sehr fasziniert vom Streckenfliegen und das war eigentlich mein grosses Ziel.

[00:11:39] **Lucian Haas:** Das heisst, immer fasziniert vom Streckenfliegen. Das heisst, diese XC-Fliegerei

[00:11:43] **Sebastian Benz:** war wirklich von Anfang an bei dir auch so? Ja, ich wollte immer schon Strecke fliegen. Ich habe einfach nicht gewusst, wie. Und wie hast du das dann gelernt? Ja, also zuerst habe ich einfach normal die Schulung durchlaufen und da habe ich so ein bisschen Thermikfliegen gelernt und dann bin ich einfach am Anfang mit meinem A-Schirm oft von Engelberg ausgeflogen, Strecke oder ich habe grundsätzlich immer ein Gebiet gewählt, das im Luft des Windes ist und habe dann von dort aus versucht, Strecke zu fliegen. Und

[00:12:19] **Lucian Haas:** wie schnell hast du da Erfolge gefeiert? Oder wann hast du zum Beispiel deinen ersten Hunderter gehabt? War das schon direkt im ersten Jahr oder im zweiten?

[00:12:26] **Sebastian Benz:** Nein, das ging schon länger. Ich weiss nicht, zwei oder drei Saisons habe ich schon gebraucht für meinen ersten Hunderter. Das war so ziemlich Trial and Error. Also ich habe mir auch viele Flüge im XContest angeschaut, aber ich bin nicht gleich so in die Hammergebiete gegangen wie ins Wallis oder so, weil ich habe gedacht, das ist etwas zu stark noch für mich. Und ich hatte wirklich einfach nicht so viel Ahnung, wie das geht. So

[00:12:56] **Lucian Haas:** rückblickend. Nicht so viel Ahnung, wie das geht, ist gut. Ist denn dabei trotzdem dann immer alles gut gegangen? Also hast du das Glück des tüchtigen Anfängers gehabt? Also ich habe

[00:13:05] **Sebastian Benz:** schon auch viel Glück gehabt, aber ich habe zum Beispiel ziemlich am Anfang mir mal so einen Kompressor

[00:13:12] **Lucian Haas:** gemacht, einen

[00:13:12] **Sebastian Benz:** Kompressionsbruch von einem Wirbel geholt, weil ich, ja, ich wollte Top landen, weil ich unbedingt pinkeln musste. Und ich habe da die Top-Landung etwas forciert, was ich jetzt nie mehr machen würde. Aber ja, man lernt dazu.

[00:13:33] **Lucian Haas:** Nie mehr machen würde heisst, du würdest keine Top-Landung mehr machen oder du würdest keine Top-Landung mehr forcieren, wie du jetzt gerade gesagt hast? Ich

[00:13:40] **Sebastian Benz:** lande sicher noch Top. Ich würde es einfach nicht mehr forcieren. Das ist so eine eiserne Regel von mir. Also so einen Top-Crash oder sowas in der Ordnung will ich nicht machen. Also ich schaue, dass ich immer einen Plan B habe und ich bin auch nicht so stolz, 20 Mal anzufliegen, wenn es nicht passt und halt aufzugeben, wenn es nicht geht.

[00:14:02] **Lucian Haas:** Nun hast du gesagt, als XC-Flieger warst du gewissermassen damals autodidakt und hast dich da langsam selber herangetastet. Was würdest du denn heute Piloten raten? Wie kann man sich am besten dem XC-Fliegen nähern? Wie macht man da vielleicht am schnellsten Fortschritte?

[00:14:18] **Sebastian Benz:** Ich habe viel autodidaktisch, aber ich habe auch viel über den XContest und in Gleitschirmforen gelesen. Ich denke, das hat mich schon auch einiges weitergebracht.

[00:14:29] Am schönsten ist natürlich immer, wenn man jemanden hat, so einen Mentor oder so, der einem so etwas zeigen kann und mit dem man, wahrscheinlich besprechen kann, was man gemacht hat. Aber schlussendlich denke ich, ist es auch eine gewisse Charakterfrage. Gewisse Leute lernen sehr gut, wenn sie einen Mentor haben und sonst irgendwer oder andere vielleicht etwas dümmere wie ich oder so, die müssen jeden Fehler mal selbst gemacht haben, bis sie es glauben.

[00:15:04] Ich denke, es ist auch sehr individuell, aber es ist sicher, gut, wenn man jemanden hat, der kompetent ist und einem so viele Informationen mit auf den Weg geben kann, wie möglich. Das ist sicher nicht falsch.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Hattest du denn mal so etwas wie einen Mentor?

[00:15:22] **Sebastian Benz:** Nein. Ich habe wirklich fast alles auf eigene Faust gelernt.

[00:15:28] **Lucian Haas:** Das ist ganz interessant, weil du machst ja, wie soll man das sagen, supertolle Erklärvideos. Das ist ja eine deiner Spezialitäten mittlerweile. Da trittst du ja im Grunde selber als Mentor auf, wo du plötzlich den Leuten anfängst, Sachen zu erklären und sonst etwas. Hast aber selber gar keinen gehabt, also gar kein Vorbild dafür. Woher kommt das Drängen danach, zu sagen, ich mache jetzt Videos, wo ich selber zeige, wie ich es eigentlich mache?

[00:15:57] **Sebastian Benz:** Ein Teil ist schon auch, wenn ich so zurückdenke. Ich bin froh, ich habe es überlebt, ohne bleibende Schäden. Aber ich denke schon, die Stufe vom Gleitschirmschein oder vom Brevet

[00:16:16] zum kompetenten, sicheren XC-Piloten, da gibt es ein riesiges Loch dazwischen. Es ist unglaublich viel, was man dazwischen lernen kann. Ich denke, ich habe inzwischen auch ein recht grosses Wissen und einen immensen Erfahrungsschatz aufgebaut. Es macht mich schon auch glücklich, das etwas zu teilen. Ich möchte anderen Piloten das auf den Weg geben oder mein Wissen teilen, um dieses Loch etwas zu stopfen und anderen vielleicht einige nicht so schöne Erfahrungen ersparen zu können.

[00:16:56] **Lucian Haas:** Du setzt ja bei deinen Videos eine ganz besondere Technik ein, sogenannte Hyperlapse-Videos. Erklär mal, was ist das eigentlich?

[00:17:04] **Sebastian Benz:** Meistens mache ich es zwischen 16 und 64 Mal beschleunigt. Und das Ganze ist...

[00:17:13] **Lucian Haas:** Beschleunigt heisst nicht jetzt den Gleitschirm beschleunigt, sondern das Video ist beschleunigt. Du zeigst, es ist ein Zeitraffer.

[00:17:17] **Sebastian Benz:** Genau, es ist ein Zeitraffer. Bis zu 64 Mal schneller, das ist also schon recht massiv schneller.

[00:17:25] Wenn man eben 10 Stunden fliegt. Ich meine, wenn ich da die ganzen 10 Stunden abspiele, dann schläft jedem das Gesicht ein. Das ist sowieso immer etwas des schwierigen Begleitschirmvideos, quasi die Faszination gut zu transportieren, ohne dass es sehr lang und einschläfernd wirkt. Ja, und quasi möglich wurde dies erst durch die neue Technologie der 360 Grad Kameras, weil durch das wird quasi eben 60 Grad gefilmt. Und durch das kann auch dieses Video extrem stabilisiert werden. Also wenn man sonst so ein GoPro-Video oder so 64 Mal schneller abspielt, dann wackelt das und rumpelt nur noch.

[00:18:10] Also da wird man sofort sehen können. Das heisst, da wird

[00:18:12] **Lucian Haas:** einem schwindelig vom Zugucken zu. Ja

[00:18:14] **Sebastian Benz:** genau, also das ist nicht eine schöne Erfahrung.

[00:18:18] **Lucian Haas:** Wenn man sich jetzt diese Videos anguckt, also ich finde selber immer, ich habe gestern Abend noch ein paar Stunden sogar fast damit verbracht. Ich finde das immer wieder faszinierend, wenn man sich das anguckt, weil man auf diesen Videos, gerade weil es so schnell läuft, so viel mehr sieht, als wenn es langsam läuft. Weil viele der Veränderungen, die in der Luft passieren, mit Wolken und sonst was, werden eigentlich erst wirklich verstehbar oder sichtbar, wenn man es so schnell sieht. Und auch beispielsweise deine Linienwahl, wenn du da irgendwelche Grate entlang fliegst, wird viel leichter verständlich, wenn man das so schnell sieht. Weil man dann mit einmal sieht, ah ja genau, da ist er sofort da und man kann es nachvollziehen. Es ist nicht ein Schläfern zwischendurch, wo man dann gedacht hat, wo war der eigentlich losgeflogen. Das hat man ja gerade ein paar Sekunden vorher noch gerade gesehen.

[00:19:05] Von daher ist allein dieses Beschleunigen ist ja schon ein ungeheures Lehrstück auf gewisse Weise. Was ich mich dabei gefragt habe, wie viel von dem, was du auch als Erfahrungsschatz mittlerweile aufgebaut hast, wie viel basiert auch darauf, dass du im Grunde deine Flüge selber auch immer in diesen Hyperlapse-Geschichten nochmal nachgeschaut hast? Wie viel hast du vielleicht manchmal erst im Nachhinein verstanden, wenn du deine eigenen Flüge so nochmal im Schnelldurchlauf angeguckt hast?

[00:19:34] **Sebastian Benz:** Ja, das ist sicher ein guter Punkt. Für mich ist es schon auch ein tolles Debriefing. Das ist ganz klar.

[00:19:43] Ich meine, jetzt ist es schwierig zu sagen. Während dem Flug

[00:19:51] musst du ja trotzdem die Wolken auch lesen quasi in Slow Motion. Also nicht in Slow Motion, aber im Vergleich zum Video in normaler Zeit. Da hilft dir natürlich nichts. Aber es hat sicher auch eine Dimension hinzugefügt, dass

[00:20:12] **Lucian Haas:** man jetzt

[00:20:12] **Sebastian Benz:** diese Videos im Hyperlapse sehen kann. Und wie du gesagt hast, es ist schon sehr faszinierend, die Wolken vor allem da anzuschauen.

[00:20:23] wenn man das noch nie gesehen hat, ist es vielleicht schwierig zu erklären, aber es ist wirklich, man kann wirklich sehen, woher die Wolke kommt, wie sie aufbaut. Es wirkt wirklich super logisch, wenn man das im Beschleunigten sieht. In normaler Zeit ist es oft recht schwierig zu lesen. Also für mich ist es sicher toll, dass ich das auch nachher anschauen kann. Und manchmal fallen mir da auch die Schuppen von den Augen und denke ich, die Thermik kam eigentlich von dahinten oder so und darum ist es gar nicht oder hat es nicht funktioniert. Manchmal habe ich auch schon ein paar Videos von Brasilien angeschaut und da sieht man auch so, ein bisschen weiter rechts wäre eigentlich die Thermik hochgekommen.

[00:21:14] Aber ich war links da, wo die Wolke schon wieder völlig auseinanderfällt und so, aber live war dann das alles nicht so offensichtlich. Also es ist für mich sicher ein tolles Tool, auch das so anzuschauen und ich denke generell, wenn man versucht etwas zu vermitteln oder jemand einem etwas beizubringen, dann lernt man ja auch immer selbst noch

etwas. Das ist ja wie so eine ja in der Didaktik oder vom Können her immer noch eine weitere Stufe. Also wenn man es quasi selbst beherrscht, das ist eine Stufe. Aber wenn man es dann auch noch jemandem erklären kann, das ist wie noch mal eine Stufe höher vom

[00:22:00] Verständnis. Also von dem her ist es ja auch eine etwas eigennützige Sache, dass ich da etwas dazu lernen kann oder noch mal eine Stufe höher gehen kann im Wissen und im Verständnis.

[00:22:14] **Lucian Haas:** Wenn ich es richtig gesehen habe, diese Hyperlapse-Videos machst du so seit etwa zwei Jahren. Stimmt das so? Ja,

[00:22:22] **Sebastian Benz:** ein Jahr jetzt wirklich. Oder ein Jahr. Würdest

[00:22:26] **Lucian Haas:** du denn sagen, in diesem einen Jahr durch diese ganzen Hyperlapse-Geschichten und wo du auch immer so viel selber dann geschaut hast und es dann auch in Worte gefasst hast und erklärt hast, gibt es da so etwas, wo du sagst, ich habe wirklich etwas erst in diesem letzten Jahr dadurch verstanden, was du vorher nicht wusstest oder als Modell von wie funktioniert das Wetter oder sonst was, was du nicht erkennen konntest in der Slow Motion oder in der normalen Geschwindigkeit?

[00:22:52] **Sebastian Benz:** Grundsätzlich nicht so direkt, aber was mir schon vielleicht noch weiter bewusst worden ist, ist, dass es wirklich darum geht, sehr präzise zu fliegen. Also es ist quasi es wurde mir wie mehr bewusst, dass halt die Thermik wirklich genau an einem Ort durchströmt und dann genau dorthin geht, wo die Wolke aufbaut und ich denke, ich habe jetzt ich lege schon mehr Fokus auf dieses extrem präzise Fliegen. Also ich versuche genau dort zu sein, wo man sein muss, wenn das Sinn macht. Und ich denke, ich meine, das ist mir jetzt auch mehr aufgefallen, wenn man gute oder sehr erfahrene Piloten beobachtet, die sind genau da, wo man sein muss

[00:23:44] und so weniger erfahrene Piloten, die dümpeln dann irgendwo ein bisschen rum und dann fällt es mir jetzt auch viel mehr auf. Also ich sehe gleich so, ah, der ist erfahren oder er ist weniger erfahren vom Ziel, wo er hinfliegt, genau.

[00:23:59] **Lucian Haas:** Das heißt einfach, du guckst, wo fliegt der andere am gegenüberliegenden Hang hin oder dümpelt der sofort vorne in der schwachen Thermik, wo du eigentlich sagst, nein, die eigentliche, die steht dann doch 300 Meter dahinter, das hätte man doch eigentlich sehen können, wenn man sich das schneller vorstellen kann oder sonst irgendwas.

[00:24:16] **Sebastian Benz:** Und du

[00:24:17] **Lucian Haas:** fliegst dann einfach die 300 Meter weiter, weil du weisst, der eigentliche Bart muss dahinter sein.

[00:24:22] **Sebastian Benz:** Und das macht halt extrem viel aus. Also man kann einerseits beim Drehen, aber andererseits oft wirklich schnell fliegen kann man ja, wenn man auch eine Ridge hat oder so, die trägt und da spielt es dann extrem eine Rolle, wenn man wirklich in diesem Hangsteigen drin ist und all diese Punkte quasi abfliegt, wo es wirklich rauf geht, dann kann man da schon unglaublich viel gewinnen.

[00:24:49] **Lucian Haas:** Bei deinen Videos, die sind ja jetzt nicht nur so toll, weil sie diese Bilder haben, vom Schnelldurchlauf, wo man das alles so schön vor Augen geführt bekommt, sondern du erklärst ja auch die ganze Zeit dabei. Das ist so wie so ein Live-Kommentar, wo du dann diesen, also auf kurze Zeit reduzierten Flug dann entsprechend noch live sagst, was du da eigentlich gemacht hast oder welche Entscheidung dahinter war und auch allein davon kann man ja unheimlich viel lernen. Was ich mich frage, diese Erklärung, die du dort gibst, hast du die vorher alle gascriptet? Also hast du ein Manuskript, was du im Grunde dann abliest oder guckst du dir den Film in dem Moment an und erzählst wirklich das wie so ein Live-Kommentator, der statt Fußballspiel jetzt halt einen Gleitschirmflug im Schnelldurchgang kommentiert?

[00:25:32] **Sebastian Benz:** Ja, also ich scripte das sicher nicht so im Detail durch oder so. Also ich schaue mir also ich exportiere mal, also reframe das Ganze mal und exportiere dann mal das Video und ich schaue es mir an und natürlich habe ich den Flug auch schon mal erlebt, also ich weiss vielleicht, wo waren kritische Punkte, wo war es tricky,

vielleicht sehe ich dann auch noch im Video ein, zwei eben so Aha-Momente oder so etwas von den Wolken her oder etwas spezielleres, das mir noch nicht aufgefallen ist und dann habe ich so ungefähr etwa eine Idee, auf was ich eingehen will und dann spreche ich das mehr oder weniger live dann zu was ich lasse das Video laufen und ich spreche es dann live zum Video.

[00:26:20] **Lucian Haas:** Gibt es irgendwie eins von diesen mittlerweile, ich glaube über 20 Videos, die du da schon hochgeladen hast, gibt es da irgendeins, wo du sagst, da bin ich besonders stolz drauf oder das ist etwas, wo du sagst, das ist wirklich so besonders, weil da ein Effekt zu sehen ist, den man vielleicht so in anderen Videos nie vorgeführt bekommt? Also

[00:26:38] **Sebastian Benz:** mir persönlich gefällt das, so ein Tessin-Video von 200, das war glaube ich 260 irgendwas FAI-Dreieck von dieser Saison und da habe ich eigentlich so ziemlich den ganzen Flug als Hyperlapse und das ist schon Das sind ja auch drei

[00:26:57] **Lucian Haas:** Teile, glaube ich, also das insgesamt.

[00:26:59] **Sebastian Benz:** Ne, ich glaube das war nur ein Teil, also ich habe verschiedene aus dem Tessin aber der letzte, das war quasi ein Einteiler und zwar schon speziell, weil es sehr starken Mordwind hatte und so mit den Wolken ist es schon recht lehrreich, was man alles sehen kann in diesem Video, also es ist schon recht faszinierend für mich. Bekommst du viel Feedback auf diese Videos? Ja, schon, also es hat extrem viele Leute schauen sich das an und ich kriege auch sehr oft sehr positives Feedback, was mich natürlich ungemein freut und auch motiviert, vielleicht eben noch weitere Videos zu machen, weil es ist, ja ich, ich habe ich mache es sehr gerne, aber es ist auch unglaublich aufwendig. Also ich sage immer so, es dauert mindestens

[00:27:49] mindestens so lange wie ich geflogen bin, wenn ich schnell bin und sonst kann es auch doppelt so lange dauern.

[00:27:55] **Lucian Haas:** Okay, das heisst du fliegst 10 Stunden aber so ein Filmschnitt und mit allem ganze Produktion kann dann auch 20 Stunden dann dauern.

[00:28:03] **Sebastian Benz:** Ja, genau.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Wie machst du das eigentlich? Ich meine, du hast jetzt, wenn du sagst ich filme 10 Stunden FAI Dreieck im Tessin geflogen. Guckst du dir wirklich diese 10 Stunden dann nochmal durch oder formatierst du das direkt so, dass du es selber als Hyperlapse dir anschauen kannst und sagst, ich mache es eh nur in diesem Schnelldurchgang oder wie funktioniert das?

[00:28:26] **Sebastian Benz:** Ne, also ich, ich lad mir das Ganze mal auf den PC und dann eben bei einer 360 Grad Kamera muss man ja auswählen, wo also wohin man schaut weil eben man hat 360 Grad zur Auswahl und dann also mache ich so jetzt eben für dieses Hyperlapse mache ich so ein grobes Reframing nennt sich das, wo man auswählt in welche Richtung man schaut und dann wähle ich schon mal diese Richtung aus und ich springe dann quasi, also ich klicke einfach eben mit so einer Gleitphase fliege ich ja immer in die gleiche Richtung dann, dann wähle ich so eine Frame am Anfang und vielleicht noch am Ende der Gleitphase oder so, wenn ich die Richtung etwas ändere also ich, ich stelle da quasi die grobe Richtung ein und ich schaue mir das auch nicht alles ganz an teilweise auch schon beschleunigt schaue ich es mir an, aber der Computer kann nicht ganz in Echtzeit

[00:29:26] das schon so rendern mit 64 Mal schneller und ich, ich klicke da einfach so durch und dann exportiere ich mal alles und je nachdem mache ich dann noch eine Struktur, wenn ich irgendwie einen groben Schnitzer gemacht habe oder so, aber dann füge ich es mal zusammen und dann schaue ich es mir gleich mal in schneller an das Ganze Und dann

[00:29:47] **Lucian Haas:** sprichst du auch quasi dein Kommentar dann da drüber und dann ist es fast fertig Ja,

[00:29:52] **Sebastian Benz:** also zuerst mache ich es dann die ganzen Schnittstücke die kommen aus der 360° Software, Dann setze ich die in DaVinci Resolve zusammen, und so für die neueren Videos habe ich teilweise auch noch so Landschaftsmaus Marker reingemacht. Das ist auch noch relativ aufwendig, es geht auch so mit Tracking von den Orten und so, das mache ich auch in DaVinci Resolve und dann schneide ich eigentlich das Video fix und fertig, also dass es

wirklich stimmt und dann erspreche ich das das Audio drauf weil es ist, oder es, wenn es noch nicht ganz fertig ist und du tust noch irgendwas von der Länge, dann passt es wieder nicht vom Audio und das ist das manchmal echt tricky

[00:30:35] **Lucian Haas:** Was hast du für eine 360° Kamera?

[00:30:38] **Sebastian Benz:** Ich habe die Insta360 One R die

[00:30:41] **Lucian Haas:** hat ja eigentlich jetzt nicht so den grössten Akku, um zu sagen, ich kann da 10 Stunden mit aufnehmen, wie machst du das?

[00:30:47] **Sebastian Benz:** Ja, ich habe die angeschlossen an einer grossen Powerbank, also ich fliege sowieso mit einer grossen Powerbank also so mindestens 27.000 mAh und da habe ich eigentlich die Kamera immer angesteckt Das heisst, die ist auf

[00:31:04] **Lucian Haas:** Dem Stick drauf, da ist ein langes Kabel am Stick dann dran gebunden.

[00:31:08] **Sebastian Benz:** und das geht dann in die Powerbank Genau, das ist wirklich so um den also eben, ich habe die Kamera auf einem Selfiestick, in den ich so in die Seite reinschiebe und ja, dann filme ich da

[00:31:24] von diesem Stick aus und das Kabel wirklich um den Selfiestick, damit es nicht erscheint im Bild weil es gibt natürlich, es gibt so eine

[00:31:35] 360° Kamera in der Flucht der Kamera gibt es einen blinden Punkt, wo man nichts sieht und das Kabel ist dann da in diesem blinden Punkt drin Und

[00:31:46] **Lucian Haas:** wenn du jetzt 10 Stunden Flug aufnimmst, wie viele Gigabyte sind das dann die da zusammenkommen, allein für so einen Flug mit 360° aufgenommen?

[00:31:54] **Sebastian Benz:** Ja, viele, also ich habe so eine 512 Gigabyte Karte drin und die hält vielleicht so 14 Stunden Flug aufnehmen also ja, wenn ich also 450 wenn ich einen sehr langen Flug mache gibt es sofort Und

[00:32:10] **Lucian Haas:** wenn du jetzt alle deine Flüge ich weiss nicht, ob du alle machst, aber die meisten deiner grossen Streckenflüge entsprechend dokumentierst hast du jetzt hunderte Festplatten bei dir rumliegen, die du mit ganz viel Flugmaterial vollpumpst oder sagst du einfach ne, ich habe jetzt den Film zusammengeschnitten und jetzt vergesse ich mal diese 512 Gigabyte, die brauche ich nicht mehr Das ist,

[00:32:30] **Sebastian Benz:** du sprichst da ein gutes Thema an ich muss mich da noch etwas einig werden, was ich mache, also ich habe jetzt so eine inzwischen, also ich habe x Speicherkarten, so 512er vielleicht 5 bis 10 oder so und die sind jetzt alle mehr oder weniger voll und ich habe eine 4 Terra externe Festplatte und die ist jetzt auch voll und ich muss mir langsam Gedanken machen, ob ich jetzt mir weitere Festplatten hole oder einfach dann das Material wieder mal lösche also ich tendiere zum auch wieder mal einen Teil des Materials einfach zu löschen.

[00:33:09] Wenn man

[00:33:10] **Lucian Haas:** so wie du so viel fliegt, ich habe ja gesehen im XContest, ich glaube da stehen allein 65.000 Flugkilometer von dir, seitdem du mit dem XC fliegen angefangen hast, ich glaube das ist eine Zahl, an die wenige wahrscheinlich überhaupt herankommen werden wie schaffst du das eigentlich allein von der Zeit her?

[00:33:31] **Sebastian Benz:** Ja, also ich nehme mir einfach die Zeit, also ja, ich war sicher also sicher cool war ich habe immer, sagen wir mal eine Ausbildung gemacht oder so und dann habe ich oft dann so ein halbes Jahr so freigenommen, um viel zu fliegen so jetzt in der letzten Zeit, dass ich habe einen 100 % Job als Chemiker und das schon manchmal habe ich nicht so viel Zeit ich versuche manchmal die guten Tage freizunehmen, aber das ist auch nicht immer möglich, also es ja, ich versuche einfach so viel zu fliegen, wie es irgendwie geht.

[00:34:10] **Lucian Haas:** Wonach willst du dir aus, an welchen Tagen du dir frei nimmst, um fliegen zu gehen?

[00:34:16] **Sebastian Benz:** Ja, also schon, ich will einfach, dass es ein gutes Streckenpotenzial hat, wenn ich extra frei nehme und ja, irgendein Gebiet oder so, oder ein Flug den ich schon im Kopf habe Thermik reizt möglich wäre und dann nehme ich frei.

[00:34:35] **Lucian Haas:** Was macht für dich einen guten Streckenflugtag aus?

[00:34:38] **Sebastian Benz:** Ja, sicher, dass man den ganzen Tag in der Luft bleiben kann, also das ist wichtig in den Alpen sicher auch, dass man nicht allzu viel Wind hat, ausser One Way ähm ja so, und irgendein Gebiet, wo ich schon eine coole Idee habe für einen Flug, das ist sicher auch noch wichtig.

[00:34:59] **Lucian Haas:** Das heisst, du planst auch alle Flüge, die du machst planst du minutiös vor, weil du sagst, ich habe schon eine Flugidee, hast du dann auch schon quasi die Wendepunkte immer gesetzt?

[00:35:09] **Sebastian Benz:** Ne, also ich halte es dann wie etwas mit dem Sprechen der Videos also ich schaue mir natürlich schon ganz klar, sehr detailliert das Wetter an und ich habe so vielleicht so ein paar Traumrouten und so im Kopf, die ich mir anschau aber ich halte es dann doch auch so ein bisschen Freestyle das Ganze, also ich schaue mir gewisse Dinge an aber dann in der Luft entscheide ich dann auch wieder um oder so oder wenn es nicht geht oder nicht gut aussieht und bin da etwas flexibel, also ich plane jetzt nicht alles minutiös ins Detail ich schaue mir mehr so

[00:35:51] grundsätzlich an, was ist möglich wo sind vielleicht Schlüsselstellen was muss gegeben sein, damit es möglich ist, aber sonst schaue ich mir das nicht eben bis ins letzte Detail an, weil ich denke, das hilft auch nicht allzu viel, weil jeder Tag ist wieder etwas anders und man kann nicht alles planen. Aber

[00:36:14] **Lucian Haas:** hast du so etwas wie quasi ein Set im Kopf oder auf der Festplatte abgespeicherte Flugideen wo du sagst, sobald ich sehe, dass dafür die Wetterlage passt, dann würde ich das aus dem Hut zaubern, beziehungsweise auf mein

[00:36:29] Fluginstrument dann ziehen, um zu sagen da kann ich jetzt entsprechend nachfliegen?

[00:36:32] **Sebastian Benz:** Ja, das sicher, ja also so Grundideen habe ich schon von gewissen Flügen, die ich also gewisse sind natürlich so Standardflüge, so wie die grossen Dreiecke, die schon gemacht wurden, aber auch so kreativere Dreiecke habe ich schon viele, die ich so etwas zum Träumen in meinem Kopf habe und manchmal visualisiere ich das auch etwas, also wenn ich zum Beispiel zum Joggen gehe oder so, dann denke ich gerne daran, wie so ein idealer Flugtag ausschauen könnte oder was will ich für Bedingungen und dann gehe ich wie so träume ich so oder tagträume ich den Flug etwas vor mich hin, also wie das so dann wäre und wo ich aufdrehen kann und wo ich ins Leg komme und einfach so

[00:37:19] ich träume dann so, dass den Flug so etwas vor mich hin und wie es dann wäre, wenn ich das machen könnte Das

[00:37:26] **Lucian Haas:** machst du beim Joggen? Genau, ja, so oft, ja Das heisst, du gehst Joggen und dann spielst du dir quasi wie so ein Hyperlapse Video im Vorhinein, also ein Hyperlapse Traum wäre das ja dann in dem Fall spielst du dir diesen Flug im Vorhinein raus. Genau, ja

[00:37:43] Hast du denn dafür dann also guckst du beispielsweise auch in der Vorbereitung, guckst du dir dann auch solche Sachen noch in Google Earth oder sonstige Sachen genauer an, dass du sagst, ah, ich habe schon eine Vorstellung, wie das geländemässig aussieht und das setze ich dann in meinem Traum dann entsprechend so um oder sagst du jetzt, ich habe mittlerweile so viel gesehen in den Alpen, gerade in den Schweizer Alpen, da bin ich schon so viel rumgeflogen ich kenne da eigentlich das Gelände, ich weiß wo ich, wie da die Täler aussehen und das kann ich in meinem Traum dann einfach so zusammenbauen.

[00:38:12] **Sebastian Benz:** Ja also

[00:38:15] ich schaue mir das Ganze sicher an auf XC-Planer oder so, vor allem wenn ich eine neue Strecke oder so entwerfe um jetzt die Idee zu haben, aber es ist schon klar, in den Schweizer Alpen gibt es mittlerweile eigentlich fast keinen Ort mehr den ich nicht schon mal beflogen habe, also es wäre vielleicht so etwas alt Heimers oder so, dass ich vergesse wie es ausgesehen hat das passiert mir öfters als man denkt, aber ja, gross so modo kenne ich schon alles ungefähr, wie es ausschauen sollte von dem her, ich schaue mir das nicht genau an auf Google Earth oder so ich schaue mir vielleicht eben so Schlüsselstellen oder

[00:39:02] ja, ich überlege mir schon schwierige Orte oder so versuche ich schon auf quasi auf dem XC-Planer etwas vorzubereiten oder einfach mir zu überlegen, wie man das dann genau diese Schlüsselstelle nehmen kann oder auch was es braucht dass man diese Schlüsselstelle nehmen kann, also irgendeine Basis oder Windrichtung oder was gegeben sein muss dass man so durchkommt das mache ich schon Wie

[00:39:32] **Lucian Haas:** häufig passiert sie dann in der Realität, dass dieser zuvor vorgetragener träumte Flug nicht so aufgeht wie du ihn im Traum erlebt hast?

[00:39:41] **Sebastian Benz:** Ja, also ich würde sagen fast nie also der geht fast nie auf also ich träume natürlich bewusst auch recht gross weil es sind ja Träume da kann man machen, was man will also das lasse ich mir auch nicht nehmen ich will da nicht zu realistisch träumen aber ja, Manchmal geht es auch dann wirklich sehr, sehr gut und geht auch besser als der Traum. Also, ich denke zum Beispiel diesen Sommer, ich habe geträumt von diesem Dreieck von Bruni von Engelberg, weil das war so sehr nahe an meinem Herzen, kann man sagen, weil ich da quasi gelernt habe Strecken, also die Strecken zu fliegen und da gab es noch kein 200er vorher und ich habe immer von diesem recht technisch schwierigen

[00:40:34] 200 plus Dreieck geträumt, aber ich habe es mir nicht ganz genau angeschaut und diesen Sommer gab es mal eine sehr gute Lage und da konnte ich dann auch wirklich 260

[00:40:45] fliegen und ich glaube in meinem Traum war ich nicht ganz so kühn wie es dann tatsächlich in der Realität geflogen habe also das ist mal ein Beispiel, wo es umgekehrt war aber sonst träume ich schon eher recht gross, aber das spielt auch keine Rolle, weil ich kann mir dann ja mehrere Schlüsselstellen oder so vorträumen die müssen dann nicht alle in einem Flug sein.

[00:41:09] **Lucian Haas:** Wenn jetzt so ein Flug besser wird als dein Traum wie wirkt sowas bei dir nach?

[00:41:15] **Sebastian Benz:** Ja, Das freut mich schon sehr stark und hat mich schon auch recht glücklich gemacht, so einen richtig coolen Flug zu machen und mal so einen Flug zu realisieren, das etwas Neuland ist, was man schon lange im Kopf hatte. Das ist schon recht cool.

[00:41:34] **Lucian Haas:** Brichst du denn auch schon mal Flüge ab wenn du merkst, dass an dem Tag kein so guter Schnitt zu fliegen ist dass man wirklich eine große Strecke entsprechend zusammenbringt, wie das, was du dir vielleicht vorher erträumt hast oder bleibst du auch an schwachen Tagen dann einfach dran, weil du sagst, ich mach jetzt das Beste daraus, was ich hier noch machen kann und ich lerne immer noch oder ich will eh in der Luft sein und dann ist es mir jetzt egal dann steht halt nicht die Kilometerzahl am Ende da, aber ich habe unheimlich viel Erfahrung wieder gesammelt Ich

[00:42:02] **Sebastian Benz:** breche eigentlich nie ab für

[00:42:07] Grundsätzlich, das klingt jetzt etwas so harsch, aber die Kilometer sind mir eigentlich fast egal. Also natürlich freue ich mich, wenn es viele Kilometer sind und so, und es ist auch motivierend, sich so ein Ziel zu setzen von einem grossen Dreieck, aber schlussendlich fliege ich einfach auch unglaublich gerne, und das ist eigentlich das grosse Ding, das mich motiviert ist wirklich in der Luft zu sein und von dem her ja, also ich breche ich breche nie ab, wenn ich jetzt den Schnitt nicht habe oder so ich redimensioniere dann manchmal halt den Flug oder überlege mir etwas anderes oder so das klar kommt manchmal vor, wenn es dann wirklich utopisch wird, quasi den ursprünglichen Plan zu fliegen, aber wirklich landen gehen oder so würde ich jetzt nie also

[00:42:58] auch ein kürzerer Flug ist für mich unglaublich schön und wie gesagt, ich habe einen 100 % Job und ich kann jetzt auch nicht einfach so unendlich viel fliegen von dem her bin ich einfach froh, wenn ich einen ganzen Tag in der Luft bleiben kann

[00:43:12] **Lucian Haas:** Was macht für dich die grosse Faszination des Fliegens aus?

[00:43:16] **Sebastian Benz:** Ja, ich denke für mich ist es schon so eine Kombination aus vielem halt das ist so das perfekte Spiel irgendwie weil es ist sehr komplex zu verstehen und ich habe gerne so komplexe Systeme die eine strikte Logik haben, aber zu komplex sind um es wirklich zu erfassen und für mich ist es schon so ein ja ein Spiel mit dem

Wetter man hat unglaublich schöne Aussichten man kommt an Orte, die man nie sehen würde es ist ein bisschen Nervenkitzel auch man ist draussen man erlebt etwas es ist eine richtige Kombination aus allem, das mir extrem

[00:44:03] zusagt Wenn

[00:44:05] **Lucian Haas:** du jetzt sagst diese Faszination auch immer wieder Situation zu haben, die du nicht du sagst, die sind so komplex und du kannst sie nicht ganz durchsteigen, aber trotzdem du lernst ja bei jedem Flug dann wahrscheinlich auch immer noch irgendwie was dazu oder du sagst eine Situation, die habe ich vorher nicht verstanden aber im Nachhinein verstehe ich vielleicht, warum das dann war, vielleicht manchmal auch erst, wenn du deine Videos dann entsprechend anguckst gibt es irgendwie etwas so eine besonders überraschende Erkenntnis aus der Fliegerei, die du in diesem Jahr gehabt hast?

[00:44:37] **Sebastian Benz:** Ich

[00:44:39] weiß nicht, in diesem Jahr schon ja schon auch noch was man noch machen kann bei relativ viel Nordwind im Süden und so das Spiel ja mit Lee und Wind und was es so verträgt doch noch, auch so wenn man quasi im geschützten Lee fliegt und so ich denke ja das habe ich schon auch recht Fortschritte jetzt gemacht in der letzten Zeit Hast du über die Jahre risikofreudiger geworden mit diesem Wissen? Ich hoffe nicht also ich ich denke weil das Wissen ist ja auch ein grosser Faktor um das Risiko zu minimieren also wenn man

[00:45:29] wenn man es nicht versteht ist es ja auch schon mal sehr schwierig einzuschätzen, wie viel Risiko man überhaupt eingeht und je mehr man versteht, desto kalkulierter ist dann auch das Risiko also ich denke schon also ich hoffe grundsätzlich dass ich ja nicht übermütig in solche Situationen reingehen und schon recht kalkulierter eigentlich das Risiko eingehen Wann

[00:45:57] **Lucian Haas:** ist dir das letzte Mal passiert, dass du gesagt hast das verstehe ich jetzt aber gar nicht hier?

[00:46:00] **Sebastian Benz:** Ich habe das immer wieder jetzt habe ich das wahrscheinlich fast in jedem Flug denke ich dass ich etwas nicht also nicht ganz verstehe also ich kann mir das dann schon erklären, aber ich kann es quasi nicht voraussehen können oder so also es passiert fast in jedem Flug und vielleicht so

[00:46:22] Sicherheitstechnisch diese Saison habe ich einmal einen grossen Front

[00:46:28] Klapper bekommen und da das war schon etwas überraschend muss ich sagen, weil ich war eigentlich so bereit um thermisch zu suchen und trotzdem habe ich einen recht grossen Frontklapper gekriegt, das war so eine Situation wo ich gesagt habe, ja das war jetzt nicht da war ich jetzt nicht 100 % Herr der Lage Hast du Vorbilder? Ja, also ich meine wir alle sind Fans von Chrigel Maurer sicher, also es ist unglaublich was er fliegen kann

[00:46:58] Ja, also ich schaue mir natürlich immer wieder Flüge an von Piloten, die auch sehr kreative Flüge machen. Also gerade irgendwie Marcel Schmid oder so in der Schweiz macht auch immer wieder tolle Flüge. Also es gibt eine, eine recht coole Community, denke ich hier, die wirklich auch innovative Flüge macht, und ich finde solche Sachen schon auch recht cool. Aber rein vom technischen her oder so, Chrigel oder Paddle oder so, ist schon faszinierend, was sie noch aus einem Gleitschirm herausholen können. Hast

[00:47:35] **Lucian Haas:** du selbst irgendwelche besonderen Techniken die du beim Fliegen einsetzt? Wo du sagst das ist so ein Flugstil oder sonst etwas ist typisch Sebastian Benz? Puh ich

[00:47:48] **Sebastian Benz:** ...weiss nicht, ich glaube eigentlich nicht. Also ich bin, ich bin vielleicht nicht so der Filigrantechniker. Ich würde sagen, ich beherrsche meinen Gleitschirm, aber ich bin jetzt auch nicht der Supertechniker oder so. Ich gewöhne mich einfach an Material und ich fliege dann das Material und so dieses ultra technische oder ausfeilen alles so ein Gurtzeug oder so mache ich eigentlich nicht. Also es ist für mich steht hauptsächlich das Fliegen im Vordergrund. Ich glaube, ich habe nicht eine spezielle spezielle Technik, was...

[00:48:26] **Lucian Haas:** fliegst du heute für einen Schirm?

[00:48:27] **Sebastian Benz:** Für Brasilien hatte ich jetzt ein Enzo 3 dabei und in den Alpen bin ich die letzte Saison einen Zeolite GT geflogen Warum den? Warum da nicht auch den Enzo? Also vom Enzo das eine Problem ist ich bin

halt relativ leicht ich wiege so 65, 67 Kilo nackt, und für den Enzo ist halt ja die Größe, die gut geht, ist das mindestens das S, und ist halt 105 Kilo, und das ist unglaublich viel Ballast, und so in den Bergen ist mir das oft zu viel, plus der Zeolite ist einfach wirklich, ich finde ihn sehr, sehr schön zu fliegen, und

[00:49:10] Ich gehe bis 85, und den kann ich fliegen mit dem schweren Gurtzeug, was halt etwas widersprüchlich ist, ein Leichtschirm mit X-rated 7, aber den kann ich dann genau so Oberkante ohne Ballast fliegen, und das schätze ich halt schon noch auch. Und plus, ich denke, in den Bergen kommt es nicht so auf das letzte Quäntchen Leistung des Schirmes an. Also, wenn du dich dann quasi getraust, vielleicht mit etwas einem tiefer klassifizierten Schirm, den dann dafür die ganze Zeit zu gasen, dann gewinnst du fast mehr, als wenn du mit dem höheren klassifizierten Schirm und etwas mehr zurückhaltend unterwegs bist, es

[00:49:52] **Lucian Haas:** Gibt ja einige Beispiele wirklich von Piloten, die auch mit einem B-Schirm im Grunde die Strecken fliegen, die auch andere Leute mit einem Enzo fliegen, also nur von der Strecke her gesehen, und teilweise sogar vom Tempo her fast mithalten, wo man immer nur sieht, bei bestimmten langen Gleitpassagen und schnellen Gleitpassagen, da hängt halt ein Enzo jeden B-Schirm natürlich immer noch ab. Wäre das für dich interessant zu sagen, auch als Herausforderung zu sagen: Ich verzichte mal auf meinen 2-Liner und versuche solche Strecken mal mit einem niedriger klassifizierten Schirm zu fliegen, also auch vielleicht als Lehrbeispiel für solche Videos, wo man sagen kann: Leute, ich hab das jetzt, ihr wollt lernen, und ich fliege euch das jetzt nicht mit einem 2-Liner vor, wo ihr sagt: Kann ich eh nicht erreichen, so toll gleitet mein Schirm nicht, sondern ich mach das mal mit einem B-Schirm.

[00:50:40] **Sebastian Benz:** lieber nicht warum nicht? ich glaube ich hätte Angst Angst?

[00:50:48] Ich habe mich jetzt schon recht an das 2-Liner Fliegen gewöhnt, und ich finde es schon gerade so mit CO-Lighter ist es einfach unglaublich entspannt. Also, ich denke, ich hätte jetzt unter einem 3-Liner B-Schirm viel mehr Angst als unter dem CO-Light, weil er so weniger Feedback gibt und auch viel schwieriger zu steuern ist im Gas als ein 2-Liner. Also, das ist schon unglaublich cool, dass man den Pitch direkt beeinflussen kann über diese B-Steuerung. Das ist schon, ich denke, auch ein riesen Plus an Sicherheit, weil der Schirm bleibt voll manövrierfähig auch im Gas. Ich bin mal wieder tiefere Schirme geflogen, aber das ist schon ja, ist recht gewöhnungsbedürftig.

[00:51:40] ich könnte mich sicher daran gewöhnen das wäre kein Problem aber ich grundsätzlich fliege ich lieber mit dem 2-Liner hast du mit dem 2-Liner auch manchmal Angst? also klar man kann ich sage jetzt mal mit jedem Schirm in eine scheisse Situation kommen die die

[00:52:01] zumindest äußerste Konzentration erfordert wann hattest du das letzte mal Angst? beim Fliegen?

[00:52:08] vielleicht nicht Angst im Moment, oder vielleicht etwas später, aber eben sicher dieser Flonk Klapper oder so, der hat mir dann schon etwas zu kauen gegeben später.

[00:52:18] **Lucian Haas:** Merkst du das auch im Flug? Also, du sagst jetzt, später war das später im Flug oder nach dem Flug? Oder bist du im Flug einfach, ok, dann steckst du das weg und sagst jetzt weiter im Gas, weiter Kilometer kloppeln? Oder ist man dann so vorsichtig, dass du sagst, nee, irgendwie macht das Fliegen heute dann gar keinen Spaß mehr? ich

[00:52:35] **Sebastian Benz:** Merke es sicher auch schon im Flug, aber da stecke ich es vielleicht eher weg, aber vielleicht nachher beschäftigt es einen auch noch in den nächsten Flügen oder so. Das habe ich schon auch oft

[00:52:47] **Lucian Haas:** Ich habe noch eine technische Frage, also zur Flugtechnik. Das ist mir gestern bei dem Anschauen von deinen Videos aufgefallen: Man sieht ja auch immer sehr schön, wie du kurbelst. Da guckt nämlich die Kamera immer in eine Richtung. Man sieht dich da immer so wie so ein Wirbelwind, dann immer so durchs Bild huschen. Und mir ist aufgefallen, nicht bei allen, aber bei doch immer wieder einigen: Thermik änderst du irgendwann mal die Drehrichtung? Ja, warum?

[00:53:14] **Sebastian Benz:** also

[00:53:17] Ich kurble schon recht eng, und irgendwann, wenn man recht eng kurbelt, so am CO-Leiter, so wird der Bremsdruck auch recht hart, und gerade wenn ich dann wirklich eine

[00:53:31] Lange Thermik ausdrehe, ist es einfach auch so etwas, der Ermüdung vorzubeugen, dass ich die Drehrichtung ändere, und oft mache ich das, wenn ich so ein bisschen aus der Thermik rausgefallen bin und sich sowieso anbietet, die Richtung zu ändern. Ich

[00:53:48] **Lucian Haas:** Habe noch 300 Meter zur Wolke. Die nächsten 300 Meter kurble ich dann halt links rum, wenn ich es vorher rechts rum hatte.

[00:53:53] **Sebastian Benz:** Genau, ja, also ich muss sagen, ich drehe lieber links, aber ich zwingen mich auch immer wieder etwas rechts zu drehen, weil ja gerade auf so langen Flügen merke ich schon, dass ja man verspannt sich halt viel eher oder man wird viel eher müde, wenn man immer auf die gleiche Seite dreht.

[00:54:14] **Lucian Haas:** machst du spezielles Training fürs Streckenfliegen? also körperliches Training? du hast vorhin Joggen erwähnt aber sonstiges irgendwie auch Schultergürtel oder sonstiges?

[00:54:25] **Sebastian Benz:** Also wirklich spezifisch mache ich nichts, aber ich versuche schon sehr fit zu bleiben. Also ich denke, das hilft auch. Also ich klettere halt einfach gerne noch, und ich mache es ganz oft, auch noch etwas Krafttraining, und versuche auch eben Joggen oder Winterskitouren zu machen. Also einfach auch, weil ich es sehr gerne mache, aber ich denke, es hilft mir persönlich, hilft es schon auch fit zu sein, um dann wirklich lange zu fliegen, wenn

[00:54:54] **Lucian Haas:** du so gut fliegst und auch sonst fit bist und gerne dann auf die Berge läufst wäre auch sowas wie eine X-Alps mal was für dich?

[00:55:01] **Sebastian Benz:** Ja, ich denke nicht, es ist... ich habe es schon auch so ein bisschen überlegt, es wäre sicher auch eine coole Kombo, aber ich bin... also ich muss sagen, vom physischen her bin ich nicht so robust. Ich also, das eine Knie und der Fuss, da hatte ich auch schon eine Operation. Also so für Tage wirklich lange laufen wäre, glaube ich, nichts schlussendlich für mich. Und ich bin ja... ich was ich auch von mir kenne, wenn ich so übermüdet bin, verliere ich irgendwann die Situation. Und ja, ich denke schlussendlich, das X-Alps ist schon sehr extrem, und da muss man schon ein... muss man schon auch einen speziellen Charakter haben, um das wirklich so durchzuziehen oder so zu wollen.

[00:55:51] Also ich fliege grundsätzlich zum Genuss, und es muss mir Spass machen, und ich denke, das ist für mich auch sehr, sehr wichtig, dass ich wirklich dieses Gefühl habe, ich will fliegen, und wenn ich das nicht habe, dann gehe ich auch nicht fliegen. Also, das ist für mich ganz, ganz wichtig.

[00:56:10] **Lucian Haas:** Wie häufig passiert es dir gerade auch bei so langen Flügen, wenn du da 10 Stunden über Brasilien dahin bretterst und sowas, dass du auch Momente hast, wo du sagst: „Das ist jetzt kein Genuss mehr“, und warum nicht?

[00:56:23] **Sebastian Benz:** Hmm, ich genieße es eigentlich wirklich fast immer, also es ist mehr, wenn ich vielleicht

[00:56:32] Wenn ich so Situationen habe, wo wo ich vielleicht keinen Plan mehr habe oder so, dann genieße ich es vielleicht nicht mehr so. Also, wenn ich jetzt irgendwie, ich weiss auch nicht, einen Plan hatte, einen FAI zu machen jetzt in Brasilien oder so, aber dann merke ich, uh, der Wind ist zu stark, und dann muss ich doch wieder abbrechen, und dann fliege ich in die andere Richtung weiter, aber dann schattet es irgendwie ab, und alles wird dann so mühsam. Dann bin ich aber vielleicht so ein bisschen den Biss verloren manchmal, aber eigentlich sonst fliege ich immer sehr gerne, ja? Egal in welchen Umständen, und auch was da vielleicht noch interessant ist, ich habe viel so für mich auch irgendwie heikle Situationen analysiert, und

[00:57:26] Interessant war oft, wenn ich nicht mehr so einen Plan hatte oder einfach so etwas, ja, in Anführungszeichen und Schlusszeichen, so etwas rumgedümpelt bin, dann hatte ich oft die heikelsten Situationen sicherheitstechnisch. Und dann da waren aber nicht unbedingt die schlimmsten Bedingungen; oft waren da eigentlich relativ easy Bedingungen. Und manchmal, wenn ich fliege und ich habe so das Messer zwischen den Zähnen und bin am Gasen und versuche so schnell wie möglich vorwärts zu kommen, dann denke ich, bin ich oft safer unterwegs, sogar wenn die Bedingungen recht hart sind oder recht

[00:58:05] Haarsträuben oder so, weil ich wirklich 100 % dabei bin und voll fokussiert bin, und für mich ist, ich habe mir schon so Gedanken gemacht, dass ich beim Fliegen wirklich voll präsent sein will und auch sein muss, ist

[00:58:21] **Lucian Haas:** das dann wenn du sagst dieses Messer zwischen den Zähnen aber dieses sehr präsent zu sein ist das dann auch so ein Flow Erlebnis was du dann manchmal hast?

[00:58:28] **Sebastian Benz:** Ja, sicher, sicher. Also, man ist dann wirklich voll im Element und wirklich drin, und das gibt dann automatisch so ein Flow. Auf jeden Fall ist

[00:58:39] **Lucian Haas:** Dir da auch schon passiert, dass du im Grunde geflogen bist und dann irgendwann wie aufgewacht bist, um zu sagen: "Was habe ich jetzt eigentlich die letzte Stunde genau gemacht?" Ich habe es alles aus dem Bauch heraus oder aus Wasser heraus perfekt gemacht, aber wo du sagst, da war ich jetzt so in dem Moment, dass ich gar nicht gemerkt habe, dass die Zeit vergangen ist.

[00:59:00] **Sebastian Benz:** Ich denke, das habe ich weniger, weil ich versuche, oder ich denke schon noch recht viel so aktiv im Fliegen. Also ich versuche schon extrem viel zu wieder zu rationalisieren, wieso war jetzt das so, wieso wird es so, oder wie wird es dann sein weiter? Was soll ich ändern? Wie ist der Tag? Ich versuche schon viel auch so logisch zu überlegen, also wirklich dieses voll Autopilot. Also ich denke, also teilweise so beim Thermikdrehen oder so, passiert mir das. Da trifft ich auch manchmal gedanklich wirklich ab und ich denke irgendwie und weiß auch nicht, ob ich jetzt den Herd zu Hause ausgeschaltet habe oder nicht, oder an irgendetwas.

[00:59:46] Also das passiert mir schon, weil es so stark Automatisiert ist aber nachher beim Fliegen an sich, überlege ich doch schon viel. Also, ich kenne das manchmal von früher oder so in den USA, als ich zur

[01:00:01] Arbeit gefahren bin mit dem Auto, da ist mir das manchmal passiert, dass ich irgendwann im Stoss aufgewacht bin und habe gedacht, bis jetzt lief alles im Autopilot, aber das habe ich beim Fliegen weniger, weil ich da doch noch mehr wirklich so aktiv nachdenke, das

[01:00:18] **Lucian Haas:** Heisst du, bist auch vom Typ her eher ein rationaler, kopfgesteuerter Pilot, nicht so einer, der aus dem Bauch heraus so viel fliegt?

[01:00:27] **Sebastian Benz:** Nein, ich glaube nicht, dass man das so sagen kann. Es ist so eine Kombo, also ich überlege mir sicher viel, aber dann passiert auch schon viel noch aus dem Bauch heraus, weil ich denke, da kommt dann eben dieses so das komplexe System rein. Also, das ist wie ich versuche mir viel zu überlegen, aber es ist grundsätzlich zu komplex, um alles zu verstehen, und dann ist schon auch das Bauchgefühl sehr wichtig.

[01:00:55] **Lucian Haas:** Hast du dich gerade auch für so lange Flüge und die Konzentration dafür und sowas und die Motivation dafür hast du dich da auch mit so Themen wie mentalem Training beschäftigt, oder nutzt du da bestimmte Techniken, oder bist du von dir aus so motiviert und immer so konzentriert, dass du sagst, das brauche ich gar nicht, ich

[01:01:15] **Sebastian Benz:** Habe es mir so mal angeschaut und dann habe ich mir das etwas so durchgelesen, und bei den meisten Punkten musste ich einfach sagen: So, ja, das mache ich ja sowieso schon, also ebenso wie das Visualisieren oder solche Sachen oder dieses Träumen beim Joggen. Das ist einfach so natürlich, was ich mache, oder das kann man ja auch wieder nachlesen in gewissen mentalen Büchern oder so. Und ja, ich mache das nicht, ich mache das nicht per se als Mentaltraining. Ich habe einfach, also ich bin, ich bin sehr motiviert zu fliegen. Ich fliege unglaublich gerne, und das ist quasi das wichtigste Mentaltraining für mich. Und sonst habe ich noch so eine Regel in der Luft, so Pilot First, also quasi ich versuche immer, quasi wenn ich Hunger habe

[01:02:05] Esse, ich was, wenn ich Durst habe, trinke ich was. Wenn ich, wenn ich einen Moment Pause mache oder so, dann nehme ich etwas Gas raus und lasse es auch mal etwas fliegen oder so, wenn ich einfach einen kurzen Relax-Moment brauche oder so. Also, ich versuche immer quasi den Piloten über alles zu stellen, also ich quasi das Wichtigste ist, dass ich 10 Stunden gut, gut ernährt und mental bereit in der Luft bin. Also, das ist quasi so eine Regel, die ich habe, so Pilot First. Was nutzt du, um dich in der Luft zu ernähren? Ja, ich esse vor allem Riegel, weil es Riegel oder Biberli...

[01:02:52] Also sind so so relativ süße

[01:02:58] Ähm, Nuss gefüllte Süssigkeiten, die wir haben, und die sind halt relativ einfach, weil die sind so klein abgepackt und die kann man relativ gut essen in der Luft.

[01:03:07] **Lucian Haas:** und das machst du dann im laufend quasi bei jeder Talquerung, sagst du, ich habe jetzt wieder Zeit für ein Biberli, also

[01:03:14] **Sebastian Benz:** Kommt drauf an, je nach Hunger halt, aber ich esse schon so 3-4 von diesen Biberli oder auch größere Riegel in einem Flug, sicher ja. Und dann trinke ich auch jeweils noch, ich trinke auch relativ viel gleichzeitig auch mit dem Essen, weil ich denke immer, man kann besser hydrieren, wenn man das ja mit etwas Zucker aufnimmt, wenn

[01:03:38] **Lucian Haas:** Du jetzt mal so zurückblickst auf all die Flüge, die du in deiner Karriere jetzt schon gemacht hast, welche Stäbchen denn da am meisten heraus und warum?

[01:03:51] ja

[01:03:52] **Sebastian Benz:** Das ist eine schwierige Frage. Ich muss zugeben, ich habe auch schon extrem viele Flüge vergessen. Also manchmal mache ich so Recherche auf dem XContest und ich schaue mir – du guckst mal, was du überhaupt schon geflogen bist – und denkst, ach, da war ich auch schon. Ne, ne, es läuft dann meistens anders. Ich schaue so gewisse Regionen an und ich schaue so, ja, das wäre interessant, wer da auch schon mal durchgeflogen ist oder so. Und dann sehe ich da so einen Flug und da sehe ich, ah, das ist der eigentlich auch noch cool und so. Und wie hat er das gemacht? Und dann schaue ich auf den Namen und dann steht da Sebastian Benz und dann fasse ich mir da so etwas an den Kopf und dann kommt dann meistens schon noch die Erinnerung, ah ja, da war doch mal was. Aber so aus dem Stegreif hätte ich dir jetzt das nicht mehr sagen können, dass ich jetzt da mal durchgeflogen bin.

[01:04:43] Also ich habe viele Flüge so, so auch schon wieder etwas vergessen, aber es sind ja, es sind sicher Flüge Also ich habe schon unglaublich viele schöne Flüge erlebt, also das ist sicher ist vielleicht eher daraus, dass das einfach fast jeder Flug wirklich toll ist, es sicher Flüge, die ja, ich genieße es auch immer unglaublich, wenn ich irgendetwas Neuland erkunden kann, also ein grossen schönen Flug, der der eine neue schwierige Strecke bearbeitet oder so, oder auch mit Kumpels zusammen, das sind schon auch sehr spezielle Erlebnisse du

[01:05:23] **Lucian Haas:** Sprichst jetzt immer? Sagst du mal: Grosser Flug, und die weite Strecke, und das Neuland, und sowas. Das heisst, aber Fliegen ist für dich schon immer noch auch nach so vielen Jahren XC Fliegen? Das ist das, was dich fasziniert.

[01:05:35] **Sebastian Benz:** Ja, ja, also ich lebe schon für das XC Fliegen, ganz klar. Also ich genieße auch, ich mache auch viele Fleiß, weil ich einfach schnell hochlaufe und runter fliegen, das genieße ich schon, aber so für mich das Non plus Ultra ist sicher XC Fliegen, ganz klar, ja wenn

[01:05:55] **Lucian Haas:** Du dir selber begegnen könntest, in du noch ganz junge Jahre und du jetzt ja, also du könntest würdest dem älteren Sebastian Benz in deiner Jugend hättest du, oder in deinen Fliegerjugend hättest du schon begegnen können. Was hättest du gerne als junger Sebastian Benz von dem alten, also alt, du bist jetzt 34, von dem alten 34-jährigen Sebastian Benz, aber schon mit viel, viel, viel Flugerfahrung, was hättest du da gerne von dem für einen Tipp gehabt, ja?

[01:06:26] **Sebastian Benz:** ich weiss nicht, ich hätte am liebsten sein Hirn abstrahiert

[01:06:31] **Lucian Haas:** abstrahiert, was meinst du damit?

[01:06:33] **Sebastian Benz:** Seine Erfahrung rausgesogen, so einfach einen Tipp ist.

[01:06:41] Ja, vielleicht das sie einfach vielleicht noch mehr auf Sicherheit achten sollte, gerade

[01:06:48] **Lucian Haas:** Am Anfang ist das ein Tipp, den du allgemein geben würdest, wenn du so heutige Flugschüler auch siehst, dass du sagst: „Ey, manche Leute pushen einfach zu sehr am Anfang, also“

[01:06:58] **Sebastian Benz:** Ich persönlich war sicher auch etwas übermotiviert am Anfang, und also ja, ich meine, es ist immer schwierig, also sicher ein Tipp, dass man Sicherheit ist extrem wichtig, also man soll sich nicht den Spaß

verderben lassen von der Sicherheit, aber Sicherheit ist extrem wichtig, und ich sage mir auch immer quasi Gleitschirmfliegen ist ja recht speziell, als das man es auch sehr lange machen kann. Es ist ja nicht wie ein anderer Spitzensport, wo du mit 30 schon zum alten Gemüse gehörst und quasi aufhören musst oder so, und du kannst ja wirklich eben bei uns die über 50, also im Schweizer XContest haben wir so eine über 50 Klasse, und ist ja immer noch extrem prominent besetzt, und die machen auch wirklich noch tolle Flüge, und ich sage mir immer, es ist ein Sport, den man unglaublich lange machen kann, solange man gesund bleibt, und da ist es für mich schon

[01:07:59] Eben wichtig, dass man einfach sicher unterwegs ist, und dann kann man ja auch immer wieder einen nächsten Flug machen, also wenn man dann irgendwie mal landen gehen muss, oder es geht halt nicht auf, oder eben man kann das Top Landing nicht machen, oder was auch immer, dann ist ja nicht so tragisch, man kann immer noch einen nächsten Flug machen, und es wird noch viele nächste Flüge geben.

[01:08:26] **Lucian Haas:** Jetzt hast du mit deinen 34 Jahren schon unheimlich viel auch aus der Luft gesehen auch weltweit du warst Australien bist mal im Himalaya geflogen warst in den USA, Brasilien und so weiter wenn du jetzt sagst naja ich habe aber eigentlich als Fliegerkarriere vielleicht noch wirklich viele viele Jahre vor mir macht dir das manchmal Angst dass du sagst vielleicht könnte es mir irgendwann langweilig werden?

[01:08:51] **Sebastian Benz:** Eigentlich nicht, nee, ich meine, wenn es mir langweilig werden würde, dann würde ich mir halt etwas anderes suchen, aber ich denke, also gerade momentan ist mir das Fliegen noch nie langweilig geworden.

[01:09:06] **Lucian Haas:** Was würdest du fliegend noch gerne erreichen?

[01:09:09] **Sebastian Benz:** Ich würde sicher, also ich habe hier halt noch ein paar so Traumprojekte von großen drei Ecken. Ich bin letztes umgezogen ins Wallis und ja, ich glaube, da gibt es noch einige spannende Sachen, die ich die ich gerne angehen möchte. Was ich auch immer sehr toll finde, ist eine neue Region befliegen, so als auch als Abenteuer oder als Reise, weil es es öffnet einem immer unglaublich viele Türen, wenn man so daher geflogen kommt, und man kann ein Land oder eine neue Region ganz anders erleben, wenn man mit dem Gleitschirm unterwegs ist.

[01:09:51] sichere neue Sachen sehen, aber auch noch ein paar coole Routen zu fliegen, und ich denke, da gibt es noch vieles. Wenn

[01:10:01] **Lucian Haas:** Du jetzt gesagt bekommen würdest, pass mal auf, da kommt jetzt nochmal ganz heftig Corona oder sonst was. Wir werden ganz gar nicht mehr reisen oder fliegen dürfen, aber es bietet sich jetzt gerade noch ein Fenster, wo es überall irgendwo gut zu fliegen ginge. Du hättest noch einen Flug frei, wo würdest du diesen Flug gerne hinsetzen wollen? Ich

[01:10:21] **Sebastian Benz:** Glaube, gerade so spontan würde ich wahrscheinlich in den Himalaya gehen. Warum ja? Weil es ist schon recht speziell, in diesem wirklich hochalpinen Gelände zu fliegen und einfach unglaublich schön, in diesen diesen großen Bergen unterwegs zu sein. Hast du vor, dort nochmal...

[01:10:43] **Lucian Haas:** hinzufliegen in der nächsten Zeit

[01:10:46] **Sebastian Benz:** Also, ich habe es jetzt noch nicht fix im Plan oder im Kalender, aber ich würde schon gerne nochmal dort hingehen. Das einzige, was mich manchmal so etwas abschreckt, ist etwas die Sicherheit oder wenn, wenn man da quasi einen Zwischenfall hat, schaut es schon eher ärger aus, wäre

[01:11:06] **Lucian Haas:** Das in Brasilien nicht auch ein Problem, ja?

[01:11:08] **Sebastian Benz:** Weniger also, was ich meine, grundsätzlich Brasilien hat relativ ein gutes Gesundheitssystem. Es gibt auch Helikopter, also es ist zumindest recht besiedelt. Man wird auch selten wirklich alleine abstürzen, also irgendjemand sieht das oft. Und im Himalaya ist halt ja, was mich schon etwas abstreckt, ist, wenn man jetzt wirklich in den Bergen irgendwo landen würde, selbst wenn man unverletzt ist, aber irgendwie misslich irgendwo in einer Felswand hängen würde, ist es sehr schwierig, einen da zu bergen, weil sie haben schon auch Helikopter, aber es ist sehr bürokratisch, plus sie sind nicht ausgerüstet mit Seilwinden und so, und teilweise bringt dir dann ein Helikopter auch nichts kommen.

[01:11:59] **Lucian Haas:** Wir mit Brasilien nochmal ganz an den Anfang zurück, mit wo wir hier gestartet sind. Ein Risiko bei Brasilien ist ja wahrscheinlich auch gar nicht mal die Fliegerei, sondern diese ganz langen Rückfahrten, die man dann da auch nachts macht. Weil du fliegst 10 Stunden, aber wirst dann von einem abgeholt, der dich die ganze Zeit am Boden verfolgt hat, der die ganze Zeit gefahren ist, und dann wahrscheinlich auch noch die halbe Nacht durch dich wieder diese 500 Kilometer zurück zum Ausgangspunkt, in dem Fall Kaiko dann wieder zurückfährt. Wie gefährlich schätzt du sowas dann ein?

[01:12:31] **Sebastian Benz:** Das ist sicher sehr gefährlich, drum in Brasilien machen wir immer, wenn wir quasi weit fliegen, dann fahren wir nicht am gleichen Tag zurück. Dann ist der nächste Tag ein Rückfahrttag, also das ist immer circa um die Mittagszeit, muss man entscheiden, ob man weiter fliegt oder dann landen geht, weil man dann noch zurück kommt. Und wenn man dann weiter fliegt, dann schlafen wir irgendwo in einem Hotel in der Nähe, wo wir gelandet sind, und dann am nächsten Tag fahren wir zurück, weil ja sonst ist wirklich viel zu gefährlich, weil ja so lange Auto fahren und in der Nacht, und die Strassen sind ja auch nicht immer so top in Brasilien, und das

[01:13:17] liegt auch schon manchmal eine Kuh oder so auf der Strasse, also ist das schon recht gefährlich hast

[01:13:22] **Lucian Haas:** Du da schon mal ein blödes Erlebnis gehabt vor?

[01:13:26] **Sebastian Benz:** Zwei Jahren ist ein war mal einer besoffen, also der ist irgendwie besoffen mit dem mit dem Fahrrad auf der Strasse gefahren und ist dann irgendwie den hat es da auf die Schnauze gelegt und auf die Strasse und wir sind halt relativ schnell gekommen, wir konnten dann noch bremsen, aber das war schon recht heikel. Also der lag da und ja, wenn wenn der Fahrer jetzt irgendwie schon übermüdet gewesen wäre oder so, hätte ihn ja auch locker überfahren können. Und dieses Jahr war auch mal, wir hatten eben eine wirklich so eine ganze tote Kuh war in der Mitte, also wirklich auf der Fahrbahn und gerade so nach einer Kurve, und zum Glück hat uns ein entgegenkommender Lastwagen hat uns so per Lichthupe gewarnt, dass da irgendetwas ist und wir sind langsamer gefahren von den wir haben das auch

[01:14:19] vermeiden können, aber das sind schon so heikle Momente, aber sonst geht es

[01:14:24] **Lucian Haas:** Fullspeed da über die Piste immer

[01:14:26] **Sebastian Benz:** Ja, sie fahren eigentlich schon recht angenehm, die Fahrer und recht safe, muss ich sagen, aber man fährt halt schon auch relativ zügig, das ist klar, und die Strasse ist nicht immer so gut ausgebaut. Wirst du nächstes Jahr auch wieder auf Weltrekordjagd in Brasilien gehen? Ich weiss es, ehrlich gesagt, noch nicht, es hängt. Wir diskutieren auch so in der Liga, vielleicht mal ein neues Format zu machen, weil es, ich denke, der Weltrekord ist wirklich jetzt sehr, sehr schwierig zu holen in Brasilien, weil es einfach beinahe nie genügend Wind hat für 600 Kilometer, und wir diskutieren jetzt auch mal so ein anderes Format oder so zu machen, vielleicht mehr so ein

[01:15:13] So eine mehr so Abenteuer mal ein neues Gebiet anzuschauen und so ein bisschen Exploring oder sowas zu machen, aber ich lasse mich

[01:15:25] **Lucian Haas:** Überraschen irgendwann ist wahrscheinlich auch jeder Rekord irgendwann nicht mehr zu toppen, oder also gerade mit dem Gleitschirm, wo du sagst, du, die Flugzeit ist irgendwann mal beendet, und an irgendeiner Stelle ist zumindest was das Starten betrifft die Windstärke auch dann so, dass man sagt, das kann man nicht mehr sicher hinkriegen, und entsprechend kann man eigentlich auch nicht mehr weiterfliegen.

[01:15:45] **Sebastian Benz:** Ja, ja, aber ich denke, ich meine, es kommt jetzt einfach, ich denke, jetzt kommt es halt immer mehr auf den absolut perfekten Tag an. Also, ich denke, ich meine auch da in Texas oder so, das ist ja entlang dieser Texas Dry Line, und es gibt extrem viele so diese Konvergenzlinien. Und ich denke, wenn man halt wirklich den perfekten Tag erwischt, wo da einfach diese enorme Konvergenz steht mit starkem Wind, dann ist wahrscheinlich schon auch noch deutlich mehr möglich, als jetzt geflogen wurde. Aber es ist halt dann wirklich so dieser eine Tag, und man muss dann halt an diesem Tag bereit sein und am richtigen Ort.

[01:16:31] Und ich denke, es wird halt je länger je mehr so ein Spiel oder ein

[01:16:37] Ja, nachjagen ein Glücksspiel.

[01:16:39] **Lucian Haas:** ja eigentlich da nur noch oder?

[01:16:41] **Sebastian Benz:** Ja, Glück ist auch viel Vorbereitung. Also, ich denke eben, Sebastian, der da diesen Flug in Texas gemacht hat, der hat da schon auch, also ich glaube, er ist da sogar extrem wissenschaftlich rangegangen. Also, er hat sich da auch irgendwelche Papers angeschaut über diese Dry Line und die Flüge, und ich glaube, er hat schon quasi immer auf den Forecast geschaut, um wirklich den perfekten Tag auszuwählen jetzt.

[01:17:11] **Lucian Haas:** erklär nochmal kurz, was Dry Line ist, weil das wahrscheinlich einige Hörer nicht verstehen können.

[01:17:15] **Sebastian Benz:** Ja, also ich bin ja vielleicht nicht der Beste, das zu erklären, aber so die Dry Line, also grundsätzlich ist es ein Zusammenprallen aus zwei Luftmassen. Und in Texas gibt es quasi rechts, also im Osten, diese feuchte Luftmasse aus dem Golf von Mexiko, weil das Wasser ist da sehr warm und so, oder da kommen ja auch alle Wirbelstürme her und so. Und dann gibt es diese feuchte Luftmasse und quasi von links, von Westen, kommt die sehr trockene Luftmasse, die ja mehr da aus den Rocky Mountains kommt, also die kontinentale

[01:17:56] **Lucian Haas:** Luftmasse die

[01:17:56] **Sebastian Benz:** Dann daran genau, und diese beiden Luftmassen prallen dann quasi aufeinander, und das nennt man also eine Dry Line. Und die Dry Line selber kann eine Konvergenz bilden, aber es gibt auch Konvergenzen links und rechts von dieser Dry Line, die so ausgelöst werden durch diese Dry Line, zumindest so. Aber es ist ein recht komplexes Phänomen und spielt auch noch irgendwie gewisse Jet Streams und andere Phänomene rein, aber grundsätzlich ist es einfach so eine Luftmassengrenze. Und ich denke, es gibt einfach dann quasi so ein perfektes Band, oder quasi mehr im Osten von dieser Dry Line ist es viel zu feucht, es gibt Gewitter, Abschattungen links ist es viel zu stabil, zu heiss, es gibt keine Cumuluswolken, und quasi in der dieser Mixzone, wo sich etwas das Feuchte mit dem Trockenen mischt, gibt es A Konvergenz und B halt einfach wirklich diesen schönen Cumulus Himmel, den man braucht für einen wichtig langen

[01:19:09] **Lucian Haas:** Flug. Bist du schon mal solche Bedingungen geflogen wahrscheinlich nicht in Texas aber vielleicht gibt es ähnliches auch in Australien Ja

[01:19:19] **Sebastian Benz:** Also, wirklich Konvergenz, Konvergenz nicht, aber eben also ich meine in Australien und auch in Brasilien hat man schon oft so diese Bedingungen, das man hat wirklich schöne, so wirklich schönen Himmel hat mit perfekten Cumulus, und ich denke auch da hat man, man hat jetzt in Brasilien gibt es nicht so eine Dry Line, aber oder was auch quasi all diese guten Flachlandgebiete gemein haben, ist das ein feuchter Wind vom Meer bläst über eine heisse Oberfläche, und quasi in Brasilien ist das gegeben jeden Tag, weil diese Passatwind immer

[01:20:04] vom Meer her bläst, und auch im Nordosten von Brasilien, ist das ja quasi wie so ein Macht Brasilien, ja, wie so ein Horn. Das heisst, das dann der Ostwind bläst dann vom Meer her, die feuchte Luftmasse über das Land, und ich denke, das ist schon auch mit ein Grund, wieso es so extrem gut fliegt, weil es ist ja schon in Brasilien abartig, wie früh man starten kann, oder es ist quasi eine Stunde nach Sonnenaufgang, kann man schon starten, oder teilweise fast noch früher. Und das klar, es ist nahe in der Trope, die Sonne geht schnell hoch, aber es macht eigentlich keinen Sinn, dass es so früh losgeht, wenn man es quasi mit unseren

[01:20:51] So unseren Anhaltspunkten vergleicht, oder weil wir hier in den Bergen haben teilweise perfekte Felswände, die schon sehr früh in der Sonne stehen. Und ja, man kann manchmal auch wirklich früh starten. Also ich habe auch schon irgendwie um halb acht aufgedreht oder so bei uns an einer perfekten Ostwand, aber das sind trotzdem, oder im Sommer geht die Sonne um morgen um fünf auf, und das sind dann immer noch dreieinhalb Stunden, und am meisten geht es ja dann erst um neun los oder so. Und dann sind es vier Stunden nach Sonnenaufgang, wo es losgeht. Und in Brasilien ist es, wie gesagt, schon eine Stunde nach Sonnenaufgang, wo es wirklich losgeht, und ich denke, das hat schon auch viel mit dieser Feuchtigkeit und der heissen Oberfläche zu tun.

[01:21:38] **Lucian Haas:** Eigentlich wollte ich vorhin schon aufhören, aber es gibt ein Thema von Brasilien, das interessiert mich jetzt noch von dir, von deinen Erfahrungen her. Ich habe von anderen schon mal gelesen, die gesagt haben, Brasilien mit diesem Flachland fliegen, eine Besonderheit. Da ist auch, dass vieles im Grunde umgekehrt

funktioniert wie in den Alpen, wo man in den Alpen halt immer die Hügel anfliegt. Ist es häufig so, dass die Hügel in Brasilien als Hügel selber gar nicht so gut als Thermik-Auslöser sind, sondern das da dann eher wirklich, eher die flacheren Stellen? Das ist, wie hast du das erlebt und wie schaffst du das im Kopf, da umzuschalten?

[01:22:16] **Sebastian Benz:** Ähm, ich meine, also es kommt auch auf den Tag an in Brasilien, also was sehr interessant. Also es ist sicher so, wenn man Wind hat, dann würde ich eher die Hügel vermeiden, oder es gibt dann zwar oft einen Schlauch, der kommt aus dem Lee. Ähm, das sieht man wiederum auf den Zeitraffer sehr schön. Also zum Beispiel die Brasilianer, die haben einen Film gemacht, der heisst Ziclo auf Portugiesisch, also Zyklus auf Portugiesisch, und da haben sie auch so am Anfang so Zeitraffer, und da siehst du, das aus dem Lee des Hügels kommt eigentlich wie eine statische Thermik. Das ist recht interessant. Ähm, aber zum Beispiel bei meinem Dreiecksflug ist mir aufgefallen, ähm um die Mittagszeit, oder weil es sehr nahe am Äquator ist, kommt die Sonne wirklich

[01:23:08] direkt von oben und um die Mittagszeit konnte man sehen, dass der Schatten der Wolken war tatsächlich immer über einem Hügel und das, das war einfach an diesem Tag, weil es wenig Wind hatte. Funktionieren sie dann trotzdem als Trigger, also so wie wir das eigentlich uns gewohnt sind? Und ähm, also da hat es sich dann definitiv gelohnt, immer quasi die den höchsten Punkt anzufliegen. Und sonst ja, das Umschalten fällt mir nicht so schwierig, es ist einfach etwas anderes zu fliegen und was, also was ich persönlich anschau, ist ähm quasi immer, wie das Terrain hoch und runter geht.

[01:23:59] In Relation zur Windrichtung, also wenn quasi das das Gelände abfällt in Windrichtung, dann ist da oft sehr, sehr wenig Thermik. Also, es gibt zum Beispiel, ähm, ein Plateau, oder in Brasilien, das steigt sehr scharf an, und dann fällt es so langsam flach hinten ab. Und auf diesem Plateau gibt es oft sehr, sehr wenig Thermik. Genau aus diesem Grund, weil hinten das Gelände runter geht, und der ganze Wind geht einfach auch grossflächig runter, hingegen die umgekehrte Situation, wenn das Gelände langsam ansteigt in Windrichtung

[01:24:45] Dann ist es oft sehr lifty, also dann trägt es sehr gut. Man hat viele Thermiken rundherum und ähm, dann ist es oft sehr gut, um da Thermik zu finden. Und ich schaue, oder ich analysiere das Gelände im Flachen, wenn es Wind hat, oft nach diesen Gesichtspunkten. Und ich versuche dann, bevor quasi eine Strecke kommt, wo das Gelände dann länger runtergeht, versuche ich oft nochmal so hoch aufzudrehen wie möglich, weil dann oft eine Durststrecke folgt. Also ich analysiere es dann mehr so

[01:25:22] **Lucian Haas:** Nun ist es ja gerade im Flachland gar nicht immer so leicht zu erkennen. Steigt ein Gelände an, oder fällt es wieder ab? Also, die steileren Stellen natürlich schon, aber wenn es ein langsamer Anstieg ist, dann ist es vor allem, wenn du eine größere Höhe hast, sieht das von oben quasi alles platt aus. Nutzt du dafür irgendwelche besonderen Karten, oder bist du so vorbereitet zu wissen, okay, in diesem Abschnitt weiß ich, da steigt das Gelände an, und deswegen kann ich damit besser, ja besser, steigenden Linien rechnen, und dahinter fällt es wieder ab, und da weiss ich genau, da muss ich lieber mit grosser Höhe und viel Speed dann schnell darüber wegkommen, damit ich dann irgendwie ein bisschen später dann die weiteren Thermiken finde, oder kannst du das wirklich aus der Luft noch an irgendwelchen Sachen daran erkennen?

[01:26:05] **Sebastian Benz:** Du hast recht, es ist oft schwierig, wirklich eben gerade so kleinere Unterschiede zu erkennen, also ja, man sieht schon oft, wenn man genau hinschaut, kann man sich schon etwas vorstellen, wo es runter und wieder hoch gehen muss, weil man sieht ja zum Beispiel auch oft Flussläufe oder so, die sind dann in einem Tal, und dann natürlich zum Flusslauf hin muss es runter gehen und auf der anderen Seite wieder hoch. Also solche Dinge schaue ich sicher an. Was ich auch habe, ist auf XCTrack, also ich fliege oft mit XCTrack, als Instrument habe ich auch eine Topo Karte hinterlegt, das würde mir auch im Zweifelsfall helfen, und ja, so in Brasilien oder so kenne ich halt auch das Gelände in zwischen schon gut genug, sodass ich eigentlich abschätzen oder mehr oder weniger schon weiss, wo es hoch und runter geht.

[01:26:59] Gibt

[01:27:00] **Lucian Haas:** es Techniken beim Flachlandfliegen die du dort gelernt hast die dir heute beim Fliegen in der Schweiz helfen? Das ist ich

[01:27:09] **Sebastian Benz:** weiss nicht, vielleicht schon auch noch, ja, die Wolken noch mehr anzuschauen. Ich denke, dass das ja, ich habe mir das schon auch so ein bisschen mehr, ich glaube, als ich dann angefangen habe, im Flachland zu fliegen, habe ich die Wolken auch schon noch intensiver angeschaut, als das vorher der Fall war in den Bergen. Das hat mir da geholfen.

[01:27:34] **Lucian Haas:** Anders herum gesehen, gibt es Dinge, wo du sagst, da komme ich jetzt als Bergflieger mit der Alpenerfahrung, bringe ich etwas mit, was so die typischen Flachlandflieger nicht haben. Puh, ich weiss nicht, ich weiss nicht, vielleicht das enge Drehen oder so etwas, wo du sagst, in den Bergen vielleicht viel sinnvoller als in grossen Flachlandthermiken, die häufig nach oben rum, zumindest viel breiter noch werden, ja

[01:28:02] **Sebastian Benz:** Ich weiss nicht, ob das speziell Bergenspezifisch ist. Ich denke, sicher, wenn man vielleicht der klassische Flachlandflieger ist, immer recht konservativ. Und ich denke, manchmal schadet es nicht, auch im Flachland etwas angriffig zu fliegen, und vielleicht Leute, die aus den Bergen kommen, sind eher etwas angriffiger unterwegs, weil sie haben vielleicht auch nicht so viele Absauferfahrten im Flachland gemacht, und also auch gerade in Brasilien, wenn es dann gut geht, muss man schon auch wirklich, ja, etwas

[01:28:46] Pingelig sein und wirklich das Beste Steigen auswählen. Ich denke, das sieht man schon. Ich bin nur kurz mit den Brasilianern zusammen geflogen, und da haben wir schon gesehen, die optimieren das Steigen nicht ganz so krass, wie ich das jetzt mache, oder wie wir das, die Alpenflieger, das machen. Hast du in Brasilien auch wieder gefilmt? ja ich habe auch ein paar Flüge aufgenommen ja das

[01:29:12] **Lucian Haas:** heisst wird es von auch vielleicht von deinem 270km Rekord Dreieck wird es davon ein Video geben? ich habe nicht den ganzen

[01:29:20] **Sebastian Benz:** Flug, aber so die ja vielleicht zwei Drittel oder so, die letzten zwei Drittel habe ich davon aufgenommen, und ich bin jetzt gerade am das ganze reframe, also den Ausschnitt auszuwählen und ein paar interessante Punkte rauszupicken. Ja, und wenn ich die Zeit finde, stelle ich da mal ein Video zusammen.

[01:29:41] **Lucian Haas:** Dann schaue ich mal, ob das schon fertig geworden ist, bis ich selber diesen Podcast geschnitten habe und online stelle. Wenn es fertig ist, werde ich es auf jeden Fall mit in den Shownotes verlinken, oder vielleicht auch nachträglich dann noch dann einstellen, dass man das dann viele hören. Ja, auch solche Podcasts erst viel später an, dann können sie da immer noch nachgucken. Sebastian, ich danke dir für deine tollen Erzählungen über alles mögliche, von Brasilien bis in die Alpen, von Filmen bis zu tollen Technik Tipps, die du da gegeben hast. Vielen Dank für das Ganze und ja, dir noch möglichst viel lange viel Spaß und vielleicht auch wirklich immer mal wieder ein paar Momente, wo du sagst: "Ah, hier war ich noch gar nicht", obwohl du an so vielen verschiedenen Ecken schon warst, sodass du die Sachen immer wieder auch neu erleben kannst und damit auch immer wieder noch

[01:30:27] Als du ja wirklich über lange Zeit noch immer wieder tolle Flugerfahrungen dann dort machen kannst,

[01:30:34] **Sebastian Benz:** Ja, danke dir für das Gespräch. Es war mir eine Freude, und auch danke für deinen Einsatz für den Gleitschirmsport. Das ist ja schön, wie du da immer die neuesten News und so aufpickst und diese etwas aufbereitest. Das schätze ich auch sehr. Das

[01:30:58] **Lucian Haas:** war die Folge Nr. 70 von Podz-Glitz mit Sebastian Benz im Gespräch mit Lucian Haas. In den Shownotes zu dieser Folge auf Lu-Glitz findest du noch eine Reihe von weiterführenden Links, darunter natürlich zum YouTube-Kanal von Sebastian mit den absolut sehenswerten Hyperlapse-Videos. Den Gleitschirm-Blog Lu-Glitz findest du im Netz und zwar unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich l u minus g l i d z.

[01:31:28] Wenn du dich als Hörer von Podz-Glitz und Leser von Lu-Glitz von mir gut informiert und auch gut unterhalten fühlst, dann gib doch etwas zurück, indem du meine Arbeit daran unterstützt als Förderer. Dein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag liegt ganz in deinem Ermessen. Anders gesagt, du darfst geben, soviel du willst. Wenn du dich nicht entscheiden kannst, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dann kannst du dich gerne an folgenden, wirklich unverbindlichen Vorschlag orientieren: Wie wäre es mit einem Euro pro Podcastfolge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach per Paypal oder

Banküberweisung möglich.

[01:32:13] Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite fördern bis Zum nächsten Mal, Ciao.

English

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

Show notes

Sebastian Benz is a very successful long-distance pilot. He documents and comments on his flights in educational time-lapse films.

If you run a camera and play the film back later at a higher speed, the time and the documented events will be condensed. This is called Timelapse in English. If the location or the camera's field of view is also changed while filming, the Timelapse becomes a Hyperlapse. A fast jump through time and space.

The Swiss Sebastian Benz uses this Hyperlapse technique to document his paragliding cross-country flights. In this way, a ten-hour 250er-FAI triangle in Ticino, which one would hardly want to watch back in epic length in a film, becomes a 20-minute, entertaining masterpiece.

So temporally compressed, one sees not only clouds growing and passing, but the corresponding flight route also appears almost logically before one's eyes. What makes these films particularly valuable, however, is that Sebastian comments on and explains the events, his decisions regarding route selection, his considerations of thermal triggers and cloud developments etc., in a very understandable way. This turns the hyperlapse recordings into great cross-country flight instructional films.

In this episode number 70 of Podz-Glitz, the 34-year-old Sebastian doesn't just talk about Hyperlapse filming and what he himself learned from it.

It is also about, among other things, how he became one of the most successful cross-country pilots. After all, he won the 2020 FAI World Online XC Contest. And in XContest, the almost incredible number of more than 65,000 cross-country kilometers is recorded for him.

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

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

Music for this episode:

Track: West Bad | Artist: Jeremy Black

No Copyright Music.

<https://www.youtube.com/watch?v=83VV-NtjmME>

Youtube channel of Sebastian Benz with many videos, of which as examples:

- Sebastian's 270-km-FAI-Dreieck in Brazil (Flight in XContest | Hyperlapse-Video)

Do you feel well entertained by Podz-Glitz? Every episode of the podcast is professionally researched, produced, and mixed for good clarity by me. To ensure that the quality of content and sound matches, I put a lot of time and work into every episode. At this pace and depth, it is no longer possible as a pure hobby project, but needs to be financed somehow. Are you in?

Links:

- on Facebook: <https://www.facebook.com/sebastian.benz.3>
- Youtube channel: <https://www.youtube.com/channel/UCsdw3K63mE0RRZhWz0Y-FJQ/videos>

- Explanatory video on the camera setup: https://www.youtube.com/watch?v=0a_0t-0_G4I
 - 266-km-FAI-Dreiecks: <https://www.youtube.com/watch?v=3silzQSq2oo>
 - How to read clouds: <https://www.youtube.com/watch?v=suiYnO5IqRs>
 - Flight in XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:osimo/20.10.2021/09:48>
 - Hyperlapse video: <https://www.youtube.com/watch?v=K09epq5sVks>
 - The Explainer-Benz: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/12/der-erklar-benz.html>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-70-hyperlapse.html>

Transcript

[00:00:06] **Sebastian Benz:** Sometimes, when I'm flying and I have the knife between my teeth and I'm gassing it, trying to move forward as fast as possible, I often think I'm safer that way, even if the conditions are pretty harsh or hair-raising or whatever, because I'm really 100% there and fully focused. And for me, I've already thought about how I really want to be fully present when I'm flying, and I have to be.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:57] **Sebastian Benz:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:01] **Lucian Haas:** Today with Sebastian Benz and Lucian Haas on the mic.

[00:01:12] If you run a camera and then play the film back at a higher speed, it compresses the time and the events being documented. In English, that's called timelapse.

[00:01:25] When the location or the camera's field of view is also changed while filming, it becomes a hyperlapse—a fast jump through time and space.

[00:01:38] The Swiss Sebastian Benz uses this hyperlapse technique to document his paragliding cross-country flights. In this way, a 10-hour 250er FAI triangle in Ticino—which one would hardly want to watch back in its full epic length—becomes a 20-minute, engaging masterpiece. Compressed so much in time, you don't just see clouds growing and passing; the flight route taken also unfolds before your eyes in a nearly logical way. What makes these films particularly valuable, however, is that Sebastian comments on the action, his decisions regarding route choice, his considerations of thermal triggers and cloud developments, etc., and explains them very clearly. This turns the films he releases into great cross-country flight tutorials in hyperlapse format.

[00:02:25] In this episode number 70 of Podz-Glidz, 34-year-old Sebastian doesn't just talk about hyperlapse films and what he learned from them. It's also about, among other things, how he became one of the most successful cross-country flight pilots. After all, he won the 2020 FAI World Online XContest. And in the XContest, he recorded the almost unbelievable figure of more than 65,000 cross-country flight kilometers.

[00:02:54] If you enjoy this podcast, there are various ways you can support my work on it. You can help make Podz-Glidz better known, for example, by recommending the podcast in conversations with flying friends or via social media. Additionally, you can support Podz-Glidz and the associated blog Lu-Glidz financially. You can find out how you can easily become a supporter without any obligation on the Lu-Glidz website, specifically on the "Support" page.

[00:03:23] Sebastian, you're relatively fresh back from Brazil. How was it there?

[00:03:30] **Sebastian Benz:** Yeah, great. Just awesome flying. Unfortunately, we didn't have quite world-record conditions or too little wind for 600 kilometers. But otherwise, it was just awesome. It's just super consistent. So you can fly for ten hours almost every day. And the conditions are actually almost always good. In that sense, it was great, and the organization was already well-oiled too. And yeah, it wasn't my first time either. So I already know the guys, and in that regard, it was a great combo of a lot of flying and also a lot of fun, above all. Was it your goal to fly 600 kilometers? Basically yes, if it's possible. But otherwise, it wasn't like, I mean, I'm not devastated that we didn't hit those 600 kilometers now.

[00:04:23] But if it had been possible, that would have been the goal, of course.

[00:04:28] **Lucian Haas:** You didn't set a world record, but basically, you set a different kind of record. At least if I saw it correctly. You flew a huge triangle of 270 kilometers, and some are saying that's probably the largest lowland triangle ever flown anywhere in the world, at least with a paraglider. How did it actually happen that in Brazil, where you usually do one-way flights, you'd say, "Now I'm going to fly a triangle"?

[00:04:54] **Sebastian Benz:** Yeah, well, it was maybe a long-time dream of mine to do a big triangle in flat terrain. And I think they already tried that during the first Brazil expedition and did a relatively large triangle too. And yeah, now the weather was such that we had really little wind towards the end of this expedition. So it felt like the perfect opportunity to try it. And basically, in Brazil, it flies very well almost every day and you have practically 10 to 11 hours of flight time. And even if you have to fly, let's say, a bit against the wind, but you're still in the air for 10 or 11 hours, you can still manage a very large triangle.

[00:05:46] And that's what appealed to me. Plus, of course, it's really cool when you come back, land near the hotel, and don't have a 10-hour journey ahead of you. And yeah, generally, in Brazil, or when there isn't much wind, it's not that attractive to try flying one way because you don't get very far anyway.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Did you plan this triangle exactly like that? I mean, were these turnpoints already set for you beforehand? Or did you say, okay, I'll try a flatland triangle today, and I'll just head out and decide at some point, "now I'm turning back," or "this is my first turnpoint," and so on?

[00:06:26] **Sebastian Benz:** No, well, that's actually the beauty of the lowlands; you don't have to plan it as strictly as in the Alps. So, I basically first—I had already thought about when I should set the first turnpoint, both in terms of time and also in kilometers. But basically, I just took off in the morning with the wind, because in the morning it's still weak, and against the wind when it's still weak, it's very difficult. So first with the wind, and then the goal was to do about 100 kilometers, so that there would be about 300 kilometers in total. And then, based on the time, the kilometers, and also the wind, I set the first turnpoint at some point.

[00:07:18] And that's also, yeah, in Brazil you often have quite a bit of wind in the morning and then it dies down around noon, and that naturally helped me with this triangle too. So I turned around just as the wind was starting to die down. And

[00:07:36] **Lucian Haas:** then, I mean, for the second leg you have to fly relatively crosswind, and then the last one is actually back into the wind, or how is that?

[00:07:43] **Sebastian Benz:** Yeah, so the second leg at first was flying pretty much into a crosswind,

[00:07:50] But fortunately, even if you look at the one-way flights in Brazil, you can see that the wind shifts during the day—I mean, it keeps gaining more, so at the beginning it's often south-east and then it turns to east-north-east, depending on the wind direction you have at first. So it keeps getting more of a northern component during the day, and that helped me too; by the middle of the second leg or so, it was actually almost a tailwind. Only at the very end was there a lot of headwind again, because you also have the sea breeze slowly pushing in, and then, a little after I landed, quite strong wind from the sea breeze came in.

[00:08:40] **Lucian Haas:** You didn't close it completely, you landed a bit early. Do you think a triangle like the one you flew there, in that size, can actually be closed, or is it really already at the limit of what's achievable there in terms of time and the average speeds you can fly with those winches?

[00:08:59] **Sebastian Benz:** No, I'm sure it can go even further. The day was actually pretty average, I'd say. Especially at the beginning, we fought quite hard against stalling, so it was pretty tricky, and I also had a relatively big mess in the middle; I was very low, lost a lot of time, and in the end, I didn't optimize it completely either—I flew out of the climb at the very end so I wouldn't fly for too long. That's always an issue in Brazil because when the sun goes down, it gets very, very dark very quickly, and I didn't want to land in the dark because there are many cables and other obstacles that you can't see anymore. So, if it were like that, I might have had maybe 10 or 20 minutes, 10 minutes more at the end.

[00:09:49] But I think 300 is definitely possible. If we have a slightly better day, a bit less wind, and a more optimized line, I don't think 300 will be that difficult. To manage a flight like that...

[00:10:04] **Lucian Haas:** to be able to pull off a flight like that, you still need a lot of flatland experience to be able to read the terrain like that and to actually stay up there all the time. How does a Swiss person like you, who normally flies in high mountains and stuff, how does a guy like you manage to fly so well without mountains?

[00:10:23] **Sebastian Benz:** Lowlands aren't anything new to me in that sense. I mean, I have quite a bit of experience with lowlands. I lived in the US once, on the East Coast. I learned some lowland flying there, and then I also spent several seasons in Australia, where it's really, really flat. So, from that perspective, I actually have pretty good access to lowland flying, and it's nothing super new to me anymore. And yeah, ultimately, it's all flying. It works the same way all over the world, whether it's flat or has mountains or whatever.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Let's look back a bit at your story, because you say you were in the USA and Australia for flying and stuff. When did you actually start paragliding?

[00:11:12] **Sebastian Benz:** Yes, that was basically it. Yes, that was basically it. I think it was around 2004. I was about 16, maybe 17. I'd earned my first bit of money from my apprenticeship as a chemical laboratory technician, and that's when I started with the introductory course and the training. And yeah, I've always been very, very fascinated by cross-country flying, and that was actually my big goal.

[00:11:39] **Lucian Haas:** That means, always fascinated by cross-country flying. That means this XC flying.

[00:11:43] **Sebastian Benz:** Was it really like that for you from the very beginning too? Yes, I've always wanted to fly cross-country. I just didn't know how. And how did you learn that then? Well, first I just went through the normal training and learned a bit of thermal flying there, and then at the beginning, I often flew out of Engelberg with my A-glider for cross-country, or I basically always chose an area that was in the wind of the winch and then tried to fly cross-country from there. And

[00:12:19] **Lucian Haas:** how quickly did you see results? Or when did you have your first hundred, for example? Was that already in the first year or the second?

[00:12:26] **Sebastian Benz:** No, that took longer. I don't know, it took me two or three seasons to get my first hundred. It was pretty much trial and error. I mean, I also looked at a lot of flights in XContest, but I didn't go straight into the heavy-hitting areas like Valais or something, because I thought that was still a bit too intense for me. And I really just didn't have much of a clue how it worked. Like

[00:12:56] **Lucian Haas:** Looking back, not knowing how it works is one thing. But did everything still go well? Did you have the luck of a beginner? I mean, I...

[00:13:05] **Sebastian Benz:** I've had a lot of luck too, but for example, pretty early on, I once got a compressor...

[00:13:12] **Lucian Haas:** done, a

[00:13:12] **Sebastian Benz:** I got a compression fracture in one vertebra because, yeah, I wanted to land perfectly because I absolutely had to pee. And I forced that perfect landing a bit, which is something I would never do again. But yeah, you learn from it.

[00:13:33] **Lucian Haas:** "Never do it again" means you wouldn't do a top landing anymore, or you wouldn't force a top landing anymore, like you just said? I...

[00:13:40] **Sebastian Benz:** I'd still land safely. I just wouldn't force a top landing anymore. That's a firm rule of mine. I don't want to have a top crash or anything of that sort. So, I make sure I always have a plan B, and I'm not too proud to fly around 20 times if it's not working and just give up if it's not possible.

[00:14:02] **Lucian Haas:** Now you said that as an XC pilot, you were sort of self-taught back then and slowly figured it out as you went. What would you advise pilots today? What's the best way to approach XC flying? How can you make the most progress in it?

[00:14:18] **Sebastian Benz:** I learned a lot autodidactically, but I also read a lot on XContest and in paragliding forums. I think that helped me move forward quite a bit as well.

[00:14:29] The best way, of course, is always to have someone, like a mentor, who can show you something and with whom you can probably discuss what you've done. But ultimately, I think it's also a bit of a personality thing. Some people learn very well when they have a mentor, while others—maybe someone a bit slower like me—have to make every mistake themselves until they believe it.

[00:15:04] I think it's also very individual, but it's certainly good to have someone who is competent and can give you as much information as possible along the way. That's definitely not wrong.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Did you ever have something like a mentor?

[00:15:22] **Sebastian Benz:** No. I've really learned almost everything on my own.

[00:15:28] **Lucian Haas:** That's really interesting, because you make, how should I put it, amazing explainer videos. That's one of your specialties now. You're basically acting as a mentor yourself, where you suddenly start explaining things to people and so on. But you didn't have any yourself, so you had no role model for it. Where does this urge to say, "I'm going to make videos where I show how I actually do it," come from?

[00:15:57] **Sebastian Benz:** Part of it is, when I think back. I'm glad I survived without any lasting damage. But I do think, the level from the paragliding license or the Brevet

[00:16:16] ...to becoming a competent, safe XC pilot, there's a huge gap in between. There's an incredible amount you can learn in that space. I think I've built up quite a lot of knowledge and a massive amount of experience by now. It makes me happy to share that. I want to give other pilots a push or share my knowledge to fill that gap a bit and maybe spare others some of those less-than-pleasant experiences.

[00:16:56] **Lucian Haas:** You use a very special technique in your videos, so-called hyperlapse videos. Explain to us, what is that actually?

[00:17:04] **Sebastian Benz:** I usually do it at between 16 and 64 times speed. And the whole thing is...

[00:17:13] **Lucian Haas:** Accelerated doesn't mean the paraglider is accelerating, but that the video is accelerated. You're showing it's a time-lapse.

[00:17:17] **Sebastian Benz:** Exactly, it's a time-lapse. Up to 64 times faster, so that's already quite a massive increase in speed.

[00:17:25] If you fly for 10 hours, for example. I mean, if I play back the whole 10 hours, everyone's face will fall asleep. That's always one of the difficult things about companion glider videos—basically, how to convey the fascination without it feeling very long and sleep-inducing. Yeah, and this only became possible through the new technology of 360-degree cameras, because with those, it's basically filmed in 60 degrees. And that also allows this video to be extremely stabilized. So, if you play back a GoPro video or something else 64 times faster, it just wobbles and rumbles.

[00:18:10] So you can see that immediately. That means, there...

[00:18:12] **Lucian Haas:** make you dizzy just watching it. Yeah

[00:18:14] **Sebastian Benz:** Exactly, so that's not a pleasant experience.

[00:18:18] **Lucian Haas:** When you watch these videos now—I mean, I personally spent a few hours on them just last night—I find it fascinating every time. Because of how fast it moves, you see so much more in these videos than if it were slow. A lot of the changes happening in the air, with clouds and everything else, actually only become truly understandable or visible when you see it that fast. And also, for example, your choice of line—if you're flying along some ridges—it becomes much easier to understand when you see it so quickly. Because then you suddenly see, "Oh yeah, exactly, he's right there," and you can follow it. It's not a "where did he go?" moment in between; you just saw it a

few seconds before.

[00:19:05] From that perspective, just the acceleration itself is already an enormous lesson in a way. What I was wondering is, how much of the experience you've built up by now is based on the fact that you basically always go back and watch your own flights in these hyperlapse stories? How much did you maybe only understand in hindsight, when you watched your own flights in fast-forward again?

[00:19:34] **Sebastian Benz:** Yes, that's definitely a good point. For me, it's also a great debriefing. That's very clear.

[00:19:43] I mean, now it's hard to say. During the flight

[00:19:51] I mean, it's hard to say now. During the flight, you still have to read the clouds, so to speak, in slow motion. Well, not in slow motion, but compared to the video in real-time. Of course, that doesn't help you. But it definitely added a dimension, that

[00:20:12] **Lucian Haas:** you now

[00:20:12] **Sebastian Benz:** ...to be able to see these videos in hyperlapse. And like you said, it's really fascinating to watch the clouds there, especially.

[00:20:23] if you've never seen it before, it might be difficult to explain, but you can really see where the cloud comes from, how it builds up. It looks really logical when you see it in fast forward. In real-time, it's often quite difficult to read. So for me, it's definitely great that I can watch it afterwards too. And sometimes the scales fall from my eyes and I think, the thermals actually came from behind or something, and that's why it didn't work or didn't happen. Sometimes I've also watched a few videos from Brazil, and there you can see that the thermals actually would have come up a bit further to the right.

[00:21:14] But I was on the left, where the cloud was already completely falling apart and all that, but live, none of that was so obvious. So it's definitely a great tool for me to watch it like that, and I think generally, when you try to convey something or teach someone something, you always learn something yourself too. It's like another level in terms of didactics or skill. So if you basically master it yourself, that's one level. But if you can then also explain it to someone, that's like going up another level from...

[00:22:00] understanding. So from that perspective, it's also a bit of a selfish thing, that I can learn something from it or go up another level in terms of knowledge and understanding.

[00:22:14] **Lucian Haas:** If I've seen it correctly, you've been making these hyperlapse videos for about two years now. Is that right? Yes,

[00:22:22] **Sebastian Benz:** A year now, really. Or a year. Would you

[00:22:26] **Lucian Haas:** would you say that in this past year, through all these hyperlapse stories where you've also watched so much yourself and then put it into words and explained it, is there something where you say you really only understood something in this last year that you didn't know before, or as a model of how the weather works or something, that you couldn't recognize in slow motion or at normal speed?

[00:22:52] **Sebastian Benz:** Basically not so directly, but what has become more conscious to me is that it's really about flying very precisely. So, it became more clear to me that thermals really flow through a very specific spot and then go exactly where the cloud is building up, and I think I'm putting more focus on this extremely precise flying now. I try to be exactly where you need to be, when that makes sense. And I think, I mean, I've noticed this more now too, when you observe good or very experienced pilots, they are exactly where they need to be.

[00:23:44] and less experienced pilots, they just drift around a bit, and I'm noticing that much more now. So I can see right away, oh, he's experienced, or he's less experienced, based on where he's flying toward, exactly.

[00:23:59] **Lucian Haas:** That just means you look at where the other person is heading on the opposite slope, or if they're immediately drifting into the weak thermals up front where you're actually thinking, no, the real one is actually 300 meters behind, you should have been able to see that if you could visualize it faster or something.

[00:24:16] **Sebastian Benz:** And you

[00:24:17] **Lucian Haas:** you just fly the 300 meters further because you know the actual thermal has to be behind you.

[00:24:22] **Sebastian Benz:** And that makes an extreme difference. I mean, on one hand, you can fly really fast during the shoot, but on the other hand, if you have a ridge or something that provides lift, it plays a huge role when you're really in those slope soarings and hitting all those points where it really goes up—you can gain an incredible amount there.

[00:24:49] **Lucian Haas:** Your videos aren't just great because of the time-lapse shots that show everything so beautifully; you're also explaining everything the whole time. It's like a live commentary where you take that flight, which has been condensed into a short period, and then say live what you actually did or what decision was behind it—you can learn an incredible amount just from that. What I'm wondering is, did you script all those explanations beforehand? Do you have a manuscript that you're basically reading from, or do you watch the film in that moment and really tell it like a live commentator who's commenting on a paraglider flight in time-lapse instead of a football match?

[00:25:32] **Sebastian Benz:** Yeah, I definitely don't script it out in that much detail or anything. So, I'll export the whole thing, reframe it, and then watch it. Of course, I've already experienced the flight, so I know maybe where the critical points were, where it was tricky, and I might also spot one or two "aha moments" in the video, or something about the clouds, or something more specific that I hadn't noticed before. Then I have a rough idea of what I want to cover, and I basically speak over it live as I let the video run.

[00:26:20] **Lucian Haas:** Out of the more than 20 videos you've uploaded so far, is there one where you say you're particularly proud of it, or something where you'd say it's really special because it shows an effect that you might never see demonstrated in other videos? Like,

[00:26:38] **Sebastian Benz:** Personally, I like that Ticino video from 200... I think it was 260, something FAI triangle from this season, and I actually have almost the entire flight as a hyperlapse, and that's already... those are also three

[00:26:57] **Lucian Haas:** parts, I think, for the whole thing.

[00:26:59] **Sebastian Benz:** No, I think that was only one part. I have several from Ticino, but the last one was basically a single take, and it was special because there was very strong murder wind, and with the clouds, it's quite educational—what you can see in this video. It's quite fascinating for me. Do you get a lot of feedback on these videos? Yes, I do. A huge number of people watch them, and I get very positive feedback very often, which of course makes me incredibly happy and motivates me to maybe make even more videos, because, well, I really enjoy doing it, but it's also incredibly time-consuming. So I always say, it takes at least

[00:27:49] at least as long as I flew, if I'm fast, but otherwise it can take twice as long.

[00:27:55] **Lucian Haas:** Okay, so that means you fly for 10 hours, but a film edit and the entire production can then take 20 hours.

[00:28:03] **Sebastian Benz:** Yeah, exactly.

[00:28:05] **Lucian Haas:** How do you actually do that? I mean, if you say you're filming 10 hours of FAI triangle flying in Ticino, do you actually watch through those 10 hours again, or do you format it right away so you can watch it as a hyperlapse yourself and say, I'm only doing it in this fast-forward mode, or how does that work?

[00:28:26] **Sebastian Benz:** No, well, I download the whole thing onto my PC, and with a 360-degree camera, you have to select where you're looking because you have 360 degrees to choose from. So, for this hyperlapse, I do a rough reframing—that's what it's called—where you select which direction you're looking, and I select that direction first. Then I basically jump, I mean, I just click, and since I'm always flying in the same direction during the glide phase, I select one frame at the beginning and maybe one at the end of the glide phase or something if I change the direction slightly. I basically set the rough direction there, and I don't watch the whole thing; sometimes I even watch it while it's already sped up, but the computer can't do it entirely in real-time.

[00:29:26] it renders that much faster, like 64 times faster, and I just click through it and then export everything. Depending on the situation, I might do another pass if I've made some kind of rough mistake or something, but then I put it all together and watch the whole thing back at high speed right away. And then

[00:29:47] **Lucian Haas:** You also basically speak your commentary over it then and it's almost finished. Yes,

[00:29:52] **Sebastian Benz:** So first, I do all the clips that come out of the 360° software, then I put them together in DaVinci Resolve, and for the newer videos, I've sometimes also added landscape markers. That's also relatively time-consuming; it also involves tracking the locations and stuff, which I also do in DaVinci Resolve, and then I basically cut the video completely finished, so that it's really correct, and then I record the audio over it because if it's not quite finished yet and you're still tweaking something regarding the length, then the audio won't fit anymore, and that's sometimes really tricky.

[00:30:35] **Lucian Haas:** What kind of 360° camera do you have?

[00:30:38] **Sebastian Benz:** I have the Insta360 One R.

[00:30:41] **Lucian Haas:** It doesn't actually have the biggest battery, so I can't say I can record for 10 hours. How do you do that?

[00:30:47] **Sebastian Benz:** Yeah, I have it connected to a large power bank. I fly with a large power bank anyway, at least 27,000 mAh, and I actually always have the camera plugged into it. That means it's on

[00:31:04] **Lucian Haas:** ...onto the stick; there's a long cable attached to the stick.

[00:31:08] **Sebastian Benz:** and that goes into the power bank. Exactly, it's really wrapped around it, so, I have the camera on a selfie stick, and I slide it into the side like this, and yeah, then I film with it.

[00:31:24] from this stick and the cable really around the selfie stick, so that it doesn't appear in the image because of course, there is like a

[00:31:35] With a 360° camera, there's a blind spot in the camera's field of view where you can't see anything, and the cable is then in that blind spot. And

[00:31:46] **Lucian Haas:** if you're recording a 10-hour flight, how many gigabytes does that add up to, just for a flight like that recorded in 360°?

[00:31:54] **Sebastian Benz:** Yeah, a lot. I have a 512 gigabyte card in there, and it might hold about 14 hours of flight footage, so yeah, if I do a very long flight, it's gone immediately and

[00:32:10] **Lucian Haas:** If you document all your flights—I don't know if you do all of them, but most of your long-haul flights—you'd have hundreds of hard drives lying around, pumping you full of flight footage, or do you just say, "No, I've edited the film now, so I'll just forget about this 512 gigabyte card, I don't need it anymore"? That is,

[00:32:30] **Sebastian Benz:** You're bringing up a good point. I still need to decide what to do. So, I have, like, X memory cards now—maybe 512s, about 5 to 10 of them—and they're all more or less full. And I have a 4-terabyte external hard drive, and that's full too. I slowly need to think about whether I should get more hard drives or just delete some of the material again. I'm leaning towards just deleting some of the material again.

[00:33:09] If you...

[00:33:10] **Lucian Haas:** Since you fly so much, I saw on XContest that you have 65,000 flight kilometers alone since you started XC flying. I think that's a number that very few people will probably ever reach. How do you actually manage that, just in terms of time?

[00:33:31] **Sebastian Benz:** Yeah, well, I just take the time. So, yeah, I definitely—it was cool, I always, let's say, did some training or something, and then I'd often take like half a year off to fly a lot. But lately, I have a full-time job as a chemist, and sometimes I don't have that much time. I try to take the good days off sometimes, but that's not always possible, so yeah, I just try to fly as much as I possibly can.

[00:34:10] **Lucian Haas:** What do you look for when deciding which days to take off to go flying?

[00:34:16] **Sebastian Benz:** Yeah, well, I just want it to have good cross-country potential when I take a day off specifically, or some area or a flight I already have in mind where thermals might be appealing, and then I take the day off.

[00:34:35] **Lucian Haas:** What makes a good cross-country flight day for you?

[00:34:38] **Sebastian Benz:** Yes, for sure, that you can stay in the air all day, so that's important, especially in the Alps, that you don't have too much wind, except for one way, um yeah, so, and some area where I already have a cool idea for a flight, that's also definitely important.

[00:34:59] **Lucian Haas:** So that means you plan every flight you do down to the last detail, because you say you already have a flight idea—do you also have the turn points set already, basically?

[00:35:09] **Sebastian Benz:** No, I treat it more like scripting the videos—so of course I look at the weather very clearly and in great detail, and I have a few dream routes in my head that I look at, but I still keep the whole thing a bit freestyle. I look at certain things, but then in the air I might change my mind or something if it's not possible or doesn't look good, and I'm quite flexible. So I don't plan everything down to the last detail; I look at it more like...

[00:35:51] basically, what's possible, where are the key points, what needs to be there for it to be possible, but otherwise I don't look at it down to the last detail because I don't think that helps all that much, since every day is a bit different and you can't plan everything. But

[00:36:14] **Lucian Haas:** do you have something like a set of flight ideas stored in your head or on your hard drive where you'd say, as soon as I see that the weather conditions are right for it, I'd pull that out of a hat, or rather, put it on my...

[00:36:29] ...pull the flight instrument to say, "Okay, I can follow that now?"

[00:36:32] **Sebastian Benz:** Yeah, for sure. I mean, I already have basic ideas for certain flights—some are, of course, standard flights, like the big triangles that have already been done, but I also have many more creative triangles that I dream about in my head. Sometimes I even visualize them a bit, like when I go for a jog or something; I like to think about what an ideal flight day could look like or what conditions I want, and then I just dream or daydream about the flight, like how it would be, where I can turn up, where I can get into the leg, and just like that.

[00:37:19] I dream about the flight like that, imagining what it would be like if I could actually do it. That's...

[00:37:26] **Lucian Haas:** Do you do that when you're jogging? Exactly, yes, so often, yeah. That means you go jogging and then you basically play out a hyperlapse video in advance—so a hyperlapse dream would be that, in that case, you play out this flight in advance. Exactly, yes.

[00:37:43] Do you, for example, look at things like that in your preparation, like checking Google Earth or other stuff more closely, so you can say, "Ah, I already have an idea of what the terrain looks like," and then you translate that into your dream accordingly? Or do you say, "I've seen so much in the Alps by now, especially in the Swiss Alps, I've flown around there so much that I actually know the terrain, I know what the valleys look like," and you can just put that together in your dream?

[00:38:12] **Sebastian Benz:** Yeah, well...

[00:38:15] I definitely look at the whole thing on XC-Planner or something, especially when I'm designing a new route to get the idea, but it's clear that in the Swiss Alps, there's pretty much no place left that I haven't flown before. So it would maybe be something like Altheimers or something where I forget what it looks like; that happens to me more often than you'd think, but yeah, I know pretty much everything about the big ones in terms of what they should look like. From that perspective, I don't look at it closely on Google Earth or anything, I maybe just look at key points or

[00:39:02] Yeah, I already think about difficult spots or something, I try to prepare something on the XC-Planner or just think about how exactly you can take that specific key section, or what's needed to be able to take that key section—like

some kind of base, wind direction, or what has to be there for you to get through. I already do that like...

[00:39:32] **Lucian Haas:** Does it often happen in reality that the flight you dreamed about beforehand doesn't turn out the way you experienced it in the dream?

[00:39:41] **Sebastian Benz:** Yeah, well, I'd say almost never—it almost never works out like you experienced it in the dream. So, of course, I also consciously dream quite big because they're dreams, you can do whatever you want, so I don't let myself be held back; I don't want to dream too realistically. But yeah, sometimes it actually goes really, really well and even goes better than the dream. For example, this summer, I dreamed of this triangle from Bruni to Engelberg, because that was so close to my heart, you could say, because that's where I basically learned to fly routes, and there wasn't a 200er before then, and I always dreamed of this rather technically difficult...

[00:40:34] I dreamed of a 200-plus triangle, but I didn't look at it in detail, and this summer there was a very good spot where I was actually able to do 260

[00:40:45] flying, and I think in my dream I wasn't quite as bold as I actually flew in reality, so that's one example where it was the other way around, but otherwise I do dream pretty big, but that doesn't really matter because I can pre-visualize several key points or something, they don't all have to be in one flight.

[00:41:09] **Lucian Haas:** If a flight turns out to be better than your dream, how does that feel for you afterwards?

[00:41:15] **Sebastian Benz:** Yeah, I'm really happy about that, and it made me quite happy to do such a cool flight and to actually pull off a flight that was new territory, something I'd had in my head for a long time. That's pretty cool.

[00:41:34] **Lucian Haas:** Do you ever call off flights when you notice that the conditions aren't great for covering a long distance, like what you might have dreamed of beforehand? Or do you just stick with it on weak days because you say, "I'll just make the best of what I can do here and I'm still learning," or "I just want to be in the air anyway, so I don't care if I don't hit the mileage at the end, but I've gained an incredible amount of experience again"?

[00:42:02] **Sebastian Benz:** I actually never cancel for

[00:42:07] Basically, that might sound a bit harsh, but I don't really care about the mileage. I mean, of course I'm happy when there are a lot of kilometers and so on, and it's also motivating to set yourself a goal like a big triangle, but ultimately, I just love flying incredibly much, and that's actually the big thing that motivates me—really being in the air—and so, yeah, I never call it off if I don't hit the average or something; I just sometimes resize the flight or think of something else or something like that. That clearly happens sometimes when it becomes really utopian to fly the original plan, but I would never actually go down to land or something like that.

[00:42:58] Even a shorter flight is incredibly beautiful for me, and as I said, I have a 100% job and I can't just fly an infinite amount, so I'm just happy if I can stay in the air for a whole day.

[00:43:12] **Lucian Haas:** What makes the great fascination of flying for you?

[00:43:16] **Sebastian Benz:** Yeah, I think for me it's a combination of many things, it's like the perfect game somehow, because it's very complex to understand and I like complex systems that have a strict logic but are too complex to truly grasp, and for me it's also like a game with the weather, you have incredibly beautiful views, you get to places you'd never see, it's a bit of a thrill too, you're outside, you're experiencing something, it's a real combination of everything that I find extremely

[00:44:03] appeals to me. If

[00:44:05] **Lucian Haas:** You're saying that you're constantly faced with these situations that are so complex you can't fully grasp them, but you probably still learn something from every flight. Or you have a situation that you didn't understand before, but in hindsight, you might understand why it happened—maybe only when you watch your videos later. Was there any particularly surprising insight from aviation that you've had this year?

[00:44:37] **Sebastian Benz:** I

[00:44:39] I don't know, this year, for example, you still have to see what you can do with a lot of north wind in the south and how the game with the lee and the wind works, and what it can still handle, even if you're basically flying in the protected lee and so on. I think I've made quite a bit of progress in that lately. Have you become more risk-tolerant over the years with this knowledge? I hope not, because I think the knowledge is also a major factor in minimizing the risk. So, if you...

[00:45:29] if you don't understand it, it's already very difficult to assess how much risk you're actually taking, and the more you understand, the more calculated the risk becomes. So I think so, I mean, I basically hope that I don't go into such situations overconfidently and that I actually take the risk in a much more calculated way. When

[00:45:57] **Lucian Haas:** Did that happen to you last time, where you said, "I don't understand this at all right now"?

[00:46:00] **Sebastian Benz:** I have this happen over and over again now, I probably think about it in almost every flight, that I don't—well, not fully understand something. I mean, I can explain it afterwards, but I can't really foresee it or anything. It happens in almost every flight, and maybe like...

[00:46:22] From a safety perspective, this season I had one big front...

[00:46:28] collapse and that was quite surprising, I have to say, because I was actually ready to search for thermals and yet I got a pretty big front collapse, that was a situation where I said, yeah, that wasn't it, I wasn't 100% in control. Do you have role models? Yes, I mean we're all fans of Chrigel Maurer, sure, so it's incredible what he can fly.

[00:46:58] Yeah, so I always keep watching flights from pilots who do very creative flights too. For instance, Marcel Schmid or someone like that in Switzerland always does great flights. So there's a, a pretty cool community, I think, here that really does innovative flights, and I find that kind of stuff pretty cool. But purely from a technical standpoint or something, Chrigel or Paddle or so, it's already fascinating what else they can get out of a paraglider. Have

[00:47:35] **Lucian Haas:** Do you yourself use any special techniques when you fly? Like, where you'd say, "That's a certain flight style" or something else that's typically Sebastian Benz? Phew, I...

[00:47:48] **Sebastian Benz:** ...don't know, I don't think so, actually. I mean, I'm maybe not the kind of technical person. I'd say I master my paraglider, but I'm not some super-technician or anything like that. I just get used to the gear and then I fly it, and I don't really do all that ultra-technical stuff or refining every harness or anything. So for me, the flying itself is mainly what's in the foreground. I don't think I have a special, special technique, what...

[00:48:26] **Lucian Haas:** are you flying for a glider today?

[00:48:27] **Sebastian Benz:** For Brazil, I had an Enzo 3 with me, and in the Alps last season, I flew a Zeolite GT. Why? Why didn't I fly the Enzo there too? Well, the problem with the Enzo is that I'm relatively light—I weigh about 65, 67 kilos naked—and for the Enzo, the size that works well is at least the S, which is 105 kilos. That's an incredible amount of ballast, and in the mountains, it's often too much for me. Plus, the Zeolite is just really—I find it very, very nice to fly, and

[00:49:10] I go up to 85, and I can fly that with the heavy harness, which is somewhat contradictory—a light glider with an X-rated 7—but I can fly it right at the limit without ballast, and I still appreciate that. Plus, I think in the mountains, it doesn't come down to the last bit of performance of the glider. So, if you dare to, maybe with a lower-classified glider, and you gas it the whole time, you almost gain more than if you're traveling a bit more conservatively with the higher-classified glider.

[00:49:52] **Lucian Haas:** There are actually several examples of pilots who fly routes with a B-glider that other people fly with an Enzo—so just looking at the route itself—and sometimes they can almost keep up in terms of pace, although you always see that during certain long or fast glide sections, an Enzo will naturally still outpace any B-glider. Would it be interesting for you to say, also as a challenge, to say: I'll do without my 2-liner for once and try to fly such routes with a lower-classified glider? Maybe even as a teaching example for such videos, where you can say: Guys, I've got this, you want to learn, and I'm not going to show you how to do it with a 2-liner where you're like: I can't reach that anyway, my glider doesn't glide that well, but I'm going to do it with a B-glider.

[00:50:40] **Sebastian Benz:** I'd rather not. Why not? I think I'd be scared. Scared?

[00:50:48] I've gotten quite used to flying the 2-liner now, and I find it just incredibly relaxed, especially with the CO-Light. I think I'd be much more afraid under a 3-liner B-glider than under the CO-Light, because it gives so much less feedback and is also much harder to control in a stall than a 2-liner. So, it's just incredibly cool that you can influence the pitch directly via this B-control. I think that's also a huge plus for safety, because the glider remains fully maneuverable even in a stall. I've flown deeper gliders again, but yeah, it takes some getting used to.

[00:51:40] I could certainly get used to it, that wouldn't be a problem, but basically I prefer flying with the 2-liner. Do you ever get scared with the 2-liner too? I mean, of course, you can end up in a shitty situation with any glider, which...

[00:52:01] at least extreme concentration is required. When was the last time you were scared? While flying?

[00:52:08] maybe not fear in the moment, or maybe a bit later, but definitely that Flonk collapse or something, that gave me something to chew on later.

[00:52:18] **Lucian Haas:** Do you notice that during the flight too? I mean, are you saying it was later during the flight or after the flight? Or are you just like, okay, you put it aside and keep going, keep racking up the kilometers? Or do you become so cautious that you're like, no, somehow flying isn't any fun anymore today? I...

[00:52:35] **Sebastian Benz:** You probably notice it during the flight too, but I might just push it aside, though maybe it still occupies your mind during the next flights or something. I've experienced that often...

[00:52:47] **Lucian Haas:** I have another technical question, regarding flight technique. I noticed this yesterday while watching your videos: you can always see so clearly how you bank. The camera is always facing one direction. You always look like a whirlwind, just darting across the frame. And I noticed, not in all of them, but in quite a few: do you ever change the direction of your turn in thermals? Yes, why?

[00:53:14] **Sebastian Benz:** so

[00:53:17] I'm cranking pretty hard already, and at some point, when you're cranking hard like that, near the CO-Leiter, the braking pressure gets really heavy, and especially when I then really have a

[00:53:31] When I'm circling in thermals for a long time, it's also just a way to prevent fatigue to change the direction of my turns, and I often do that when I've fallen out of the thermals a bit and it's convenient to change direction anyway. I

[00:53:48] **Lucian Haas:** I've got 300 meters left to the cloud. For the next 300 meters, I'll just circle to the left if I was circling to the right before.

[00:53:53] **Sebastian Benz:** Exactly, yeah, I mean I prefer turning left, but I also force myself to turn right every now and then, because especially on such long flights, I notice that you tense up much more easily or get tired much faster if you always turn to the same side.

[00:54:14] **Lucian Haas:** Do you do any specific training for cross-country flying? Like physical training? You mentioned jogging earlier, but anything else, like for your shoulder girdle or something?

[00:54:25] **Sebastian Benz:** I don't do anything really specific, but I do try to stay very fit. I think that helps too. I mean, I just enjoy climbing and I do it quite often, plus some strength training, and I also try to go jogging or do winter ski touring. Mostly just because I enjoy doing it, but I think it helps me personally, it does help to stay fit so that I can fly for really long periods when

[00:54:54] **Lucian Haas:** would something like an X-Alps be something for you, since you fly so well and are also fit otherwise and like going out into the mountains?

[00:55:01] **Sebastian Benz:** Yeah, I don't think so... I've thought about it a bit, and it would certainly be a cool combo, but I'm... I have to say, physically I'm not that robust. I mean, my knee and my foot, I've already had surgery on those. So, walking for really long periods of days, I don't think that would ultimately be anything for me. And I'm... what I know about myself is that when I'm that exhausted, I eventually lose track of the situation. And yeah, I think ultimately,

the X-Alps is already very extreme, and you really have to have a... you really have to have a special character to actually push through that or want to do that.

[00:55:51] Basically, I fly for enjoyment, and it has to be fun for me. I think it's very, very important to me that I truly have this feeling of wanting to fly, and if I don't have that, then I don't go flying. So, that's very, very important to me.

[00:56:10] **Lucian Haas:** How often does it happen to you, even on long flights, when you're hauling it across Brazil for 10 hours or something like that, that you have moments where you say, "This isn't enjoyable anymore," and why is that?

[00:56:23] **Sebastian Benz:** Hmm, I actually enjoy it almost all the time, so it's more when I maybe

[00:56:32] When I have situations where I maybe don't have a plan anymore or something, I might not enjoy it as much. So, if I, I don't know, had a plan to do an FAI in Brazil now or something, but then I notice, uh, the wind is too strong, and then I have to cancel again, and then I keep flying in the other direction, but then it somehow shadows, and everything becomes so tedious. Then I might lose my spark a bit sometimes, but otherwise, I always really like flying, yeah? Regardless of the circumstances, and also what might be interesting is, I've also analyzed a lot of tricky situations for myself, and

[00:57:26] It was often interesting when I didn't have a plan anymore or was just, yeah, in quotation marks, wandering around like that; I often had the most delicate situations in terms of safety. And it wasn't necessarily the worst conditions; often, the conditions were actually relatively easy. And sometimes, when I'm flying and I have the knife between my teeth and I'm gassing it, trying to move forward as quickly as possible, I often think I'm safer that way, even if the conditions are quite harsh or quite

[00:58:05] ...tough, or something like that, because I'm really 100% there and fully focused, and for me, I've already thought about how I really want to be fully present while flying and also have to be, it's

[00:58:21] **Lucian Haas:** So when you talk about this knife between your teeth, but being very present—is that also a flow experience that you sometimes have?

[00:58:28] **Sebastian Benz:** Yeah, for sure, for sure. I mean, you're really in your element then, really into it, and that automatically creates a flow. In any case, it is

[00:58:39] **Lucian Haas:** Has that ever happened to you, where you've basically been flying and then suddenly wake up and go, "What exactly did I just do for the last hour?" I did it all perfectly by instinct or by feel, but you're like, in that moment, you didn't even notice that time had passed.

[00:59:00] **Sebastian Benz:** I think I experience that less because I try to, or I do think quite a bit actively while flying. I try to rationalize so much—why was it like that, why is it becoming like this, or how will it be going forward? What should I change? How is the day looking? I try to think about it logically too, not really on full autopilot. I mean, sometimes when turning in thermals, that happens to me. I sometimes really zone out mentally and wonder, like, if I turned off the stove at home or something.

[00:59:46] So that does happen to me because it's so highly automated, but when I'm flying itself, I do think about a lot. I mean, I remember that sometimes from back in the day, like in the US, when I was at the

[01:00:01] I used to drive to work in the car, and sometimes it would happen to me where I'd wake up in traffic and think, "Everything's been on autopilot until now," but I have that less when flying because I'm actually thinking about it more actively, that

[01:00:18] **Lucian Haas:** So, are you the type of rational, head-driven pilot, rather than someone who flies so much by gut feeling?

[01:00:27] **Sebastian Benz:** No, I don't think you can put it like that. It's a combination; I certainly think about a lot of things, but then a lot still happens instinctively because I think that's where this complex system comes in. So, it's like I try to think about a lot, but it's fundamentally too complex to understand everything, and then that gut feeling is very important.

[01:00:55] **Lucian Haas:** Have you also dealt with things like mental training for long flights, the concentration required, and the motivation for it, or do you use specific techniques, or are you just naturally so motivated and always so concentrated that you say, I don't even need that, I

[01:01:15] **Sebastian Benz:** I took a look at it and read through it a bit, and for most of the points, I just had to say: Well, yeah, I already do that anyway, like visualizing or stuff like that, or daydreaming while jogging. That's just natural for me, or you can read about that in certain mental training books or something. And yeah, I don't do it, I don't do it per se as mental training. I'm just, I mean, I'm very motivated to fly. I love flying incredibly much, and that's basically the most important mental training for me. And otherwise, I have this rule in the air, like Pilot First, so I basically always try, like when I'm hungry...

[01:02:05] I eat something, if I'm thirsty, I drink something. If I take a break for a moment or something, I'll let out some gas and let it fly for a bit, if I just need a quick moment to relax or something. So, I always try to put the pilot above everything else, so the most important thing is that I'm well-fed and mentally ready in the air for 10 hours. So that's kind of a rule I have, like Pilot First. What do you use to eat in the air? Yeah, I mostly eat bars, because it's bars or Biberli...

[01:02:52] So they're relatively sweet

[01:02:58] Nut-filled sweets that we have, and they're pretty simple because they're packed in small portions and you can eat them quite well in the air.

[01:03:07] **Lucian Haas:** and you do that basically during every pass, you say, I have time for a Biberli again, so

[01:03:14] **Sebastian Benz:** It depends on how hungry I am, but I definitely eat about 3 to 4 of those Biberli or even larger bars during a flight. And I also drink a lot at the same time with the food, because I always think you can hydrate better if you take it in with some sugar, if...

[01:03:38] **Lucian Haas:** Looking back at all the flights you've already done in your career, which rods stood out the most and why?

[01:03:51] Yeah.

[01:03:52] **Sebastian Benz:** That's a tough question. I have to admit, I've already forgotten an extreme number of flights. Sometimes I do some research on XContest and I look at—you look at what you've actually flown already—and think, oh, I was there too. No, no, it usually goes differently. I look at certain regions and I think, yeah, that would be interesting, who else has flown through there or something. And then I see a flight and I see, ah, that's actually still cool and stuff. And how did he do that? And then I look at the name and it says Sebastian Benz and then I hold my head and then the memory usually comes back, ah yes, something happened there. But off the top of my head, I wouldn't have been able to tell you right now that I've flown through there.

[01:04:43] I mean, I've forgotten a lot of flights too, but they're... they're definitely flights. I've experienced incredibly beautiful flights, so maybe it's because almost every flight is actually great. They're definitely flights that—I always enjoy it incredibly when I can explore some new territory, like a big, beautiful flight that tackles a new, difficult route or something, or even with buddies—those are also very special experiences.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Are you talking about big flights now? Like, you say: a big flight, a long distance, exploring new territory, and stuff like that. Does that mean that even after all these years of XC flying, that's still what fascinates you?

[01:05:35] **Sebastian Benz:** Yeah, yeah, so I live for XC flying, clearly. I mean, I also enjoy, I do a lot of thermalling because I just like climbing fast and flying down, I enjoy that, but for me, the ultimate thing is definitely XC flying, clearly, yeah, if

[01:05:55] **Lucian Haas:** You could meet yourself, in your very young years, and you now—well, you could have met the older Sebastian Benz in your youth, or in your flying youth. What would you have liked, as a young Sebastian Benz, to hear from the old—well, you're 34 now, from the old 34-year-old Sebastian Benz, but with so much, so much, so much flying experience, what kind of tip would you have liked to get from him, yeah?

[01:06:26] **Sebastian Benz:** I don't know, I would have loved to have abstracted his brain.

[01:06:31] **Lucian Haas:** abstracted, what do you mean by that?

[01:06:33] **Sebastian Benz:** His experience squeezed out, just a simple tip like that.

[01:06:41] Yeah, maybe that she should just pay even more attention to safety, especially...

[01:06:48] **Lucian Haas:** At the beginning, that's a tip you'd give generally if you see today's flight students, saying: "Hey, some people just push too hard at the start, so..."

[01:06:58] **Sebastian Benz:** Personally, I was also a bit overmotivated at the beginning, and well, I mean, it's always difficult—so a tip is that safety is extremely important. You shouldn't let safety ruin the fun, but safety is extremely important, and I always tell myself that paragliding is quite special in that you can do it for a very long time. It's not like another elite sport where you're considered old at 30 and basically have to quit or something, and with us, you can really be over 50—in the Swiss XContest, we have an over-50 class, and it's still extremely prominent, and they still do really great flights. I always tell myself it's a sport you can do for an incredibly long time as long as you stay healthy, and for me, that's already...

[01:07:59] That's why it's so important to just stay safe, and then you can always do another flight. So if you have to land somehow, or it doesn't launch, or you can't make a top landing, or whatever, it's not that tragic—you can always do another flight, and there will be many more flights to come.

[01:08:26] **Lucian Haas:** By now, at 34, you've already seen an incredible amount from the air, all over the world. You've been to Australia, you've flown in the Himalayas, you've been to the USA, Brazil, and so on. If you say, well, I actually still have maybe many, many years ahead of me in my flying career, does it ever scare you to think that maybe it could get boring for you at some point?

[01:08:51] **Sebastian Benz:** Actually, no. I mean, if I ever got bored, I'd just find something else to do, but I don't think—especially right now—flying has ever gotten boring for me.

[01:09:06] **Lucian Haas:** What else would you like to achieve while flying?

[01:09:09] **Sebastian Benz:** I would definitely... well, I still have a few dream projects from the three big corners. I recently moved to Valais and yeah, I think there are still some exciting things I'd like to tackle. What I also always find great is flying a new region, either as an adventure or as a trip, because it always opens up incredibly many doors when you fly in like that, and you can experience a country or a new region in a completely different way when you're out there with a paraglider.

[01:09:51] see new things, but also fly some cool routes, and I think there's still a lot of that. If

[01:10:01] **Lucian Haas:** If you were told right now, "Look, a really bad wave of Corona or something else is coming. We won't be allowed to travel or fly at all anymore," but there's still a window right now where it would be good to fly just about anywhere. If you had one flight left, where would you want to go on that flight? I

[01:10:21] **Sebastian Benz:** I think, if it were just spontaneous, I'd probably go to the Himalayas. Why? Because it's quite special to fly in that truly high-alpine terrain and it's just incredibly beautiful to be out in those huge mountains. Do you plan on going there again...

[01:10:43] **Lucian Haas:** to fly there in the near future

[01:10:46] **Sebastian Benz:** So, I don't have it fixed in my plan or calendar yet, but I'd really like to go there again. The only thing that sometimes puts me off is the safety aspect, or if you have an incident there, it can look like a bigger deal, it would be

[01:11:06] **Lucian Haas:** Isn't that also a problem in Brazil, right?

[01:11:08] **Sebastian Benz:** Less, so what I mean is, basically Brazil has a relatively good healthcare system. There are also helicopters, so it's at least quite populated. You rarely actually crash alone, so usually someone sees it. And in the

Himalayas, what puts me off a bit is if you were to actually land somewhere in the mountains—even if you're uninjured, but somehow stuck in a precarious spot in a rock face—it's very difficult to rescue someone there because they do have helicopters, but it's very bureaucratic, plus they aren't equipped with rope winches and such, and sometimes a helicopter won't be able to help you at all.

[01:11:59] **Lucian Haas:** Let's go back to the very beginning with Brazil, where we started here. One risk with Brazil probably isn't even the flying itself, but those very long return trips you have to make, which you often do at night. Because you fly for 10 hours, but then you're picked up by someone who's been tracking you on the ground the whole time, who's been driving the whole time, and then probably also for half the night, they drive those 500 kilometers back to the starting point—in this case, Kaiko drives back again. How dangerous do you estimate something like that to be?

[01:12:31] **Sebastian Benz:** That is definitely very dangerous, which is why in Brazil, whenever we fly far, we don't drive back on the same day. The next day is a return day, so it's always around noon that you have to decide whether to fly further or land, because you still have to get back. And if we do fly further, we sleep somewhere in a hotel nearby where we landed, and then the next day we drive back, because otherwise it's really way too dangerous, since you're driving for so long at night, and the roads in Brazil aren't always that great either, and that's...

[01:13:17] sometimes there's even a cow or something on the road, so it's already quite dangerous, you know

[01:13:22] **Lucian Haas:** Have you ever had a stupid experience like that before?

[01:13:26] **Sebastian Benz:** Two years ago, there was once someone who was drunk, so he was somehow drunk riding his bike on the road and then he somehow fell flat on his face onto the road, and we were coming along relatively fast, we were still able to brake, but it was already quite delicate. So he was lying there and yeah, if the driver had been over-tired or something, he could have easily run him over. And this year there was also once, we had a really completely dead cow in the middle, so really on the roadway, and just after a curve, and luckily an oncoming truck warned us with its high beams that there was something there and we drove slower, we also had that.

[01:14:19] avoiding, but those are some pretty sketchy moments, but otherwise it's fine.

[01:14:24] **Lucian Haas:** Full speed over the track all the time

[01:14:26] **Sebastian Benz:** Yeah, they actually ride quite pleasantly and are pretty safe, I have to say, but you do ride relatively fast, that's clear, and the road isn't always that well-maintained. Are you going to go on the world record hunt in Brazil again next year? To be honest, I don't know yet, it depends. We're also discussing in the league maybe doing a new format, because I think the world record is really very, very difficult to get in Brazil now, because there's simply almost never enough wind for 600 kilometers, and we're also discussing doing a different format or something like that, maybe more of a

[01:15:13] Something more like an adventure, checking out a new area and doing a bit of exploring or something like that, but I'm letting myself

[01:15:25] **Lucian Haas:** Eventually, it's probably true that any record will eventually become impossible to beat, or at least with the paraglider, where you say, "Look, the flight time is over," and at some point, at least regarding the takeoff, the wind strength is such that you say, "You can't do that safely anymore," and accordingly, you can't really fly any further either.

[01:15:45] **Sebastian Benz:** Yeah, yeah, but I think, I mean, it just comes down to it—I think it's increasingly about finding the absolutely perfect day. So, I mean, even there in Texas or something, along that Texas Dry Line, there are extremely many of these convergence lines. And I think if you really catch the perfect day, where there's just this enormous convergence with strong wind, then probably significantly more is possible than what has been flown so far. But it's really that one specific day, and you have to be ready on that day and in the right place.

[01:16:31] And I think it's becoming more and more of a game or a

[01:16:37] Yes, chasing it is a game of luck.

[01:16:39] **Lucian Haas:** Yeah, basically just that, right?

[01:16:41] **Sebastian Benz:** Yeah, luck is also a lot of preparation. So, I think Sebastian, the one who did that flight in Texas, he already... I think he even approached it in an extremely scientific way. So, he also looked at some papers about this Dry Line and the flights, and I think he was basically checking the forecast the whole time to really pick the perfect day.

[01:17:11] **Lucian Haas:** explain briefly again what a dry line is, because some listeners probably won't be able to understand that.

[01:17:15] **Sebastian Benz:** Yeah, so I might not be the best person to explain this, but the dry line is basically a collision of two air masses. In Texas, you have this moist air mass coming from the right, so from the east, from the Gulf of Mexico, because the water there is very warm and all the hurricanes come from there and such. And then you have this moist air mass, and from the left, from the west, comes the very dry air mass, which comes more from the Rocky Mountains, so the continental one.

[01:17:56] **Lucian Haas:** air mass that

[01:17:56] **Sebastian Benz:** Then exactly that, and these two air masses basically collide, and that's what you call a dry line. And the dry line itself can form a convergence, but there are also convergences to the left and right of this dry line that are triggered by this dry line, at least that's how it works. But it's a pretty complex phenomenon and some jet streams and other phenomena also play a role, but basically, it's just an air mass boundary. And I think there's basically this perfect band, or rather, to the east of this dry line it's way too moist, there are thunderstorms, shadowing; to the left it's way too stable, too hot, there are no cumulus clouds, and in this mix zone, where the moisture mixes with the dry air, there's A, a convergence, and B, just really that beautiful cumulus sky that you need for a long flight.

[01:19:09] **Lucian Haas:** Flight. Have you ever flown in conditions like these? Probably not in Texas, but maybe there's something similar in Australia? Yes.

[01:19:19] **Sebastian Benz:** So, really convergence, not convergence, but I mean, in Australia and also in Brazil, you often have these conditions where you have really beautiful, like really beautiful skies with perfect cumulus, and I think even there, you know, in Brazil there isn't such a dry line, but or what all these good lowland areas have in common is that a moist wind blows from the sea over a hot surface, and in Brazil, that's given every day because this trade wind is always

[01:20:04] blowing from the sea, and also in the northeast of Brazil, it's almost like a Brazil horn, yeah, like a horn. That means the east wind blows from the sea, the moist air mass over the land, and I think that's also one of the reasons why it flies so extremely well, because it's already insane in Brazil how early you can start, or it's almost an hour after sunrise, you can already start, or sometimes even earlier. And sure, it's near the tropics, the sun goes up fast, but it actually doesn't make sense that it starts so early if you compare it to our

[01:20:51] ...compared to our reference points, or because we have perfect rock faces here in the mountains that catch the sun very early. And yeah, you can sometimes really start early. I mean, I've already been up and flying around 7:30 or something at a perfect east face here, but even then, in the summer, the sun rises at 5:00 AM, and it's still three and a half hours later, and most of the time it doesn't really get going until nine or so. So it's four hours after sunrise when it starts. And in Brazil, as I said, it really gets going just an hour after sunrise, and I think that has a lot to do with this humidity and the hot surface.

[01:21:38] **Lucian Haas:** Actually, I wanted to stop earlier, but there's one topic about Brazil that I'm still interested in from your experience. I've read from others who said that flying in the lowlands of Brazil is a specialty. It's also that a lot of things basically work the opposite of how they do in the Alps, where you're always flying the hills. Is it often the case that the hills in Brazil aren't actually very good as thermal triggers themselves, but rather the flatter areas? How did you experience that, and how do you manage to switch that in your head?

[01:22:16] **Sebastian Benz:** I mean, it also depends on the day in Brazil, which is very interesting. So, it's definitely like this: if there's wind, I'd rather avoid the hills, or there's often a rotor coming from the lee. You can see that really well in

time-lapses. For example, the Brazilians made a film called Ziclo in Portuguese, so Cycles in Portuguese, and they have these time-lapses at the beginning, and you can see that from the lee of the hill, it actually comes out like a static thermal. That's quite interesting. But for example, during my triangle flight, I noticed that around noon, or because it's so close to the equator, the sun really

[01:23:08] directly from above, and around noon you could see that the cloud shadows were actually always over a hill, and that was simply because there was little wind that day. Do they still work as triggers then, like what we're actually used to? And, well, it was definitely worth it to always fly towards the highest point. Otherwise, yeah, switching over isn't that difficult for me; it's just different to fly, and what I personally look at is basically how the terrain goes up and down.

[01:23:59] In relation to the wind direction, so if the terrain falls away in the direction of the wind, there is often very, very little thermals. For example, there's a plateau in Brazil that rises very sharply and then slopes off slowly and flatly at the back. On this plateau, there are often very, very few thermals. Exactly for this reason, because the terrain goes down at the back and the entire wind just flows down over a large area, whereas the opposite situation is when the terrain rises slowly in the wind direction.

[01:24:45] Then it's often very lofty, so it carries very well. You have many thermals all around, and it's often very good for finding thermals. And I look at, or I analyze the terrain in the flatlands, when there's wind, often based on these points. And before a stretch comes where the terrain goes down for a long time, I often try to turn up as high as possible, because a dry stretch often follows. So I analyze it more like...

[01:25:22] **Lucian Haas:** Well, it's not always that easy to see in the flatlands. Does the terrain rise, or does it drop again? I mean, the steeper sections, of course, but if it's a gradual incline, especially when you're at a higher altitude, it all looks pretty flat from above. Do you use any special maps for that, or are you prepared enough to know, okay, in this section I know the terrain rises, and therefore I can better—yeah, better calculate rising lines, and behind that it drops again, and I know exactly that I'd better get over that quickly with high altitude and lots of speed, so that I can find the next thermals a bit later, or can you really still recognize that from anything in the air?

[01:26:05] **Sebastian Benz:** You're right, it's often difficult to really spot those smaller differences. So yeah, if you look closely, you can often imagine where it has to go down and back up, because you often see things like riverbeds, for example, which are in a valley, and then of course it has to go down towards the riverbed and back up on the other side. So I definitely look at things like that. What I also have is on XCTrack—I often fly with XCTrack—I also have a topo map loaded as an instrument, which would help me in case of doubt, and yeah, in places like Brazil, I know the terrain well enough that I can actually estimate or more or less already know where it goes up and down.

[01:26:59] Are there

[01:27:00] **Lucian Haas:** Are there any techniques from lowland flying that you learned there which help you today when flying in Switzerland? That is...

[01:27:09] **Sebastian Benz:** I don't know, maybe also, yeah, looking at the clouds even more. I think that, yeah, I've done that a bit more—I think when I started flying in the lowlands, I looked at the clouds even more intensely than I had before in the mountains. That helped me there.

[01:27:34] **Lucian Haas:** Looking at it from the other side, there are things where you'd say, as a mountain pilot with Alpine experience, I bring something that typical lowland pilots don't have. Phew, I don't know, I don't know, maybe tight turns or something like that, where you'd say it's perhaps much more useful in the mountains than in large lowland thermals, which often turn upwards, yeah, at least they get much wider.

[01:28:02] **Sebastian Benz:** I don't know if that's specifically mountain-related. I think, sure, if you're a classic lowland pilot, you're always pretty conservative. And I think sometimes it doesn't hurt to fly a bit more aggressively in the lowlands too, and maybe people coming from the mountains are more aggressive because they might not have had as many "downhill" flights in the lowlands, and so, especially in Brazil, when things are going well, you really have to, yeah, be a bit...

[01:28:46] be picky and really choose the best lift. I think you can already see that. I only flew with the Brazilians for a short time, and we already saw that they don't optimize the lift quite as intensely as I do now, or as we, the Alpine pilots, do. Did you film in Brazil again too? Yes, I recorded a few flights too, yeah that

[01:29:12] **Lucian Haas:** Does that mean there will be a video of that too, maybe from your 270km record triangle? I don't have the whole...

[01:29:20] **Sebastian Benz:** Flight, but I recorded maybe the last two-thirds of it, and I'm currently reframing the whole thing, choosing the clips and picking out some interesting points. Yeah, and if I find the time, I'll put a video together.

[01:29:41] **Lucian Haas:** Then I'll see if it's already finished by the time I've edited this podcast myself and put it online. If it's done, I'll definitely include a link in the show notes, or maybe even add it later so that many people can hear it. Yes, even podcasts that come out much later, they can still go back and watch it. Sebastian, thank you for your great stories about all sorts of things, from Brazil to the Alps, from movies to the great tech tips you gave. Thanks a lot for everything, and yes, I hope you have as much fun as possible for a long time, and maybe also always have moments where you say, "Ah, I haven't been here yet," even though you've already been to so many different corners, so that you can experience things all over again and with that also always again

[01:30:27] As long as you can still have great flying experiences there again and again for a really long time,

[01:30:34] **Sebastian Benz:** Yes, thanks for the interview. It was a pleasure, and thanks also for your commitment to paragliding. It's great how you always pick up on the latest news and prepare it like this. I really appreciate that too. That

[01:30:58] **Lucian Haas:** was episode number 70 of Podz-Glitz, featuring a conversation with Sebastian Benz and Lucian Haas. In the show notes for this episode on Lu-Glitz, you will find a series of further links, including, of course, to Sebastian's YouTube channel with the absolutely must-see hyperlapse videos. You can find the paragliding blog Lu-Glitz online at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled l u minus g l i t z.

[01:31:28] If you feel well-informed and well-entertained by me as a listener of Podz-Glitz and a reader of Lu-Glitz, then please give something back by supporting my work as a patron. Your one-time or recurring contribution is entirely up to you. In other words, you can give as much as you want. If you can't decide what amount might be appropriate, feel free to use the following, completely non-binding suggestion: How about one euro per podcast episode and 2 euros per reading month on Lu-Glitz? Of course, you can listen to a few episodes first and read Lu-Glitz over several months and then make a lump-sum contribution. Payments are very easy via PayPal or bank transfer.

[01:32:13] You can find all the necessary details on my blog Lu-Glitz, specifically on the "support" page. Until next time, ciao.

Français

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

Show notes

Sebastian Benz est un pilote de ligne très thành công. Il documente et commente ses vols dans des films en accéléré pédagogiques.

Si vous faites fonctionner une caméra et que vous diffusez le film plus tard à une vitesse plus élevée, alors le temps et l'événement documenté sont condensés. Cela s'appelle Timelapse en anglais. Si, lors du tournage, l'emplacement ou le champ de vision de la caméra change également, alors le Timelapse devient un Hyperlapse. Un saut rapide à travers le temps et l'espace.

Le Suisse Sebastian Benz utilise cette technique d'hyperlapse pour documenter ses vols de longue distance en parapente. Ainsi, un triangle FAI 250 de dix heures dans le Tessin, que l'on ne voudrait probablement pas revoir en toute sa longueur épique en film, devient un chef-d'œuvre captivant de 20 minutes.

Si compressé dans le temps, on ne voit pas seulement les nuages se former et se dissiper, mais la route de vol correspondante apparaît aussi de manière presque logique devant nos yeux. Ce qui rend ces films particulièrement précieux, cependant, c'est que Sebastian commente et explique de manière très compréhensible le déroulement, ses décisions concernant le choix de l'itinéraire, ses réflexions sur les déclencheurs thermiques et le développement des nuages, etc. Ainsi, les prises de vue en hyperlapse deviennent de superbes films pédagogiques sur le vol de distance.

Dans cet épisode numéro 70 de Podz-Glīdz, le 34 ans Sebastian ne parle pas seulement du tournage en Hyperlapse, et de ce qu'il en a appris lui-même.

Il s'agit notamment de la manière dont il est devenu l'un des pilotes de vol à voile les plus performants. Après tout, il a remporté le World Online XC Contest de la FAI en 2020. Et sur XContest, on enregistre pour lui le chiffre presque incroyable de plus de 65 000 kilomètres de vol à voile.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : West Bad | Artiste : Jeremy Black

Musique sans droits d'auteur.

<https://www.youtube.com/watch?v=83VV-NtjmME>

- Chaîne Youtube de Sebastian Benz avec beaucoup de vidéos, dont voici quelques exemples :

- Le triangle FAI de 270 km de Sebastian au Brésil (Vol dans le XContest | Vidéo Hyperlapse)

Te sens-tu bien divertie par Podz-Glīdz ? Chaque épisode du podcast est professionnellement recherché, produit et mixé pour une bonne audibilité par mes soins. Afin que la qualité du contenu et du son soit à la hauteur, j'investis beaucoup de temps et de travail dans chaque épisode. À ce rythme et avec cette profondeur, cela ne peut plus être un simple projet de loisir, mais doit être financé d'une manière ou d'une autre. Es-tu avec moi ?

Liens :

- sur Facebook : <https://www.facebook.com/sebastian.benz.3>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/channel/UCsdw3K63mE0RRZhWz0Y-FJQ/videos>
- Vidéo explicative sur le setup de la caméra : https://www.youtube.com/watch?v=0a_0t-0_G4I
- 266-km-FAI-Dreiecks: <https://www.youtube.com/watch?v=3silzQSq2oo>
- Comment lire les nuages : <https://www.youtube.com/watch?v=suiYnO5IqRs>
- Vol dans le XContest : <https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:osimo/20.10.2021/09:48>
- Vidéo Hyperlapse : <https://www.youtube.com/watch?v=K09epq5sVks>
- Der Erklär-Benz : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/12/der-erklar-benz.html>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-70-hyperlapse.html>

Transcript

[00:00:06] **Sebastian Benz**: Parfois, quand je vole et que j'ai le couteau entre les dents, que je donne du gaz et que j'essaie d'avancer le plus vite possible, je me dis souvent que je suis plus en sécurité, même quand les conditions sont assez rudes ou assez impressionnantes, parce que je suis vraiment à 100 % dedans et totalement concentré. Et pour moi, je me suis déjà fait la réflexion que je veux vraiment être pleinement présent quand je vole, et que je dois l'être aussi.

[00:00:53] **Lucian Haas**: Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:57] **Sebastian Benz**: Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:01] **Lucian Haas**: Aujourd'hui avec Sebastian Benz et Lucian Haas au micro.

[00:01:12] Si tu fais tourner une caméra et que tu diffuses le film plus tard à une vitesse plus élevée, cela permet de condenser le temps et l'action documentée. En anglais, on appelle ça du Timelapse.

[00:01:25] Si, pendant le tournage, on change aussi l'emplacement ou le champ de vision de la caméra, le timelapse devient un hyperlapse, un saut rapide à travers le temps et l'espace.

[00:01:38] Le Suisse Sebastian Benz utilise cette technique d'hyperlapse pour documenter ses vols de distance en parapente. Ainsi, un triangle FAI de 250 km en 10 heures dans le Tessin — que l'on ne voudrait probablement pas revoir en entier sur un film — devient un chef-d'œuvre de 20 minutes, captivant. De cette manière compressée dans le temps, on voit non seulement les nuages se former et disparaître, mais la trajectoire de vol correspondante se présente aussi de façon presque logique devant nos yeux. Ce qui rend ces films particulièrement précieux, c'est qu'Sebastian commente les événements, ses décisions concernant le choix de la route, ses réflexions sur les déclencheurs thermiques et le développement des nuages, etc., et les explique de manière très compréhensible. Ainsi, les films qu'il publie deviennent aussi de superbes films pédagogiques sur le vol de distance en format hyperlapse.

[00:02:25] Dans cet épisode numéro 70 de Podz-Glidz, le trente-quatre ans Sebastian ne parle pas seulement de films en hyperlapse et de ce qu'il en a appris lui-même. Il s'agit aussi, entre autres, de la manière dont il est devenu l'un des pilotes de vol de distance les plus performants. Après tout, il a remporté le World Online XContest de la FAI en 2020. Et dans le XContest, on lui attribue le chiffre quasi incroyable de plus de 65 000 kilomètres de vol de distance.

[00:02:54] Si vous aimez ce podcast, vous pouvez soutenir mon travail de différentes manières. Vous pouvez aider à faire connaître Podz-Glidz, par exemple en recommandant le podcast lors de discussions avec des amis pilotes ou via les réseaux sociaux. De plus, vous pouvez soutenir financièrement Podz-Glidz et le blog associé Lu-Glidz. Vous découvrirez sur le site de Lu-Glidz, sur la page "Soutenir", comment devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement.

[00:03:23] Sebastian, tu reviens tout juste du Brésil. C'était comment là-bas ?

[00:03:30] **Sebastian Benz**: Oui, super. C'était vraiment génial pour voler. On n'a malheureusement pas eu des conditions de record du monde ou trop peu de vent pour les 600 kilomètres. Mais sinon, c'était juste dingue. C'est vraiment super constant. On peut voler presque dix heures tous les jours. Et les conditions sont en fait presque toujours

bonnes. De ce côté-là, c'était top et l'organisation était déjà bien rodée. Et oui, ce n'était pas ma première fois non plus. Je connais déjà les gars et donc c'était un super combo entre beaucoup de vol et surtout beaucoup de plaisir. Est-ce que c'était ton objectif, de voler 600 kilomètres ? Fondamentalement oui, si c'est possible. Mais sinon, ce n'était pas genre, je ne suis pas mort de tristesse parce qu'on n'a pas fait ces 600 kilomètres.

[00:04:23] Mais si ça avait été possible, ça aurait été l'objectif, bien sûr.

[00:04:28] **Lucian Haas:** Tu n'as pas battu de record du monde, mais en fait, tu as battu un autre record. Du moins, si j'ai bien compris. Tu as fait un triangle immense de 270 kilomètres, dont certains disent que c'est probablement le plus grand triangle en plaine jamais effectué quelque part dans le monde, du moins en parapente. Comment est-ce arrivé que tu te dises « maintenant, je fais un triangle » au Brésil, alors qu'on y fait normalement des vols aller simple ?

[00:04:54] **Sebastian Benz:** Oui, alors c'était peut-être un rêve de longue date pour moi, de faire un grand triangle en terrain plat. Et je crois qu'ils l'avaient déjà tenté lors de la première expédition au Brésil et avaient fait un triangle assez grand aussi. Et oui, là, à cause de la météo, on avait vraiment très peu de vent vers la fin de cette expédition. Du coup, ça s'est présenté comme une opportunité d'essayer. Et fondamentalement, au Brésil, ça vole très bien presque tous les jours et on a pratiquement 10 à 11 heures de temps de vol. Et même si on doit, disons, voler un peu face au vent, mais qu'on reste quand même dans les airs pendant 10 ou 11 heures, on peut quand même réaliser un triangle très grand.

[00:05:46] Et ça m'a vraiment tenté. En plus, c'est évidemment super cool de revenir et d'atterrir près de l'hôtel sans avoir 10 heures de trajet devant soi. Et puis, en général, au Brésil, quand il n'y a pas trop de vent, ce n'est pas très tentant d'essayer de faire du one-way, parce qu'on n'avance de toute façon pas très loin.

[00:06:10] **Lucian Haas:** Est-ce que tu avais prévu ce triangle exactement comme ça ? Est-ce que ces points de retour étaient déjà fixés pour toi à l'avance ? Ou est-ce que tu t'es dit : « OK, aujourd'hui je tente un triangle en plaine, je décolle et à un moment donné je déciderai de faire demi-tour, ou alors c'est mon premier point de retour, et ainsi de suite » ?

[00:06:26] **Sebastian Benz:** Non, en fait, c'est ça qui est beau avec le vol de plaine, on n'a pas besoin de planifier ça aussi strictement qu'en montagne. Alors, au début, j'ai bien sûr déjà réfléchi au moment où je devrais placer le premier point de virage, à peu près, tant au niveau du temps que des kilomètres. Mais fondamentalement, je suis juste parti le matin avec le vent, parce que le matin il est encore faible et contre le vent, quand il est encore faible, c'est très difficile. Donc d'abord avec le vent, et l'objectif était déjà de faire environ 100 kilomètres pour qu'il y en ait environ 300 au total. Et puis, en fonction du temps, des kilomètres et aussi du vent, j'ai fini par placer le premier point de virage à un moment donné.

[00:07:18] Et c'est aussi, oui, au Brésil, on a souvent pas mal de vent le matin et puis vers midi, il s'endort, et ça m'a bien aidé pour ce triangle aussi. Du coup, j'ai fait le tour au moment où le vent commençait doucement à faiblir. Et

[00:07:36] **Lucian Haas:** Alors, je veux dire, pour le deuxième côté, tu dois voler relativement perpendiculairement au vent, et pour le dernier, tu voles en fait à nouveau face au vent, non ?

[00:07:43] **Sebastian Benz:** Oui, donc au début du deuxième segment, c'était plutôt du vol en travers du vent,

[00:07:50] Mais heureusement, même si on regarde les vols aller simple au Brésil, on voit que le vent tourne au cours de la journée. Il prend de plus en plus de composante nord, donc au début c'est souvent sud-est, puis il tourne vers l'est-nord-est selon la direction du vent qu'on a au départ. Ça a fini par m'aider, parce qu'au milieu du deuxième segment, c'était presque du vent arrière. Seulement à la fin, il y avait encore pas mal de vent de face, parce qu'on a aussi la brise de mer qui rentre doucement, et peu après mon atterrissage, elle est devenue assez forte.

[00:08:40] **Lucian Haas:** Tu ne l'as pas fait en boucle complète, tu as atterri un peu avant. Tu penses qu'un tel triangle, tel que tu l'as parcouru là-bas, peut vraiment être bouclé à cette échelle, ou est-ce que c'est vraiment déjà à la limite de ce qu'on peut atteindre en termes de temps et aussi de vitesses moyennes qu'on peut maintenir avec ces treuils ?

[00:08:59] **Sebastian Benz:** Non, ça peut aller encore plus loin. La journée était plutôt moyenne, je dirais. Surtout au début, on a dû lutter pas mal contre le décrochage, donc c'était assez délicat, et j'ai aussi eu une grosse zone de

turbulence au milieu, j'étais très bas, j'ai perdu beaucoup de temps et à la fin, je n'ai pas tout à fait optimisé non plus, je suis sorti de la montée à la fin pour ne pas voler trop longtemps. C'est toujours un problème au Brésil, parce que quand le soleil se couche, il fait très, très vite nuit et je ne voulais pas atterrir dans le noir, parce qu'il y a beaucoup de câbles et d'obstacles qu'on ne voit plus. Donc, si c'était comme ça, j'aurais peut-être pu avoir 10 ou 20 minutes de plus à la fin.

[00:09:49] Mais je pense que 300 sont tout à fait possibles. Avec une meilleure journée, un peu moins de vent et une ligne un peu plus optimisée, je pense que 300 ne seront pas si difficiles. Pour réussir un tel vol,

[00:10:04] **Lucian Haas:** pour pouvoir réaliser un tel vol, il faut quand même avoir beaucoup d'expérience en terrain plat pour être capable de lire le paysage et rester vraiment en haut tout le temps. Comment un Suisse comme toi, qui normalement vole en haute montagne et tout ça, comment un gars comme toi arrive-t-il à voler aussi bien sans montagnes ?

[00:10:23] **Sebastian Benz:** Le plat pays, ce n'est pas nouveau pour moi en ce sens. J'ai déjà pas mal d'expérience en plaine. J'ai vécu aux États-Unis, sur la côte Est. J'y ai appris un peu de vol en plaine, et j'ai aussi passé plusieurs saisons en Australie, où c'est vraiment, vraiment plat. Et donc, de ce point de vue, j'ai une assez bonne approche du vol en plaine et ce n'est plus du tout nouveau pour moi. Et puis, au final, c'est du vol, c'est tout. Ça fonctionne de la même manière partout dans le monde, que ce soit plat, avec des montagnes ou quoi que ce soit.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Regardons un peu en arrière dans ton parcours, parce que tu dis avoir été aux États-Unis et en Australie pour faire du parapente et tout ça. Quand as-tu commencé le parapente exactement ?

[00:11:12] **Sebastian Benz:** Oui, c'était la base. Oui, c'était la base. Je crois que c'était vers 2004. J'avais environ 16 ans, début 17 ans. J'avais gagné mon premier argent avec mon apprentissage d'opérateur en laboratoire de chimie et c'est là que j'ai commencé avec le cours d'initiation et la formation. Et oui, j'ai toujours été très, très fasciné par le vol de cross-country et c'était en fait mon grand objectif.

[00:11:39] **Lucian Haas:** Ça veut dire que j'ai toujours été fasciné par le vol de distance. Ça veut dire ce vol XC.

[00:11:43] **Sebastian Benz:** Est-ce que c'était vraiment comme ça pour toi aussi dès le début ? Oui, j'ai toujours voulu faire de la distance. Je ne savais juste pas comment faire. Et comment as-tu appris ? Oui, alors d'abord j'ai simplement suivi la formation classique et j'ai appris un peu la thermique, et puis au début, avec mon aile A, je décollais souvent d'Engelberg pour faire de la distance, ou alors je choisissais systématiquement une zone qui était dans le flux du treuil et j'essayais de faire de la distance à partir de là. Et

[00:12:19] **Lucian Haas:** À quelle vitesse as-tu obtenu des résultats ? Ou quand as-tu fait ton premier centaine, par exemple ? C'était déjà dès la première année ou la deuxième ?

[00:12:26] **Sebastian Benz:** Non, ça a pris plus longtemps. Je ne sais pas, il m'a fallu deux ou trois saisons pour mon premier centaine. C'était vraiment du trial and error. Je me suis aussi regardé beaucoup de vols sur XContest, mais je ne suis pas allé tout de suite dans les zones extrêmes comme le Valais ou autre, parce que je me disais que c'était encore un peu trop fort pour moi. Et je n'avais vraiment pas beaucoup d'idée de comment ça se passait. Genre

[00:12:56] **Lucian Haas:** avec le recul. Ne pas avoir beaucoup d'idée de comment ça se passe, c'est une chose. Mais est-ce que tout s'est quand même bien passé ? Tu as eu la chance du débutant courageux ? Enfin, j'ai...

[00:13:05] **Sebastian Benz:** j'ai aussi eu pas mal de chance, mais au début, par exemple, je me suis déjà pris un compresseur

[00:13:12] **Lucian Haas:** fait, un

[00:13:12] **Sebastian Benz:** J'ai eu une fracture par compression d'une vertèbre parce que, oui, je voulais atterrir parfaitement parce que je devais absolument uriner. Et j'ai un peu forcé sur cet atterrissage parfait, ce que je ne referais jamais. Mais bon, on apprend de ses erreurs.

[00:13:33] **Lucian Haas:** "Ne plus jamais faire" ça veut dire que tu ne ferais plus de Top-Landung du tout ou que tu ne la forcerais plus, comme tu viens de le dire ? Je...

[00:13:40] **Sebastian Benz:** Je réussirais toujours une bonne réception. Je ne la forcerais simplement plus. C'est une règle d'or pour moi. Je ne veux pas faire une grosse chute ou quelque chose du genre. Donc, je m'assure d'avoir toujours un plan B et je ne suis pas fier de survoler une zone 20 fois quand ça ne passe pas et de finir par abandonner quand ce n'est pas possible.

[00:14:02] **Lucian Haas:** Alors, tu as dit qu'en tant que pilote de XC, tu étais en quelque sorte autodidacte à l'époque et que tu avais progressé petit à petit par toi-même. Qu'est-ce que tu conseillerais aux pilotes aujourd'hui ? Quelle est la meilleure façon d'aborder le vol XC ? Comment peut-on progresser le plus rapidement possible ?

[00:14:18] **Sebastian Benz:** J'ai appris beaucoup en autodidacte, mais j'ai aussi beaucoup lu sur XContest et sur des forums de parapente. Je pense que ça m'a déjà fait progresser pas mal.

[00:14:29] Le plus beau, c'est évidemment quand on a quelqu'un, genre un mentor, qui peut nous montrer des choses et avec qui on peut probablement discuter de ce qu'on a fait. Mais au final, je pense que c'est aussi une question de caractère. Certaines personnes apprennent très bien quand elles ont un mentor, alors que d'autres, peut-être un peu plus limitées que moi, doivent commettre chaque erreur par elles-mêmes jusqu'à ce qu'elles y croient.

[00:15:04] Je pense que c'est aussi très individuel, mais c'est certainement bien d'avoir quelqu'un de compétent qui peut vous transmettre autant d'informations que possible. Ce n'est certainement pas faux.

[00:15:19] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as eu quelque chose comme un mentor ?

[00:15:22] **Sebastian Benz:** Non. J'ai vraiment appris presque tout par moi-même.

[00:15:28] **Lucian Haas:** C'est très intéressant, parce que tu fais, comment dire, des vidéos explicatives super sympas. C'est devenu l'une de tes spécialités maintenant. En gros, tu te mets toi-même en tant que mentor, où tu commences soudainement à expliquer des choses aux gens et tout ça. Mais tu n'en as jamais eu toi-même, donc aucun modèle pour ça. D'où vient cette envie de dire : je vais faire des vidéos où je montre moi-même comment je fais en réalité ?

[00:15:57] **Sebastian Benz:** Une partie, quand j'y repense, c'est aussi le fait que je suis content d'en être sorti sans séquelles permanentes. Mais je pense que le niveau du brevet de parapente ou du brevet

[00:16:16] pour devenir un pilote de XC compétent et sûr, il y a un énorme fossé entre les deux. Il y a une quantité incroyable de choses à apprendre entre-temps. Je pense avoir acquis depuis maintenant des connaissances assez vastes et un immense bagage d'expérience. Ça me rend aussi heureux de partager ça. Je veux donner des pistes aux autres pilotes ou partager mon savoir pour combler un peu ce fossé et peut-être leur éviter quelques expériences pas très agréables.

[00:16:56] **Lucian Haas:** Tu utilises une technique très particulière pour tes vidéos, les vidéos en Hyperlapse. Explique-moi, c'est quoi exactement ?

[00:17:04] **Sebastian Benz:** Généralement, je le fais avec une accélération comprise entre 16 et 64 fois. Et tout ça est...

[00:17:13] **Lucian Haas:** Accéléré ne veut pas dire que le parapente est accéléré, mais que la vidéo est accélérée. Tu montres que c'est un accéléré.

[00:17:17] **Sebastian Benz:** Exactement, c'est un accéléré. Jusqu'à 64 fois plus vite, donc c'est déjà une accélération assez massive.

[00:17:25] Si on vole 10 heures. Je veux dire, si je joue les 10 heures en entier, tout le monde va s'endormir. C'est de toute façon toujours un peu difficile avec les vidéos de parapente, pour réussir à bien transmettre la fascination sans que ça paraisse très long et assommant. Oui, et ça n'a été rendu possible que grâce à la nouvelle technologie des caméras 360 degrés, parce qu'avec ça, on filme quasiment à 60 degrés. Et grâce à ça, cette vidéo peut aussi être extrêmement stabilisée. Donc si on joue une vidéo GoPro ou autre chose 64 fois plus vite, ça ne fait que trembler et cahoter.

[00:18:10] On peut le voir tout de suite. Ça veut dire que là, on va...

[00:18:12] **Lucian Haas:** ça donne le vertige juste à regarder. Oui

[00:18:14] **Sebastian Benz:** Exactement, ce n'est pas une expérience agréable.

[00:18:18] **Lucian Haas:** Quand on regarde ces vidéos, enfin, je trouve ça toujours fascinant, j'ai même passé plusieurs heures dessus hier soir. Je trouve ça toujours fascinant quand on regarde ça, parce que sur ces vidéos, justement parce que ça va si vite, on voit tellement plus que si ça allait lentement. Parce que beaucoup des changements qui se produisent dans les airs, avec les nuages et tout le reste, ne deviennent vraiment compréhensibles ou visibles que quand on les voit si vite. Et aussi, par exemple, ton choix de ligne, quand tu voles le long de certaines crêtes, ça devient beaucoup plus facile à comprendre quand on le voit si vite. Parce qu'on voit d'un coup : "Ah oui, exact, il est là tout de suite" et on peut suivre le raisonnement. Ce n'est pas un moment où on se demande entre-temps où il est passé ; on vient juste de le voir quelques secondes auparavant.

[00:19:05] De ce fait, le simple fait d'accélérer est déjà une leçon énorme d'une certaine manière. Je me demandais à quel point tout ce savoir-faire que tu as accumulé repose aussi sur le fait que tu as, en fait, toujours revu tes propres vols dans ces vidéos en hyperlapse ? Combien de choses as-tu peut-être comprises seulement après coup, en regardant tes propres vols en accéléré ?

[00:19:34] **Sebastian Benz:** Oui, c'est certainement un bon point. Pour moi, c'est aussi un excellent débriefing. C'est tout à fait clair.

[00:19:43] Je veux dire, c'est difficile à dire maintenant. Pendant le vol

[00:19:51] Je veux dire, maintenant, c'est difficile à dire. Pendant le vol, tu dois quand même lire les nuages, en quelque sorte, au ralenti. Enfin, pas au ralenti, mais par rapport à la vidéo en temps normal. Là, ça ne t'aide évidemment pas. Mais ça a sûrement ajouté une dimension, le fait que

[00:20:12] **Lucian Haas:** on peut maintenant

[00:20:12] **Sebastian Benz:** quand on peut voir ces vidéos en hyperlapse. Et comme tu l'as dit, c'est vraiment fascinant d'observer les nuages, surtout là.

[00:20:23] si on n'a jamais vu ça, c'est peut-être difficile à expliquer, mais on peut vraiment voir d'où vient le nuage, comment il se construit. Ça a l'air vraiment super logique quand on le voit en accéléré. En temps réel, c'est souvent assez difficile à lire. Donc pour moi, c'est super que je puisse aussi regarder ça après. Et parfois, ça me fait voir les choses autrement et je me dis : la thermique venait en fait de là-bas ou quelque chose comme ça, et c'est pour ça que ça n'a pas marché du tout. Parfois, j'ai aussi regardé quelques vidéos du Brésil et on voit aussi que la thermique aurait dû monter un peu plus à droite.

[00:21:14] Mais j'étais à gauche, là où le nuage se désintègre complètement, mais en direct, tout ça n'était pas si évident. Donc c'est vraiment un super outil pour moi de regarder ça comme ça, et je pense généralement que quand on essaie de transmettre quelque chose ou d'apprendre quelque chose à quelqu'un, on apprend toujours quelque chose soi-même aussi. C'est comme un niveau supplémentaire en didactique ou en termes de compétence. Donc si on maîtrise la chose soi-même, c'est un niveau. Mais si on est capable de l'expliquer à quelqu'un, c'est comme passer encore un niveau au-dessus du...

[00:22:00] compréhension. Donc, d'un point de vue personnel, c'est aussi un peu avantageux pour moi, parce que je peux apprendre quelque chose ou passer au niveau supérieur en termes de connaissances et de compréhension.

[00:22:14] **Lucian Haas:** Si j'ai bien compris, tu fais ces vidéos en hyperlapse depuis environ deux ans. C'est bien ça ? Oui,

[00:22:22] **Sebastian Benz:** Une année maintenant, vraiment. Ou une année. Est-ce que tu...

[00:22:26] **Lucian Haas:** Tu pourrais dire, durant cette année avec toutes ces histoires de Hyperlapse où tu as aussi beaucoup regardé par toi-même, puis mis en mots et expliqué, est-ce qu'il y a quelque chose que tu as vraiment compris seulement cette dernière année, que tu ne savais pas avant ou comme modèle de fonctionnement de la météo ou autre chose, que tu ne pouvais pas reconnaître en ralenti ou à vitesse normale ?

[00:22:52] **Sebastian Benz:** Pas directement, mais ce qui m'est devenu plus conscient, c'est qu'il s'agit vraiment de voler avec beaucoup de précision. Enfin, j'ai pris plus conscience que la thermique circule vraiment précisément à un endroit

et va exactement là où le nuage se forme, et je pense que je mets maintenant plus l'accent sur ce vol extrêmement précis. J'essaie d'être exactement là où il faut être, quand c'est pertinent. Et je pense, enfin, ça m'a aussi plus frappé en observant de bons ou de très expérimentés pilotes, ils sont exactement là où il faut être.

[00:23:44] et les pilotes moins expérimentés, eux, ils flottent un peu partout et maintenant je le remarque beaucoup plus. Genre, je vois tout de suite : ah, il est expérimenté ou il l'est moins, d'après l'endroit où il se dirige, exactement.

[00:23:59] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu regardes simplement où l'autre se dirige sur la pente opposée ou s'il reste tout de suite devant dans la thermique faible, alors que tu te dis en fait non, la vraie, elle est quand même à 300 mètres derrière, on aurait pu le voir si on arrivait à se projeter plus vite ou autre chose.

[00:24:16] **Sebastian Benz:** Et toi,

[00:24:17] **Lucian Haas:** tu voles juste les 300 mètres suivants, parce que tu sais que la pompe réelle doit être derrière.

[00:24:22] **Sebastian Benz:** Et ça fait une énorme différence. En effet, on peut d'un côté filmer, mais d'un autre côté, on peut souvent voler vraiment vite, surtout si on a une crête ou quelque chose qui porte, et là ça joue énormément. Quand on est vraiment en train de faire de la pente et qu'on enchaîne tous ces points où ça monte vraiment, on peut gagner un temps incroyable.

[00:24:49] **Lucian Haas:** Tes vidéos, elles ne sont pas seulement géniales parce qu'elles ont ces images en accéléré qui permettent de bien visualiser tout ça, mais tu expliques aussi tout le temps en même temps. C'est comme un commentaire en direct, où tu dis en direct, sur ce vol réduit dans le temps, ce que tu as fait concrètement ou quelle décision était derrière, et on peut apprendre énormément rien que par ça. Ce que je me demande, c'est cette explication que tu donnes là, est-ce que tu as tout scripté avant ? Est-ce que tu as un manuscrit que tu lis en gros, ou est-ce que tu regardes le film sur le moment et que tu racontes vraiment ça comme un commentateur en direct qui, au lieu d'un match de foot, commenterait un vol en parapente en accéléré ?

[00:25:32] **Sebastian Benz:** Non, je ne scripte certainement pas tout ça en détail. En fait, j'exporte le tout, je recadre le truc, puis j'exporte la vidéo et je la regarde. Bien sûr, j'ai déjà vécu le vol, donc je sais peut-être où étaient les points critiques, où c'était délicat... Je vois peut-être aussi dans la vidéo un ou deux moments "Aha" ou quelque chose de spécial concernant les nuages, ou un truc plus spécifique qui ne m'était pas encore apparu. Et là, j'ai à peu près une idée de ce sur quoi je veux m'attarder, et ensuite je le dis plus ou moins en direct pendant que je laisse la vidéo tourner. Je commente la vidéo en direct.

[00:26:20] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y en a un, parmi ces plus de 20 vidéos que tu as déjà mises en ligne, dont tu es particulièrement fier ou qui est vraiment spécial parce qu'on y voit un effet qu'on ne retrouve peut-être jamais dans les autres vidéos ? Enfin...

[00:26:38] **Sebastian Benz:** Personnellement, j'aime bien la vidéo du Tessin de 200, c'était je crois 260 quelque chose, le triangle FAI de cette saison, et là j'ai pratiquement tout le vol en hyperlapse, et c'est déjà... ce sont aussi trois

[00:26:57] **Lucian Haas:** parties, je crois, pour le total.

[00:26:59] **Sebastian Benz:** Non, je pense que ce n'était qu'une partie, j'en ai fait plusieurs depuis le Tessin mais le dernier était quasiment un "one-shot" et c'était déjà spécial à cause du vent de montagne très fort, et avec les nuages, c'est assez instructif de voir tout ce qu'on peut voir dans cette vidéo, c'est vraiment fascinant pour moi. Tu reçois beaucoup de retours sur ces vidéos ? Oui, déjà, énormément de gens regardent ça et je reçois aussi très souvent des retours très positifs, ce qui me fait évidemment énormément plaisir et me motive aussi à peut-être faire d'autres vidéos, parce que oui, j'adore le faire, mais c'est aussi incroyablement prenant. Je dis toujours que ça prend au moins

[00:27:49] au moins aussi longtemps que j'ai volé, si je suis rapide, sinon ça peut prendre deux fois plus de temps.

[00:27:55] **Lucian Haas:** Ok, ça veut dire que tu voles 10 heures, mais un montage vidéo avec toute la production, ça peut alors prendre 20 heures.

[00:28:03] **Sebastian Benz:** Oui, exactement.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu fais, au juste ? Je veux dire, quand tu dis que tu filmes 10 heures de triangle FAI dans le Tessin, est-ce que tu regardes vraiment ces 10 heures en entier ou est-ce que tu le formates directement pour pouvoir le regarder toi-même en hyperlapse en te disant que tu ne le regarderas que sous cette forme de accéléré, ou comment ça fonctionne ?

[00:28:26] **Sebastian Benz:** Non, alors moi, je télécharge tout ça sur le PC et puis avec une caméra 360 degrés, il faut choisir où on regarde, parce qu'on a 360 degrés de choix. Alors pour ce hyperlapse, je fais un "reframing" grossier, c'est comme ça que ça s'appelle, où on choisit dans quelle direction on regarde, et je sélectionne déjà cette direction. Ensuite, je saute, enfin je clique juste, parce que pendant la phase de glisse, je vole toujours dans la même direction, alors je choisis une image au début et peut-être encore à la fin de la phase de glisse ou quelque chose comme ça si je change un peu la direction. Je règle donc la direction globale et je ne regarde pas tout en détail, parfois je regarde déjà ça en accéléré, mais l'ordinateur ne peut pas tout faire en temps réel.

[00:29:26] ça tourne déjà avec un rendu 64 fois plus rapide et je clique juste dessus, puis j'exporte tout et selon le cas, je fais encore une structure si j'ai fait une grosse gaffe ou quelque chose comme ça, mais ensuite je rassemble tout et je regarde direct le tout en accéléré. Et ensuite

[00:29:47] **Lucian Haas:** Tu rajoutes aussi quasiment ton commentaire par-dessus, et là c'est presque fini. Oui,

[00:29:52] **Sebastian Benz:** Alors d'abord, je fais tous les morceaux qui sortent du logiciel 360°, ensuite je les assemble dans DaVinci Resolve, et pour les vidéos plus récentes, j'ai parfois aussi ajouté des marqueurs de points de repère paysagers. C'est aussi assez laborieux, ça passe aussi par le tracking des lieux et tout ça, je fais ça aussi dans DaVinci Resolve, et ensuite je coupe pratiquement la vidéo, elle est finie, pour que ce soit vraiment juste, et là je fais la voix off par-dessus parce que si ce n'est pas encore tout à fait fini et que tu ajustes encore un truc sur la durée, alors ça ne colle plus avec l'audio, et c'est parfois vraiment délicat.

[00:30:35] **Lucian Haas:** Quelle caméra 360° tu as ?

[00:30:38] **Sebastian Benz:** J'ai la Insta360 One R, celle-là.

[00:30:41] **Lucian Haas:** Elle n'a pas vraiment une batterie énorme pour dire que je peux filmer pendant 10 heures, comment tu fais ?

[00:30:47] **Sebastian Benz:** Oui, je les ai branchées sur une grosse batterie externe. Je voyage de toute façon avec une grosse batterie, donc au moins 27 000 mAh, et j'ai toujours la caméra branchée dessus. Ça veut dire qu'elle est allumée

[00:31:04] **Lucian Haas:** Sur la perche, il y a un long câble attaché à celle-ci.

[00:31:08] **Sebastian Benz:** et ça va dans la batterie externe. Exactement, c'est vraiment comme ça, donc voilà, j'ai la caméra sur une perche à selfie, je la glisse sur le côté et oui, c'est comme ça que je filme.

[00:31:24] depuis cette perche et le câble vraiment autour de la perche à selfie, pour qu'il n'apparaisse pas dans l'image parce qu'il y a bien sûr, il y a une sorte de

[00:31:35] Avec une caméra 360°, il y a un angle mort dans le champ de vision de la caméra où on ne voit rien, et le câble se trouve alors dans cet angle mort. Et

[00:31:46] **Lucian Haas:** si tu enregistres 10 heures de vol, ça fait combien de gigaoctets au total, juste pour un tel vol filmé en 360° ?

[00:31:54] **Sebastian Benz:** Oui, beaucoup, alors j'ai une carte de 512 Go dedans et elle tient peut-être environ 14 heures d'enregistrement, donc oui, si je fais un très long vol, il y a tout de suite... et

[00:32:10] **Lucian Haas:** Si tu documentes tous tes vols, je ne sais pas si tu les fais tous, mais la plupart de tes longs trajets, tu dois avoir des centaines de disques durs qui traînent chez toi, que tu remplis de tonnes de matériel de vol, ou est-ce que tu te dis simplement : « Non, j'ai fini le montage du film, maintenant j'oublie ces 512 Go, je n'en ai plus besoin ». C'est,

[00:32:30] **Sebastian Benz:** Tu abordes un bon sujet, je dois encore me décider sur ce que je fais. En fait, j'ai maintenant, disons, X cartes mémoire, peut-être des 512 Go, genre 5 à 10, et elles sont toutes plus ou moins pleines. J'ai aussi un disque dur externe de 4 To qui est plein, et je dois commencer à réfléchir si je m'achète d'autres disques durs ou si je supprime simplement une partie du matériel. Je penche plutôt pour supprimer une partie du contenu.

[00:33:09] Si on

[00:33:10] **Lucian Haas:** vu que tu voles autant, j'ai vu sur XContest que tu as déjà parcouru 65 000 kilomètres de vol, depuis que tu as commencé le vol XC. Je pense que c'est un chiffre que peu de gens pourront atteindre. Comment est-ce que tu gères ça, juste au niveau du temps ?

[00:33:31] **Sebastian Benz:** Oui, alors je prends juste le temps, enfin oui, j'ai été sûr, enfin c'était cool, j'ai toujours fait, disons, une formation ou quelque chose comme ça et après j'ai souvent pris genre un semestre de congé pour voler beaucoup. Maintenant, ces derniers temps, j'ai un job à 100 % en tant que chimiste et parfois je n'ai pas autant de temps. J'essaie parfois de prendre les bons jours, mais ce n'est pas toujours possible, donc oui, j'essaie simplement de voler autant que possible, comme je peux.

[00:34:10] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui détermine les jours où tu prends tes congés pour aller voler ?

[00:34:16] **Sebastian Benz:** Oui, enfin, je veux juste que ça ait un bon potentiel de distance quand je prends un jour de congé exprès et, oui, une zone ou quelque chose comme ça, ou un vol que j'ai déjà en tête où la thermique serait exploitable, et alors je prends mon jour de congé.

[00:34:35] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui fait, pour toi, une bonne journée de vol de distance ?

[00:34:38] **Sebastian Benz:** Oui, bien sûr, qu'on puisse rester en l'air toute la journée, donc c'est important, surtout dans les Alpes, qu'il n'y ait pas trop de vent, sauf en sens unique, et bien sûr, qu'il y ait une zone où j'ai déjà une idée sympa pour un vol, c'est aussi important.

[00:34:59] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu planifies aussi tous les vols que tu fais de manière minutieuse, parce que tu dis que tu as déjà une idée de vol, est-ce que tu as déjà quasiment fixé les points de virage ?

[00:35:09] **Sebastian Benz:** Non, je vois ça un peu comme pour le tournage des vidéos : bien sûr, je regarde la météo de manière très précise et j'ai quelques itinéraires de rêve en tête que je consulte, mais je garde quand même un peu de freestyle dans tout ça. Je regarde certaines choses, mais une fois en l'air, je peux décider de changer de direction ou de faire autrement si ça ne passe pas ou si ça ne présente pas bien, donc je suis assez flexible. Je ne planifie pas tout méticuleusement dans les moindres détails, je regarde plutôt...

[00:35:51] en principe, je regarde ce qui est possible, où sont les points clés, ce qu'il faut pour que ce soit réalisable, mais sinon je ne regarde pas ça jusqu'au dernier détail, parce que je pense que ça n'aide pas vraiment, car chaque jour est un peu différent et on ne peut pas tout planifier. Mais

[00:36:14] **Lucian Haas:** est-ce que tu as une sorte de répertoire d'idées de vols en tête ou stockées sur ton disque dur, genre dès que je vois que les conditions météo sont bonnes, je les sortirais de mon chapeau, ou plutôt je les appliquerais sur mon

[00:36:29] ... tirer sur l'instrument de vol pour dire que je peux maintenant suivre la trace ?

[00:36:32] **Sebastian Benz:** Oui, c'est sûr, oui, donc j'ai déjà des idées de base pour certains vols, certains sont bien sûr des vols standards, comme les grands triangles qui ont déjà été faits, mais j'en ai aussi beaucoup d'autres plus créatifs, que j'ai un peu comme des rêves dans ma tête et parfois je les visualise aussi un peu, par exemple quand je vais courir ou quelque chose comme ça, j'aime bien penser à quoi pourrait ressembler une journée de vol idéale ou quelles conditions je veux, et puis je rêve ou je rêve éveillé un peu le vol devant moi, genre à quoi ça ressemblerait, où je pourrais décoller et où je pourrais me mettre en position de vol, tout simplement.

[00:37:19] Je rêve alors du vol, de la façon dont ce serait si je pouvais le faire. Ça

[00:37:26] **Lucian Haas:** Tu le fais quand tu fais du jogging ? Exactement, oui, si souvent, oui. Ça veut dire que tu vas courir et que tu te projettes, en quelque sorte, comme une vidéo en hyperlapse à l'avance, donc un rêve en hyperlapse dans ce cas, tu te projettes ce vol à l'avance. Exactement, oui.

[00:37:43] Est-ce que pour ça, par exemple, pendant la préparation, tu regardes aussi des trucs comme ça sur Google Earth ou d'autres outils pour te dire : « Ah, j'ai déjà une idée de ce à quoi ressemble le terrain » et que tu le reproduis ensuite dans ton rêve ? Ou est-ce que tu te dis : « Maintenant, j'ai vu tellement de choses dans les Alpes, surtout dans les Alpes suisses, j'ai déjà fait tellement de vols là-bas que je connais pratiquement le terrain, je sais à quoi ressemblent les vallées et je peux juste assembler ça dans mon rêve » ?

[00:38:12] **Sebastian Benz:** Oui, enfin...

[00:38:15] Je regarde bien tout ça sur XC-Planer ou quelque chose du genre, surtout quand je conçois une nouvelle trace pour avoir une idée, mais c'est clair qu'il n'y a pratiquement plus aucun endroit dans les Alpes suisses que je n'ai pas déjà survolé. Ce serait peut-être un truc comme Altheimers ou je ne sais quoi, où j'oublie à quoi ça ressemble, ça m'arrive plus souvent qu'on ne le pense, mais sinon, globalement, je connais déjà tout, à quoi ça devrait ressembler. De ce côté-là, je ne regarde pas ça précisément sur Google Earth ou autre, je regarde peut-être juste les passages clés ou

[00:39:02] Oui, je réfléchis déjà aux endroits difficiles ou je essaie de préparer un peu de choses sur XC-Planer, ou simplement de me dire comment on peut prendre précisément ce passage clé, ou aussi ce qu'il faut pour pouvoir le prendre, genre quelle base ou direction de vent il faut avoir pour passer, je fais déjà ça comme...

[00:39:32] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il arrive souvent dans la réalité que le vol que tu as rêvé et préparé à l'avance ne se passe pas comme tu l'as vécu dans ton rêve ?

[00:39:41] **Sebastian Benz:** Oui, alors je dirais presque jamais, ça ne marche presque jamais. Bien sûr, je rêve aussi consciemment de trucs assez grands parce que ce sont des rêves, on peut faire ce qu'on veut, donc je ne me prive pas, je ne veux pas rêver de trucs trop réalistes. Mais bon, parfois ça marche vraiment très, très bien et c'est même mieux que dans le rêve. Je pense par exemple à cet été, j'ai rêvé de ce triangle de Bruni d'Engelberg, parce que c'était très proche de mon cœur, on pourrait dire, parce que c'est là que j'ai pratiquement appris à voler des distances, et il n'y avait pas encore de 200 avant, et j'ai toujours rêvé de ce truc assez techniquement difficile...

[00:40:34] J'ai rêvé d'un triangle de plus de 200, mais je ne l'ai pas visualisé précisément et cet été, il y a eu une position très bonne où j'ai pu faire du 260 pour de vrai.

[00:40:45] voler et je pense que dans mon rêve, je n'étais pas aussi audacieux que ce que j'ai réellement fait en réalité, donc c'est un exemple où c'était l'inverse, mais sinon je rêve plutôt de trucs assez grands, mais ça n'a pas d'importance parce que je peux imaginer plusieurs points clés ou quelque chose comme ça à l'avance, ils n'ont pas tous besoin d'être dans le même vol.

[00:41:09] **Lucian Haas:** Quand un vol devient meilleur que ton rêve, quel effet ça fait pour toi après ?

[00:41:15] **Sebastian Benz:** Oui, ça me fait vraiment très plaisir et ça m'a rendu assez heureux de faire un vol aussi cool, de réussir un vol qui est un peu nouveau pour moi et que j'avais en tête depuis longtemps. C'est vraiment cool.

[00:41:34] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'arrive d'annuler des vols quand tu te rends compte que les conditions ne sont pas idéales pour parcourir une longue distance, comme ce que tu avais peut-être imaginé avant ? Ou est-ce que tu persévères même les jours difficiles parce que tu te dis : « Je fais au mieux avec ce que je peux faire ici, j'apprends toujours » ou « De toute façon, je veux être en l'air, donc peu importe » ? Dans ce cas, le kilométrage final n'est pas là, mais j'ai quand même accumulé une expérience incroyable. J'ai...

[00:42:02] **Sebastian Benz:** je n'annule pratiquement jamais pour

[00:42:07] En principe, ça peut paraître un peu dur, mais les kilomètres m'importent presque pas. Alors bien sûr, je me réjouis quand il y en a beaucoup et tout ça, et c'est aussi motivant de se fixer un objectif comme un grand triangle, mais au final, j'adore simplement voler, et c'est en fait la grande chose qui me motive : être vraiment en l'air. Du coup, oui, je n'abandonne jamais si je n'ai pas la moyenne ou quelque chose comme ça ; je redimensionne parfois le vol ou je

réfléchis à autre chose, ça arrive parfois quand ça devient vraiment utopique de suivre le plan initial, mais vraiment atterrir ou quelque chose comme ça, je ne le ferais jamais.

[00:42:58] Même un vol plus court est incroyablement beau pour moi et, comme je l'ai dit, j'ai un job à 100 % et je ne peux pas simplement voler à l'infini, donc je suis juste content quand je peux rester en l'air toute une journée.

[00:43:12] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui fait, pour toi, la grande fascination du vol ?

[00:43:16] **Sebastian Benz:** Oui, je pense que pour moi, c'est une sorte de combinaison de beaucoup de choses, c'est comme le jeu parfait d'une manière ou d'une autre, parce que c'est très complexe à comprendre et j'aime bien les systèmes complexes qui ont une logique stricte, mais qui sont trop complexes pour être vraiment appréhendés, et pour moi, c'est aussi un peu un jeu avec la météo, on a des vues incroyablement belles, on arrive dans des endroits qu'on ne verrait jamais, c'est aussi un peu du frisson, on est dehors, on vit quelque chose, c'est vraiment une combinaison de tout ce qui me plaît énormément.

[00:44:03] me plaît. Si

[00:44:05] **Lucian Haas:** Tu dis souvent que tu es fasciné par ces situations que tu ne maîtrises pas complètement, si complexes soient-elles, mais que tu apprends probablement quelque chose à chaque vol. Ou tu dis : « Je n'avais pas compris cette situation avant, mais avec le recul, je comprends peut-être pourquoi c'était comme ça ». Peut-être même seulement quand tu regardes tes vidéos après coup. Est-ce qu'il y a eu une prise de conscience particulièrement surprenante dans l'aviation que tu as eue cette année ?

[00:44:37] **Sebastian Benz:** Je

[00:44:39] je ne sais pas, cette année déjà, on voit aussi ce qu'on peut encore faire avec pas mal de vent du nord au sud, et comment on joue avec le luvre et le vent, et ce que ça peut supporter, même quand on vole quasi à l'abri dans le luvre. Je pense que j'ai déjà fait pas mal de progrès ces derniers temps. Est-ce que tu es devenue plus encline au risque avec ces connaissances au fil des années ? J'espère pas, enfin je pense que la connaissance est aussi un facteur important pour minimiser le risque, donc quand on...

[00:45:29] quand on ne comprend pas, c'est déjà très difficile d'évaluer quel risque on prend réellement, et plus on comprend, plus le risque est calculé. Donc je pense que oui, j'espère fondamentalement ne pas me lancer avec témérité dans de telles situations et prendre le risque de manière assez calculée. Quand

[00:45:57] **Lucian Haas:** Est-ce que ça t'est arrivé la dernière fois que tu as dit : « là, je ne comprends absolument rien » ?

[00:46:00] **Sebastian Benz:** Ça m'arrive tout le temps, maintenant je pense que c'est presque à chaque vol, je pense que je ne comprends pas quelque chose, enfin pas complètement. Je peux m'expliquer après, mais je ne peux pas le prévoir, en quelque sorte. Ça arrive presque à chaque vol, et peut-être genre...

[00:46:22] Sur le plan de la sécurité, cette saison, j'ai eu une fois un gros front

[00:46:28] avoir une fermeture et là, c'était déjà assez surprenant, je dois dire, parce que j'étais en fait prêt à chercher des thermiques et pourtant j'ai eu une fermeture assez importante. C'était le genre de situation où je me suis dit : « Ouais, là, ça n'allait pas, je n'étais pas à 100 % maître de la situation ». Tu as des modèles ? Oui, enfin je veux dire, on est tous des fans de Chrigel Maurer, c'est sûr, donc c'est incroyable ce qu'il est capable de faire en vol.

[00:46:58] Oui, alors je regarde bien sûr toujours à nouveau des vols de pilotes qui font aussi des vols très créatifs. Alors, notamment Marcel Schmid ou quelque chose comme ça en Suisse fait aussi régulièrement de super vols. Il y a une, une communauté assez cool, je pense, ici, qui fait vraiment aussi des vols innovants, et je trouve ces trucs déjà plutôt cool. Mais purement sur le plan technique ou quoi, Chrigel ou Paddle ou quoi, c'est déjà fascinant ce qu'ils peuvent encore tirer d'un parapente. As-tu

[00:47:35] **Lucian Haas:** Est-ce que tu utilises toi-même des techniques particulières quand tu voles ? Genre, où tu te dis : « ça, c'est un style de vol » ou autre chose qui est typique de Sebastian Benz ? Puh, je...

[00:47:48] **Sebastian Benz:** ...je ne sais pas, je ne pense pas vraiment. Enfin, je ne suis peut-être pas un grand technicien de la précision. Je dirais que je maîtrise mon parapente, mais je ne suis pas non plus un super technicien ou quelque chose comme ça. Je m'habitue simplement au matériel et je vole avec ce matériel, et tout ce côté ultra technique ou le fait de peaufiner chaque sellette ou autre, je ne le fais pas vraiment. Donc pour moi, c'est surtout le vol qui prime. Je ne pense pas avoir une technique spéciale, quoi...

[00:48:26] **Lucian Haas:** tu voles avec une aile aujourd'hui ?

[00:48:27] **Sebastian Benz:** Pour le Brésil, j'avais un Enzo 3 avec moi, et dans les Alpes, j'ai piloté un Zeolite GT la saison dernière. Pourquoi ? Pourquoi pas l'Enzo ? Eh bien, le problème avec l'Enzo, c'est que je suis relativement léger, je pèse environ 65, 67 kilos nu, et pour l'Enzo, la taille qui convient, c'est au moins le S, et ça fait 105 kilos, ce qui est une quantité incroyable de lest, et en montagne, c'est souvent trop pour moi. En plus, le Zeolite est vraiment, je le trouve très, très agréable à piloter, et

[00:49:10] Je vais jusqu'à 85, et je peux le voler avec le sellette lourd, ce qui est un peu contradictoire, une voile légère avec une certification X-rated 7, mais je peux la piloter exactement de la même manière sans lest, et c'est quelque chose que j'apprécie quand même. Et en plus, je pense que dans les montagnes, ça ne dépend pas du dernier petit pourcentage de performance de la voile. Donc, si tu oses, peut-être avec une voile un peu moins classée, et que tu la pousses à fond tout le temps, tu gagnes presque plus que si tu es plus réservé avec une voile plus haut classée, c'est

[00:49:52] **Lucian Haas:** Il y a vraiment plusieurs exemples de pilotes qui volent des lignes avec une aile B, des lignes que d'autres volent avec une Enzo, donc juste en termes de parcours, et parfois même en termes de vitesse, ils arrivent presque à suivre. Là où on voit toujours que sur certaines longues phases de glisse ou des phases rapides, une Enzo reste évidemment loin derrière une aile B. Est-ce que ce serait intéressant pour toi de le dire, aussi comme défi : je renonce à ma 2-Liner et j'essaie de voler de telles lignes avec une aile de classe inférieure, peut-être aussi comme exemple pédagogique pour de telles vidéos, où on pourrait dire : les gars, j'ai compris, vous voulez apprendre, et je ne vais pas vous montrer ça avec une 2-Liner où vous vous direz : je ne peux de toute façon pas y arriver, mon aile ne glisse pas assez bien, mais je vais le faire avec une aile B.

[00:50:40] **Sebastian Benz:** Plutôt pas. Pourquoi pas ? Je pense que j'aurais peur. Peur ?

[00:50:48] Je me suis déjà bien habitué au vol en 2-Liner, et je trouve que c'est vraiment super relax, surtout avec le CO-Lighter. Je pense que j'aurais beaucoup plus peur sous une aile B de 3-Liner qu'avec le CO-Light, parce qu'il donne moins de retour et qu'il est aussi beaucoup plus difficile à piloter en thermique qu'un 2-Liner. C'est vraiment super cool de pouvoir influencer directement le pitch via cette commande B. Je pense que c'est aussi un énorme plus en termes de sécurité, parce que l'aile reste totalement manœuvrable, même en thermique. J'ai déjà volé avec des ailes plus profondes, mais c'est vrai que ça demande pas mal d'adaptation.

[00:51:40] Je pourrais m'y habituer, ça ne poserait aucun problème, mais fondamentalement, je préfère voler avec le 2-Liner. Est-ce qu'il t'arrive aussi d'avoir peur avec le 2-Liner ? Enfin oui, on peut, je peux le dire, se retrouver dans une situation de merde avec n'importe quelle aile, celles qui...

[00:52:01] au moins une concentration extrême. Quand as-tu eu peur pour la dernière fois ? En volant ?

[00:52:08] peut-être pas de peur sur le moment, ou peut-être un peu plus tard, mais c'est sûr que cette fermeture ou quelque chose du genre m'a donné du fil à retordre plus tard.

[00:52:18] **Lucian Haas:** Tu le remarques aussi pendant le vol ? Enfin, tu dis que c'était plus tard, mais c'était pendant le vol ou après ? Ou est-ce que pendant le vol, tu te dis : ok, je mets ça de côté et je continue à rouler, à faire des kilomètres ? Ou est-ce qu'on devient tellement prudent qu'on se dit : non, d'une certaine manière, voler ne me fait plus aucun plaisir aujourd'hui ? Je...

[00:52:35] **Sebastian Benz:** Tu le remarques sûrement déjà en vol, mais je le mets peut-être de côté, même si après, ça peut encore te trotter dans la tête pour les vols suivants ou quelque chose comme ça. Ça m'est déjà arrivé souvent

[00:52:47] **Lucian Haas:** J'ai encore une question technique, enfin sur la technique de vol. J'ai remarqué ça hier en regardant tes vidéos : on voit toujours très bien comment tu tourbillones. Parce que la caméra regarde toujours dans une direction. On te voit toujours comme un tourbillon, qui traverse l'image comme ça. Et j'ai remarqué, pas sur toutes, mais sur plusieurs : est-ce que tu changes parfois le sens de rotation de la thermique ? Oui, pourquoi ?

[00:53:14] **Sebastian Benz:** donc

[00:53:17] Je pédale déjà assez fort, et à un moment donné, quand on pédale serré, au niveau du CO-Leiter, la pression de freinage devient aussi assez forte, et surtout quand je fais vraiment une

[00:53:31] Quand je fais durer une thermique, c'est aussi un peu pour prévenir la fatigue que je change de sens de virage, et je le fais souvent quand je suis un peu sorti de la thermique et que l'occasion se présente de changer de direction. Je

[00:53:48] **Lucian Haas:** Il me reste 300 mètres avant le nuage. Les 300 mètres suivants, je vais tourner à gauche si je tournais à droite avant.

[00:53:53] **Sebastian Benz:** Exactement, oui, enfin je dois dire que je préfère tourner à gauche, mais je m'oblige aussi régulièrement à tourner un peu à droite, parce que justement sur des vols aussi longs, je remarque bien qu'on se crispe beaucoup plus vite ou qu'on se fatigue plus vite quand on tourne toujours du même côté.

[00:54:14] **Lucian Haas:** Tu fais un entraînement spécial pour le vol de distance ? Genre de l'entraînement physique ? Tu as mentionné la course à pied tout à l'heure, mais autre chose aussi, genre pour la ceinture scapulaire ou autre ?

[00:54:25] **Sebastian Benz:** Alors, je ne fais rien de vraiment spécifique, mais j'essaie de rester très en forme. Je pense que ça aide aussi. Je fais encore de l'escalade, et j'en fais souvent, je fais aussi un peu de renforcement musculaire, et j'essaie aussi de faire du jogging ou du ski de randonnée en hiver. C'est simplement parce que j'aime beaucoup ça, mais je pense que ça m'aide personnellement, ça m'aide vraiment à être en forme pour pouvoir voler longtemps quand

[00:54:54] **Lucian Haas:** si tu voles bien et que tu es aussi en forme et que tu aimes aller en montagne, est-ce que quelque chose comme une X-Alps serait aussi pour toi ?

[00:55:01] **Sebastian Benz:** Ouais, je ne pense pas, c'est... j'y ai déjà un peu réfléchi, ce serait sûrement un combo cool, mais je suis... enfin, je dois dire que physiquement, je ne suis pas très robuste. Mon genou et mon pied, j'ai déjà eu une opération pour ça. Donc, pour marcher vraiment longtemps pendant des jours, je ne pense pas que ce soit faisable pour moi au final. Et je sais... ce que je sais de moi, quand je suis trop fatigué, je finis par perdre le contrôle de la situation. Et oui, je pense qu'au final, le X-Alps est déjà très extrême, et il faut avoir un... il faut avoir un caractère spécial pour vraiment tenir le coup ou avoir envie de faire ça.

[00:55:51] En principe, je vole pour le plaisir, et ça doit me plaire. Je pense que c'est très, très important pour moi d'avoir vraiment ce sentiment de vouloir voler, et si je ne l'ai pas, alors je ne pars pas. C'est vraiment essentiel pour moi.

[00:56:10] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce que ça t'arrive, même sur des vols aussi longs, quand tu fonces pendant 10 heures au-dessus du Brésil ou un truc du genre, d'avoir des moments où tu te dis : « Là, ce n'est plus du plaisir », et pourquoi pas ?

[00:56:23] **Sebastian Benz:** Hmm, en fait, j'en profite presque toujours, enfin c'est plutôt quand je...

[00:56:32] Quand j'ai des situations où je n'ai plus vraiment de plan, par exemple, je ne prends plus autant de plaisir. Genre, si j'avais un plan, je ne sais pas, faire un FAI au Brésil ou quelque chose comme ça, mais que je me rends compte que le vent est trop fort et que je dois finalement abandonner, et que je continue de voler dans l'autre direction, mais que ça fait de l'ombre et que tout devient laborieux. Là, je perds peut-être un peu l'enthousiasme parfois, mais sinon, en général, j'adore voler, oui ? Peu importe les circonstances, et ce qui est peut-être intéressant aussi, c'est que j'ai analysé beaucoup de situations délicates pour moi, et

[00:57:26] C'était souvent intéressant quand je n'avais plus vraiment de plan ou que je traînais un peu, entre guillemets, quand je flânais, c'est là que j'avais souvent les situations les plus délicates en termes de sécurité. Et pourtant, ce n'étaient pas forcément les conditions les plus difficiles ; souvent, les conditions étaient en fait relativement faciles. Et

parfois, quand je vole avec le couteau entre les dents, que je donne des coups de gaz et que j'essaie d'avancer le plus vite possible, je me dis que je suis souvent plus en sécurité, même quand les conditions sont assez rudes ou assez

[00:58:05] ...cheveux qui se hérissent ou quelque chose comme ça, parce que je suis vraiment à 100 % dedans et totalement concentré, et pour moi, j'ai déjà réfléchi au fait que je veux vraiment être pleinement présent quand je vole et que je dois l'être, c'est

[00:58:21] **Lucian Haas:** quand tu dis ce couteau entre les dents, mais le fait d'être aussi présent, est-ce que c'est aussi une expérience de flow que tu as parfois ?

[00:58:28] **Sebastian Benz:** Oui, carrément. On est vraiment dans son élément, on est dedans, et ça crée automatiquement un état de flow. En tout cas, c'est...

[00:58:39] **Lucian Haas:** Ça t'est déjà arrivé aussi, d'être en train de piloter et de te réveiller d'un coup en te disant : « Qu'est-ce que je viens de faire exactement pendant la dernière heure ? » J'ai tout fait à l'instinct, ou par pur réflexe, de manière parfaite, mais tu te rends compte que tu étais tellement dans le moment que tu n'as même pas remarqué que le temps passait.

[00:59:00] **Sebastian Benz:** Je pense que ça m'arrive moins parce que j'essaie, ou je pense encore beaucoup de manière active en volant. J'essaie vraiment de rationaliser énormément : pourquoi c'était comme ça, pourquoi ça devient comme ça, ou comment ça va être ensuite ? Qu'est-ce que je dois changer ? Comment est la journée ? J'essaie aussi de beaucoup réfléchir de manière logique, donc vraiment pas du tout en mode pilote automatique. Je pense que ça m'arrive parfois, par exemple quand je tourne en thermique. Là, je décroche parfois complètement mentalement et je me demande, je ne sais même plus si j'ai éteint la cuisinière à la maison ou pas, ou autre chose.

[00:59:46] Ça m'arrive déjà parce que c'est tellement automatisé, mais après, pendant le vol en soi, je réfléchis quand même beaucoup. Je connais ça parfois d'avant, ou genre aux États-Unis, quand j'étais à...

[01:00:01] Ça m'arrive déjà, parce que c'est tellement automatisé, mais après, en vol en soi, je réfléchis quand même beaucoup. Enfin, je connais ça parfois d'avant ou quelque chose comme ça aux USA, quand j'allais au travail en voiture, il m'est arrivé parfois de me réveiller d'un coup dans le trafic et de me dire que jusqu'ici, tout tournait en pilote automatique, mais j'ai moins ça en vol parce que là, je réfléchis quand même plus activement, ça

[01:00:18] **Lucian Haas:** Tu veux dire que tu es plutôt le genre de pilote rationnel, qui réfléchit beaucoup, pas du genre à piloter autant à l'instinct ?

[01:00:27] **Sebastian Benz:** Non, je ne pense pas qu'on puisse dire ça comme ça. C'est un mélange : je réfléchis beaucoup, c'est sûr, mais il y a aussi beaucoup de choses qui se passent à l'instinct, parce que je me dis que c'est là que le système complexe entre en jeu. En gros, j'essaie de beaucoup réfléchir, mais c'est fondamentalement trop complexe pour tout comprendre, et alors l'instinct devient très important.

[01:00:55] **Lucian Haas:** Est-ce que tu t'es aussi penché sur des sujets comme l'entraînement mental pour les longs vols, la concentration et la motivation, ou est-ce que tu utilises des techniques particulières, ou bien est-ce que tu es naturellement motivé et toujours aussi concentré que pour te dire que tu n'en as pas besoin, que je...

[01:01:15] **Sebastian Benz:** J'ai regardé ça et j'ai lu un peu, et pour la plupart des points, j'ai juste dû dire : "Euh, oui, je fais déjà ça de toute façon", comme la visualisation ou ce genre de trucs, ou encore le fait de rêver en faisant du jogging. C'est tout simplement naturel pour moi, ou bien on peut relire ça dans certains livres sur le mental ou quelque chose comme ça. Et oui, je ne fais pas ça en tant que "entraînement mental" en soi. Je suis juste, enfin, je suis très motivé à voler. J'adore voler, et c'est pratiquement mon entraînement mental le plus important. Et à part ça, j'ai une règle en l'air, genre "Pilot First", donc j'essaie toujours, enfin quand j'ai faim...

[01:02:05] Je mange un truc, si j'ai soif, je bois un truc. Si je fais une petite pause ou quelque chose comme ça, je laisse sortir un peu de gaz et je le fais voler un peu, quand j'ai juste besoin d'un court moment de détente ou je ne sais quoi. Donc, j'essaie toujours de mettre le pilote au-dessus de tout, c'est-à-dire que le plus important, c'est que je sois bien nourri et mentalement prêt pendant les 10 heures en l'air. C'est une règle que j'ai, genre "Pilot First". Qu'est-ce que tu

utilises pour te nourrir en l'air ? Oui, je mange surtout des barres, parce que c'est des barres ou des Biberli...

[01:02:52] **Donc**, elles sont plutôt sucrées

[01:02:58] Des genre de sucreries fourrées aux noix qu'on a, elles sont assez simples parce qu'elles sont emballées en petits formats et on peut les manger assez facilement en l'air.

[01:03:07] **Lucian Haas**: et tu fais ça en gros à chaque traversée de col, tu te dis : j'ai encore le temps pour un Biberli, donc

[01:03:14] **Sebastian Benz**: Ça dépend, selon la faim, mais je mange déjà genre 3 ou 4 de ces Biberli ou aussi des barres plus grosses par vol, c'est sûr. Et ensuite je bois aussi, je bois aussi relativement beaucoup en même temps avec la nourriture, parce que je pense toujours qu'on s'hydrate mieux quand on prend ça avec un peu de sucre, si...

[01:03:38] **Lucian Haas**: Si tu regardes en arrière tous les vols que tu as déjà effectués au cours de ta carrière, quels joncs ont le plus ressorti et pourquoi ?

[01:03:51] Oui.

[01:03:52] **Sebastian Benz**: C'est une question difficile. Je dois avouer que j'ai déjà oublié énormément de vols. Parfois, je fais des recherches sur XContest et je regarde — tu regardes ce que tu as déjà volé — et tu te dis : « Ah, j'y suis déjà allé ». Non, non, ça se passe plutôt comme ça : je regarde certaines régions et je me dis : « Oui, ce serait intéressant de voir qui est déjà passé par là ». Et là, je vois un vol et je me dis : « Ah, celui-là est aussi cool ». Et comment a-t-il fait ? Et puis je regarde le nom, il est écrit Sebastian Benz, et là je me prends la tête, et c'est souvent là que le souvenir revient : « Ah oui, il s'est passé quelque chose là-bas ». Mais de mémoire immédiate, je ne pourrais pas te dire maintenant que j'y suis déjà passé.

[01:04:43] Alors, j'ai un peu oublié pas mal de vols aussi, mais il y en a, il y en a sûrement des vols... Enfin, j'ai vécu d'incroyables beaux vols, donc c'est peut-être plutôt parce que presque chaque vol est vraiment génial, il y a sûrement des vols que, je profite toujours énormément quand je peux explorer de nouveaux territoires, donc un beau grand vol qui traite une nouvelle trajectoire difficile ou quelque chose comme ça, ou aussi avec des potes, ce sont aussi des expériences très spéciales.

[01:05:23] **Lucian Haas**: Tu parles toujours de ça ? Tu dis toujours : un grand vol, la longue distance, le territoire inconnu, ce genre de choses. Ça veut dire que, même après toutes ces années de vol en XC, c'est toujours ça qui te fascine ?

[01:05:35] **Sebastian Benz**: Oui, oui, alors je vis pour le vol XC, c'est clair. Je profite aussi, je fais beaucoup de cross-country parce que j'aime simplement monter vite et voler en descente, j'apprécie ça, mais pour moi, le summum, c'est sans aucun doute le vol XC, c'est clair, oui, si

[01:05:55] **Lucian Haas**: Tu pourrais te rencontrer toi-même, quand tu étais encore très jeune, et toi, maintenant, enfin, tu aurais pu rencontrer le Sebastian Benz plus âgé de ta jeunesse, ou de tes années de pilote. Qu'est-ce que tu aurais aimé avoir comme conseil de la part du vieux, enfin, tu as 34 ans maintenant, du vieux Sebastian Benz de 34 ans, mais avec déjà beaucoup, beaucoup, beaucoup d'expérience en vol, qu'est-ce que tu aurais aimé qu'il te dise, oui ?

[01:06:26] **Sebastian Benz**: Je ne sais pas, j'aurais aimé avoir son cerveau abstrait.

[01:06:31] **Lucian Haas**: abstrahié, tu veux dire quoi par là ?

[01:06:33] **Sebastian Benz**: Extraire son expérience, c'est juste un conseil comme ça.

[01:06:41] Oui, peut-être qu'elle devrait simplement faire encore plus attention à la sécurité, surtout

[01:06:48] **Lucian Haas**: Au début, c'est un conseil que tu donnerais de manière générale si tu vois les élèves d'aujourd'hui, en disant : « Hé, certains vont juste trop vite au début, donc »

[01:06:58] **Sebastian Benz**: Personnellement, j'étais aussi un peu trop motivé au début, et enfin oui, je veux dire, c'est toujours difficile, donc c'est un conseil sûr que la sécurité est extrêmement importante, on ne doit pas se gâcher le plaisir

à cause de la sécurité, mais la sécurité est extrêmement importante, et je me dis aussi toujours que le parapente est assez spécial, dans le sens où on peut le pratiquer très longtemps. Ce n'est pas comme un autre sport de haut niveau où à 30 ans tu es déjà considéré comme une vieille branche et où tu dois quasiment arrêter ou quelque chose comme ça, et chez nous, on peut vraiment être au-dessus de 50, donc dans le XContest suisse, on a une catégorie pour les plus de 50, et elle est toujours extrêmement bien représentée, et ils font encore vraiment de superbes vols, et je me dis toujours que c'est un sport que l'on peut pratiquer incroyablement longtemps tant qu'on reste en bonne santé, et pour moi, c'est déjà

[01:07:59] C'est justement important de simplement rester en sécurité, et ensuite on peut toujours faire le vol suivant. Si on doit atterrir d'une certaine manière, ou si ça ne décolle pas, ou si on ne peut pas faire l'atterrissage parfait, ou quoi que ce soit, ce n'est pas si tragique, on peut toujours faire un prochain vol, et il y en aura encore beaucoup d'autres.

[01:08:26] **Lucian Haas:** À 34 ans, tu as déjà vu énormément de choses depuis les airs, et partout dans le monde : tu es allé en Australie, tu as volé dans l'Himalaya, tu as été aux États-Unis, au Brésil, et ainsi de suite. Si tu dis maintenant que tu as encore peut-être vraiment beaucoup d'années devant toi en tant que pilote, est-ce que ça te fait parfois peur de te dire que ça pourrait éventuellement devenir ennuyeux pour toi ?

[01:08:51] **Sebastian Benz:** En fait non, non, je veux dire, si ça venait à m'ennuyer, je me trouverais autre chose à faire, mais je pense que pour l'instant, le pilotage ne m'a jamais ennuyé.

[01:09:06] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu aimerais encore accomplir en volant ?

[01:09:09] **Sebastian Benz:** Moi, j'ai encore quelques projets de rêve de ces trois coins-là. J'ai déménagé récemment dans le Valais et oui, je pense qu'il y a encore pas mal de trucs passionnants que j'aimerais entreprendre. Ce que je trouve aussi toujours super, c'est survoler une nouvelle région, que ce soit comme une aventure ou un voyage, parce que ça ouvre toujours incroyablement beaucoup de portes quand on arrive comme ça en volant, et on peut vivre un pays ou une nouvelle région de manière totalement différente quand on est en parapente.

[01:09:51] découvrir de nouvelles choses, mais aussi encore voler sur quelques itinéraires sympas, et je pense qu'il y a encore beaucoup de choses à faire. Si

[01:10:01] **Lucian Haas:** Si on te disait maintenant, écoute bien, que le Covid ou autre truc va revenir en force. Qu'on n'aura plus du tout le droit de voyager ou de prendre l'avion, mais qu'il y a encore une fenêtre en ce moment où on pourrait voler partout sans problème. Tu aurais encore un vol de libre, où est-ce que tu aimerais bien le faire ? Moi,

[01:10:21] **Sebastian Benz:** Je pense que, sur un coup de tête, j'irais probablement dans l'Himalaya. Pourquoi ? Parce que c'est assez spécial de voler dans ce genre de terrain de haute montagne, et c'est tout simplement incroyable d'être au milieu de ces immenses montagnes. Est-ce que tu prévois d'y retourner...

[01:10:43] **Lucian Haas:** y aller là prochainement.

[01:10:46] **Sebastian Benz:** Alors, je ne l'ai pas encore fixé dans mon planning ou dans mon calendrier, mais j'aimerais beaucoup y retourner. La seule chose qui me décourage parfois, c'est un peu la sécurité ou si, si on a genre un incident là-bas, ça a déjà l'air d'être plus compliqué, ce serait

[01:11:06] **Lucian Haas:** Ce n'est pas aussi un problème au Brésil, si ?

[01:11:08] **Sebastian Benz:** Moins, en fait. Ce que je veux dire, c'est que fondamentalement, le Brésil a un système de santé relativement bon. Il y a aussi des hélicoptères, donc c'est au moins assez peuplé. On ne s'écrase pas vraiment seul, quelqu'un le voit souvent. Et dans l'Himalaya, ce qui me freine un peu, c'est si on atterrissait vraiment quelque part en montagne, même si on n'est pas blessé, mais qu'on se retrouvait coincé d'une manière ou d'une autre dans une paroi rocheuse, c'est très difficile de secourir quelqu'un. Ils ont aussi des hélicoptères, mais c'est très bureaucratique, en plus ils ne sont pas équipés de treuils et tout ça, et parfois un hélicoptère ne peut même pas rien faire.

[01:11:59] **Lucian Haas:** Revenons un instant au début, là où nous avons commencé ici avec le Brésil. Le risque au Brésil, ce n'est probablement pas le vol en soi, mais ces très longs trajets de retour que l'on fait parfois la nuit. Parce que tu voles pendant 10 heures, mais ensuite, quelqu'un vient te chercher, il t'a suivi au sol pendant tout ce temps, il a conduit sans arrêt, et puis il faut probablement aussi faire ces 500 kilomètres pour revenir au point de départ pendant la

moitié de la nuit, dans le cas de Kaiko, il repart à nouveau. À quel point est-ce dangereux, selon toi ?

[01:12:31] **Sebastian Benz:** C'est certainement très dangereux, c'est pour ça qu'au Brésil, quand on fait un long vol, on ne rentre pas le même jour. Le lendemain est réservé au trajet retour, donc c'est toujours vers midi qu'on doit décider si on continue à voler ou si on atterrit, parce qu'il faut encore faire le chemin du retour. Et si on continue à voler, on dort quelque part dans un hôtel près de l'endroit où on a atterri, et le lendemain on rentre, parce que sinon c'est vraiment beaucoup trop dangereux, vu la durée de la route et la nuit, et les routes ne sont pas toujours au top au Brésil, et ça

[01:13:17] il y a aussi parfois une vache ou quelque chose du genre sur la route, donc c'est déjà assez dangereux, tu as

[01:13:22] **Lucian Haas:** T'as déjà eu une expérience foireuse avant ?

[01:13:26] **Sebastian Benz:** Il y a deux ans, il y en a eu un qui était ivre, donc il est arrivé à rouler sur la route avec son vélo en étant complètement ivre et il s'est fait mettre la gueule sur la chaussée. On est arrivés assez vite, on a encore pu freiner, mais c'était déjà assez délicat. Donc il était là et, oui, si le conducteur avait été épuisé ou quelque chose comme ça, il aurait pu facilement passer sur lui. Et cette année aussi, il y en a eu une, on a eu une vache vraiment morte en plein milieu, donc vraiment sur la chaussée, juste après un virage, et heureusement, un camion qui venait en face nous a prévenus avec les warnings qu'il y avait quelque chose et on a ralenti, on a aussi...

[01:14:19] éviter, mais ce sont vraiment des moments délicats, mais sinon ça va.

[01:14:24] **Lucian Haas:** Fullspeed, là sur la piste tout le temps.

[01:14:26] **Sebastian Benz:** Oui, elles sont en fait assez agréables à conduire et plutôt sûres, je dois dire, mais on roule quand même assez vite, c'est clair, et la route n'est pas toujours très bien aménagée. Est-ce que tu vas encore aller en chasse au record du monde au Brésil l'année prochaine ? Je ne le sais pas, pour être honnête, ça dépend. On discute aussi au sein de la ligue de peut-être créer un nouveau format, parce que je pense que le record du monde est vraiment très, très difficile à obtenir au Brésil maintenant, parce qu'il n'y a presque jamais assez de vent pour 600 kilomètres, et on discute aussi de faire un autre format ou quelque chose comme ça, peut-être plus un

[01:15:13] Plutôt une sorte d'aventure pour explorer un nouveau territoire, faire un peu d'exploration ou quelque chose comme ça, mais je me laisse...

[01:15:25] **Lucian Haas:** À un moment donné, il y a probablement des records qu'on ne pourra plus jamais battre, ou du moins avec le parapente, où tu te dis qu'à un moment donné, le temps de vol est terminé, et à un endroit donné, la force du vent pour le décollage est telle qu'on se dit qu'on ne peut plus le faire en toute sécurité, et par conséquent, on ne peut plus vraiment continuer à voler.

[01:15:45] **Sebastian Benz:** Oui, oui, mais je pense, je veux dire, ça dépend maintenant de plus en plus du jour absolument parfait. Je pense aussi pour au Texas ou quelque part, c'est le long de cette ligne de sécheresse du Texas, et il y a énormément de ces lignes de convergence. Et je pense que si on attrape vraiment le jour parfait, où il y a cette convergence énorme avec un vent fort, alors c'est probablement encore bien plus possible que ce qui a été fait jusqu'à présent. Mais c'est vraiment ce jour précis, et il faut être prêt ce jour-là et au bon endroit.

[01:16:31] Et je plus on avance, plus ça devient un jeu ou un

[01:16:37] Oui, la poursuite est un jeu de hasard.

[01:16:39] **Lucian Haas:** Oui, en fait, c'est tout ce qu'il reste, non ?

[01:16:41] **Sebastian Benz:** Oui, la chance, c'est aussi beaucoup de préparation. Donc, je pense que Sebastian, celui qui a fait ce vol au Texas, il a déjà, enfin, je crois qu'il a même procédé de manière extrêmement scientifique. Il a aussi regardé des articles sur cette Dry Line et les vols, et je pense qu'il a quasiment toujours surveillé les prévisions pour choisir vraiment le jour parfait.

[01:17:11] **Lucian Haas:** Explique-moi à nouveau rapidement ce qu'est la Dry Line, parce que certains auditeurs ne comprendront peut-être pas.

[01:17:15] **Sebastian Benz:** Oui, alors je ne suis peut-être pas le meilleur pour expliquer ça, mais la Dry Line, c'est en gros la collision de deux masses d'air. Et au Texas, il y a à droite, donc à l'est, cette masse d'air humide venant du golfe du Mexique, parce que l'eau est très chaude là-bas, et c'est aussi de là que viennent tous les ouragans, quoi. Et puis il y a cette masse d'air humide et, quasi de la gauche, de l'ouest, il y a la masse d'air très sèche qui vient plutôt des Rocheuses, donc la continentale.

[01:17:56] **Lucian Haas:** masse qui

[01:17:56] **Sebastian Benz:** C'est exactement ça, et ces deux masses d'air se percutent, on appelle ça une Dry Line. La Dry Line elle-même peut former une convergence, mais il y a aussi des convergences à gauche et à droite de cette Dry Line, déclenchées par celle-ci, du moins c'est comme ça. Mais c'est un phénomène assez complexe qui implique aussi certains jets streams et d'autres phénomènes, mais fondamentalement, c'est juste une limite de masse d'air. Et je pense qu'il y a alors une sorte de bande parfaite, ou plutôt, à l'est de cette Dry Line, c'est beaucoup trop humide, il y a des orages, des zones d'ombre ; à gauche, c'est beaucoup trop stable, trop chaud, il n'y a pas de cumulus ; et dans cette zone de mixité, où l'humidité se mélange avec le sec, il y a d'une part une convergence et d'autre part vraiment ce beau ciel de cumulus dont on a besoin pour un long vol.

[01:19:09] **Lucian Haas:** volant. Tu as déjà volé dans de telles conditions ? Probablement pas au Texas, mais il y a peut-être quelque chose de similaire en Australie. Oui.

[01:19:19] **Sebastian Benz:** Alors, vraiment convergence, pas forcément de convergence, mais je veux dire, en Australie comme au Brésil, on a souvent ces conditions où on a vraiment un ciel magnifique avec des cumulus parfaits. Et je pense qu'au Brésil aussi, il n'y a pas vraiment de "dry line", mais ce qui caractérise toutes ces bonnes zones de plaines, c'est qu'un vent humide vient de la mer et souffle sur une surface chaude. Et au Brésil, ça arrive tous les jours parce que ces alizés sont toujours...

[01:20:04] qui souffle de la mer, et aussi dans le nord-est du Brésil, c'est quasiment comme une sorte de corne du Brésil, oui, comme une corne. Ça veut dire que le vent d'est souffle de la mer, la masse d'air humide sur la terre, et je pense que c'est déjà une raison pour laquelle on peut voler si bien, parce que c'est déjà dingue au Brésil à quel point on peut décoller tôt, ou c'est quasiment une heure après le lever du soleil qu'on peut déjà décoller, ou parfois même encore plus tôt. Et bien sûr, c'est proche du tropique, le soleil monte vite, mais ça n'a en fait aucun sens que ça commence si tôt si on le compare quasiment avec nos

[01:20:51] Si on compare avec nos points de repère, parce qu'ici en montagne, on a parfois des parois rocheuses parfaites qui sont déjà bien exposées au soleil très tôt. Et oui, on peut parfois vraiment décoller tôt. J'ai déjà décollé vers 7h30 ou quelque chose comme ça chez nous sur une paroi est parfaite, mais même en été, le soleil se lève vers 5h du matin, et il reste toujours trois heures et demie, et le plus souvent, ça ne commence qu'vers 9h ou peu après. C'est donc quatre heures après le lever du soleil que ça démarre. Et au Brésil, comme je l'ai dit, ça commence déjà une heure après le lever du soleil, et je pense que ça a beaucoup à voir avec cette humidité et la surface chaude.

[01:21:38] **Lucian Haas:** En fait, je voulais déjà arrêter tout à l'heure, mais il y a un sujet sur le Brésil qui m'intéresse encore, d'après tes expériences. J'ai déjà lu ailleurs que le vol en plaine au Brésil est une particularité. C'est aussi que beaucoup de choses fonctionnent à l'inverse des Alpes, où on survole toujours les collines. Est-ce qu'il arrive souvent que les collines au Brésil ne soient pas très bonnes en tant que déclencheurs de thermique en elles-mêmes, mais que ce soient plutôt les zones plus plates ? Comment as-tu vécu ça et comment tu arrives à faire ce switch dans ta tête ?

[01:22:16] **Sebastian Benz:** Je veux dire, ça dépend aussi du jour au Brésil, ce qui est très intéressant. Donc c'est sûr que s'il y a du vent, j'éviterais plutôt les collines, ou alors il y a souvent un tube qui sort de la zone de lee. On voit ça très bien sur les accélérés. Par exemple, les Brésiliens ont fait un film qui s'appelle Ziclo en portugais, donc Cycles en portugais, et ils ont des accélérés au début, et on voit que de la zone de lee de la colline, ça sort comme une thermique statique. C'est assez intéressant. Mais par exemple, lors de mon vol en triangle, j'ai remarqué qu'autour de midi, ou parce que c'est très proche de l'équateur, le soleil arrive vraiment

[01:23:08] directement d'en haut et vers midi, on pouvait voir que l'ombre des nuages était en fait toujours au-dessus d'une colline et ça, c'était simplement parce qu'il y avait peu de vent ce jour-là. Est-ce qu'elles fonctionnent quand même

comme déclencheurs, comme on en a l'habitude ? Et donc, ça valait définitivement le coup de toujours viser le point le plus haut. Sinon oui, le changement ne me semble pas si difficile, c'est juste différent à piloter et ce que je regarde personnellement, c'est quasiment toujours comment le terrain monte et descend.

[01:23:59] Par rapport à la direction du vent, par exemple, quand le terrain descend dans le sens du vent, il y a souvent très, très peu de thermique. Il y a par exemple un plateau, ou au Brésil, qui monte très abruptement et qui redescend ensuite très lentement et à plat à l'arrière. Sur ce plateau, il y a souvent très, très peu de thermique. Justement pour cette raison, parce que le terrain descend derrière et que tout le vent descend simplement sur une grande surface, contrairement à la situation inverse, quand le terrain monte lentement dans le sens du vent.

[01:24:45] Alors, c'est souvent très "lifty", ça porte très bien. On a beaucoup de thermiques tout autour et c'est souvent très bon pour en trouver. Et je regarde, ou j'analyse le relief en plaine, quand il y a du vent, souvent selon ces critères. Et j'essaie, avant d'arriver sur une section où le relief descend sur une longue distance, j'essaie souvent de monter le plus haut possible, parce qu'une zone de sécheresse suit souvent. Donc je l'analyse plus comme ça...

[01:25:22] **Lucian Haas:** Eh bien, ce n'est pas toujours facile à repérer dans les plaines. Est-ce que le terrain monte ou est-ce qu'il redescend ? Enfin, les passages plus raides, bien sûr, mais quand c'est une pente douce, surtout quand tu as de la hauteur, ça a l'air tout plat vu d'en haut. Est-ce que tu utilises des cartes particulières pour ça, ou est-ce que tu es préparé pour savoir, d'accord, dans cette section je sais que le terrain monte, et donc je peux mieux, oui, mieux calculer les lignes ascendantes, et après ça redescend, et là je sais exactement que je dois plutôt passer rapidement avec beaucoup de hauteur et de vitesse pour pouvoir trouver les prochaines thermiques un peu plus tard, ou est-ce que tu peux vraiment le reconnaître en l'air grâce à certains indices ?

[01:26:05] **Sebastian Benz:** Tu as raison, c'est souvent difficile de vraiment distinguer de si petites différences. Enfin, oui, quand on regarde attentivement, on peut déjà s'imaginer où ça doit descendre et remonter, parce qu'on voit souvent, par exemple, des cours d'eau qui sont dans une vallée, et alors vers le cours d'eau, ça doit descendre, et de l'autre côté, ça remonte. Donc, je regarde certainement ce genre de choses. Ce que j'ai aussi, c'est sur XCTrack — je vole souvent avec XCTrack — j'ai aussi une carte topo enregistrée comme instrument, ça m'aiderait aussi en cas de doute, et oui, au Brésil ou ailleurs, je connais déjà assez bien le terrain pour pouvoir estimer, ou plus ou moins savoir, où ça monte et où ça descend.

[01:26:59] Il y a

[01:27:00] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des techniques de vol en plaine que tu as apprises là-bas et qui t'aident aujourd'hui quand tu voles en Suisse ? C'est...

[01:27:09] **Sebastian Benz:** Je ne sais pas, peut-être aussi, oui, observer davantage les nuages. Je pense que, oui, je me suis un peu plus... je crois que quand j'ai commencé à voler en plaine, j'ai observé les nuages de manière plus intense que ce que j'avais fait auparavant en montagne. Ça m'a aidé là-bas.

[01:27:34] **Lucian Haas:** Vu sous un autre angle, il y a des choses où tu te dis : là, en tant que pilote de montagne avec l'expérience des Alpes, j'apporte quelque chose que les pilotes de plaine typiques n'ont pas. Pfiou, je ne sais pas, je ne sais pas, peut-être les virages serrés ou quelque chose comme ça, où tu te dis que c'est peut-être beaucoup plus pertinent en montagne que dans les grandes thermiques de plaine qui s'élargissent souvent vers le haut, enfin qui deviennent beaucoup plus larges, oui.

[01:28:02] **Sebastian Benz:** Je ne sais pas si c'est spécifiquement lié à la montagne. Je pense que si on est un pilote de plaine classique, on est toujours assez conservateur. Et je pense que parfois, ça ne fait pas de mal de voler un peu plus agressivement en plaine aussi, et peut-être que les gens qui viennent de la montagne sont plus enclins à être agressifs parce qu'ils n'ont peut-être pas fait autant de vols de descente en plaine, et donc aussi justement au Brésil, quand ça va bien, il faut vraiment, oui, un peu

[01:28:46] être méticuleux et vraiment choisir la meilleure montée. Je pense que ça se voit déjà. J'ai juste volé brièvement avec les Brésiliens, et on a déjà vu qu'ils n'optimisent pas la montée aussi intensément que je le fais maintenant, ou comme nous, les pilotes des Alpes, nous le faisons. Tu as aussi filmé au Brésil ? Oui, j'ai aussi enregistré

quelques vols, oui, ça...

[01:29:12] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il y aura aussi une vidéo sur ton record de 270 km en triangle ? Je n'ai pas tout le...

[01:29:20] **Sebastian Benz:** Je vais voir si c'est déjà fini avant que je n'aie moi-même monté ce podcast et que je ne le mette en ligne. Quand ce sera prêt, je mettrai absolument le lien dans les notes de l'épisode, ou je pourrai peut-être même l'ajouter après pour que beaucoup de gens puissent l'écouter. Oui, même ces podcasts arrivent bien plus tard, ils pourront toujours aller le regarder. Sebastian, je te remercie pour tes super récits sur tout et n'importe quoi, du Brésil aux Alpes, des films aux super conseils techniques que tu as donnés. Merci beaucoup pour tout ça et oui, je te souhaite encore beaucoup de plaisir et peut-être vraiment de temps en temps des moments où tu te dis : « Ah, je n'y suis jamais allé », alors que tu as déjà été dans tellement d'endroits différents, pour que tu puisses toujours vivre les choses à nouveau et ainsi aussi... Je n'ai enregistré que peut-être les deux tiers, ou plutôt les deux derniers tiers, et je suis en train de tout recadrer en ce moment, c'est-à-dire de choisir l'extrait et de repérer quelques points intéressants. Oui, et si j'ai le temps, je vais monter une vidéo.

[01:29:41] **Lucian Haas:** Alors je verrai si c'est déjà fini d'ici le moment où j'aurai moi-même monté ce podcast et mis en ligne. Quand ce sera prêt, je mettrai forcément le lien dans les notes d'épisode, ou je pourrai peut-être aussi l'ajouter plus tard pour que beaucoup de gens puissent l'écouter. Oui, même pour des podcasts comme celui-ci, bien plus tard, ils pourront toujours aller le regarder. Sebastian, je te remercie pour tes super récits sur tout et n'importe quoi, du Brésil aux Alpes, des films aux super conseils techniques que tu as donnés. Merci beaucoup pour tout ça et oui, je te souhaite encore autant de plaisir que possible et peut-être aussi vraiment, de temps en temps, des moments où tu te diras : « Ah, je n'étais pas encore ici », alors que tu as déjà été dans tellement de coins différents, pour que tu puisses toujours vivre les choses à nouveau et ainsi aussi toujours encore

[01:30:27] Tant que tu pourras encore vivre de superbes expériences de vol là-bas pendant encore longtemps,

[01:30:34] **Sebastian Benz:** Oui, merci pour l'entretien. C'était un plaisir, et merci aussi pour ton engagement envers le parapente. C'est super comme tu récupères toujours les dernières news et que tu les prépares un peu. J'apprécie beaucoup ça aussi. Ça

[01:30:58] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 70 de Podz-Glitz avec Sebastian Benz en conversation avec Lucian Haas. Dans les notes de cet épisode sur Lu-Glitz, vous trouverez une série de liens complémentaires, dont bien sûr celui vers la chaîne YouTube de Sebastian avec ses vidéos Hyperlapse absolument incroyables. Vous trouverez le blog de parapente Lu-Glitz sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit l u m o i n s g l i t z.

[01:31:28] Si vous vous sentez bien informé et bien divertie par moi en tant qu'auditeur de Podz-Glitz et lecteur de Lu-Glitz, alors rendez-moi la pareille en soutenant mon travail en tant que contributeur. Votre contribution, qu'elle soit unique ou récurrente, est à votre entière discrétion. Autrement dit, vous pouvez donner autant que vous voulez. Si vous n'arrivez pas à décider quel montant serait approprié, vous pouvez vous inspirer de la suggestion suivante, qui est vraiment sans engagement : que diriez-vous d'un euro par épisode de podcast et de 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ? Bien sûr, vous pouvez d'abord écouter quelques épisodes et lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois avant de verser une contribution globale. Les paiements sont très simples via Paypal ou virement bancaire.

[01:32:13] Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, précisément sur la page « soutenir ». À la prochaine, ciao.