

Paramotor

Podz-Glidz 83 — Benedikt Bös

Published	2022-05-27
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/paramotor-benedikt-boes-podz-glidz-83
Duration	01:35:40
Speakers	Benedikt Bös, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0083-paramotor-benedikt-boes.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	49 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

Benedikt Bös fliegt mit seinem Motorschirm große Strecken. Was fasziniert ihn an dieser Form der Fliegerei?

Es gibt viele Spielarten des Gleitschirmfliegens: Groundhandling, Abgleiter, Soaring, Thermik, XC, Acro, Speedflying. Bei allen dienen immer nur die Schwerkraft, der Wind und die Sonne als Antrieb. Anders beim Motorschirmfliegen. Dort trägt man einen Motor mit Propeller auf dem Rücken. Er sorgt für den nötigen Schub, um das Eigensinken des Gerätes bei Bedarf mehr als auszugleichen. Das ergibt dann auch ganz andere Flugmöglichkeiten.

Einer, der sich dieser Form der Fliegerei verschrieben hat, ist Benedikt Bös. Der heute 31-jährige machte schon mit 16 einen normalen Gleitschirmschein. Doch weil er in den folgenden Jahren für sein Gefühl einfach zu selten in die Luft kam, versuchte er es mit dem Paramotor. Es wurde schnell zu seiner Obsession.

Heute ist Bene der auch international wohl bekannteste Pilot und Botschafter der deutschen Motorschirm-Szene. Zum Beispiel gewann er 2019 und 2020 die British Open Paramotor Championship. 2021 holte er den Sieg im internationalen XContest in der Klasse Paramotor Foot-Launched. Er ist Teampilot von BGD und wird von Vittorazi Motors gesponsort. Zudem betreibt er seit Jahren eine Website, die gewissermaßen zu seinem Markenzeichen geworden ist: Paramotor Germany.

Mich interessierte im Gespräch mit Bene, wo für ihn die Faszination des Motorschirmfliegens im Vergleich zum normalen Gleitschirmfliegen liegt. Immerhin geht er manchmal stundenlang mit dem Brummkreisel am Rücken in die Luft und fliegt riesige FAI-Dreiecke, zuletzt von über 400 Kilometer. Die haben mit einem Motor ihre ganz eigenen Herausforderungen.

Und so erzählt Benedikt Bös in dieser 83. Folge von Podz-Glitz von seiner Leidenschaft, die ihm etliche magische Momente beschert, zuweilen aber auch im anderen Wortsinn Leiden schafft. Denn er hat, wie viele andere Motorschirmpiloten, die Macht des Propellers schon mal sehr schmerzhaft zu spüren bekommen. Der eigene Fehler, der dazu führte, ist ihm aber nicht peinlich. Er hat es von Anfang an als Lehrstück begriffen und offen darüber gesprochen, um anderen ähnliche Erfahrungen zu ersparen.

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: Out on my Skateboard | Künstler: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

- Paramotor Germany XC-Cup (deutsche Wertung auf XContest, von Bene organisiert)

Links:

- Paramotorgermany.com: <https://paramotorgermany.com/>
- auf Facebook: <https://www.facebook.com/ParamotorGermany>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paramotorgermanycom/>
- Paramotor Germany - Die Deutsche Motorschirmgruppe: <https://www.facebook.com/groups/paramotorgermany>

- Paramotor Germany XC-Cup: <https://paramotors.xcontest.org/paramotorgermany/>
- 403 km FAI-Dreieck: <https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:ParamotorGermany/12.03.2022/06:04>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/05/podz-glidz-83-paramotor.html>

Transcript

[00:00:03] **Benedikt Bös:** Das Motorschirmfliegen ist so schön und geniales Hobby, aber der Propeller, der verschafft uns halt nicht nur Spaß, sondern das ist einfach ein Stück Carbon, wo sich jemand mit sehr hoher Geschwindigkeit dreht und da sind Kräfte am Berg, die wir nicht aufhalten können und wo man sich einfach bewusst sein muss, wo man nicht schönreden sollte, dass da auch Risiken bestehen.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:44] **Benedikt Bös:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute

[00:00:48] **Lucian Haas:** mit Benedikt

[00:00:50] **Benedikt Bös:** Bös und

[00:00:51] **Lucian Haas:** ich bin Lucian Haas.

[00:00:56] Es gibt viele Spielarten des Gleitschirmfliegens. Groundhandling, Abgleiter, Soaring, Thermik, XC, Akro, Speedflying. Bei allen dienen immer nur die Schwerkraft, der Wind und die Sonne als Antrieb. Anders beim Motorschirmfliegen. Dort trägt man einen Motor mit Propeller auf dem Rücken. Er sorgt für den nötigen Schub, um das Eigensinken des Gerätes bei Bedarf mehr als auszugleichen. Das ergibt dann auch ganz andere Flugmöglichkeiten. Einer, der sich dieser Form der Fliegerei verschrieben hat, ist Benedikt Bös. Der heute 31-Jährige machte schon mit 16 einen normalen Gleitschirmschein. Doch weil er in den folgenden Jahren für sein Gefühl einfach zu selten in die Luft kam, versuchte er es mit 19 mit dem Paramotor.

[00:01:43] Es wurde schnell zu seiner Obsession. Heute ist Bene der auch international wohl bekannteste Pilot und Botschafter der deutschen Motorschirmszene. Zum Beispiel gewann er 2019 und 2020 die British Open Paramotor Championship. 2021 holte er den Sieg im internationalen XContest in der Klasse Paramotor Footlaunched. Er ist Teampilot vom BGD und wird von Vitorazzi Motors gesponsert. Zudem betreibt er seit Jahren eine Website, die gewissermaßen zu seinem Markenzeichen geworden ist. Paramotor Germany. Mich interessierte im Gespräch mit Bene, wofür ihm die Faszination des Motorschirmfliegens im Vergleich zum normalen Gleitschirmfliegen liegt. Immerhin geht er manchmal stundenlang mit dem Brummkreisel am Rücken in die Luft und fliegt riesige FAI-Dreiecke, zuletzt von über 400 Kilometern.

[00:02:35] Die haben mit einem Motor ihre ganz eigenen Herausforderungen. Und so erzählt Benedikt Bös in dieser 83. Folge von Podz-Glidz von seiner Leidenschaft, die ihm etliche magische Momente beschert, zuweilen aber auch, im anderen Wortsinn, Leiden schafft. Denn er hat, wie viele andere Motorschirmpiloten, die Macht des Propellers schon mal sehr schmerzhaft zu spüren bekommen. Der eigene Fehler, der dazu führte, ist ihm aber nicht peinlich. Er hat es von Anfang an als Lehrstück begriffen und offen darüber gesprochen, um anderen ähnliche Erfahrungen zu ersparen. Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, das erfährst du auf der Webseite, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:28] Bene, warum fliegst du eigentlich lieber mit dem Motor als einfach nur frei mit der Thermik?

[00:03:33] **Benedikt Bös:** Ja, also ich habe beim Thermikfliegen auch meinen Spaß. Und ich mache das auch immer noch sehr gern, wenn ich die Gelegenheit dazu habe. Aber es hat sich irgendwie so mit der Zeit dahin verschoben, dass ich am Anfang einfach dann leichter zum Motorfliegen gekommen bin, wie zum Thermikfliegen. Weil einfach, wenn ich Feierabend hatte, war jetzt bei uns in der Nähe, im kleinen Hebacher Köpfe zum Beispiel, war dann halt nichts mehr mit Thermikfliegen. Und einer von meinen Chefs fliegt auch Motorschirm. Und der ist dann halt abends einfach nur am Flugplatz und kam dann nur in die Luft. Und dann habe ich irgendwann gedacht, okay, ich fliege sehr gern, aber ich komme nicht so oft dazu, wie ich es gern machen würde. Und dann wäre das eine gute Ergänzung. Und dann hat sich

das aber so über die Jahre entwickelt, dass ich das dann immer intensiver betrieben habe und dass sich das dann auch so weit verschoben hat, dass ich jetzt im Sommer, jetzt mit Corona, seitdem ist alles ein bisschen anders, aber vor Corona war ich eigentlich jedes Wochenende an irgendeinem Flugplatz oder bei irgendeinem Motorschirmtreffen oder bei einem privaten Treffen mit anderen Motorschirmpiloten und war da sehr viel unterwegs und hatte deswegen dann einfach nämlich so die Zeit, in die Berge zu fahren und dort fliegen zu gehen.

[00:04:43] **Lucian Haas:** Das heißt aber, am Anfang deiner Motorschirmkarriere stand im Grunde der Neid.

[00:04:49] **Benedikt Bös:** Ja, es stand einfach das Bedürfnis. Das Bedürfnis, in die Luft zu kommen. Im Kontrast zu den zeitlichen Möglichkeiten aufgrund von Arbeiten, aufgrund von Auto verfügbar. Ich hatte, meinen Führerschein hatte ich zwar dann schon, aber ich hatte noch kein eigenes Auto. Und dann war jetzt ein Auto zum Ausleihen, zum übers Wochenende in den Alpen fahren, teilweise dann halt schwieriger zu organisieren, wie jetzt nur abends kurz an den Flugplatz rüber. Und da drüber, ja, entstand das dann.

[00:05:18] **Lucian Haas:** Wie alt warst du, als du mit dem Motorschirmfliegen angefangen hast?

[00:05:22] **Benedikt Bös:** Mit dem Motorschirmfliegen war ich 19. Mit dem Gleitschirm war ich 16, mit dem Motorschirm war ich dann 19, wo ich dann das Geld zusammen hatte. Ich

[00:05:33] **Lucian Haas:** habe als Bild so den klassischen Motorschirmflieger, die ich kenne. Die sind so auch wie die klassischen Gleitschirmflieger eigentlich auch. Das ist eher so 50 plus und dann sagt man irgendwann ja okay, jetzt kaufe ich mir noch einen Motor, ich mache noch diesen Schein und dann gehe ich dort fliegen. Warst du vielleicht so was wie der jüngste Motorschirmpilot Deutschlands? Also

[00:05:51] **Benedikt Bös:** der jüngste war ich nicht. Es gibt da verschiedene andere Piloten, gerade auch Kinder von Fluglehrern, Flugschulnachwuchs, wo dann natürlich direkt mit 16 oder so auch mit Motorschirm angefangen haben. Aber ich war sicherlich einer der Jüngeren. Und es ist auch heute noch so, dass schon ein sehr großer Teil der Szene eher auch, ich sage mal 50 plus ist. Aber ich nach meinem Empfinden ist jetzt in die letzten Jahre, so durch das, dass das ganze Thema auch Social Media mit Amerikanern, wie jetzt der Tiger God zum Beispiel, ist das Motorschirmfliegen plötzlich auch Social Media technisch da viel präsenter. Und dadurch glaube ich, also ich gehe davon aus, dass es da drin liegt, dass einfach auch mehr jüngere Leute sich dafür interessieren.

[00:06:38] Und in den letzten Jahren finde ich, gibt es auch viele Piloten, wo jetzt zwischen 25 und 40 sind und in den Sport einsteigen, auch weil sie entweder nicht so oft in die Berge kommen, wie sie es sich erhofft haben, oder wo auch direkt zum Motorschirmfliegen kommen, weil die jetzt so Videos gesehen haben von den Amerikanern, was die da so alles machen. Da gibt es so ein ganz berühmtes, wo der Tiger God, das war glaube ich so sein Durchbruch, das ist ein junger Pilot und der ist da zu einem McDonalds geflogen, ist da gelandet, hat einen Burger gegessen und wieder zurück. Und das ist auf YouTube viral gegangen. Und da gibt es schon sehr viele Leute, die so etwas gesehen haben und sich davon dann begeistern lassen haben. Dann halt ein bisschen enttäuscht sind, wenn sie mitkriegen, dass man bei uns in Deutschland jetzt halt nicht einfach auf den Sportplatz geht und dort startet und bei McDonalds einlädt, sondern dass wir da halt ein bisschen mehr Regeln haben.

[00:07:27] Aber da kann man sich mit allem arrangieren.

[00:07:30] **Lucian Haas:** Boomt das Motorschirmfliegen in Deutschland?

[00:07:34] **Benedikt Bös:** Also ich kenne jetzt keine verlässlichen Zahlen. Beim DULV könnte man jetzt nachschauen, wie viele Lizenzen. Aber es ist, meine ich, auf jeden Fall leicht steigend. Also es ist nicht rückläufig, dass man sagt, ja, das stirbt jetzt voll aus, sondern es ist eher steigend. Ob man das jetzt als Boom schon bezeichnen kann, bin ich nicht sicher, aber es wächst.

[00:08:00] **Lucian Haas:** Was ist denn so die Hauptmotivation, die du bei den Leuten mitkriegst? Warum fangen die mit dem Motorschirmfliegen an?

[00:08:06] **Benedikt Bös:** Also bei vielen Piloten, die davor auch schon geflogen sind, kommen vom Gleitschirmfliegen und kommen da einfach auch nicht so oft in die Luft. Die haben quasi so ein ähnliches Problem wie ich damals. Und

sagen dann, ja, bis ich jetzt irgendwie in die Alpen fahre oder so, das klappt dann mit Familie. Dann am Wochenende haben sie eigentlich eh keine Zeit. Und für die ist dann so die Vorstellung, dass man einfach abends unter der Woche nach dem Arbeiten noch kurz an den Flugplatz fährt und dann noch eine Runde drehen kann.

[00:08:36] **Lucian Haas:** Ist dann so gesehen, Motorschirmfliegen letzten Endes auch familienkompatibler?

[00:08:42] **Benedikt Bös:** Ja, ich glaube, man kann es familienkompatibler gestalten, weil die Zeiten, zu denen wir das machen können, also Leute, wo jetzt irgendwo ein bisschen flexible Arbeitszeiten haben, können halt auch problemlos einfach morgens geschinn zum Flugplatz fahren. Die drehen dann eine Stunde ihre Runde und sind dann glücklich und kommen halt abends heim und können nach den Kindern schauen. Oder halt dann ein Abend mal geschinn zum Flugplatz. Aber dann ist halt ein Abend, wo man später heimgekommen ist und man muss nicht irgendwie einen Tag Urlaub nehmen und irgendwo hinfahren. Das kommt da sicherlich vielen entgegen. Gibt

[00:09:19] **Lucian Haas:** es beim Motorschirmfliegen eigentlich so einen Begriff wie Parawaiting auch?

[00:09:26] **Benedikt Bös:** Ja, also wenn man jetzt, Wetter ist natürlich jetzt für uns auch immer Thema und gerade die Leute, die neu anfangen, warten dann oft schon auch, bis der Wind wirklich spürbar nachlässt. Für Motorschirmpiloten ist so ein ideales Wetter, wenn jetzt Wind am Boden zwischen 0 und 10 km/h vielleicht ist. So ein bisschen Wind wird gern genommen, dass man leichter aufziehen kann. Da tun sich manche sonst bei Nullwind ein bisschen schwer, wobei das mit der richtigen Starttechnik jetzt kein Problem ist. Aber da kann es dann schon sein, dass man am Flugplatz ist und dann noch kurz eine Stunde wartet, bis es jetzt nachlässt, bis die letzten Böen dann weg sind, bis die Thermik nachlässt. Aber in dem Ausmaß wie jetzt am Berg würde ich jetzt mal behaupten.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Das heißt, diese Zeit, die man dann auch da von der Familie weg ist und man einfach nur quasi, sinnlos wartend am Berg sitzt und einfach hofft, dass es irgendwann mal geht oder sowas, das bleibt weg, sondern man kann es alles viel besser planen. Ja,

[00:10:27] **Benedikt Bös:** also es kann natürlich schon mal sein, dass man jetzt einen Flugplatz fährt und es ist jetzt noch windiger oder thermischer, als man es erwartet hatte. Aber in aller Regel, wenn man jetzt im Sommer zum Beispiel, jetzt haben wir gerade aktuell ist so 20.50 Uhr etwas Sonnenuntergang bei uns. Und wenn ich dann jetzt sage, okay, heute Abend sieht es ruhig aus, wenig Wind in der Höhe. Und wenn ich dann bis 18 Uhr arbeite und an den Flugplatz rüber fahre, kann ich mich eigentlich schon darauf verlassen, dass ich um 19 Uhr dann auch direkt starten kann. Und dann kann ich eineinhalb, knapp zwei Stunden fliegen und werde da jetzt nicht noch irgendwie Zeit verbringen müssen zum lang warten.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Das heißt, das ist auch so die Standardabfolge eines klassischen Motorschirmfluges, dass ich also auch sage, abends habe ich noch so eine Stunde und diese eine Stunde verbringe ich in der Luft. Und das ist auch so wahrscheinlich so die Durchschnittsdauer, mit der dann so ein Motorschirmflieger auch meistens, dann in die Luft gehen.

[00:11:20] **Benedikt Bös:** Genau, also ein Großteil von den Piloten, die fliegen sicherlich so im Schnitt eine Stunde, wobei es jetzt nichts dagegen spricht, eben auch länger zu fliegen. Aber viele fliegen so eine Stunde. Und viele fliegen dann jetzt auch nicht irgendwo, dass sie jetzt einen fixen Plan haben, so ich fliege jetzt hier ein kleines Dreieck oder irgendwas, sondern die machen dann, drehen halt einfach so ihre Runde. Das ist quasi auch so ein bisschen Grund, warum ich da aktuell versuche, das XContest-Fliegen so ein bisschen zu bewerben in der Szene, weil ich einfach die Leute versuchen möchte zu motivieren, aus ihrer Platzrunde, ihrem üblichen Umkreis, in dem sie unterwegs sind, so ein bisschen rauszulocken. Und wenn man jetzt halt immer bloß so einen Kreis fliegt, dann ist man vielleicht einen Umkreis von zehn Kilometern um seinen Flugplatz.

[00:12:11] Und da reicht es dann schon, wenn man jetzt einen 50-Kilometer-Dreieck macht. Das kann man gut in einer Stunde eigentlich fliegen. Und da hat man aber halt 17 Kilometer, wo man erstmal in eine Richtung vom Platz wegfliegt. Und da stellen dann viele schon fest, dass sie so weit eigentlich noch gar nicht weg waren, weil sie nach zehn Kilometern drehen sie und fliegen dann so in einem Radius von zehn Kilometern vielleicht auch ihre 50 Kilometer. Aber sie sehen halt immer das Gleiche. Und das ist gerade so eins von meinen Projekten, was ich mir vorgenommen habe, wo ich einfach die Leute ein bisschen motivieren möchte. Weil die, die es dann probieren, dann sehen sie plötzlich, neue

Landschaften entdecken, Sachen, wo man sonst noch nicht gesehen hat. Und man hat dann natürlich auch so ein bisschen den Reiz, wenn ich jetzt heute 50 geschafft habe, dann probiere ich nächste Woche mal 60 oder 70.

[00:13:01] Und da kann man sich einfach schön dran steigern und entwickelt sich dann auch ein bisschen weiter und hängt nicht jahrelang, dreht immer nur seine gleiche Runde.

[00:13:12] **Lucian Haas:** Lass uns über XContest und deinen Einsatz da für die Szene und den Versuch, das anzuschieben und so weiter, lass uns da gleich nochmal drüber sprechen. Vorher würde ich gerne noch ein bisschen über Streckenfliegen bei dir sprechen, beziehungsweise wir haben jetzt immer gesagt, der Durchschnittsflug ist so eine Stunde. Du bist aber jetzt in diesem Frühjahr beispielsweise mal siebeneinhalb Stunden am Motor oder mit dem Motorschirm in der Luft gewesen und hast dann sogar nicht nur 50 Kilometer, sondern 403 Kilometer FAI geflogen. Wenn ich das richtig weiß, ist das auch deutscher Rekord. Ich weiß nicht, ob es ein internationaler Rekord ist oder so was. Das war am 12. März. Erzähl mal von diesem Flug. War der eigentlich genau so geplant?

[00:13:50] **Benedikt Bös:** Also ein deutscher Rekord ist es nicht. Es gibt von 2010 einen deutschen Rekord, der auch FAI-Weltrekord ist, von Peter Schulz. Der ist damals in 500 Kilometer FAI-3 geflogen. Von daher habe ich noch ein bisschen was vor mir. Aber für den Flug, ich habe mich über die letzten Jahre einfach immer stückweise weiter gesteigert. Und jetzt da im März war es dann so weit, dass ich gesehen habe, das war am Samstag, glaube ich, dass das Wetter gut aussieht. Sprich, ja, nicht allzu viel Wind. Und was für mich für diese großen Strecken von Vorteil ist, wenn der Wind in unterschiedlichen Höhen oder zu unterschiedlichen Tageszeiten dann die Richtung dreht, weil einfach das Ziel ist, möglichst schnell das Ganze zu fliegen, aber halt spritsparsam.

[00:14:42] Das heißt, wenn ich jetzt einfach meine Trimmer aufmache und meinen Beschleuniger drehe, dann kann ich das mit 65 km/h Airspeed fliegen. Aber dann brauche ich auch sehr viel Sprit. Und dann kann ich nicht diese weiten Strecken machen. Deswegen muss ich da immer schauen, dass ich das Wetter da noch ein bisschen dazu nehme. Und ich hatte für den Tag das als 400 Kilometer Dreieck vorbereitet. Ich plane dann aber immer so, dass ich eine Option habe, das Ganze entweder ein bisschen zu verkürzen, wenn es nicht so läuft wie gedacht, oder eben auch zu verlängern. Ich hatte die Option, das auf 453 Kilometer noch zu verlängern. Es hätte sprittechnisch sogar gereicht. Ich hatte am Schluss noch fünf Liter übrig. Aber mein Problem war, dass ich zu lange, das Pinkeln ist einfach irgendwann ein Problem.

[00:15:30] 7 Stunden 20 war ich dann unterwegs.

[00:15:35] Und irgendwann ist das einfach mental auch, wenn du da dann schon sechs Stunden die Beine zusammenklemmst und die Mittagszeit wird es natürlich dann auch sehr thermisch, sehr aktiv, wo man dann aktiv fliegen muss und ständig am Arbeiten ist, dass man halt auf seiner perfekten geraden Linie bleibt. Und dann war ich mental, dann irgendwann war ich einfach fertig. Und dann habe ich gesagt, okay, ich verlängere das jetzt auf diese 403 Kilometer, dass ich 50 Kilometer über meinem bisherigen Bestleistung wieder bin. Und dann gehe ich aber zurück zum Flugplatz und habe die Schnauze fertig. Und dann habe ich mich auch wieder auf den Flugplatz gefühlt. Aber rein vom Material gibt es da die Option, dass ich da noch weiterkomme. Und ich habe mich jetzt gerade bezüglich dem Thema jetzt auch noch informiert und vorbereitet.

[00:16:26] Das heißt, beim nächsten Mal hast du ein Urinalkondom dabei? Ja, Urinalkondom habe ich. Das wäre natürlich eine saubere Lösung. Da habe ich aber ein bisschen Sorge als Fußstarter. Wenn ich dann jetzt so dick einpackt bin mit meinem Winteroverall und allem, man muss ja da rennen beim Start mit die Beingürte, ich habe da so ein bisschen Angst. Ich kann nachher in der Luft nicht kontrollieren, ob der Schlauch, ob das alles frei liegt. Und ich stelle mir, also es ist ja sowieso schwierig, wenn man jetzt dann da oben in der Luft hockt, es dann vielleicht auch gerade noch thermisch ist und einen durchschauelt, dass man da dann locker lässt und pinkelt. Und wenn man dann nicht weiß, ob das dann jetzt auch abfließen kann oder nicht, das ist so ein bisschen meine Sorge, was ich da habe. Vielleicht ist das unbegründet, aber da habe ich ein bisschen Schiss davor.

[00:17:13] Deswegen werde ich da wohl oder übel eher dann Richtung so Windellösungen schauen. Irgendwas, irgendwie muss man sich dann behelfen.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Wenn man sich deinen Track im XContest so anschaut, da sieht man, okay, es ist ein Dreieck. Aber wenn man das vergleichen würde mit einem Dreieck, was so ein normaler Gleitschirmflieger fliegt, sieht bei dir im

Grunde jede Seite sieht aus wie fast wie mit dem Lineal so schnurgerade gezogen. Ist das wirklich so, dass du sagst, okay, ich habe meinen Orientierungspunkt, und dann gucke ich auf mein GPS und fliege stur auf diesen Punkt drauf zu?

[00:17:45] **Benedikt Bös:** Ja, also wenn ich jetzt so große Dreiecke fliegen will, geht es einfach darum, dass man das möglichst effizient fliegen muss. Und effizient bedeutet, dass ich keine Umwege mache. Ich hatte jetzt bei dem Dreieck, war glaube ich die FAI-Strecke, sind 403 Kilometer. Und die Track-Lok-Länge inklusive Start und Höhe aufbauen und Abflug und so, das waren 412 Kilometer. Das heißt, ich habe noch nicht einmal 10 Kilometer unnötig geflogen. Und das ist für mich da dann einfach wichtig. Ich plane das dann durch das, dass ich jetzt nicht im Flug dann nochmal irgendwie schauen muss, wo trägt es, wo sieht es da vorne aus? Fliege ich eher links, fliege ich eher rechts? Wo könnte jetzt die Thermik sein? Das fällt bei mir alles weg.

[00:18:31] Ich plane das alles im Voraus. Ich muss mich unter Umständen dann in der Luft anpassen, wenn da jetzt plötzlich irgendwo Hochnebel ist. Und ich sehe, ich kann da jetzt nicht so weiter fliegen. Dann plane ich auch so ein Dreieck in der Luft um, verschiebe meine Wegpunkte. Ich nutze da das FlyXC, die Webseite. Das kann ich dann am Handy auch in der Luft sehr gut bedienen und kann das direkt wieder in den XCTrack übertragen in die App und navigiere da danach. Aber ich habe im Voraus eigentlich einen fixen Plan, wo ich fliegen will und bin dann auch permanent am Schauen, dass ich akkurat auf der Linie bleibe und da möglichst wenig Abweichungen habe, weil das nur Zeitverschwendung wäre.

[00:19:11] **Lucian Haas:** Aber heißt das eigentlich, okay, du startest, du gehst auf, sagen wir, so was wie Reiseflughöhe und dann bleibst du auch weitgehend auf dieser Höhe und fliegst, ja, schnurgerade geradeaus?

[00:19:23] **Benedikt Bös:** Nee, wenn ich jetzt für die Strecken, was ich fliegen will, ich schaue eben davor die unterschiedlichen Höhen, wie da die Winde sind. Und dann kann es zum Beispiel sein, dass ich sage, okay, ich starte. Und ich steige direkt um 1000 Meter an, weil zum einen, ich muss irgendwie über das Schwäbische Alb dann oder so, oder ich sehe halt, in der Höhe hätte ich dann einen guten Rückenwind. Und dann steige ich zum Beispiel auf 1000 oder 1200 Meter und fliege dann mit Rückenwind meinen ersten Schenkel, bis ich dann an den Wendepunkt ankomme. Dann weiß ich, okay, dort drüben muss ich dann auf 600 Meter runter. Dann habe ich nur einen leichten Crosswind. Zum Beispiel. Dann sinke ich eben auf die Höhe, fliege den Schenkel und dann kann es sein, dass man dann sagt, okay, für den letzten Schenkel, inzwischen hat sich der Wind gedreht.

[00:20:15] Es sind jetzt vier, fünf Stunden vergangen. Da muss ich dann vielleicht wieder nach oben. Das ist, ja, also da passe ich mich immer an. Es ist jetzt nicht so, dass ich einfach auf eine fixe Höhe gehe. Man muss das natürlich alles nur koordinieren mit den Lufträumen. Ich darf als Motorschirmpilot, zähle ich ja als Ultraleichtflugzeug. Und deswegen bin ich da immer dran. Da bin ich mit den Höhen deutlich beschränkter wie die motorlosen Gleitschirmpiloten. Ich darf im Luftraum Eco, ohne Transponder, darf ich nur bis 3.500 Fuß über Grund oder 5.000 Fuß MSL. Und von daher, manchmal wäre es geschickter, wenn man da noch ein bisschen höher könnte. Da sind wir dann aber ja relativ beschränkt.

[00:21:01] Und da muss man einfach schauen, gerade bei solchen Dreiecken, dass man halt Lufträume, wo kann ich drüber fliegen? Wo muss ich drunter durchfliegen? Und dann halt auch an die landschaftlichen Gegebenheiten. Bei uns Schwäbische Alb, da ist zum Teil 700 Meter hoch der Grund. Anderswo ist dann wieder bloß 200, 300 Meter. Und da passt man sich dann an. Aber in erster Linie schaue ich, versuche ich halt den Wind möglichst positiv für mich zu nutzen, dass er mir wenig schadet oder dass er mich schiebt, dass er mich vorwärts bringt.

[00:21:35] **Lucian Haas:** Vieles davon kannst du ja wirklich weitgehend vorab planen. Du kannst dir die ganzen Lufträume angucken. Du kannst auch mit der, zumindest wenn man auf das Wetter vertraut, auf die Prognose, kannst du auch schon sehen, wie sich der Wind entsprechend entwickelt, auch mit den verschiedenen Zeiten, um dann vielleicht zu sehen, okay, am Nachmittag dreht er und dann kann ich gut zurückfliegen und so was. Und dann weiß ich an den und den Punkten, da muss ich wahrscheinlich ein bisschen aufsteigen. Und an dem Punkt, dann muss ich wieder absteigen und da irgendwie etwas unterfliegen und so was. Aber dazwischen ist ja vielleicht gar nicht so viel, aus Pilotensicht, zu tun. Also nicht ständig gucken, wo ist die nächste Thermik, das Aufdrehen, das Zentrieren, sich darauf konzentrieren und so was. Ist denn so ein Streckenflug letzten Endes eigentlich nicht langweilig? Siebeneinhalb Stunden da so durch die Gegend zu rattern?

[00:22:25] **Benedikt Bös:** Also langweilig ist es nicht. Das ist ein Punkt, was jetzt sehr häufig, jetzt gerade im Gespräch mit Gleitschirmpiloten oder jemand, wo das auch mit dem Motor noch nicht probiert hat, das kriege ich dann auch regelmäßig auf Facebook oder so zu lesen, dass manche Leute dann schreiben, ja, das ist ja kein Problem mit Motor und da kann ich das ja auch. Und dann sage ich, ja, mach mal. Also es gibt relativ wenig Piloten, wo solche Strecken da dann auch fliegen. Jetzt 150 Kilometer oder so, das ist in der Tat jetzt eigentlich kein großes Problem. Wer jetzt da neu einsteigt und sich da rantastet, also will ich jetzt niemanden hier schlecht machen. Für die Piloten sind auch die ersten 150 Kilometer, mal ein Problem. Aber für mich ist das jetzt, sage ich auch, das ist jetzt keine große Herausforderung.

[00:23:10] Das kann ich auch mehr oder weniger einfach absitzen. Aber wenn ich jetzt solche großen Strecken, alles, was über 250, 300 Kilometer rausgeht, da geht es dann zum einen einfach halt von der Technik, das muss alles passen, muss funktionieren. Aber wenn ich jetzt in der Luft bin, wird es mir da selten langweilig, weil am Anfang nach dem Start muss ich erstmal geschaut haben, dann, wenn ich abgehoben bin, das alles, dass ich mich richtig einrichte, dass mit meinem Zusatztank die Verbindung zum Haupttank, dass das alles passt, dass das läuft, dass mein Motor sauber eingestellt ist. Ich habe jetzt zum Beispiel dann auch durch diese weiten ambitionierten Flüge dann in der Zusammenarbeit mit den Herstellern, hatte ich zum Beispiel von Vitorazzi an meinem Motor dann ein System bekommen, dass ich im Flug den Vergaser verändern kann.

[00:23:59] Das heißt, wenn ich dann auf Reiseflughöhe bin, kann ich den abmagern, dass ich weniger Sprit verbrauche. Das ist dann aber wieder eine Sache, da muss ich dann permanent auch die Temperatur wieder im Blick behalten, dass der dann nicht überhitzt. Das ist dann ein Punkt, dann ist halt das mit dem Navigieren, dass ich akkurat auf meiner Linie bleibe. Gerade auch, wenn man jetzt so weite Strecken geradeaus fliegen muss, ist gar nicht, also es sieht so einfach aus, aber so eine Strecke mal 100 Kilometer in einer perfekten geraden Linie zu fliegen, ist dann doch irgendwo schwieriger, weil man hat halt vom Wind oder so dann doch ein bisschen Einflüsse. Und das heißt, ich bin permanent am Anfang die ersten zwei, drei Stunden, wenn ich jetzt morgen starte und es noch ruhig ist, dann habe ich meine Hände unten, dann mache ich das eigentlich alles mit Gewichtsverlagerung.

[00:24:48] Aber da bin ich eigentlich, das ist so die Grundsache, wo ich immer gucke, weil auf diese Strecke, auf die Distanz, wenn ich da jetzt ein paar Grad Abweichung habe, dann komme ich ja da wo ganz anders raus. Deswegen ja die Richtung halten und später, wenn dann um 11 Uhr Thermik losgeht, dann schaukelt es einen da halt mit dem Motorschirm genauso durch. Bloß, dass ich dann halt nicht jetzt sagen kann, okay, jetzt da geht es jetzt gerade hoch. Jetzt gucke ich, ob ich da eindrehen kann. Das würde ich jetzt nur machen, wenn es wirklich eine sehr starke Thermik ist, wo ich schön zentrieren kann, dass es sich lohnt zum Höhen machen, wenn ich gerade auch Höhe brauche. Aber ansonsten will ich ja keine Zeit verschwenden mit Kreisen, sondern ich will ja vorwärts kommen. Und dann ist man halt einfach damit beschäftigt, dass man den Schirm stabilisiert und auf Richtung hält.

[00:25:36] Weil wenn das dann zu thermisch zu aktiv wird, dann kann man jetzt, also beim Reflexschirm, der stabilisiert sich ja in einem großen Maße selbst und da kann man, da steckt viel mehr Turbulenzen weg, wie jetzt ein Gleitschirm, ein herkömmliches Profil. Aber es kommt halt irgendwo ein gewisser Punkt, wo manche Vertreter, die sagen, ja hier, der ist brethart, da kannst du einfach trimmen auf und durch. Da gehöre ich jetzt aber nicht dazu, weil es ist immer noch ein Fluggerät, wo ich nach der Landung einfach ohne Werkzeug zusammenfalten und in den Rucksack stecken kann. Und deswegen jeder Schirm, auch ein Reflexschirm, kann an einem gewissen Maße einfach klappen. Und deswegen ist es so, dass wenn es dann zu thermisch wird, habe ich dann auch meine Hände oben und fliege aktiv und stabilisiere den Schirm und schaue, dass ich auf Kurs bleibe.

[00:26:27] Von daher wird es da eigentlich nicht langweilig. Und dazu kommt ja immer noch, dass man dann andere neue Landschaften sieht. Dann schaut man sich das natürlich auch an. Ich will ja auch was gesehen haben, wo ich da jetzt langgefliegen bin und nicht nur auf mein Tablet oder auf mein Handy schauen. Und dann, was ich auch dann mache in der Luft, ist, dass ich dann die Windvorhersagen, bei Windy zum Beispiel, kontrolliere ich das nochmal, hat sich die Vorhersage geändert, gleich das nochmal ab, dass ich da einfach einen Eindruck habe, was mich erwartet. Weil wenn ich jetzt bloß zwei, drei Stunden unterwegs bin, dann in dem Zeitfenster, da ändert sich nicht so viel. Da ist mir das dann egal. Da reicht es, wenn ich vor dem Flug schaue. Aber wenn ich jetzt halt weiß, dass ich sieben, acht, neun Stunden in der Luft sein könnte,

[00:27:13] dann ja, da passiert einfach viel an so einem Tag. Und da informiere ich mich dann auch im Flug, was sich so ändert.

[00:27:21] **Lucian Haas:** Wodrin siehst du denn dann für dich so die größte Herausforderung beim Streckenfliegen mit dem Motorschirm?

[00:27:27] **Benedikt Bös:** Die größte Herausforderung, kann man vielleicht sagen, ist der Start. Alles hängt ja jetzt erstmal davon ab. Ich kann nur so einen tollen, effizienten Motor und schnellen Schirm und gute Planung und alles haben. Das ist sicherlich jetzt auch sportlich so im ersten Moment mal die größte Herausforderung. Wenn man jetzt mehrere Stunden dann mit Gewichtsverlagerung steuert, dann merkt man am nächsten Tag auch, dass man da was getan hat. Aber ja, kann man vielleicht sagen, die erste große Herausforderung von so einem Streckenflug ist erstmal der Start. Mit so viel Equipment, bei null Wind, morgens auf einer nassen Wiese. Das ist so der erste große Punkt, wo man erstmal schaffen muss, was sicherlich viele Piloten schon daran hindert, Strecken zu fliegen oder so große Strecken zu fliegen.

[00:28:13] Weil wenn man da dann nicht in die Luft kommt, dann hilft das alles andere nachher auch nichts. Wie

[00:28:20] **Lucian Haas:** viel Sprit hast du denn dabei? Also was für ein Gewicht schleppst du dann da an den Start und musst da mit anderen auch loslaufen, bis endlich der Schirm dich trägt?

[00:28:28] **Benedikt Bös:** Also, die maximale Spritmenge, was ich jetzt bisher dabei hatte, waren 35, 36 Liter. Dazu kommt dann mein Gesamtgewicht, kann ich dir jetzt gerade gar nicht genau sagen, aber der Motor mit Rahmen, mit Gurtzeug, mit Rettungsschirm, da kommen wir und diese ganzen Zusätze, das sind wir auf jeden Fall auch nochmal bei 30 Kilo. Dann kommt Stiefel, dicker Winter-Overall, Heizjacke, Heizhandschuhe, das braucht dann alles noch wieder Akkus. Akku fürs Handy ist auch ganz wichtig, gerade bei den langen Flügen oder auch wenn es kalt ist. Also ich habe es noch nicht gewogen, ich will es auch lieber nicht wissen. Also bei den 50 Kilo sind wir da sicherlich, was man da dann auf dem Rücken hat.

[00:29:14] Das

[00:29:15] **Lucian Haas:** heißt, man muss selber auch überhaupt die Fitness dafür haben, dass man sowas überhaupt schleppen und dann damit auch, man muss ja vielleicht ein bisschen drei schnelle Schritte machen zumindest oder zehn schnelle Schritte, je nachdem. Also das muss ja irgendwie noch hingehen.

[00:29:27] **Benedikt Bös:** Genau, also jetzt gerade halt auch die Schirme, was wir jetzt fliegen, wenn wir so Reflexschirme haben, den mit dem ich meistens fliege, das sind 20 Quadratmeter ausgelegte Fläche. Die Schirme, was dann halt, wo man da in der Luft dann schneller ist, das müssen wir einfach auch beim Start dann ein paar Schritte schneller laufen. Mit der richtigen Starttechnik kommt man auch da mit dem Gewicht und so gut in die Luft. Aber das ist jetzt was, wo einfach, ja, wo man üben muss, wo man können muss, ja, wo man nicht von Haus aus so gut es hinbekommt.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Gibt es so was wie so ein Startwagen für so Motorschirme, wo du sagen könntest, also es gibt ja beim Drachen beim Schlepp, dann haben die ja teilweise so Untersätze, wo die dann erstmal losrollen und dann davon dann abheben. Da könntest du ja sagen, wunderbar, ich muss nicht groß laufen, sondern stell mich auf so ein Ding und gebe halt den Schwung mit dem Motor und dann schiebt er mich an und dann könnte ich damit vielleicht abheben und muss, könnte letzten Endes damit mehr Gewicht vielleicht tragen.

[00:30:27] **Benedikt Bös:** Also es gibt natürlich Dreiecks, wo man da drunter schnallen kann. Das heißt so Dreirad.

[00:30:33] **Lucian Haas:** Aber da hast du ja dann das Gestell mit, nimmst du dann mit in die Luft. Genau. Wo das Gestell unten bleibt und du hebst dann ab und sagst, ich bin fußstartfähig gewesen beziehungsweise muss dann zu Fuß landen.

[00:30:43] **Benedikt Bös:** Ja. Das

[00:30:44] **Lucian Haas:** gibt es

[00:30:44] **Benedikt Bös:** nicht. Also könnte man auf jeden Fall machen. Ich habe bei Freunden in Schweden, die starten im Winter auf so einem zugefrorenen See. Da habe ich das schon gesehen. Die setzen sich dann auf einen Schlitten und geben dann Gas. Machen einen Start wie im Dreieck. Der Schlitten bleibt am Boden und dann fliegen sie und landen nachher ganz normal. Aber das kommt jetzt für mich zum einen nicht in Frage, weil dann brauche ich auch ja jemanden, wo das nachher wieder am Flugplatz einsammelt, dass das dann jemand im Weg ist. Und das wäre dann eben nicht mehr konform als Fußstarter. Das heißt, mein Ziel ist ja aktuell, wenn ich weiß, dass ich unter 500 Kilometer bleibe, dann brauche ich mir natürlich wegen FAI Dokumentation

[00:31:28] oder Weltrekord oder so noch keine Gedanken machen. Aber ich arbeite ja darauf hin, dann irgendwann, wenn sich die Möglichkeit ergibt, würde mich das natürlich schon sehr reizen, da irgendwann einen neuen Rekord aufzustellen. Und dann bringt es mir nichts, wenn ich jetzt vor 400 Kilometer mich auf den Wagen setze und starte und dann nachher habe ich das perfekte Wetter. Zum 500 Kilometer fliegen muss dann aber wirklich Fuß starten, dass ich das nachher eintragen lassen kann und komme dann nicht in die Luft. Das zählt dann schon zum sportlichen Ehrgeiz mit dazu, dass ich auch sagen kann, okay, ich habe das geschafft, mit der Masse und dem Equipment das wirklich zu Fuß, alleine, ohne Hilfe, in die Luft zu bringen.

[00:32:12] **Lucian Haas:** Wenn du da jetzt bei deinem 400 Kilometer Flug, da hast du, glaube ich, so einen Schnitt von 55 geflogen. Das ist wahrscheinlich so etwas, was man auf sinnvolle Weise du mit deiner Ausrüstung fliegen kannst. Wenn du jetzt sagst, du willst 500 Kilometer fliegen, das wäre ja nochmal ein Fünftel mehr, dann würdest du also auch nicht sieben Stunden brauchen, sondern neun Stunden dafür, so ganz vereinfacht gerechnet. Wie lange kann man eigentlich mit so einer Fußstartausrüstung tatsächlich in der Luft bleiben, wo du sagst, das ist überhaupt realistisch möglich von dem, was man mitnehmen kann, bei den heutigen technischen Möglichkeiten und dem Verbräuchen von den Motoren?

[00:32:45] **Benedikt Bös:** Ja, also an die neun Stunden, das werde ich jetzt auf jeden Fall mit meiner aktuellen Ausrüstung rankommen. Das wird auf jeden Fall machbar sein. Von den Durchschnittsgeschwindigkeiten ist es so, dass sich alles, was über 50 km/h Durchschnitt ist, ist da eigentlich schon gut. Ich habe auch Dreiecke bis 150, 160 Kilometer schon mit 60er Schnitt geflogen. Da muss auch dieses 350 Kilometer Dreieck, war knapp, nicht ganz 60, glaube ich, aber war sehr nah dran. Aber da muss dann einfach das Wetter ein bisschen mitspielen. Ich hätte jetzt kein Problem über die Trimmer oder wie gesagt, wie ich den Schirm einsetze, da 55, 60 km/h Airspeed konstant zu fliegen.

[00:33:34] Aber da geht der Verbrauch dann zu weit hoch. Und deswegen fliege ich mit einem Airspeed zwischen 50 und 55 in der Regel und muss den Rest dann übers Wetter machen. Und bei dem Flug jetzt zum Beispiel hatte ich auf dem zweiten Schenkel, dann war der Wind einfach von der Richtung nicht ganz so, wie ich mir das erwartet hatte, sondern ein paar Grad mehr von vorn. Und dann hat mich das alles relativ gebremst. Dann musste ich schauen, dass ich möglichst tief liege. Dann war es da aber schon irgendwann relativ thermisch aktiv. Das bremst einen auch wieder aus, weil wenn ich jetzt natürlich, der Schirm nickt ein bisschen nach hinten und stellt sich auf und alles. Und wenn ich auch die Hände an den Bremsen habe zum Stabilisieren, dann bin ich einfach langsamer.

[00:34:22] Und das bremst einen dann so ein bisschen aus. Wenn jetzt Nullwind wäre, dann wäre das kein Thema, jetzt mit 55er Schnitt zu fliegen.

[00:34:32] **Lucian Haas:** Mir ist aufgefallen, du hast jetzt auch gerade so eine Strecke von 350 genannt. Da bist du im vergangenen Jahr mal geflogen. Da bist du einmal ein bisschen über 300 und dann einmal 350 geflogen. Jetzt in diesem Jahr im Frühjahr 400. Mir ist aufgefallen, alle diese, zumindest diese drei großen Strecken, die ich da gesehen habe, die hast du immer sehr zeitig gemacht. Das habe ich im Frühjahr gemacht. Also im Februar und März. Gibt es dafür einen Grund?

[00:34:55] **Benedikt Bös:** Also Grund ist für mich einfach, dass ich, zum einen habe ich da weniger Termine, da bin ich zeitlich noch ein bisschen flexibler. Und für mich ist einfach der Riesenvorteil, dass ich dort von der Wetterlage häufiger nach meinem Empfinden passende Bedingungen finde, weil auch die Thermikzeit geringer ist. Im März oder ich war im Januar, bin ich jetzt dieses Jahr schon mal 200 Kilometer geflogen. Da ist zwar relativ kalt, aber gegen die Kälte kann ich mich halt einfacher wappnen und mir leichter behelfen wie gegen Thermik. Und die Kälte bremst mich nicht aus. Die Kälte ist sogar in dem Sinn für meinen Verbrauch zum Beispiel noch ein bisschen besser, weil kalte Luft ist ja

höhere Dichte, mehr Sauerstoff. Da ist mein Verbrauch eher noch ein bisschen geringer wie jetzt im Sommer, wenn es 35 Grad hat.

[00:35:45] Und das Problem ist einfach, wenn halt ich kann bei mir am Flugplatz darf ich nicht im Sommer bei Sonnenaufgang starten, weil das ist zu dicht bebaut alles. Die Häuser grenzen da zu dicht an. Und wenn ich dann, wenn um 5 Uhr die Sonne aufgeht und ich um 7 Uhr unter der Woche ist 7 Uhr dann vielleicht vertretbar. Aber wenn ich da dann starte und dann um 9 Uhr wird es dann aber vielleicht schon schaukelig, dann ist einfach für mich ein Unterschied, ob ich ab 9 Uhr schon aktiv fliegen muss und langsamer bin und das Anstrengende habe oder ob das erst um 11 Uhr, halb 12 Uhr losgeht. Und deswegen ist mein, meine Taktik immer so ein bisschen, dass ich im Frühjahr schaue ich, dass ich gleich mal gut vorlege. Letztendlich werden ja eh nur die besten 6 Flüge pro Pilot im Jahresende gezählt.

[00:36:32] Und beim Motorschirm XContest geht die Saison auch von 1. Januar bis 31. Dezember. Von daher habe ich da wirklich das ganze Jahr Zeit und jetzt habe ich schon mal 3 gute Flüge im Sack. Und dann kann ich jetzt mal so ein bisschen schauen, wie die anderen sich jetzt im Sommer durchschaukeln lassen. Und wenn sich gute Bedingungen ergeben, fliege ich dann auch im Sommer Strecken. Aber das sind es dann halt in der Regel 200 mal 250 Kilometer. Und ich spekuliere eher darauf, dass ich hoffe im Winter, Herbst, Winter, dann nochmal so eine gute Wetterlage zu bekommen, um diese wirklich großen Strecken über 350 Kilometer anzugehen.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Das heißt aber, wenn ich das jetzt richtig raushöre und dich so verstehe, ist es schon, eigentlich so, dass du sagst, ist Thermik für dich als Motorschirmflieger mit einer der störendsten Faktoren?

[00:37:23] **Benedikt Bös:** Ja, wenn ich Strecken fliegen will, kann ich es eigentlich nicht brauchen. Ich fliege gerne auch mit Motor mal Thermik. Wir haben auch bei klassischen Wettbewerben gibt es immer Ökonomieaufgaben, wo man eine begrenzte Menge Sprit bekommt. Das heißt, bei den Europameisterschaften haben wir zum Beispiel jeder, ich glaube, 2 Kilo bekommen. Und dann war das eine pure Ökonomieaufgabe. Da sollte man einfach mit den 2 Kilo so lange wie möglich fliegen. Und da startet man dann halt nicht abends um 18 Uhr, sondern mittags um 14 Uhr, wenn sich da schön die Wolken aufbauen. Da schaut man dann auch nur, dass man quasi einen Einstieg findet. Und wenn man merkt, okay, da geht es zuverlässig nach oben, schaltet man den Motor aus zum Spritsparen. Und dann sind wir dort auch, da durften wir bis auf 1800 Meter aufdrehen.

[00:38:12] Und da ging es dann auch sehr ordentlich. An dem Tag nach oben, da musste man dann quasi wieder schauen, dass man nicht zu hoch kommt. Weil wenn man den Luftraum verletzt hätte, dann wäre das 100 % Strafe gewesen, hätte es keine Punkte gegeben. Da mussten wir aber an einem gewissen Punkt dann wieder ein paar Meter runterspiralen. Aber da habe ich dann auch meinen Spaß dran, wenn es schön nach oben geht und wenn ich kurbeln kann. Aber das kostet mich alles ja Zeit. Wenn ich jetzt bei normalen Streckenfliegen, ich weiß zum Beispiel auf 900 Meter, habe ich einen leichten Rückenwind. Oder auf 600 Meter. Und wenn ich jetzt eine Top Superthermic finde, wo ich mich mit 3-4 Meter hochschrauben könnte, dann hätte ich ja trotzdem nichts davon, wenn auf 1200 Meter ich dann Gegenwind hätte.

[00:38:58] Ich will ja auf deine 600 bleiben. Und deswegen gibt es da wenig Situationen, wenn jetzt an einem Wendepunkt zum Beispiel, wo ich weiß, jetzt muss ich 500 Meter Höhe machen. Wenn da jetzt ein schöner Bart stehen würde, dann würde ich auf jeden Fall mitnehmen, weil da kann ich mir natürlich viel Sprit sparen, wenn ich die 500 Meter kurz mit Thermikhöhe mache. Aber ansonsten ist für diese weiten Strecken eher von Nachteil.

[00:39:25] **Lucian Haas:** Wechseln wir mal ein bisschen das Thema. In der Motorschirmszene bist du bekannt geworden oder bist du jetzt auch vor allem bekannt mit deiner eigenen Website Paramotor Germany. Da gibt es auch einen Shop darüber und sonstiges was alles. Die hast du schon im Jahr 2011 gestartet. Also ziemlich am Anfang deiner Motorschirmkarriere im Grunde. Ich glaube 2010 hast du den Schein gemacht. Hast du denn damals schon so geplant, dein Leben so stark auf das Motorschirmfliegen auszurichten, dass du sagst, ich mache da im Grunde eine Marke draus und ich richte mir eine Website ein, die gleich schon so eine nationale Bedeutung hat, allein vom Namen her?

[00:40:04] **Benedikt Bös:** Das hätte ich mir damals nie vorstellen können, wie sich das jetzt alles entwickelt hat. Der Hintergrund war damals, dass ich einem Kollegen geholfen habe, eine Website zu erstellen. Der hat sich selbstständig gemacht und ich hatte da früher jetzt ohne irgendwie große Fachkenntnisse, aber halt mit so Online Tools mal so ein

bisschen rumgebastelt und hatte da meinen Spaß dran. Und weil ich für ihn was gemacht habe, wollte ich für mich da einfach auch mal was machen. Und dann war halt ja okay, was könntest du da machen? Ja, Motorschirm fliegen. Und da habe ich das halt Paramotor Germany registriert und hatte das am Ende, am Anfang aber nur genutzt, um schöne Flüge oder Videos von anderen Piloten dann dort zu publizieren und das so ein bisschen zu sammeln.

[00:40:51] Und dann hat sich das einfach so entwickelt, dass ich dann irgendwann gemerkt habe, wenn ich jetzt immer nur auf andere Leute warte, bis die fliegen gehen, dass ich mich anschließen kann, da komme ich nicht weit. Ich komme erst nicht so viel in die Luft, wie ich mir das vorgestellt hätte. Und dann habe ich angefangen, selber ein bisschen aktiver zu werden, mehr fliegen zu gehen, auch mal zu so einem Motorschirmtreffen zu fahren, auch auf ein internationales Treffen nach Frankreich. Und da habe ich dann zum Beispiel jemand aus Schweden kennengelernt, der hat mir dann erzählt, dass sie in der Mitternachtssonne im Sommer die ganze Nacht fliegen, dass sein Rekord 15 Stunden, Flugstunden an einem Tag waren. Und dann habe ich natürlich gestrahlt über meine Ohren, habe gesagt, okay, da muss ich hin, das muss ich sehen. Und dann hat er gesagt, ja klar, kommst du mich besuchen, kein Problem.

[00:41:38] Ich habe eine Flugschule, brauchst bloß in den Flieger sitzen, Equipment kannst du von mir ausleihen. Und ein Jahr später war ich dann in Schweden, bin zu einem Typ hochgefliegen, den ich auf dieser Veranstaltung in Frankreich mal eine Stunde oder zwei gesprochen hatte insgesamt und habe mich da in den Flieger gesetzt und habe den dann besucht. Und mit dem bin ich jetzt einer meiner besten Freunde geworden. Mit dem bin ich jetzt noch sehr gut befreundet. Und da hat sich das einfach so Stück für Stück alles weiterentwickelt und über die Website ist dann BGD auf mich aufmerksam geworden und da kam da dann der erste Kontakt zustande. Und ich habe dann so mit den Jahren, wie das alles dann so gewachsen ist, ich habe jedes Jahr am Ende, wenn ich so zurückschaut habe, was jetzt so alles passiert ist, habe ich so gedacht, okay krass, ich hätte es nie für Möglichkeiten, dass mir mal sowas passiert oder dass ich jetzt mal mit irgendeinem Hersteller dann zusammenarbeite oder so.

[00:42:35] Und im nächsten Jahr ist dann noch mal besser, da kam dann noch mal irgendwas dazu und noch mal irgendeine Steigerung. Und ja, also war damals nie irgendwie das Ziel oder ja, auf die Idee bin ich gar nicht gekommen, dass ich sowas machen könnte. Das war keine Option. Das

[00:42:54] **Lucian Haas:** heißt, du hast deinen Einsatz gebracht, hast deine Leistung gezeigt, aber aus deinem eigenen Spaß heraus und der Rest kam dann einfach, ist dir dann gewissermaßen zugefallen und zugewachsen? Ja,

[00:43:04] **Benedikt Bös:** also das muss ich sagen, das war dann einfach auch was, wo mich sehr gefreut hat und wo ich, ja, stolz ist vielleicht das falsche Wort, aber wo mir einfach sehr gefallen hat, dass außer Sachen wie mit Bruce Goldsmith Design, wo die dann auf mich zukommen sind, dass das jetzt eben nichts war, wo ich zu einem Hersteller hin bin und gesagt habe, hier kann ich bitte und ich würde gern Teampilot oder auch bei den Motorenherstellern war es dann nachher genauso, dass ich nicht irgendwo so der Bittsteller war und gesagt habe, hier, überlegt euch mal, fördert mich, sondern dass ich einfach gemacht habe, wo ich meinen Spaß hatte und aktiv und engagiert war und dass die dann auf mich zukommen sind und gesagt haben, hier, hättest du nicht mal Lust, das mal zu probieren oder dann, ja, uns gefällt, was du machst,

[00:43:51] wir können uns vorstellen, dass wir da irgendwie zusammenarbeiten. Das, weil ich einfach weiß, dass in der Szene gibt es natürlich, jeder freut sich, wenn er irgendwo was kostenlos oder was günstiger bekommt oder so, aber dass sich das so, da so entwickelt hat, dass ich nirgends hingehen musste und fragen, sondern dass in aller Regel die Leute auf mich zukommen sind. Das, ja, ist einfach schön, schön zu sehen, wenn man dann so merkt, wie sich dann doch irgendwann alles auszahlt.

[00:44:23] **Lucian Haas:** Ist denn für dich damit jetzt quasi aus dem Hobby auch ein Job geworden? Also lebst du von Paramotor Germany oder hast du noch einen anderen Job und das ist trotzdem noch einfach nur ein Hobby und Zusatzverdienst? Ne,

[00:44:36] **Benedikt Bös:** also ich bin Orthopädietechnikermeister und arbeite da Vollzeit. Das ist damit, ja, davon lebe ich und in der Gesundheitsbranche ist aber auch, trotz Meistertitel, ist jetzt einfach jetzt nicht das Riesengeld verdient und wenn man das Hobby jetzt so intensiv betreibt wie ich, dann kostet das einfach auch ein paar Euro und deshalb durch meine Aktivitäten und auch durch meinen Job schaue ich, dass ich quasi mein Hobby, dass sich das selber trägt,

dass sich das refinanziert, aber reich werden kann man in der Szene oder in dem Sport aus meiner Sicht jetzt schwer. Also das ist jetzt nichts zum Großgeldverdienen. Der Shop entstand auch nur, weil ich so eine Kamerahalterung, so eine magnetische Kamerahalterung entwickelt habe, um die GoPro in den Schirm zu machen 2013 oder so und das hatte ich damals auch nur für mich gemacht und hatte das dann veröffentlicht, ein paar Bilder und hat so insgeheim vielleicht gekauft, dass vielleicht zwei, drei Leute sagen, hier, kannst du mir auch so was machen und dann haben sich da aber gleich ein, zwei so große Namen aus der Motorschirmszene bei mir gemeldet und haben dann so ein Teil bestellt und dann haben das bei denen wieder andere gesehen und dann ist da die Nachfrage gestiegen und dann habe ich irgendwann angefangen, da eine Seite dafür zu machen, wo man das bestellen konnte und dann ist das alles so Stück für Stück gewachsen.

[00:45:59] Viele von den anderen Produkten, was ich da jetzt drin habe, sind einfach Sachen, wo ich für mich brauche oder wo sich bei mir bewährt haben und wo ich mich aber schwer getan habe, das zu bekommen, wo ich dann irgendwann gesagt habe, okay, ich bestelle da jetzt halt nicht ein Meter von dem Schlauch, sondern ich bestelle da jetzt einfach 15 und stelle das dann da online. Bei den Preisen sind jetzt auch nicht die Riesenmarschen, sondern das reicht so, dass ich mir nachher dann meinen Sprit kaufe und da ist jetzt nicht das Ziel, dass ich davon leben kann, das habe ich jetzt nicht vor.

[00:46:31] **Lucian Haas:** Also letzten Endes eigentlich auch ein Dienst an der oder für die Szene so gesehen. Du hast ja vorhin das schon erwähnt mit dem XContest, wo du ja jetzt auch in diesem Jahr quasi eine Unterwertung beim XContest etabliert hast, die heißt dann Paramotor Germany Cup, wo es dann darum geht, das ist im Grunde die nationale deutsche Streckenflugwertung beim XContest für Motorschirmflieger. Warum ist eigentlich so etwas wie so eine Streckenflugwertung beim XContest, warum wird sowas nicht von eigentlich von dem Verband der Motorschirmflieger beziehungsweise insgesamt also dem DULV, dem Verband der Deutschen Ultraleichtflugverband, warum machen die nicht sowas? Also warum wird sowas quasi von dir privat organisiert?

[00:47:15] **Benedikt Bös:** Das Problem ist einfach, da muss man auch, da bin ich jetzt so ehrlich, dass ich auch den Motorschirmpiloten immer sage, da sind wir schon ein Stück weit selber mit Schuld drin. Es wird da von der Szene sehr gerne jetzt schon rein, einfach jetzt auf den Verband geschumpft, dass man sagt, hier, die machen da nichts. Das Problem ist zum Beispiel, wir haben jetzt auch seit 2016 keine deutsche Meisterschaft mehr gehabt, aber auf der anderen Seite muss man halt auch sich eingestehen, dass von den Motorschirmpiloten sehr wenig Leute jetzt irgendwo im Verband engagiert sind und da sich irgendwo einbringen, sondern es wird schon häufig so, ein bisschen, ich sage mal, wie Dienstleistertätigkeit gesehen, dass man seinen Beitrag ja zahlt und erwartet, dass die dann jetzt da was für einen machen.

[00:48:06] Und das funktioniert halt leider nicht. Ob die das umsetzen könnten oder nicht, das kann ich jetzt nicht beurteilen, aber Fakt ist einfach, dass die da von sich aus da jetzt dann nicht so hinterher sind und sagen, komm, jetzt für die Motorschirmpiloten, da haben wir, ich weiß nicht, 1.500, 2.000 Mitglieder, wo Motorschirmfliegen, da machen wir jetzt mal was für die, sondern da müssten halt Motorschirmpiloten aktiv werden und zum Verband sagen, wir würden gern das und das machen, unterstützt ihr uns. Und das würde dann auch funktionieren. Aber da ist jetzt zum Beispiel der Punkt Deutsche Meisterschaft, du brauchst halt jemand, wo sich mit dem Wettbewerbsfliegen so auskennt, dass der die Karten, dass der die Aufgaben erstellen kann, dass der die Auswertung machen kann. Das ist alles relativ aufwendig und da braucht man schon gewisses Fachwissen.

[00:48:53] Und da gibt es aktuell einfach niemand, von denen auch vielleicht Wettbewerbspiloten in Ruhe stand. Und deswegen hatte ich dann jetzt eben in die letzten Jahre schon angefangen, generell zum Wettbewerbsfliegen, da so Kurse anzubieten, wo ich den Leuten mal so diese Basics vermittele, weil das auch wieder so ein Thema ist, wo du einfach schwer irgendwo Informationen herkriegst. Wo ich da damit anfangen wollte, da muss man lang suchen, bis man was findet oder bis mal irgendjemand was macht, wo man da was lernen kann. Und da war dann einfach so, das ist vielleicht ein bisschen mein Nachteil, dass ich dann halt immer mich sehr leicht dafür irgendwas motivieren kann und sage, okay, jetzt mache ich das und das und das. Und warum dann manchmal meine Zeit ein bisschen knapp wird, weil ich dann mir einfach zu viele Projekte und Ideen aufhalte und dann zu meiner Freundin sage, ja, ich muss jetzt nur noch geschint hier, ich mache jetzt da noch einen XContest und ich mache noch da ein Training oder sowas.

[00:49:51] Aber darüber stand quasi dieser XContest, weil ich gedacht habe, okay, einen Wettbewerb kann ich jetzt aktuell nicht so einfach organisieren, weil wenn es jetzt eine deutsche Meisterschaft geben würde, würde ich da jetzt auch selber mitfliegen wollen. Von daher kann ich dann jetzt nicht das Task-Setting oder so übernehmen. Und was ich jetzt aber dann vielleicht mal machen könnte, wäre die Leute eben für dieses XContest, für das Streckenfliegen ein bisschen zu begeistern. Und ich hatte da letztes Jahr schon mal einen Versuch gemacht, da war so ein bisschen was, ich habe schon von manchen die Aussage, ja, für was soll ich da mitmachen, da gibt es ja eh nichts zu gewinnen und da komme ich ja vorne, das ist international, da kann ich ja eh nicht vorne mitspielen, dass das deswegen nicht interessant ist.

[00:50:37] Und dann hatte ich letztes Jahr die Idee, dass wir gesagt haben, okay, wir machen jetzt so ein Crowdfunding, jeder zahlt da, wo er mitmachen will, zahlt 15 Euro ein und dann verwenden wir das Geld und teilen das also nach Prozent oder so für die Top 3 von jeder Fußstart. Und drei Klasse auf, dass wir das da drüber so ein bisschen machen. Aber das hat dann auch nicht funktioniert, weil die Leute jetzt nichts zahlen wollen dafür. Oder da konnte ich die einfach nicht begeistern. Und dann am Jahresende war es dann halt so, dass ich dann die Top-Flüge hatte, dann hätte ich eh, ich habe auch 15 einzahlt und hätte dann irgendwie 35 oder so nachher wieder gekriegt. Und dann habe ich aber die anderen Piloten, die quasi bei der Finanzierung mitgemacht haben, schon kontaktiert und habe gesagt, okay, also irgendwie, das hat jetzt nicht ganz so funktioniert, wie das eigentlich gedacht war.

[00:51:28] Ich würde jetzt vorschlagen, dass wir das jetzt nicht auszahlen, wo ich ja dann auch noch einen guten Teil kriegen würde, sondern ich habe mich dann mit den Leuten von XContest in Verbindung gesetzt. Und es gibt halt die Möglichkeit, nationale Wertungen zum Beispiel zu machen. Und das kostet dann einen Betrag X-Alps Grundgebühr und dann ein paar Euro pro Pilot, wo der nachher teilnimmt, wo der nachher in der Wertung steht. Und dann habe ich gesagt, okay, lass uns doch das Geld nehmen und dann richten wir da diese Grundgebühr, können wir damit abdecken. Und dann habe ich zum Beispiel wieder mit dem DULF Kontakt aufgenommen über den Sportreferent und gesagt, ich würde hier jetzt mal so was machen und versuchen die Leute da ein bisschen zu motivieren. Und die haben das jetzt auch mit unterstützt und haben da jetzt quasi auch was dafür gezahlt, dass diese Kosten, was da entstehen, dass das dann mit gedeckt ist und dass wir dann auch ein Budget haben, um dort nachher Preise zu kaufen, dass ich den Leuten dann entsprechend da nachher was zukommen lassen kann.

[00:52:31] Und jetzt dieses Jahr funktioniert es besser. Es ist zwar, ich habe am Anfang gedacht, ja, du musst jetzt halt einmal das Ding aufsetzen und die Texte übersetzen, deutsches Regelwerk und so viel Arbeit einmal, aber dann ist das erledigt. Aber ich habe das bisschen unterschätzt, was dann jetzt am Anfang Probleme mit Registrierung, dann war das, das Setting von dem XContest, gab es da noch ein paar Fehler, dann wurden Flüge nicht, konnten nicht hochgeladen werden, dann war ich da jetzt doch auch wieder relativ viel beschäftigt. Aber jetzt mittlerweile läuft es so halbwegs und wir haben jetzt bald, glaube ich, knapp 50 Piloten jetzt schon mal, die da jetzt mitmachen. Und ich bin da dran, mit Magazinartikel und verschiedener Art und Weise einfach zu versuchen, das bisschen zu steigern. Und da werden jetzt sicherlich jetzt nicht alle anfangen, da große 100-Kilometer-Dreiecke zu fliegen, aber es sind jetzt schon ein paar Piloten dabei,

[00:53:22] die da jetzt ihren Spaß drin entdeckt haben und jetzt hat sich steigern und jetzt über 100, 150 Kilometer schon kommen. Und dafür muss ich dann sagen, ja, dann hat es sich für mich schon gelohnt. Und jetzt muss man einfach schauen, wie man das dann in den nächsten Jahren noch ein bisschen ausbauen kann, dass man da den Spaß noch weiter erhöht und ja, dass die Leute einfach da ein bisschen aktiver sind und nicht nur planlos in der Zeit, in der Gegend rumfliegen, sondern sich da Ziele setzen. Und man lernt da einfach auch viel mehr davon, wenn man dann zum Beispiel ins Wetter mal reinschauen muss. Wenn ich jetzt weiß, ich drehe jetzt heute Abend nur meine Runde um den Platz, dann mache ich mir da jetzt ums Wetter dann weniger Gedanken. Und wenn die jetzt aber, selbst wenn die nur 50 Kilometer fliegen wollen, dann gucken sie vielleicht trotzdem erstmal in den Wind,

[00:54:10] schauen, okay, wie ist der Wind, ja, wie könnte ich jetzt meinen Dreieck legen und lernen da auch dann was dazu.

[00:54:17] **Lucian Haas:** Da muss man aber auch wieder sagen, dass du, auch wenn das gar nicht so geplant war, bei 2011 mit deiner Namenswahl Paramotor Germany ja eigentlich schon durchaus gut ins Schwarze getroffen hast, weil

wenn du jetzt sagst, okay, jetzt heißt der Cup halt auch Paramotor Germany, das kann man ja auch als solchen verstehen, dass es wirklich als national so heißen würde, aber dann ist es letzten Endes auch Werbung für dich. Also das ist ja geschickt eingetütet, auch wenn es eher Zufall letzten Endes war. Spielst du eigentlich beim DULF selber auch eine Rolle? Also hast du da irgendwie eine Aufgabe bei denen?

[00:54:48] **Benedikt Bös:** Ich bin da eigentlich, ich bin da jetzt nicht in der Vorstandschaft oder so, ich habe schon Kassenprüferamt übernommen, aber was jetzt aktuell noch im Gespräch ist, das mit dem Wolfgang Lindl, der ist ja der Sportreferent, da warte ich jetzt gerade noch auf eine Antwort, der will das jetzt eigentlich noch voll fix machen, dass ich so quasi so Nationaltrainerrolle voll übernehme. Der hat ja vor ein, zwei, drei Jahren auch schon mal gesucht, ob sich da jemand meldet, da kam dann keine Rückmeldung und mittlerweile, nachdem ich jetzt quasi eh der Einzige bin, wo das so ein bisschen aktiver ist und auch schaut da Wissen weiter zu reichen, zu vermitteln, war es dann einfach der Punkt, wo ich gesagt habe zu ihm, ja also ich würde mich da jetzt anbieten, da wird es jetzt wohl drauf rauslaufen, dass ich das Ehrenamt dann quasi übernehme und dann einfach offiziell dafür zuständig bin,

[00:55:43] aber das mache ich jetzt aktuell, kümmere ich mich jetzt zum Beispiel auch schon, nachdem es keine deutsche Meisterschaft gibt, es gibt dieses Jahr eine British Open, wo ich jetzt auch schon in der 2019 und 2020 schon teilgenommen hatte und das ist jetzt was, wo ich sowieso jetzt mich schon so ein bisschen um die Organisation kümmere, die Leute, wo da mitmachen wollen, unterstütze und ja, das werde ich dann quasi halt so in offizieller Funktion dann demnächst vielleicht noch machen, aber an meiner eigentlichen Tätigkeit wird sich dadurch nicht wirklich was ändern. Das

[00:56:15] **Lucian Haas:** heißt, da könnte man, letzten Endes vielleicht auch sogar so wie so eine deutsche Unterwertung ausfliegen?

[00:56:20] **Benedikt Bös:** Ja, das habe ich auch schon geklärt, dafür sind wir aktuell jetzt aber noch nicht genug Teilnehmer. Das war nämlich für mich dann auch eine Option, dass ich gesagt habe, okay, wenn wir jetzt keine deutsche Meisterschaft hier organisiert bekommen mit den Engländern, für die wäre das kein Problem, da nochmal eine separate Wertung zu machen, dass man das dann als deutsche Meisterschaft, dass es da auch eine Wertung gibt, aber wir sind jetzt aktuell, sind wir wahrscheinlich fünf Piloten, wo mitkommen, ist jetzt auch schon eine Verbesserung von zwei, was wir bisher waren, aber das reicht noch nicht, dass man eine eigene, also dass das als Meisterschaft gewertet wird.

[00:56:56] **Lucian Haas:** Ich habe irgendwo gelesen, dass du auch beim DULF oder mit Beteiligung des DULFs oder sowas da in einer Arbeitsgruppe mitarbeitest, wo es darum geht, politisch sich dafür einzusetzen, auch diesen Flugplatzzwang für Start mit dem Motorschirm aufzuheben. Wie steht es um das Projekt eigentlich?

[00:57:13] **Benedikt Bös:** Also das ging vor ein paar Jahren schon los, das ist alles, hat halt Behörden involviert, das ist alles relativ langwierig. Da ist es aktuell so, der Stand, wir haben in Deutschland eine Flugplatzpflicht und als Alternative gibt es die Möglichkeit nach Paragraph 25 eine Außenstart - und Landeerlaubnis zu erhalten und das wurde jahrelang relativ unkompliziert genutzt, dass die Leute sich da quasi eine Wiese genehmigen lassen konnten und das ist in den letzten Jahren immer schwieriger und das ist ein Riesenproblem für die Motoren, für die Motorschirmpiloten, weil viele Flugplätze wollen keine Motorschirme oder haben Betriebszeiten, wo einfach mit unseren Flugzeiten nicht kompatibel sind und dann haben wir das nochmal angegangen, dieses Projekt.

[00:57:59] Der Stand ist so, dass wir einen Fachanwalt damals dazu geholt haben, der quasi ein Gutachten erstellt hat, wo wir darstellen, dass da einfach Handlungsbedarf ist und dass wir da auch eine mögliche Lösung aufgezeigt haben in Form von einer Außenstart-Erlaubnis, ähnlich wie jetzt die Ballonpiloten, dass man zum Beispiel irgendwie nochmal eine kleine Schulung oder eine Einweisung machen muss und dass man dann vereinfacht, nicht über Regierungspräsidium und so, sondern auf einfachem Wege sich eine Wiese, eine Genehmigung einholen kann. Das hängt aktuell jetzt aber leider immer noch auf Behördenseite fest. Für uns ist jetzt also positiv ist, dass es noch keine Absagen oder so gab,

[00:58:48] aber wir hängen da jetzt gerade so ein bisschen in der Luft und müssen da leider geduldig sein, weil das dann über den Bund-Länder-Fachausschuss gehen muss und da gibt es dann Arbeitsgruppen davor und dann war jetzt mit Corona und so, hat sich da viel wieder verzögert, dann Regierungswechsel gab es da jetzt wohl wieder Verzögerungen,

weil das auf Bundesebene erstmal läuft und dann muss das wieder auf die Landesebene runter. Deswegen hängen wir da jetzt gerade noch, in der Warteschleife, aber bisher sind noch alle Optionen offen.

[00:59:20] **Lucian Haas:** Das hieße aber, sagen wir mal, wenn das ganz gut läuft, könnte es dahin kommen, dass man mit dem Motorschirm relativ frei von irgendwelchen Wiesen, die vielleicht nicht direkt neben Wohngebieten liegen oder so was, dann starten könnte, wenn man die Zusage des Wiesenbesitzers dann vielleicht hat, oder?

[00:59:37] **Benedikt Bös:** Also es wird nicht möglich sein in Deutschland, dass man wie jetzt in Italien oder so rein Genehmigung vom Grundstück hat, von einem Grundstückseigentümer, dass ich dann einfach auf eine Wiese gehen kann und starten kann. Das werden wir jetzt wohl hier nicht erreichen. Das Ziel wäre aber, aktuell muss man die Gemeinde und Naturschutz und dann geht das alles zum Regierungspräsidium. Das ist ein riesen Trara und so viele Stellen, wo da mitsprechen und dann natürlich auch viel Risiko, dass da irgendeiner sagt, ja, aber mir ist das eigentlich nicht so recht. Und deswegen ist das Ziel, dass man das deutlich vereinfacht, dass man das dann auf lokaler Ebene sich da eine Genehmigung, einen Stempel, sag ich mal, abholt. Ganz so paradiesisch wie jetzt Italien, Frankreich werden wir es nicht schaffen, aber wir hoffen, dass wir das dann soweit wieder erleichtern können,

[01:00:28] dass das einfach für mehr Piloten wieder umsetzbar ist. Weil aktuell gibt es auch manche Bundesländer, da funktioniert das wunderbar. Die schicken da eine E-Mail mit einem Screenshot von Google Earth und die Koordinaten und noch die Genehmigung. Vom Grundstückseigentümer. Und dann, wenn der Gemeinderat noch zustimmt, dann winkt der Sachbearbeiter das dann einfach durch. Und dann gibt es halt andere, die fordern dann ein Vogelschutzgutachten und verschiedene Sachen, die, ja, da wird es dann einfach alles sehr aufwendig und sehr teuer, dass viele dann auch wieder aufgeben. Und das ist somit der größte Punkt, warum Motorschirmpiloten das Fliegen wieder aufgeben, weil sie dann doch nicht so einfach in die Luft kommen, wie sie am Anfang gehofft haben, wenn sie das Startplatzproblem quasi nicht gelöst kriegen, wenn sie da keinen tauglichen Startplatz finden.

[01:01:18] Ich

[01:01:19] **Lucian Haas:** habe ja vom DRV mal mit angeschoben, diese Idee, den E-Motor als Aufstiegshilfe für normale Gleitschirme zu etablieren und damit auch eine neue Startart einzuführen und die möglichst rechtlich so zu gestalten, dass man da auch relativ frei hätte irgendwo starten können. Geht ja so ein bisschen in die Richtung, wie stehst du eigentlich zu diesem Thema E-Motor? Beim DRV ist das ja jetzt durch, aber siehst du darin, ist das eine Zukunft auch oder ist das letzten Endes mit den Akkus, gerade wenn du sagst, ich will Strecken fliegen und da brauche ich siebeneinhalb Stunden lang Schub, das kann mir kein Akku jemals liefern, also ist das eigentlich nur ein Randthema für klassische Motorschirmflieger?

[01:01:55] **Benedikt Bös:** Also für diese riesen Streckenflüge, da wird es sicherlich kein Thema, auch in die nächsten Jahre nicht. Für die normale Fliegerei, wir haben ja vorher gesagt, viele Piloten, die fliegen ein, maximal zwei Stunden. Da könnte ich mir schon vorstellen, dass das in die nächsten Jahre dann noch ein bisschen zunimmt, aber ich glaube, dass das erst wirklich einen Schritt vorwärts geht, wenn die Akkutechnik einen deutlichen Sprung macht. Ich bin jetzt auch schon Motoren geflogen. Ein Freund von mir, Thomas Brennstedt aus Österreich, der ist ein sehr, sehr guter Tüftler, Erfinder, Bastler. Der hat da verschiedene Systeme von Grund auf aufgebaut. Der macht auch Propeller und alles selber und entwickelt da, testet da sehr viel. Von dem bin ich auch systemisch aufgeregt. Wir haben schon geflogen.

[01:02:40] Wir waren vor ein paar Jahren in Zell am See bei der IONIKA. Das war so ein E-Mobilitätsevent. Da waren wir dann als Showteam dabei, haben das vorgeführt, was da so möglich ist. Heutzutage auch schon beim Antragend. Aber da kommt man mit einem effizienten Schirm, ist der aktuelle Stand, sage ich mal, so eine Dreiviertelstunde, vielleicht eine Stunde, als Fußstarter. Und da ist einfach jetzt gerade das Problem, dass das Gewicht, was die Akkus haben und die Kapazität, da kann das Ganze nicht so gut funktionieren. Das kann halt nur bei weitem nicht mithalten, mit einem Verbrennermotor. Da habe ich dann so hohes Gewicht auf dem Rücken. Wenn ich da jetzt im Vergleich so einen kleinen, ich habe einen Eclipse Atom 80, der wiegt leer 19 Kilo. Und wenn ich da jetzt nur vier Liter reinmache, dann kann ich da auch eine Stunde mit fliegen.

[01:03:28] Wenn ich jetzt gerade auch weitere Strecken fliegen will, kommt immer noch dazu, da muss ich halt beim Start das Gewicht tragen. Auch bei der Landung ist es dann schon mal wieder leichter. Und vor allem kann ich es halt nach dem Flug einfach kurz wieder auftanken. Ich denke, da ist aktuell die Preise sind einfach halt für viele da dann auch das Hindernis, weil da jetzt über 10.000, 12.000 Euro für ein E-Motor-System auszugeben, wo jetzt, wo man dann 40 Minuten fliegen kann, wo aber jetzt auch noch keiner sicher sagen kann, wie viele Jahre die Akkus halten. Weil auch wenn die jetzt 1.000 Zyklen schaffen, wenn ich jetzt vielleicht seltener fliege, viele Piloten, die fliegen halt vielleicht auch nur zehnmal im Jahr. Und wenn der das dann nicht regelmäßig lädt, dann gehen die Akkus kaputt oder so.

[01:04:14] Das würde einfach, glaube ich, noch ein bisschen Zeit brauchen. Aber grundsätzlich ist sicherlich interessant, ist auch für viele Piloten interessant, wenn man da keine Einstellarbeiten mehr hat. Es gibt mittlerweile sehr viele Motoren, wo da völlig problemlos mit Vergasereinstellen laufen. Aber es gibt halt immer auch wieder Fälle, wo man da technisch dann was machen muss. Und das liegt halt auch nicht jedem. Ich denke, da wäre das sicherlich interessant. Aber aus meiner Sicht dauert es einfach, bis die Akkus besser werden. Wie lange schätzt du das? Von deinem Wissen her? Da müssen wir eher Automobilindustrie oder so fragen, was die sagen. Da bin ich nicht intensiv genug in dem Thema, um zu wissen, wie da der Markt gerade ist.

[01:05:01] Weil man da erwarten kann, dass sich da deutliche Verbesserung ergibt. Also es kommt immer darauf an, wer jetzt da 20, 30 Minuten fliegen will, der findet da sicherlich auch jetzt schon taugliche Systeme, auch wenn das alles dann noch sehr kleine Serien immer sind. Aber für die Masse ist aktuell aus meiner Sicht noch nicht geeignet.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Lass uns noch mal ein bisschen ganz woanders hinschauen. Ich sage mal die dunkle Seite des Motorschirmpflegens. 2016 hattest du einen relativ schweren Unfall mal mit dem Motor. Was ist da passiert? Ich

[01:05:35] **Benedikt Bös:** hatte einen Unfall beim Starten, beim Anlassen von dem Motor. Damals bin ich nach Schweden gereist im Frühjahr, das war am 1. April ist das dann passiert, zu so einem Motorschirmtreffen auf einem zugefrorenen See im Polarkreis. Und ich habe meine Ausrichtung im Flugzeug mitgenommen, hatte das dann oben alles in Ruhe aufgebaut und habe den Motor aufgesetzt und wollte den anziehen. Also der hat einen Seilzug, einen Handstarter und habe gezogen und gezogen und gezogen und der wollte einfach nicht anspringen. Und ich hatte den Motor noch relativ neu und habe dann gedacht, ja vielleicht habe ich zu viel Sprit da hochgepumpt in den Vergaser, dass er abgesoffen ist und habe den dann nochmal abgesetzt, habe das nochmal alles gecheckt und zu dem Zeitpunkt hatte ich eigentlich schon zwei Jahre lang immer zu den Leuten gesagt, setzt euren Motor auf den Rücken, wenn ihr den anmacht, dass falls der jetzt hochdrehen sollte, weil irgendwas schief läuft, dass ihr da ein bisschen besser geschützt seid.

[01:06:33] Und habe an dem Tag das aber selber missachtet. Und nachdem ich das dann auf dem Rücken das erst nicht geklappt hat, dann habe ich ihn runter, habe das nochmal kontrolliert und habe dann, ich habe mich schon vorbereitet, ich habe den Motor so hingestellt, dass der seitlich quasi an meinem Bein flächig anlag, dass ich das oben gut halten konnte. Ich habe sichergestellt, dass mein Daumen direkt über dem Stoppknopf ist und dass nichts vorne auf den Gasgriff drückt, dass ich nicht aus Versehen Gas geben kann. Und habe dann mit der anderen Hand den Start erzogen und dann habe ich eine Zündung gehört und dann war ich eigentlich erleichtert und dachte, ok, perfekt, weil das Wetter war auch super, jetzt läuft er dann gleich und dann kann ich aufliegen gehen und habe dann nochmal gezogen

[01:07:19] und dann habe ich, ich habe noch geschnallt, dass das vom Sound her, habe ich gleich gehört, dass es zu hoch dreht, aber das geht so schnell, das sind Bruchteile von einer Sekunde, der Motor, der schiebt dann mit 60, 70 Kilo und der ist dann in meine Richtung gekippt und hat mich dann mit dem Propeller, mit dem Arm, habe ich quasi durch das Netz, durch die Besspannung durchgedrückt, sodass der Propeller mich da fünfmal am Arm erwischt hat, dreimal tief und bis der dann, ich habe den Gott sei Dank losgelassen und bin nach hinten weg, dass der aufs Gürtel quasi gefallen ist. Ich habe zum Glück nicht versucht, mich so reflexartig mit den Händen vor diesem Propeller, der ja auf mich zukam, zu schützen, sonst wäre es noch viel schlimmer worden, aber ich hatte mir dann quasi die

[01:08:10] Trizepssehne, Trizepsmuskeln war durchtrennt, das war bis zum Knochen frei und Knochen und Nerv habe ich aber Gott sei Dank nicht erwischt und ich hatte glücklicherweise einen Ersthelfer vor Ort, der so eine medizinische Grundausbildung über die Feuerwehr hatte, der hat mich dann direkt erst versorgt, weil das hat dann 25 Minuten, oder dauert, bis der Krankenwagen kam, und dann haben die mich zwei Stunden in die nächste Stadt gefahren, und da haben die mich dann nachts operiert und das alles wieder zusammengenäht, und ich habe jetzt auch bis auf so leichte Taubheit

an die Fingerspitzen und halt in der Fläche am Arm habe ich jetzt keine Schäden, ich kann das alles frei bewegen, das funktioniert wieder alles, aber es war halt einfach der Fehler, ich habe bemerkt, dass der Gaszug verhängt war

[01:08:57] und dadurch stand das quasi auf Dreiviertelgas und deswegen habe ich den auch erst nicht anbekommen. Das ist halt einfach ein Risiko, wo manche gern so ein bisschen verdrängen, diese Unfälle, war für mich dann auch damals das Thema, ich habe im Krankenwagen, habe ich da zu der Sanitäterin, die da dabei war, gesagt, wenn wir nachher im Krankenhaus sind und die das aufmachen, dann muss die mir da ein Foto davon machen und dann hat sie mich ganz entgeistert angeschaut und gesagt, warum ich da Bilder von der Wunde oder dem will und dann habe ich gesagt, ich habe einen ziemlich dummen Fehler gemacht und ich werde, ich muss darüber sprechen und das andere mitteilen, um andere davor zu bewahren, dass die auch diesen Fehler machen, aber mir war damals schon klar, dass man drastische Bilder braucht, dass die Leute das wirklich ernst nehmen und dass sich das auch so ein bisschen einbrennt,

[01:09:48] weil diese Unfälle, wenn man jetzt auf dem Motorstromtreffen ist oder mit Piloten, wo schon länger Händler, wo schon länger in der Szene sind, da gibt es so viele, denen irgendwie ein Finger fällt oder so, weil das halt ich jetzt nicht der Erste bin, wo da mal mit dem Propeller in Kontakt kam, sondern das passiert leider immer wieder und ich habe dann da auch auf meiner Seite dann darüber berichtet, habe da einen Unfallbericht geschrieben und dann auch eine Analyse, was jetzt in meinem Fall das Problem war und ich war dann nachher auch sehr froh darum, dass ich das so schnell alles dann auch öffentlich gemacht hatte. Zwei Wochen nach mir gab es in München, in Polen, einen Unfall, da hat sich jemand schwer am Arm verletzt und sechs Wochen nach mir hatte sich ein deutscher Pilot, der hatte mir sogar noch danach geschrieben, ja gute Besserung und so, der hat meinen Bericht gelesen gehabt und hat aber dann gedacht, ja er wollte sein Motor bloß mal im Hof schön laufen lassen, irgendwas kontrollieren und dem ist der Motor auch Vollgas gegangen und der hat den Arm aber so schlimm rein gebracht, dass der jetzt auf einer Seite Oberarm amputiert ist und auf der anderen Seite hat er die Finger, glaube ich, auch noch teilweise verletzt.

[01:11:00] Das war für mich dann natürlich auch erstmal ein großer Schock, weil wenn jetzt halt so ein Arm weg ist, wenn dir eine Seite fehlt, da ändert sich dein ganzes Leben. Da ist ja Beruf, alles ist nicht mehr wie vorher und für mich war aber diese große Erleichterung, dass ich nach meinem Unfall das alles so schnell öffentlich gemacht hatte, weil ich dann wusste, okay, mehr konnte ich nicht machen. Ich habe dafür gesorgt, dass das zugänglich ist, und er hatte das sogar gesehen und wenn dann jetzt jemand trotzdem den Motor am Boden startet, ich sehe das auch immer wieder, wenn ich jetzt am Motorschirmtreffen oder Veranstaltung bin, da gibt es genug Leute und ich bin da jetzt keiner, wo dann da jeden belehrt und sagt, hier, du darfst das nicht, aber ich weise halt die Leute darauf hin, dass sie sich da am Risiko aussetzen und dass ich empfehle würde, das anders zu machen und jeden, wo man davor schützen kann, dass so etwas passiert, ist gut.

[01:11:55] Und jedem, wo trotzdem ein Unfall passiert, ist einfach traurig. Aber das wird halt gern verdrängt und nach meinem Unfall kam ich auch mit vielen Leuten in Kontakt, wo wir dann gesagt haben, ja, hier, das ist mir auch schon passiert oder ich hatte sowas auch schon und der verzeht und der verzeht und dann denke ich, ja, Leute, aber warum kriegt man das nirgends mit? Natürlich ist mittlerweile mit Internet, Social Media und so das alles auch viel leichter, solche Informationen zu teilen, aber das ist halt auch einfach so, Tabuthema, wo man dann nicht drüber redet, weil man hat halt einen Fehler gemacht und da ist man dann nicht stolz drauf und dann wird es halt lieber verschwiegen und auch große namhafte Piloten aus der Motorschirmszene, wenn die solche Unfälle teilweise haben oder hatten, die sind dann halt mal für vier, sechs Wochen weg vom Bildschirm und dann sind die einfach wieder da und da wird aber einfach ungern drüber geredet und dann so im Nachhinein kriegt man mit oder wenn der dann ein T-Shirt anhat, sieht man, oh, der hat jetzt auch hier

[01:12:58] das Brandmal ist da auch jetzt gezeichnet und das ist auch halt so ein Punkt, wo ich denke, da muss man einfach mehr drüber reden und dieses Bewusstsein schaffen, weil das Motorstromfliegen ist so schön und geniales Hobby, aber der Propeller, der verschafft uns halt nicht nur Spaß, sondern das ist einfach ein Stück Karbon, wo sich jemand mit sehr hoher Geschwindigkeit dreht und da sind Kräfte am Werk, die wir nicht aufhalten können und wo man sich einfach bewusst sein muss, wo man nicht schönreden sollte, dass da auch Risiken bestehen.

[01:13:30] **Lucian Haas:** Würdest du denn sagen, von dem, was du so mitbekommst, ist das Motorschirmfliegen riskanter oder gefährlicher als normales Gleitschirmfliegen?

[01:13:39] **Benedikt Bös:** Grundsätzlich würde ich eigentlich ganz klar sagen, dass es sicherer ist, weil ich eben, die allermeisten Piloten sind morgens und abends in ruhiger Luft unterwegs, das heißt, durch äußere Einflüsse, dass man jetzt schwere Kleidung oder Klappe oder so hat, wo dann zu einem Absturz führen, wo ich vielleicht nicht mehr rechtzeitig die Rettung rauskriege, das gibt es im Motorschirmsport fast gar nicht. Es ist letztendlich halt auch einfach der Faktor Mensch. Es gibt immer wieder mal tödliche Unfälle, wenn sich Leute überschätzen. Das ist so ein bisschen das Problem, dass halt der Trend immer kleiner, immer schnellere Schirme, immer wildere Manöver. Die sehen dann auf YouTube ein Video, wo einer Barrel Rolls fliegt und krasse Wing-Over.

[01:14:24] Und dann wollen die das halt auch und sind sich aber halt nicht bewusst, dass der Pilot da jetzt vielleicht fünf Jahre lang sich Stück für Stück daran getastet hat und 200 Stunden im Jahr fliegt. Und in dem Punkt, da gibt es natürlich hin und wieder mal Unfälle, wo sich Leute überschätzen. Und ansonsten ist einfach der Punkt, dass man mit der Ausrüstung nicht entsprechend umgeht, dass es da teilweise Unfälle gibt. Aber solange man da einfach seinen Vorflugcheck ordentlich macht und es jetzt in der Luft nicht übertreibt, kann uns von außen, also Materialdefekte oder so, das gibt es ja jetzt eigentlich generell kein großes Thema mehr. Der Stand ist ja da mittlerweile einfach so hoch, dass man das Motorstromfliegen so sicher betreiben kann,

[01:15:13] weil ich jetzt halt kein Risiko durch irgendwie Thermik oder so normal habe. Deswegen ja, eigentlich würde ich sagen, es wäre es sicherer.

[01:15:22] **Lucian Haas:** Es gibt ja auch so ein paar Piloten, du hast gerade schon gesagt, Barrel Roll und sowas, die wirklich auch mit dem Motorschirm im Akrofliegen. Bis hin zu, habe ich glaube ich auch mal im Video irgendwo gesehen, dass einer wirklich auch in Infinity Tumbling mit dem Motor am Rücken geflogen ist, was ich mir mit dem ganzen Gewicht und sowas ja nochmal schwieriger und wahrscheinlich auch deutlich riskanter dann noch vorstelle. Also wenn du da dann in die Kappe fällst, dann hast du wahrscheinlich überhaupt gar keinen Spaß mehr. Interessiert dich sowas? Also wäre das etwas für dich? Oder sagst du nein, auch aus dieser Erfahrung mit, ich hatte schon mal einen Unfall, auch wenn es jetzt kein Unfall im direkten Flug war, ich bin eigentlich eher von der vorsichtigen Sorte.

[01:15:56] **Benedikt Bös:** Ja, also es ist so, ich bin auch mit einige Akropiloten. Es gibt die Akro Malagitas, das sind drei Brüder aus Spanien. Bei denen war ich vor ein paar Jahren auch schon in Spanien unten und bin mit denen gut befreundet. Die haben lange Zeit, waren das dann die drei von fünf Leuten, die Infinity Tumbling geflogen sind und dann Stück für Stück gab es dann immer mehr Piloten. Mittlerweile fliegen es relativ viele. Ja, also was heißt relativ? Es ist jetzt nicht in Deutschland, dass jeder zweite in Infinity Tumbling fliegt, aber weltweit gibt es jetzt mittlerweile sicherlich 50 Piloten, wo mit dem Motorschirm sämtliche Akro-Manöver bis Infinity Tumbling fliegen. Der David von den Malagitas, der fliegt auch gewaltige Manöver teilweise.

[01:16:41] Da ist sehr viel in den letzten Jahren auch passiert. Ich habe jetzt so Sachen wie hohe Wingover oder so, das fliege ich auch. Da habe ich auch absolut meinen Spaß. Aber für jetzt da weiter zu gehen, das reizt mich nicht so arg. Zum einen bin ich nicht ganz so verträglich, was die Gehbelastung angeht. Das steckt meinen Körper leider nicht so gut weg, wie ich das gerne hätte. Weshalb ich einfach weiß, dass ich da ein bisschen aufpassen muss, dass ich da ein bisschen anfälliger vielleicht bin. Ich habe einfach in den letzten Jahren auch den einen oder anderen Unfall miterlebt oder war auch schon auf Beerdigung. Von jungen Piloten, wo da vielleicht dann einfach mal ein bisschen das übertrieben haben.

[01:17:27] Und der eine, ja, der hat zu heftiges Manöver gezogen. Und man muss davon ausgehen, dass einfach Blackout hatte, dass der bewusstlos wurde. Der ist dann runter Spiralt, bis er eingeschlagen ist. Und wenn du dann mal auf so einer Beerdigung von jemandem warst, wo auch damals 22 oder so, ein Jahr jünger wie ich, ja, da wird einem das einfach bewusst dann auch, wie ernst halt diese Sache ist. Und für mich ist immer so der maximale Spaß beim minimalsten Risiko. Ich mache sicherlich auch Sachen, wo ich ein gewisses Risiko eingehe. Wenn ich jetzt mit dem Foodtrack fliege, mir die Füße über das Gras streife oder irgendwo am flachen Gewässer, das am Wasser, da habe ich einen Riesenspaß dran.

[01:18:14] Aber man muss sich halt bewusst sein, dass da einfach ein Riesensisiko dahintersteckt. Und so ein Foodtrack im Wasser, auch wenn das jetzt 100 Mal in der großen Pfütze auf dem Feld oder so, dann wunderbar funktioniert oder irgendwo in einem flachen Gewässer. Wenn man das jetzt in einem Fluss macht, ist das einfach wieder eine ganz andere

Sache. Weil es reicht halt, dass du einmal ein bisschen zu viel eintauchst oder dass hinten zu viel Wasser hochspritzt, dass dein Riemen nass wird, dass der Riemen durchrutscht, dass du nämlich den Schub hast. Und wenn du dann plötzlich mit Motor im Wasser und dann auch noch bewegt im Wasser bist, ist das halt einfach totale Katastrophe. Und deswegen bin ich jetzt schon ein Pilot, der immer so abwägt, wie viel Risiko gehe ich ein.

[01:19:01] Und ich denke, das ist einfach durch das, dass ich halt recht viele Leute kenne und auch von vielen Unfällen dann schon mitbekommen habe, die halt nicht beim normalen Fliegen passiert sind, sondern weil die Leute einfach sich austesten und immer weitergehen wollen. Ja, ist einfach diese Sorge, irgendwann mal so einen Unfall zu haben. Und wenn man halt Angehörige von jemand anders gesehen hat, die da nachher trauern. Und selbst wenn man jetzt nicht draufgeht dabei, das reicht schon, dass man dann nachher irgendwie schwer verletzt ist. Ich sage immer, lieber hole ich meinen Spaß in kleineren Päckchen ab und am Ende, wenn man es summiert, habe ich dann die große Masse, wie dass ich jetzt versuche, einmal diese große Portion Spaß zu haben, den Spaß zu holen und dabei dann drauf gehe oder nachher halt so schwer verletzt bin, dass ich nicht mehr fliegen kann.

[01:19:52] Also ich sehe es in meinem Beruf als Orthopädietechniker, da habe ich ja natürlich auch mit Leuten zu tun, wo jetzt nach irgendwelchen schweren Autounfällen oder so, wo dann nachher eingeschreckt sind. Vielleicht spielt es auch eine Rolle, dass mir das da dann so ein bisschen mehr vor Augen liegt, wie sich dein Leben da ändert, wenn du dann plötzlich so viele Hilfsmittel und so brauchst. Ja, deswegen versuche ich da immer einen guten Mix zu finden, dass ich das nicht ausreize bis zum geht nicht mehr.

[01:20:22] **Lucian Haas:** Lassen wir mal diese dunklen Seiten der Motorschirmfliegerei beiseite und widmen uns zum Ende nochmal so ein bisschen den schönen Sachen. Du darfst ruhig auch gerne mal ein bisschen Werbung machen. Nenn mir einfach mal ein paar Argumente, warum ich mit dem Motorschirmfliegen anfangen sollte als Gleitschirmflieger.

[01:20:38] **Benedikt Bös:** Ja, also das Schöne am Motorschirmfliegen, viele machen den Fehler, glaube ich, dass sie das so eins zu eins vergleichen oder versuchen zu vergleichen. Ich sage häufig, das mit dem Motorschirmfliegen oder mit dem Gleitschirmfliegen, ich sehe das eher wie jetzt Fahrradfahren und Motorradfahren zum Beispiel. Das hat jetzt beides zwei Räder, aber ich bewege mich, ich habe einfach ganz andere Möglichkeiten. Wenn ich jetzt mit dem Gleitschirm habe ich meinen Spaß, wenn ich jetzt da in der Thermik mich da hochkurbel oder letztes Jahr beim Teammeeting in Frankreich, dann waren wir alle mittags beim Bergfliegen und dann bin ich hier abgesoffen und habe es dann, ich wollte eigentlich schon landen gehen und Höhe abbauen und dann plötzlich hat es getragen.

[01:21:23] Und dann, wenn ich mich da wieder hocharbeiten kann, da habe ich absolut meinen Spaß und das hat seinen ganz eigenen Reiz. Aber beim Motorschirmfliegen sind es dann einfach andere Punkte. Ich kann halt an Orte fliegen oder zu Zeiten fliegen, wo ich jetzt mit dem Gleitschirm einfach da nicht hinkommen würde. Und ich sage mal so, wenn man jetzt Sonnenuntergang, das kriegt man noch eher hin mit dem Gleitschirm und jetzt sowas wie mal einen Sonnenaufgang aus der Luft anzuschauen oder wenn sich jetzt irgendwo kleine Wölkchen bilden, dass man dann, je nachdem wo man dann unterwegs ist, sofern es legal ist, da mal drüber steigt und sich das von oben anschaut. Da gibt es einfach viele Möglichkeiten oder in die Berge. Wir haben jetzt auch bei dem Teammeeting, wir sind morgens mit den Motorschirmen bei Sonnenaufgang gestartet.

[01:22:11] Und gerade auch, wenn man dann in die Berge da mal die Möglichkeit hat, da Höhe zu machen und dann auf 2000 Meter und dieses Panorama und dann kommt da die Sonne hinten hoch. Ja, das ist einfach, einfach genial. Die Gleitschirmpiloten haben dann den Vorteil, dass die halt ausschlafen konnten bis um 8, 9. Und das ist beim Motorschirmfliegen so ein bisschen ein Nachteil. Gerade auch bei den Events, dass man morgens immer früh aufstehen muss, weil um 6, wenn dann Licht an ist, und der Wind schwach, dann brummt es und dann ist der Erste in der Luft und dann ist nichts mehr mitschlafen bei so einem Event. Und abends fliegt man dann halt auch bis die Sonne untergeht. Und die sind genauso gesellig und setzen sich gern zusammen. Aber ja, man hat einfach ganz andere Möglichkeiten.

[01:22:58] Und für viele ist sicherlich so der Reiz, dass man eben unter der Woche, wo man halt jetzt nicht zum Thermikfliegen kommen würde oder sofern man einen Startplatz hat, eben auch mit kurzen Anfahrtswegen. Dass man da in die Luft kommt.

[01:23:13] **Lucian Haas:** Das heißt aber, wenn ich das jetzt richtig bei dir so raushöre, ist für dich persönlich sowas wie die größte Faszination, sind eigentlich diese Momente, ja diese magischen Momente, wo du sagst, wo du zu Zeiten, wo du fliegen kannst, wo jetzt eigentlich ein normaler Gleitschirmflieger dann eben nicht fliegen könnte.

[01:23:29] **Benedikt Bös:** Ja, also das reizt mich sehr. Da kann ich auch relativ lang dann von zehren. Ich war jetzt vor zwei Wochen in Italien mit einer Gruppe, da haben wir so ein Performancetraining gemacht. Und da bin ich am letzten Morgen, was für unangenehm ist, unten waren auch, ich war zwar schon sehr müde von der Woche, aber da habe ich mir dann den Wecker auf 5.30 Uhr gestellt und war dann um kurz vor sechs in der Luft und habe mir dann den Sonnenaufgang, wie die dann aus dem, die Sonne aus dem Meer kam, das angeschaut. Und wenn man sowas, ja, von sowas kann ich relativ lang dann wieder auch zehren und das sehr genießen. Aber für mich ist jetzt noch größerer Reiz, das kann man bloß in Deutschland halt nicht so ausleben, das tiefe, präzise Fliegen. Also so Manöver in der Luft, hohe Wing-Over und so, das ist alles schön und gut, das gibt dir einen kurzen Kick.

[01:24:18] Aber was mich, ja, würde ich fast sagen, den am meisten fasziniert, ist dieses präzise Bodennahe-Fliegen, wenn man zum einen seine Geschwindigkeit anders merkt, man spürt es, man, viel, viel direkter. Und man muss so feinfühlig das alles koordinieren. Diese Mischung aus Gas und Wind, über die Bremse, wenn ich jetzt zum Beispiel mit dem Fuß im Gras streife, das kann man natürlich jetzt einfach nur gegen den Wind, das ist so der erste Schritt, den man dann mal anfängt, macht, dann hat man da schon genug zu arbeiten. Und für mich ist da jetzt aber halt dann der Reiz zu sagen, okay, ich mache jetzt, ich fliege so einen Kreis und schaue, dass ich permanent mit dem Fuß auf dem Boden bleibe.

[01:25:03] Und wenn ich dann jetzt ein bisschen Wind habe, dann in dem Moment, wo ich jetzt in den Wind reindrehe, dann muss ich rechtzeitig ein bisschen aus dem Gas raus, dass es mich nicht weghebt. Und in dem Moment, wo ich dann nachher wieder den Rückenwind kriege, da muss ich rechtzeitig wieder ein bisschen Gas dazu oder über die Bremse regulieren. Das sind dann, das ist dann Fliegen, wo einfach technisch sehr direkt und anspruchsvoll kann man, kann man eigentlich schon sagen, wenn man da alles so perfekt koordinieren muss, dass das dann passt. Und da habe ich dann schon meinen Spaß. Oder wenn man auch mal um Pylonen, so Slalom fliegen kann, das ist dann eben auch ein Punkt, wo jetzt beim Gleitschirmfliegen, man kann vielleicht beim Speedriden noch ein bisschen da die Hänge runterkratzen und den Fuß ins Gras strecken. Aber das ist ja jetzt nicht das Übliche, was man da macht und nicht in der Form.

[01:25:51] Das ist für mich dann nochmal so ein Riesenreiz und Spaß, wo ich jetzt mit dem Gleitschirm nicht haben könnte ohne Motor.

[01:25:59] **Lucian Haas:** Gibt es denn Dinge, für die du normale Gleitschirmflieger manchmal beneidest?

[01:26:05] **Benedikt Bös:** Also beneiden, ich beneide sehr oft ums Ausschlafen morgens.

[01:26:11] Wenn wir da einfach dann, gerade auch wenn wir so ein Teammeeting haben, wo Motorschirm - und Gleitschirmpiloten zusammenkommen und wir dann alle abends noch lange da sitzen und wir Motorschirmpiloten dann aber trotzdem morgens um halb sechs oder um fünf aufstehen und zu einem Startplatz fahren, um dann Videos zu filmen, Bilder zu machen in dem guten Licht morgens. Da beneide ich dann die Gleitschirmpiloten schon, dass die jetzt alle noch schlafen können.

[01:26:36] Ansonsten, beneiden gibt es jetzt eigentlich nicht so viel. Was ich sehr bewundere, ist, wenn ich jetzt anschau beim Streckenfliegen, was da Leute einfach können, wie weit die kommen, weil ich einfach, dafür fliege ich nicht genug in die Berge oder generell nicht genug rein mit Gleitschirm, dass ich sehen oder das so gut mir vorstellen kann, wo kommt jetzt da vorne, wo könnte jetzt da der nächste Bart stehen, wie komme ich da weiter. Und deswegen würde ich jetzt beim Gleitschirmfliegen. Da bin ich jetzt nicht der Streckenflieger, weil das mache ich dann einfach zu selten. Ich, da schaue ich dann auch, dass ich meine Höhe mache und aber so immer so im Gleitwinkelbereich, sage ich mal, bleibt.

[01:27:24] Da gehe ich jetzt, traue ich mich nicht groß weg, weil ich da einfach nicht die Erfahrung habe. Und da bewundere ich schon so die Leute, wo das, wo das können und wo das so zuverlässig dann auch wieder zurückkommen und solche Strecken machen und sich da einfach auch, wenn die jetzt losfliegen oder so, zum Beispiel die Ulrike, die war ja auch schon hier bei dir. Die kenne ich über das BGD-Team aus Norwegen. Und wenn ich mir da ihre Touren

anschaue oder von Marcel, wenn die so Biwaktouren machen und sagen, okay, ich fliege da jetzt einfach mal los, irgendwo in die Berge rein und übermache da. Und ich traue mir zu, dass ich da dann auch nachher wieder zurückkomme. Das ist einfach was, wo ich einfach nie die Fähigkeiten, Fertigkeiten dazu hätte.

[01:28:15] Und das bewundere ich schon sehr, was da möglich ist.

[01:28:20] **Lucian Haas:** Ulrike ist Ulrike Jüse. Und die war jetzt am Anfang dieses Jahres mal hier im Podcast und hat dann von ihren High-and-Fly-Abenteuern in Norwegen erzählt. Eine sehr, sehr schöne Folge von Podz-Glidz, finde ich. Also lohnt sich auf jeden Fall, das nachzuhören. Jetzt ganz zum Ende. Darfst du noch eine kleine Anekdote erzählen? Ich hörte, du hast im vergangenen Jahr einen erfolgreichen Heiratsantrag beim Motorschirmfliegen gemacht. Wie geht das? Muss man da brüllen und sagen, willst du mich heiraten? Und der andere hat dann irgendwelche Schallschützer auf und sagt dann, was hast du gesagt? Oder wie geht das?

[01:28:53] **Benedikt Bös:** Ne, also wir haben natürlich Helme mit Gehörschutz und Headset drin, unser Bluetooth-Intercom-System. Und das war, ja, wir waren in Italien unten in Fermo, wo ich relativ häufig fliege. Und da bin ich im Sommer mit meinem Freund schon mal in die Berge, 50 Kilometer ins Landesinnere geflogen. Und da gibt es so eine Hochfläche auf 1500 Meter, da kann man recht gut landen, alles Wiese. Und mein Plan war eigentlich mit meiner Freundin, wo wir im Herbst dann unten waren, dass wir dort, ich mit ihrem Tandem-Trike, mein Kumpel mit dem Fußstartmotor, dass wir dann mit Zelt und, nicht Zelt, so einem Tarp und Schlafsack, und Isomatte bepackt dahinter fliegen. Und dann da oben abends einlanden, da Biwak machen.

[01:29:41] Und dann wollte ich sie eigentlich da fragen. Und das hat dann aber nicht funktioniert, vom Wind und Wetter. Dann ist es schon kalt geworden. Dann musste ich den Plan verwerfen. Und dann sind wir an, wo sich dann nachmittags an einem Tag, konnten wir Tandem fliegen am Strand. Und wo wir dann wieder zurückgekommen sind zum Flugplatz, habe ich gedacht, okay, jetzt muss ich die letzte Gelegenheit nutzen. Die nächsten Tage wird es jetzt schlecht. Und dann haben wir einen Tandem-Fußstart gemacht. Der war relativ anspruchsvoll, weil da dann fast kein Wind war an dem Flugplatz. Und dann, wenn man so eng voreinander auf einer Ebene rennen muss, mit Gewicht im Rücken und so, ist das dann einfach noch mal ein bisschen schwerer wie am Hang. Aber wir sind dann gut in die Luft gekommen.

[01:30:27] Dann hat natürlich erstmal mein Headset, hat sich kurz nicht verbunden. Dann musste ich ihr noch einmal das Bluetooth zurücksetzen, dass wir dann miteinander reden konnten. Und dann habe ich ihr halt erzählt, was eigentlich mein Plan gewesen wäre. Und habe gesagt, dass ich halt gedacht habe, dass das dann dort oben eine gute Gelegenheit gewesen wäre, zu fragen, ob sie mich heiraten will. Und dann hat es kurz eine Sekunde gebraucht, bis sie es kapiert hat, was ich jetzt gerade voll will. Und ich hatte den Ring in der Tasche dabei. Und eigentlich habe ich gedacht, ja, den binde ich dann an. Aber dann war plötzlich Sonnenuntergang und keine Zeit mehr. Und dann habe ich den vorsichtig aus meiner Tasche rausgezogen und nach vorne gestreckt und die Box aufgeklappt

[01:31:14] und geschaut, dass er gleich ansteckt, dass der uns nicht verloren geht. Aber das hat dann alles sehr gut funktioniert. Hat der über Handschuhe drüber

[01:31:22] **Lucian Haas:** gepasst oder hatte die gar keine Handschuhe an?

[01:31:24] **Benedikt Bös:** Nein, da hat sie keine Handschuhe an gehabt.

[01:31:26] **Lucian Haas:** Seid ihr jetzt verheiratet dann mittlerweile?

[01:31:28] **Benedikt Bös:** Nein, das ist jetzt erst im August soweit, dieses Jahr.

[01:31:32] **Lucian Haas:** Okay. Wie groß wird das Leid einer Moshi-Fliegerfrau, wenn ihr Mann ständig von großen Streckenflugabenteuern träumt und dann immer abends sagt, naja, nach der Arbeit, du Schatz, ich bin noch zwei Stunden am Flugplatz und bin dann noch erst mal unterwegs?

[01:31:44] **Benedikt Bös:** Ja, also da ist man manchmal schon auf großes Verständnis angewiesen. Mein Vorteil ist, dass sie mich, also dass ich schon seit sie mich kennt, so aktiv bin und dass ich jetzt durch Corona, dass er sich etwas beruhigt hat. Ich habe dafür mir so neue Projekte wie jetzt diese ganzen Sachen da aufgeladen. Aber ich bin jetzt eben

aktuell nicht mehr jedes Wochenende irgendwo am Flugplatz. Aber was halt schon vorkommt, jetzt gerade an meinem Geburtstag oder jetzt im März, da hatten wir Urlaub, die Tage. Und dann muss ich auch sagen, du, hier an dem Tag, da sieht jetzt das Wetter eigentlich ganz gut aus. Und wir wollten jetzt vielleicht an den Bodensee, aber da könnte ich jetzt 400 Kilometer fliegen.

[01:32:32] Und dann bin ich halt darauf angewiesen, dass ich da jemand habe, wo sagt, ja, also gut, dann gehen wir halt am Morgen, übermorgen an den Bodensee. Und dann mache ich jetzt, beschäftige ich mich anderweitig. Aber das funktioniert, Gott sei Dank, sehr gut.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Dann wünsche ich dir eine wunderschöne Hochzeit. Und dass auch in den kommenden Jahren noch ganz viel Verständnis da ist, weil so wie ich deinen Enthusiasmus mitbekomme, wird das Motor Gleitschirmfliegen auf jeden Fall noch viele Jahre dich weiter begleiten. Und deine Partnerin wird sich einfach darauf einstellen müssen. Fliegt die selber? Also hat die selber einen Motorschein?

[01:33:10] **Benedikt Bös:** Nein, also Schein hat sie keinen. Sie fliegt immer wieder gerne als Passagier mit. Aber den Reiz, das selber zu lernen, hat sie aktuell nicht. Und da würde ich auch niemanden dazu drängen. Das muss man schon selber wollen.

[01:33:24] **Lucian Haas:** Bene, vielen Dank für das Gespräch. Danke schön. Und dir noch viele, viele schöne Flüge. Und dass auch diese 500 Kilometer demnächst irgendwann mal klappen. Ich gebe mir Mühe.

[01:33:36] Podz-Glitz gehört als Podcast zu meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Dort findest du auch die Shownotes zu dieser Folge Nr. 83 Paramotor mit Benedikt Boes samt einiger weiterführender Links. Lu-Glitz steht völlig werbefrei im Netz. Und zwar unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich L U minus G L I D Z. Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann empfehl den Podcast doch weiter. Zum Beispiel mit einem guten Rating auf Apple Podcasts oder Spotify, einem Post auf Facebook oder Instagram oder direkt im Gespräch mit deinen Fliegerfreunden. Sehr gerne kannst du Podz-Glitz und Lu-Glitz auch finanziell unterstützen als Förderer. Podcast und Blog sind gerade in der Regelmäßigkeit und Professionalität, mit der sie erscheinen, mit viel Zeiteinsatz und auch einigen Kosten verbunden.

[01:34:25] Recherche, Redaktion, Aufnahmeschnitt, Hosting, und noch vieles mehr.

[01:34:32] Für die Höhe deines Förderbeitrags gibt es keine Vorgabe, nur die einfache Regel. Gib so viel, wie du es für richtig hältst bzw. was dir so ein Angebot wert ist. Das kann einmalig sein oder auch ein wiederkehrender Dauerauftrag. Jeder Betrag hilft, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz auch in Zukunft unabhängig und werbefrei halten kann. Wenn du unsicher bist, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dann mache ich dir einen ganz unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcastfolge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Selbst zusammengerechnet ist das immer noch günstiger als die Abogebühren eines klassischen Magazins. Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und erst später einen gesammelten Förderbeitrag leisten.

[01:35:18] Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz 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

Benedikt Bös fliesst long distances with his Motorschirm. What fascinates him about this form of flying?

There are many types of paragliding: Groundhandling, Abgleiter, Soaring, Thermik, XC, Acro, Speedflying. In all of them, only gravity, the wind, and the sun always serve as propulsion. This is different with Motorschirmfliegen. There, you carry a motor with a propeller on your back. It provides the necessary thrust to more than compensate for the device's natural sink rate when needed. This then results in completely different flight possibilities.

One who has dedicated himself to this form of flying is Benedikt Bös. The now 31-year-old already obtained a normal paragliding license at 16. But because he simply got into the air too rarely for his liking in the following years, he tried paramotoring. It quickly became his obsession.

Today is Bene, who is probably the most internationally known pilot and ambassador of the German Motorschirm scene. For example, he won the British Open Paramotor Championship in 2019 and 2020. In 2021, he took victory in the international XContest in the Paramotor Foot-Launched class. He is a team pilot for BGD and is sponsored by Vittorazi Motors. Additionally, he has been running a website for years that has sort of become his trademark: Paramotor Germany.

I was interested in the conversation with Bene, where the fascination of motor paragliding compared to normal paragliding lies for him. After all, he sometimes goes into the air for hours with the Brummkreisel on his back and flies huge FAI triangles, the last one being over 400 kilometers. They have their very own challenges with a motor.

And so Benedikt Bös tells in this 83rd episode of Podz-Glidz about his passion, which provides him with many magical moments, but sometimes also causes suffering in the literal sense. Because he, like many other Motorschirm pilots, has felt the power of the propeller very painfully before. However, he is not embarrassed by his own mistake that led to it. He understood it as a lesson from the beginning and spoke openly about it to spare others similar experiences.

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

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

Music for this episode:

Track: Out on my Skateboard | Künstler: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

- Paramotor Germany XC-Cup (German ranking on XContest, organized by Bene)

Links:

- Paramotorgermany.com: <https://paramotorgermany.com/>
- on Facebook: <https://www.facebook.com/ParamotorGermany>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paramotorgermanycom/>
- Paramotor Germany - Die Deutsche Motorschirmgruppe: <https://www.facebook.com/groups/paramotorgermany>
- Paramotor Germany XC-Cup: <https://paramotors.xcontest.org/paramotorgermany/>

- 403 km FAI-Dreieck: <https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:ParamotorGermany/12.03.2022/06:04>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/05/podz-glidz-83-paramotor.html>

Transcript

[00:00:03] **Benedikt Bös:** Motor glider flying is such a beautiful and brilliant hobby, but the propeller doesn't just give us fun; it's simply a piece of carbon that someone is spinning at very high speeds, and there are forces at play that we can't stop, and you just have to be aware of that—you shouldn't sugarcoat the fact that there are risks involved.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:44] **Benedikt Bös:** Stories from the cosmos of paragliding. Today

[00:00:48] **Lucian Haas:** with Benedikt

[00:00:50] **Benedikt Bös:** Bös and

[00:00:51] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:00:56] There are many types of paragliding. Ground handling, gliding, soaring, thermals, XC, Akro, speedflying. In all of them, gravity, wind, and the sun are always the only sources of propulsion. It's different with powered paragliding. There, you carry a motor with a propeller on your back. It provides the necessary thrust to more than compensate for the craft's natural sink rate when needed. That also results in completely different flight possibilities. One person who has dedicated himself to this form of flying is Benedikt Bös. The 31-year-old today obtained a normal paragliding license at just 16. But because he simply didn't get into the air often enough for his intuition in the following years, he tried the paramotor at 19.

[00:01:43] It quickly became his obsession. Today, Bene is probably the most well-known pilot and ambassador of the German paramotor scene internationally. For example, he won the British Open Paramotor Championship in 2019 and 2020. In 2021, he took the victory in the international XContest in the Paramotor Footlaunched class. He is a team pilot for BGD and is sponsored by Vitorazzi Motors. Additionally, he has been running a website for years that has sort of become his trademark: Paramotor Germany. In my conversation with Bene, I was interested in what the fascination of paramotoring lies in compared to normal paragliding. After all, he sometimes takes to the air for hours with the humming gyro on his back and flies huge FAI triangles, the latest one being over 400 kilometers.

[00:02:35] They have their own unique challenges with a motor. And in this 83rd episode of Podz-Glidz, Benedikt Bös talks about his passion, which has given him many magical moments but sometimes also, in another sense of the word, suffering. Because he, like many other motorized glider pilots, has felt the power of the propeller in a very painful way before. However, he's not ashamed of his own mistake that led to it. He understood it as a learning experience from the start and has spoken openly about it to spare others similar experiences. If you enjoy Podz-Glidz, why not support my work as a patron? You can find out how that's possible very easily and without any obligation on the website, specifically on the Support page.

[00:03:28] Bene, why do you actually prefer flying with a motor instead of just soaring freely on thermals?

[00:03:33] **Benedikt Bös:** Yeah, well, I have my fun with thermal flying too. And I still really like doing it whenever I get the chance. But somehow, over time, it shifted so that at the beginning, it was just easier for me to get into powered glider flying than thermal flying. Because, for example, when I finished work, there was nothing left for thermal flying near us, like in the small Hebacher Köpfle. And one of my bosses also flies powered gliders. And he would just be at the airfield in the evening and would just get into the air. And then at some point I thought, okay, I really like flying, but I don't get to do it as often as I'd like. And then that would be a good addition. But then over the years, that developed so that I did it more and more intensively, and it shifted so much that now in the summer—now with Corona, everything has been a bit different since then—but before Corona, I was actually at some airfield every weekend or at some powered glider meeting or at a private meeting with other powered glider pilots, and I was out and about a lot, and because of that, I simply had the time to drive into the mountains and go flying there.

[00:04:43] **Lucian Haas:** That means that, at the beginning of your powered glider career, it was basically envy.

[00:04:49] **Benedikt Bös:** Yeah, it was simply the need. The need to get into the air. In contrast to the time constraints due to work, due to a car being available. I had my license by then, of course, but I didn't have my own car yet. And then, having a car to rent to drive to the Alps for the weekend was sometimes harder to organize than just heading over to the airfield briefly in the evening. And that's how it came about.

[00:05:18] **Lucian Haas:** How old were you when you started motor glider flying?

[00:05:22] **Benedikt Bös:** I was 19 with the powered glider. With the paraglider, I was 16, and with the powered glider, I was 19, which was when I finally had the money together. I

[00:05:33] **Lucian Haas:** I have the image of the classic powered glider pilot that I know. They're actually like the classic paraglider pilots too. It's more like 50 plus, and then at some point you say, okay, now I'll buy a motor, I'll get this license, and then I'll go flying there. Were you maybe something like the youngest powered glider pilot in Germany? I mean...

[00:05:51] **Benedikt Bös:** I wasn't the youngest. There are various other pilots, especially children of flight instructors, kids from flight schools, who naturally started with a motorized glider at 16 or so. But I was certainly one of the younger ones. And it's still like that today, that a very large part of the scene is, I'd say, 50 plus. But in my feeling, over the last few years, because of the whole social media thing with Americans, like Tiger God for example, motorized gliding is suddenly much more present on social media. And because of that, I believe—well, I assume—that it's just that more young people are getting interested in it.

[00:06:38] And in recent years, I think there are many pilots between 25 and 40 who are getting into the sport, either because they don't get to the mountains as often as they hoped, or because they come straight to powered glider flying after seeing videos of what the Americans are doing. There's one very famous one where Tiger God—I think that was his breakthrough—is a young pilot who flew to a McDonald's, landed there, ate a burger, and flew back. And that went viral on YouTube. And there are already very many people who have seen something like that and have been inspired by it. Then they're a bit disappointed when they realize that here in Germany, you don't just go to a sports field, take off, and land at McDonald's, but that we have a bit more rules.

[00:07:27] But you can make do with all of that.

[00:07:30] **Lucian Haas:** Is motorized glider flying booming in Germany?

[00:07:34] **Benedikt Bös:** Well, I don't know any reliable figures right now. You could check with the DULV to see how many licenses there are. But it's definitely on the rise, in my opinion. I mean, it's not declining—you wouldn't say it's completely dying out—it's more on the increasing side. I'm not sure if you can call it a boom yet, but it is growing.

[00:08:00] **Lucian Haas:** What's the main motivation you pick up from people? Why do they start with powered glider flying?

[00:08:06] **Benedikt Bös:** So, for many pilots who have flown before, who come from paragliding, they just don't get into the air that often. They have pretty much the same problem I had back then. And they say, yeah, until I somehow go to the Alps or something, that works with the family. But on the weekends, they actually don't have any time anyway. And for them, the idea is that you can just head to the airfield briefly on a weekday evening after work and do a quick flight.

[00:08:36] **Lucian Haas:** Is powered glider flying, in the end, also more family-friendly?

[00:08:42] **Benedikt Bös:** Yes, I think you can make it more family-friendly because of the times we can do it—so people who have some flexible working hours can just easily drive to the airfield in the morning. They do their hour-long flight, they're happy, and then they come home in the evening and can look after the kids. Or maybe just one evening they drive to the airfield. But then it's an evening where you get home later and you don't have to take a day off and travel somewhere. That certainly works for many people. There is

[00:09:19] **Lucian Haas:** is there actually a term like paragliding for powered glider flying?

[00:09:26] **Benedikt Bös:** Yeah, well, weather is always a topic for us too, and especially for people who are just starting out, they often wait until the wind has really died down. For motor glider pilots, ideal weather is when the wind on the ground is maybe between 0 and 10 km/h. A little bit of wind is often preferred so that you can take off more easily. Some people find it a bit difficult with zero wind, although that's not a problem with the right takeoff technique. But it can be the case that you're at the airfield and then wait for a short hour until it dies down, until the last gusts are gone, until the thermals subside. But I'd argue it's not to the extent it is now at the mountain.

[00:10:14] **Lucian Haas:** That means the time you'd spend away from your family, just sitting uselessly on the mountain hoping it'll eventually work or something, is eliminated; instead, you can plan everything much better. Yes.

[00:10:27] **Benedikt Bös:** So, of course, it can happen that you drive to an airfield and it's windier or more thermal than you expected. But generally speaking, if you're there in the summer, for example—right now it's about 8:50 PM, so sunset is approaching here. And if I say, okay, it looks calm tonight, little wind at altitude. And if I work until 6:00 PM and drive over to the airfield, I can actually rely on being able to take off straight away at 7:00 PM. And then I can fly for an hour and a half, nearly two hours, and I won't have to spend any time just waiting around.

[00:11:04] **Lucian Haas:** That means that's also the standard sequence of a classic motorized glider flight, where I say, for example, I still have about an hour in the evening and I spend that one hour in the air. And that's probably also the average duration that a motorized glider pilot usually goes up into the air for.

[00:11:20] **Benedikt Bös:** Exactly, so a large part of the pilots certainly fly about an hour on average, though nothing is stopping them from flying longer. But many fly for about an hour. And many of them aren't flying somewhere with a fixed plan, like "I'm going to fly this small triangle or something," but they just turn and do their lap. That's also partly why I'm currently trying to promote XContest flying in the scene, because I simply want to try and motivate people to lure them out of their local lap, out of their usual radius where they travel. And if you just keep flying in a circle, you're maybe within a ten-kilometer radius of your airfield.

[00:12:11] And in that case, it's enough to do a 50-kilometer triangle. You can actually fly that quite well in an hour. But that means you have 17 kilometers where you're initially flying away from the airfield in one direction. And many people then realize they haven't actually gotten very far, because they turn after ten kilometers and then fly their 50 kilometers within a radius of ten kilometers. But they always see the same thing. And that's one of the projects I've set out to do, where I simply want to motivate people a bit. Because those who try it suddenly see new landscapes, things they haven't seen before. And of course, you get that bit of appeal too—if I managed 50 today, I'll try 60 or 70 next week.

[00:13:01] And you can just steadily build on that, and you'll develop a bit further instead of staying stuck for years, just flying the same loop over and over.

[00:13:12] **Lucian Haas:** Let's talk about XContest and your commitment to the scene and the attempt to push things forward and all that. Let's go over that again in a moment. Before that, I'd like to talk a bit more about cross-country flying with you—or rather, we've always said the average flight is about an hour. But this spring, for example, you were in the air for seven and a half hours on the motor or with the motor glider, and you didn't just fly 50 kilometers, but 403 kilometers FAI. If I remember correctly, that's also a German record. I don't know if it's an international record or anything like that. That was on March 12th. Tell me about that flight. Was it actually planned exactly like that?

[00:13:50] **Benedikt Bös:** So it's not a German record. There's a German record from 2010, which is also an FAI world record, by Peter Schulz. He flew 500 kilometers FAI-3 back then. So I still have a bit of a way to go. But for this flight, I've just been pushing my limits bit by bit over the last few years. And then in March, it finally happened—I saw that the weather looked good, I think it was on Saturday. Meaning, yeah, not too much wind. And what's advantageous for me on these long distances is when the wind changes direction at different altitudes or at different times of day, because the goal is simply to fly the whole thing as fast as possible, but while being fuel-efficient.

[00:14:42] That means if I just open my trim and turn my speed bar, I can fly it at 65 km/h airspeed. But then I'd need a lot of fuel. And I wouldn't be able to do these long distances. That's why I always have to look at the weather a bit more. And for that day, I had prepared it as a 400 kilometer triangle. But I always plan it so that I have an option to either shorten the whole thing a bit if it doesn't go as planned, or to extend it. I had the option to extend it to 453 kilometers. Fuel-wise, it would have even been enough. I had five liters left at the end. But my problem was that I was taking too long; the pissing is just a problem at some point.

[00:15:30] I was out there for 7 hours and 20 minutes.

[00:15:35] And at some point, it's just a mental thing too, when you've been squeezing your legs together for six hours and then lunchtime comes around, and of course it gets very thermal, very active, where you have to fly actively and are constantly working to stay on your perfect straight line. And then mentally, at some point, I was just done. And then I said, okay, I'm going to extend this to these 403 kilometers, which is 50 kilometers over my previous best performance. And then I go back to the airfield with my face completely exhausted. And then I felt like I was back at the airfield again. But purely in terms of the gear, there's the option that I can go further. And I've just informed myself and prepared regarding that topic as well.

[00:16:26] That means next time you'll have a condom urinal with you? Yeah, I have a condom urinal. That would obviously be a clean solution. But as a foot-launcher, I'm a bit worried. If I'm all bundled up in my winter overall and everything, you have to run with the leg straps during takeoff, and I'm a bit scared of that. I won't be able to check once I'm up in the air if the tube or everything else is clear. And I imagine—it's difficult anyway when you're sitting up there in the air, and it might still be thermically active and shaking you around—that you just let go and pee. And if you don't know whether it can actually drain or not, that's a bit of my concern. Maybe it's unfounded, but I'm a little scared of it.

[00:17:13] That's why I'll probably have to look into some kind of diaper solution. You have to make do somehow.

[00:17:21] **Lucian Haas:** If you look at your track in XContest, you can see, okay, it's a triangle. But if you were to compare it to a triangle that a normal paraglider flies, basically every side of yours looks like it was drawn with a ruler, almost perfectly straight. Is it really like you say, okay, I have my waypoint, and then I look at my GPS and fly straight towards that point?

[00:17:45] **Benedikt Bös:** Yeah, so if I want to fly such large triangles, it's simply about flying them as efficiently as possible. And efficient means I don't take any detours. For that triangle, I think it was the FAI route, it's 403 kilometers. And the track log length, including building up the start and altitude, takeoff, and so on, was 412 kilometers. That means I didn't even fly 10 kilometers unnecessarily. And that's just important for me. I plan it all out so that I don't have to keep checking during the flight where it's carrying, what it looks like up ahead, whether I should fly more to the left or more to the right, or where the thermals might be. All of that is ruled out for me.

[00:18:31] I plan all of that in advance. I might have to adjust in the air if there's suddenly some high fog somewhere. And if I see that I can't fly further that way, I'll also reroute a triangle in the air, moving my waypoints. I use the FlyXC website for that. I can operate that very well on my phone in the air and then transfer it directly back into the XCTrack app and navigate accordingly. But I actually have a fixed plan in advance of where I want to fly, and I'm constantly checking to make sure I stay accurately on the line and have as few deviations as possible, because that would just be a waste of time.

[00:19:11] **Lucian Haas:** Does that actually mean, okay, you take off, you go up to, let's say, something like cruising altitude and then you stay largely at that height and fly, yeah, straight ahead?

[00:19:23] **Benedikt Bös:** No, for the routes I want to fly, I check the different altitudes and how the winds are beforehand. And then it can be, for example, that I say, okay, I'll take off. And I climb directly to 1,000 meters because, on one hand, I have to get over the Swabian Alb or something, or I see that I'd have a good tailwind at that altitude. And then I climb to, say, 1,000 or 1,200 meters and fly my first leg with a tailwind until I reach the turning point. Then I know, okay, over there I have to go down to 600 meters. Then I only have a slight crosswind, for example. Then I descend to that altitude, fly the leg, and then it can be that you say, okay, for the last leg, the wind has shifted in the meantime.

[00:20:15] Four or five hours have passed now. Maybe I have to go up again. Yeah, so I always adapt. It's not like I just go to a fixed altitude. Of course, you have to coordinate all of that with the airspaces. As a powered paraglider pilot, I'm classified as an ultralight aircraft. And that's why I'm always on top of it. My altitude limits are significantly more restricted than those of unpowered paraglider pilots. In the Eco airspace, without a transponder, I'm only allowed up to 3,500 feet above ground level or 5,000 feet MSL. Because of that, sometimes it would be smarter if I could go a bit higher. But we're relatively restricted there.

[00:21:01] And you just have to look, especially with triangles like these, at the airspaces—where can I fly over? Where do I have to fly under? And then also at the geographical features. Here in the Swabian Alb, the ground is sometimes 700 meters high. Elsewhere, it's only 200 or 300 meters. And you adapt to that. But primarily, I look at, I try to use the wind as positively as possible for me, so that it harms me as little as possible or pushes me, moves me forward.

[00:21:35] **Lucian Haas:** You can actually plan most of that well in advance. You can look at all the airspaces. You can also see, at least if you trust the forecast, how the wind develops accordingly at different times, to maybe see, okay, it turns in the afternoon and then I can fly back easily, and stuff like that. And then I know at these and those points, I probably have to climb a bit. And at that point, I have to descend again and somehow fly under something, and so on. But in between, there's maybe not that much to do from a pilot's perspective. So not constantly looking for the next thermals, the turning, the centering, focusing on that, and stuff like that. Isn't a cross-country flight ultimately actually boring? Rattling around like that for seven and a half hours?

[00:22:25] **Benedikt Bös:** So it's not boring. That's a point I hear very often, especially right now in conversations with paraglider pilots or people who haven't tried it with a motor yet; I also regularly read it on Facebook or similar, where some people write, "Yeah, there's no problem with a motor, I can do that too." And then I say, "Yeah, go ahead." There are relatively few pilots who fly such distances. Now, 150 kilometers or so is actually not a big problem. For those who are just starting out and testing the waters—I don't want to put anyone down here—the first 150 kilometers can be a problem for them. But for me, I'd say it's not a big challenge.

[00:23:10] I can more or less just sit through that. But when I do those long distances, anything over 250 or 300 kilometers, on one hand, it's just a matter of the technology—everything has to fit, it has to work. But once I'm in the air, I rarely get bored because at the beginning, after takeoff, I have to check everything, once I've lifted off, to make sure I'm set up correctly—the connection between my auxiliary tank and the main tank, that everything fits, that it's running, that my engine is tuned properly. For example, through these long, ambitious flights and in cooperation with the manufacturers, I got a system from Vitorazzi for my engine that allows me to adjust the carburetor during flight.

[00:23:59] That means when I'm at cruising altitude, I can lean it out so I consume less fuel. But that's another thing—I have to constantly keep an eye on the temperature so it doesn't overheat. Then there's the navigation part, staying accurately on my line. Especially when you have to fly long distances straight ahead—it doesn't look that simple, but flying a 100-kilometer stretch in a perfect straight line is actually quite difficult because you have influences from the wind and such. So, for the first two or three hours, if I start tomorrow and it's still calm, I keep my hands down and actually do everything with weight shifting.

[00:24:48] But that's basically the core thing I'm always looking at, because on this route, over this distance, if I have a deviation of just a few degrees, I'll end up somewhere completely different. That's why holding the heading is so important, and later, when the thermals start at 11 o'clock, it'll rock you around just as much with a powered glider. Except I can't just say, okay, it's going up right now, let me see if I can turn into it. I'd only do that if it's a really strong thermal where I can center it nicely and it's worth it for the altitude gain, especially if I actually need height at that moment. But otherwise, I don't want to waste time circling; I want to move forward. And then you're just busy stabilizing the glider and holding the heading.

[00:25:36] Because if it gets too thermally active, then with a reflex glider, it stabilizes itself to a large extent and can handle much more turbulence than a paraglider, a conventional profile. But there comes a certain point where some representatives say, "Yeah, this one is rock solid, you can just trim up and through." I don't belong to that group, because it's still a piece of equipment that I can simply fold up without tools after landing and put in my backpack. And because of that, any glider, even a reflex glider, can simply fail to a certain extent. That's why when it gets too thermally active,

I have my hands up and fly actively, stabilizing the glider and making sure I stay on course.

[00:26:27] So it doesn't really get boring. Plus, you're always seeing new landscapes. Of course, you take those in too. I want to see what I've flown past, not just look at my tablet or my phone. And what I also do in the air is check the wind forecasts—on Windy, for example—to see if the forecast has changed, just to get a sense of what to expect. Because if I'm only out there for two or three hours, not much changes in that timeframe. I don't really care then; checking before the flight is enough. But if I know I could be in the air for seven, eight, or nine hours,

[00:27:13] then yeah, a lot just happens on a day like that. And I also stay informed during the flight about what's changing.

[00:27:21] **Lucian Haas:** What do you see as the biggest challenge for yourself when it comes to cross-country flying with a motor glider?

[00:27:27] **Benedikt Bös:** You could maybe say the biggest challenge is the launch. Everything depends on that first. I can have such a great, efficient motor and a fast glider and good planning and everything. That is certainly the biggest challenge in the first moment, in a sporting sense. If you then steer with weight shift for several hours, you'll notice the next day that you've actually done something. But yeah, you could maybe say the first big challenge of such a cross-country flight is first of all the launch. With so much equipment, in zero wind, in the morning on a wet field. That's the first big point you have to manage, which certainly prevents many pilots from flying cross-country or such long distances.

[00:28:13] Because if you don't get off the ground, then none of the rest of that stuff matters afterwards. Like

[00:28:20] **Lucian Haas:** How much fuel do you have with you? I mean, what kind of weight are you hauling to the start and having to walk with others until the glider finally carries you?

[00:28:28] **Benedikt Bös:** So, the maximum amount of fuel I've had with me so far was 35, 36 liters. On top of that is my total weight, I can't tell you exactly right now, but the motor with the frame, with the harness, with the rescue glider—we're definitely at another 30 kilos with all those extras. Then there's the boots, the heavy winter overall, the heated jacket, the heated gloves, all of which need batteries. A battery for the phone is also very important, especially on long flights or when it's cold. So, I haven't weighed it yet, and I'd rather not know. We're definitely at 50 kilos for what you're carrying on your back.

[00:29:14] That

[00:29:15] **Lucian Haas:** means you also have to have the fitness to carry something like that and then, you might have to do at least three fast steps, or maybe ten fast steps, depending. So that has to work out somehow.

[00:29:27] **Benedikt Bös:** Exactly, so right now, with the gliders we're flying, when we have these reflex gliders—the one I usually fly—those are designed for 20 square meters of area. With the gliders where you're faster in the air, we just have to run a few steps faster during the start. With the right start technique, you can get into the air well with the weight and all that. But that's something where you simply have to practice, where you have to be able to do it; you don't just get it right naturally.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Is there something like a launch cart for motorized gliders? I mean, with kites for towing, they sometimes have these dollies where they start rolling and then take off from there. You could say, wonderful, I don't have to run much; I just stand on this thing, provide the momentum with the motor, and then it pushes me, and then I could maybe take off with it and ultimately carry more weight.

[00:30:27] **Benedikt Bös:** So there are triangles that you can strap something under. They're like trikes.

[00:30:33] **Lucian Haas:** But then you have the frame with you, you take it into the air. Exactly. Where the frame stays down and you lift off and say, I was capable of a foot launch, or I have to land on my feet.

[00:30:43] **Benedikt Bös:** Yes. That

[00:30:44] **Lucian Haas:** there is

[00:30:44] **Benedikt Bös:** not. I mean, you could definitely do it. I've seen friends in Sweden start in the winter on a frozen lake. They sit on a sled and then give it gas. They do a start like in a triangle. The sled stays on the ground and then they fly and land normally afterwards. But for me, that's out of the question for one thing, because then I'd need someone to pick it up at the airfield afterwards, someone to be in the way. And that wouldn't be compliant as a foot launch anymore. That is, my goal currently is, if I know that I'm staying under 500 kilometers, then of course I don't need it for FAI documentation.

[00:31:28] ...or world record or something, I'm not thinking about that yet. But I'm working towards it, and if the opportunity arises, it would of course really appeal to me to set a new record at some point. And it wouldn't do me any good if I sat on the vehicle and took off for 400 kilometers now, only to have perfect weather afterwards. But to fly 500 kilometers, I really have to do a foot launch so that I can get it registered afterwards, and if I don't get off the ground, that's part of the sporting ambition—being able to say, okay, I managed to get that mass and equipment into the air on foot, alone, without help.

[00:32:12] **Lucian Haas:** If you flew your 400-kilometer flight with, I believe, an average of 55, that's probably about what you can fly in a meaningful way with your equipment. If you say you want to fly 500 kilometers, that's another fifth, so you wouldn't need seven hours, but nine hours for that, very simply put. How long can you actually stay in the air with such a foot-launch setup, where do you say it's realistically possible given what you can carry, with today's technical possibilities and the fuel consumption of the engines?

[00:32:45] **Benedikt Bös:** Yeah, so as for the nine hours, I'll definitely be able to manage that with my current equipment. That will definitely be doable. Regarding average speeds, anything over 50 km/h average is actually already good. I've also flown triangles up to 150, 160 kilometers with a 60 average. That 350-kilometer triangle had to be close, not quite 60, I think, but it was very close. But the weather just has to cooperate a bit. I wouldn't have any problem flying a constant 55, 60 km/h airspeed via the trimmers or, as I said, how I set the glider.

[00:33:34] But then the consumption goes up too much. And that's why I usually fly with an airspeed between 50 and 55 and have to make up the rest over the weather. And on that flight, for example, on the second leg, the wind just wasn't quite from the direction I expected, but a few degrees more from the front. And that all braked me back relatively much. Then I had to make sure I was flying as low as possible. But at some point, it was already relatively thermically active. That also brakes you back again, because of course, the glider nods back a bit and pitches up and everything. And if I also have my hands on the brake to stabilize, then I'm simply slower.

[00:34:22] And that slows you down a bit. If there were no wind, flying at a 55 average wouldn't be an issue.

[00:34:32] **Lucian Haas:** I noticed you just mentioned a distance of 350. You flew that last year—once a bit over 300 and then once 350. Now this year in the spring, 400. I noticed that all of these, at least these three long distances I saw, you always did them very early. I did mine in the spring, in February and March. Is there a reason for that?

[00:34:55] **Benedikt Bös:** So the reason for me is simply that, on one hand, I have fewer commitments, so I'm a bit more flexible with my time. And for me, the huge advantage is that I often find conditions that feel right to me based on the weather situation, because the thermals time is also shorter. In March, or I was there in January—I've already flown 200 kilometers this year. It's relatively cold there, but I can prepare for the cold more easily and manage it better than I can with thermals. The cold doesn't slow me down. In that sense, the cold is even a bit better for my consumption, for example, because cold air has a higher density, more oxygen. My consumption is actually a bit lower there than now in the summer when it's 35 degrees.

[00:35:45] And the problem is simply that at my airfield, I'm not allowed to take off at sunrise in the summer because everything is too densely built up. The houses are just too close. And if the sun rises at 5 a.m. and I'm there at 7 a.m. on a weekday, then 7 a.m. might be acceptable. But if I take off then and it gets bumpy by 9 a.m., it makes a difference to me whether I have to be actively flying and going slower with the effort starting at 9 a.m., or if that doesn't start until 11 a.m. or half past 11. That's why my tactic is always a bit to see if I can put in a good performance right away in the spring. Ultimately, only the best 6 flights per pilot are counted at the end of the year anyway.

[00:36:32] And for the motorized glider XContest, the season also runs from January 1st to December 31st. Because of that, I really have the whole year to work with, and I already have 3 good flights in the bag. And then I can see a bit how the others manage to get through the summer. And if good conditions arise, I do fly cross-country in the summer too. But those are usually about 200 to 250 kilometers. I'm more speculating on, hoping to get such a good weather situation again in the winter or autumn to tackle those really long distances over 350 kilometers.

[00:37:12] **Lucian Haas:** So, if I'm hearing you correctly and understanding you right, are you saying that thermals are one of the most disruptive factors for you as a powered glider pilot?

[00:37:23] **Benedikt Börs:** Yeah, if I want to fly cross-country, I don't really need it. I also like flying thermals with a motor. In classic competition, we also have economy tasks where you get a limited amount of fuel. That means, for example, at the European Championships, we each got, I think, 2 kilos. And that was a pure economy task. You were supposed to just fly as long as possible with those 2 kilos. So you don't start in the evening at 6 p.m., but at noon at 2 p.m., when the clouds are building up nicely. Then you just look for a way in, so to speak. And when you notice, okay, it's going up reliably, you switch off the engine to save fuel. And then we're up there, we were allowed to climb up to 1,800 meters.

[00:38:12] And it went up very steadily. On that day, you had to make sure you didn't go too high. Because if you had violated the airspace, it would have been a 100% penalty, and there would have been no points. So at a certain point, we had to spiral down a few meters again. But I still enjoy it when it goes up nicely and I can circle. But that all costs me time. If I'm doing normal cross-country flying, say at 900 meters, I have a slight tailwind. Or at 600 meters. And if I find a top super-thermal where I could climb 3-4 meters, I wouldn't get anything out of it anyway if I had a headwind at 1,200 meters.

[00:38:58] I want to stay on your 600. And that's why there are few situations, for example at a turning point where I know I have to gain 500 meters of altitude. If there were a nice thermal there, I would definitely take it, because I can obviously save a lot of fuel if I do those 500 meters quickly with thermal height. But otherwise, for these long distances, it's more of a disadvantage.

[00:39:25] **Lucian Haas:** Let's change the subject a bit. Did you become known in the motorized glider scene, or are you primarily known now for your own website Paramotor Germany? There's also a shop and all sorts of other things on there. You started that back in 2011, which was pretty much at the beginning of your motorized glider career. I think you got your license in 2010. Did you already plan back then to focus your life so heavily on motorized glider flying that you'd say, I'm basically going to turn this into a brand and set up a website that already has national significance just from the name alone?

[00:40:04] **Benedikt Börs:** I could never have imagined back then how everything would develop like this. The background was that I helped a colleague create a website. He started his own business, and back then, without any real technical knowledge, I had tinkered around a bit using online tools and had fun with it. And because I had done something for him, I wanted to do something for myself too. So it was like, okay, what could you do? Well, glider flying. And that's how I registered Paramotor Germany, and in the end—well, at the beginning—I only used it to publish beautiful flights or videos from other pilots there and to collect them a bit.

[00:40:51] And then it just developed to the point where I eventually realized that if I'm always just waiting for other people to go flying so I can join them, I'm not going to get very far. I wouldn't get into the air as much as I would have imagined. And then I started becoming a bit more active myself, going flying more, also driving to a motorglider meeting, even to an international meeting in France. And there I met someone from Sweden, for example, who told me that they fly all night during the midnight sun in the summer, and that his record was 15 hours of flight time in one day. And of course, I beamed with joy, I said, okay, I have to go there, I have to see that. And then he said, yeah sure, you can come visit me, no problem.

[00:41:38] I have a flight school, you just need to sit in the plane, and you can borrow the equipment from me. And a year later, I was in Sweden, flew up to a guy I'd spoken to for an hour or two total at that event in France, and I sat in the plane and visited him. And he's now one of my best friends. I'm still very good friends with him. And it just all

developed bit by bit like that, and then BGD noticed me through the website and that's how the first contact happened. And as the years went by, as everything grew, I'd think at the end of every year, when I looked back at everything that had happened, I'd think, okay, wow, I never would have imagined that something like this would happen to me or that I'd be working with some manufacturer or something like that.

[00:42:35] And the next year it was even better, something else was added and there was another increase. And yeah, it was never the goal back then, or yeah, I never even thought of the idea that I could do something like that. That wasn't an option. That

[00:42:54] **Lucian Haas:** So, you put in the effort, you showed your performance, but out of your own enjoyment, and the rest just sort of happened, did it kind of fall into your lap and grow from there? Yes,

[00:43:04] **Benedikt Bös:** So I have to say, that was something that made me very happy and where—well, "proud" might be the wrong word—but where I just really liked that, apart from things like with Bruce Goldsmith Design, where they came to me, it wasn't a case of me going to a manufacturer and saying, "Here, I can please have this, and I'd like to," or with the engine manufacturers, it was the same afterwards—that I wasn't some beggar somewhere saying, "Here, think about it, support me," but that I just did what I enjoyed and was active and committed, and they came to me and said, "Hey, wouldn't you like to try this?" or "Yeah, we like what you're doing."

[00:43:51] we can imagine that we'll somehow work together. That's because I just know that in the scene, of course, everyone is happy if they get something for free or cheaper somewhere or something like that, but the way it developed was that I didn't have to go anywhere and ask, but rather, in most cases, people came to me. That, yeah, it's just nice, nice to see when you realize how everything eventually pays off.

[00:44:23] **Lucian Haas:** Has it basically become a job for you out of your hobby? I mean, do you live off Paramotor Germany, or do you still have another job and this is still just a hobby and extra income? No,

[00:44:36] **Benedikt Bös:** So, I'm an orthopedic technician and I work there full-time. So, yeah, I live off that, but even with a master's degree, you don't make huge money in the healthcare industry. And if you pursue the hobby as intensively as I do, it just costs a few euros, so through my activities and also my job, I make sure that my hobby basically pays for itself, that it's refinanced. But from my point of view, it's hard to get rich in this scene or in this sport. So, it's not something to make big money from. The shop only came about because I developed a camera mount, a magnetic camera mount, to put the GoPro on the glider back in 2013 or so, and I had only done that for myself at the time and then published it, a few pictures, and maybe a few people secretly bought it, like two or three people saying, "Hey, can you make something like that for me too?" and then one or two big names from the power kite scene contacted me right away and ordered a part, and then other people saw it with them again, and then the demand increased, and then at some point I started making a page for it where you could order it, and then it all grew bit by bit.

[00:45:59] Many of the other products I have in there are simply things I needed for myself or that proved to be reliable for me, but that I had a hard time getting. Eventually, I said, okay, I'm not just going to order one meter of this hose, I'm going to order 15 and put it online. The prices aren't huge margins either; it's just enough so that I can buy my fuel afterwards. It's not the goal for me to live off of this; I don't have any plans to do that.

[00:46:31] **Lucian Haas:** So in the end, it's actually seen as a service to or for the scene. You already mentioned XContest earlier, where you've basically established a sub-ranking in XContest this year called the Paramotor Germany Cup, which is basically the national German cross-country flight ranking on XContest for powered glider pilots. Why is something like a cross-country flight ranking on XContest actually not organized by the powered glider association or the DULV, the German Ultralight Aircraft Association, why don't they do something like that? So why is something like this organized privately by you?

[00:47:15] **Benedikt Bös:** The problem is simply, and I'm being honest here, I always tell the powered paragliding pilots that we are partly to blame ourselves. People in the scene love to just start complaining about the association, saying, "Look, they're not doing anything." The problem is, for example, we haven't had a German Championship since 2016, but on the other hand, you have to admit that very few powered paragliding pilots are actually involved or contributing to the association anywhere. Instead, it's often seen a bit like, I'd say, a service industry—that you pay your dues and

expect them to do something for you.

[00:48:06] And unfortunately, that just doesn't work. I can't judge whether they could implement it or not, but the fact is they aren't proactively following up and saying, "Come on, for the motorized glider pilots, we have, I don't know, 1,500 or 2,000 members who fly motorized gliders, let's do something for them." Instead, the motorized glider pilots would have to become active and tell the association, "We'd like to do this and that, will you support us?" And that would work. But take the German Championship, for example: you need someone who knows competition flying well enough to create the maps, create the tasks, and do the evaluation. That's all relatively labor-intensive and requires a certain amount of expertise.

[00:48:53] And right now, there's simply no one who is also a competition pilot standing by. And that's why, over the last few years, I've started offering courses in competition flying in general, where I teach people the basics, because that's another issue where it's just hard to get information from anywhere. To start with that, you have to search for a long time until you find something or until someone finally does something where you can learn. And then it was just, maybe that's a bit of a disadvantage of mine, that I can always motivate myself very easily for something and say, okay, now I'm doing this and that and that. And why my time sometimes gets a bit tight is because I just keep too many projects and ideas to myself and then tell my girlfriend, yeah, I just have to finish this here, I'm doing another XContest and I'm doing a training session or something.

[00:49:51] But above all, there was this XContest, because I thought, okay, I can't easily organize a competition right now, because if there were a German championship, I'd want to fly in that myself. Therefore, I can't take over the task setting or anything like that. But what I could perhaps do now is get people a bit excited about this XContest, about cross-country flying. And I already made an attempt last year, and there was a bit of something... I've already heard from some people, "Yeah, why should I participate? There's nothing to win anyway, and I'm not going to come in first, it's international, I can't compete at the top anyway," so that's why it's not interesting.

[00:50:37] And then last year I had the idea that we'd say, okay, let's do some crowdfunding; everyone who wants to participate pays 15 euros, and then we use that money and split it by percentage or something for the top three of each launch site. And three classes, so we'd do it like that. But that didn't work either, because people don't want to pay anything for it. Or I just couldn't get them excited about it. And then at the end of the year, it was like, I had the top flights, so I would have... I also paid in 15 and would have gotten back like 35 or something. But I already contacted the other pilots who basically participated in the funding and said, okay, so somehow, this didn't quite work out the way it was actually intended.

[00:51:28] I would now suggest that we don't pay that out, as I would get a good portion of it, but I got in touch with the people from XContest. And there is the possibility of doing national rankings, for example. And that costs a certain amount—the X-Alps base fee—plus a few euros per pilot who participates and ends up in the ranking. And then I said, okay, let's take the money and we can cover that base fee with it. And then, for example, I contacted DULF again via the sports representative and said I'm going to do something like this and try to motivate people a bit. And they supported it too and basically paid something so that the costs incurred are covered and that we also have a budget to buy prizes later, so that I can give the people something accordingly afterwards.

[00:52:31] And this year it's working better. Although, at the beginning, I thought, yeah, you just have to set the thing up once and translate the texts, the German rulebook and all that work, but then it's done. But I slightly underestimated the problems at the start with registration, then there was the XContest setting, there were still a few errors, then flights couldn't be uploaded, so I was actually quite busy with that again. But by now it's running more or less, and I think we have nearly 50 pilots participating now. And I'm working on it with magazine articles and various ways just to try and increase that a bit. And surely not everyone will start flying big 100-kilometer triangles now, but there are already a few pilots involved,

[00:53:22] who have discovered the fun in it and are now progressing, already reaching over 100 or 150 kilometers. And for that, I have to say, yes, it has already been worth it for me. Now, you just have to see how you can expand it a bit more in the coming years, to increase the fun even further and, yeah, to get people to be a bit more active and not just fly around aimlessly in the area, but to set goals for themselves. And you simply learn a lot more from that, for example, if

you have to check the weather. If I know I'm only flying my circuit around the airfield tonight, I don't worry about the weather as much. But if they want to fly even just 50 kilometers, they might still check the wind first,

[00:54:10] ...look, okay, what's the wind like, yeah, how could I position my triangle, and learn something from that too.

[00:54:17] **Lucian Haas:** But you also have to say that even if it wasn't planned at all, with your choice of the name Paramotor Germany back in 2011, you actually hit the nail on the head. Because if you say, okay, now the cup is also called Paramotor Germany, that can also be understood as it being the name for the national level, but in the end, it's also advertising for you. So it's cleverly packaged, even if it was mostly a coincidence in the end. Do you actually have a role at DULF yourself? I mean, do you have some kind of task with them?

[00:54:48] **Benedikt Bös:** I'm not actually on the board or anything like that, but I have taken over the role of auditor. However, what's currently being discussed is the thing with Wolfgang Lindl, who is the sports coordinator; I'm still waiting for an answer from him, but he actually wants to fully finalize that I basically take over the national coach role. He already looked for someone a year or two or three ago, but no one responded. Now, since I'm pretty much the only one who's been active in this and also looking to pass on and convey knowledge, it just reached the point where I told him, "Well, I'd like to offer myself for that." So it will probably end up with me taking on the volunteer position and being officially responsible for it.

[00:55:43] but that's what I'm doing now; for example, since there's no German Championship, there's the British Open this year, which I already took part in back in 2019 and 2020, and that's something I'm already helping out with a bit in terms of organization, supporting the people who want to participate, and yeah, I'll probably do that in an official capacity soon, but it won't really change my actual work. That

[00:56:15] **Lucian Haas:** meaning, could one, in the end, maybe even drop it as a sort of German sub-ranking?

[00:56:20] **Benedikt Bös:** Yes, I've already clarified that, but we don't have enough participants for that right now. For me, it was an option where I said, okay, if we can't organize a German championship here with the English ones, we could do a separate ranking for them, so that it counts as a German championship, that there's a ranking for it. But right now, we probably only have five pilots joining, which is already an improvement from the two we had before, but it's not enough yet for it to be counted as its own championship.

[00:56:56] **Lucian Haas:** I read somewhere that you're also working in a working group with the DULF or something similar, where the goal is to advocate politically for lifting this airfield requirement for launching with the motorized glider. What's the current status of the project?

[00:57:13] **Benedikt Bös:** So that started a few years ago; it involves authorities, so it's all relatively long-drawn-out. The current status is that we have a mandatory airfield requirement in Germany, and as an alternative, there is the possibility of obtaining an off-field takeoff and landing permit under Paragraph 25. That was used relatively uncomplicatedly for years, where people could basically get a meadow approved, but that has become increasingly difficult over the last few years. It's a huge problem for the motors, for the motor glider pilots, because many airfields don't want motor gliders or have operating hours that are simply not compatible with our flight times, and then we tackled this project again.

[00:57:59] The current status is that we brought in a specialist lawyer back then who basically prepared an expert opinion where we demonstrate that there is simply a need for action and that we have also shown a possible solution in the form of an off-field takeoff permit, similar to what balloon pilots have now, where you would, for example, have to do some kind of small training or briefing again and that you could then, in a simplified way—not via the regional presidency and such, but in a simple manner—obtain a permit for a meadow. Unfortunately, it's still stuck on the authorities' side right now. What's positive for us is that there haven't been any rejections or anything like that yet,

[00:58:48] but we're currently just hanging in limbo and unfortunately have to be patient, because it has to go through the federal-state technical committee, and there are working groups before that, and then with Corona and everything, a lot of things got delayed again, then there was a change of government and there were apparently more delays because it's running at the federal level first and then it has to be passed down to the state level again. That's why we're still stuck

in the waiting loop, but so far all options are still open.

[00:59:20] **Lucian Haas:** That would mean, let's say, if everything goes well, it could get to the point where you could take off relatively freely with the motor glider from any meadow that isn't directly next to residential areas or something like that, if you have the approval of the meadow owner, right?

[00:59:37] **Benedikt Bös:** So, it won't be possible in Germany to just have permission from a landowner, like they do now in Italy or somewhere, where I can just go to a meadow and take off. We probably won't achieve that here. The goal, however, is that currently you have to go through the municipality and nature conservation, and then it all goes to the regional government. It's a huge fuss with so many different parties involved, and of course, there's a lot of risk that someone will say, "Yeah, but I don't really like it." That's why the goal is to significantly simplify it, so that you can get a permit—a stamp, let's say—at the local level. It won't be as paradise-like as it is now in Italy or France, but we hope we can make it easier again to that extent.

[01:00:28] ...that it becomes feasible for more pilots again. Because currently, there are some federal states where it works perfectly. They send an email with a screenshot from Google Earth and the coordinates, plus the permission from the property owner. And then, if the municipal council agrees, the official just clears it. But then there are others who demand a bird protection assessment and various other things, and then it just becomes very complicated and very expensive, so many people give up again. And that is the biggest point why motorized glider pilots give up flying again, because they just can't get into the air as easily as they hoped at the beginning if they can't basically solve the launch site problem, if they can't find a suitable launch site.

[01:01:18] I

[01:01:19] **Lucian Haas:** I've pushed the idea with the DRV to establish the electric motor as an ascent aid for normal paragliders, and with that, to introduce a new type of launch and shape it legally as much as possible so that you could start relatively freely anywhere. It goes somewhat in that direction—what's your actual take on the electric motor topic? It's settled now at the DRV, but do you see it as a future, or is it ultimately just a side issue for classic powered paragliders, especially when you say I want to do cross-country flights and I need thrust for seven and a half hours, which no battery can ever provide?

[01:01:55] **Benedikt Bös:** So for those massive cross-country flights, it certainly won't be a thing, not even in the coming years. For normal flying, as we said before, many pilots fly for one or two hours maximum. I can imagine that might increase a bit over the next few years, but I believe it will only really take a step forward when battery technology makes a significant leap. I've already flown some motors. A friend of mine, Thomas Brennstedt from Austria, is a very, very good tinkerer, inventor, hobbyist. He's built various systems from the ground up. He makes the propellers and everything himself and develops and tests a lot. I'm systemically excited about his work too. We've already flown them.

[01:02:40] A few years ago, we were in Zell am See at IONIKA. That was an e-mobility event. We were there as a show team, demonstrating what's possible. Nowadays, even with the launch, with an efficient glider, the current state is, let's say, about forty-five minutes, maybe an hour, as a foot launch. And right now, the problem is simply that the weight of the batteries and the capacity mean the whole thing can't function that well. It just can't hold a candle to an internal combustion engine. With that, I have such a high weight on my back. If I compare that to a small one—I have an Eclipse Atom 80, which weighs 19 kilos empty. And if I only put four liters in there, I can fly for an hour too.

[01:03:28] If I want to fly longer distances right now, the thing is, I still have to carry the weight at takeoff. It's already lighter during landing, though. And above all, I can just quickly recharge it after the flight. I think currently, the prices are simply the hurdle for many people, because you're spending over 10,000 or 12,000 euros on an electric motor system where you can fly for 40 minutes, but no one can say for sure how many years the batteries will last. Even if they manage 1,000 cycles, if I fly less often—many pilots only fly maybe ten times a year—and if they don't charge it regularly, then the batteries will break or something.

[01:04:14] I think that would just take a bit more time. But fundamentally, it's certainly interesting, and it's also interesting for many pilots, if you no longer have to do carburetor adjustments. There are already very many engines that run perfectly fine with carburetor tuning. But there are still cases where you have to do something technical. And that's

not for everyone. I think that would certainly be interesting. But from my point of view, it just takes time for the batteries to get better. How long do you estimate that? Based on your knowledge? We'd have to ask the automotive industry or something like that what they say. I'm not involved in that topic intensively enough to know what the market is like right now.

[01:05:01] Because you can expect significant improvements there. I mean, it always depends on who wants to fly for 20 or 30 minutes; they'll certainly find suitable systems already, even if those are still very small series. But for the masses, in my view, it's not suitable yet.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Let's look at something completely different for a moment. I'd call it the dark side of glider maintenance. In 2016, you had a relatively serious accident with the glider. What happened there?

[01:05:35] **Benedikt Bös:** I had an accident while starting, while turning on the engine. Back then, I traveled to Sweden in the spring, it happened on April 1st, at a motor glider meeting on a frozen lake in the Arctic Circle. And I had brought my alignment from the plane, set everything up calmly at the top, and mounted the engine and wanted to start it. So it has a pull rope, a hand starter, and I pulled and pulled and pulled and it just wouldn't start. And I had the engine relatively new and thought, well, maybe I pumped too much fuel into the carburetor and it's flooded, so I took it off again, checked everything again, and at that point, I had actually been telling people for two years to always put your engine on its back when you turn it on, so that if it should rev up because something goes wrong, you're a bit better protected.

[01:06:33] And on that day, I disregarded that myself. And after it didn't work the first time on my back, I put it down, checked everything again, and then—I had already prepared—I positioned the engine so that it lay flat against my leg on the side, so I could hold it well from above. I made sure my thumb was directly over the stop button and that nothing in the front was pressing on the throttle so I couldn't accidentally give it gas. Then I pulled the starter with my other hand, heard an ignition, and was actually relieved, thinking, okay, perfect, because the weather was great too, now it'll start right away and I can go lie down, and then I pulled again.

[01:07:19] and then I—I still realized from the sound, I heard immediately that it was revving too high, but it happens so fast, it's fractions of a second. The engine, it's pushing with 60, 70 kilos and it tilted toward me and then with the propeller, I basically got pushed through the net, through the covering, by my arm, so that the propeller hit my arm there five times, three times deep, until then—thank God I let go and moved backward so that it fell onto the belt. Luckily, I didn't try to reflexively protect myself with my hands from this propeller that was coming toward me, otherwise it would have been much worse, but I basically had the

[01:08:10] The triceps tendon, the triceps muscle was severed, it was exposed down to the bone, but thank God I didn't hit the bone or the nerve, and fortunately, I had a first responder on site who had basic medical training through the fire department, who treated me immediately because it took 25 minutes for the ambulance to arrive, and then they drove me to the next town for two hours, and they operated on me at night and sewed everything back together, and now I have nothing but slight numbness in my fingertips, and I have no damage in the area of my arm, I can move everything freely, everything is working again, but it was simply the mistake, I noticed that the throttle cable was jammed.

[01:08:57] And because of that, it was basically at three-quarters throttle, which is why I didn't catch it at first. It's just a risk that some people like to push aside a bit. These accidents were a topic for me back then too; I told the paramedic who was with me in the ambulance that once we're in the hospital and they open it up, she has to take a photo of it for me. She looked at me completely bewildered and asked why I wanted pictures of the wound or anything, and I said I'd made a pretty stupid mistake and I have to talk about it and share it to prevent others from making the same mistake. But even back then, it was clear to me that you need drastic images so that people really take it seriously and that it actually sticks with them a bit.

[01:09:48] Because these accidents—if you're at a motorcross meet or with pilots who have been in the scene for a long time—there are so many people who somehow lose a finger or something, because I'm not the first person to have come into contact with a propeller, but unfortunately, it keeps happening. I reported on it on my end, wrote an accident report, and also did an analysis of what the problem was in my case, and I was very glad afterwards that I made all of that

public so quickly. Two weeks after me, there was an accident in Munich, in Poland, where someone was seriously injured in the arm, and six weeks after me, a German pilot—who even wrote to me afterwards saying "get well soon" and stuff—had read my report but then thought, "Yeah, I just want to let my motor run nicely in the yard, check something," and the motor went full throttle. He put his arm in so badly that his upper arm is now amputated on one side, and on the other side, I think he also partially injured his fingers.

[01:11:00] That was a huge shock for me too, of course, because if an arm is gone, if a side is missing, your whole life changes. Your job, everything is no longer what it was before. But for me, there was this great sense of relief that I made everything public so quickly after my accident, because I knew, okay, there was nothing more I could do. I made sure that it was accessible, and he even saw that, and if someone still starts the engine on the ground, I see that again and again when I'm at the motor glider meet or an event; there are plenty of people, and I'm not the type to go around lecturing everyone and saying, "Look, you're not allowed to do that," but I do point out to people that they are exposing themselves to risk and that I would recommend doing it differently, and if you can protect anyone from something like that happening, that's good.

[01:11:55] And every time an accident happens anyway, it's just sad. But it's often conveniently pushed aside, and after my accident, I came into contact with many people who then said, "Yeah, that happened to me too" or "I've had something like that before," and they'd just keep going and going, and then I think, "Yeah, people, but why don't you hear about this anywhere?" Of course, with the internet, social media, and all that, it's much easier to share such information now, but it's still just a taboo subject where people don't talk about it because you made a mistake and you're not proud of it, so it's better to keep it quiet. Even big, well-known pilots from the motorized glider scene, when they have or had such accidents, they're just away from the glider for four or six weeks and then they're just back again, but people are simply reluctant to talk about it, and then you only find out afterwards, or if they're wearing a T-shirt, you see, "Oh, he has this here too."

[01:12:58] The scar is there now, and that's also a point where I think we just need to talk about it more and create this awareness, because powered paragliding is such a beautiful and brilliant hobby, but the propeller doesn't just give us fun; it's simply a piece of carbon that someone is spinning at very high speeds, and there are forces at work that we can't stop, and you just have to be aware of that—you shouldn't sugarcoat the fact that risks do exist.

[01:13:30] **Lucian Haas:** Based on what you're hearing, would you say that powered paragliding is riskier or more dangerous than normal paragliding?

[01:13:39] **Benedikt Bös:** Basically, I would say quite clearly that it's safer, because the vast majority of pilots fly in calm air in the mornings and evenings. That is, there are almost no external influences—like wearing heavy clothing or a helmet or something—that could lead to a crash where I might not be able to get the rescue out in time—that almost never happens in powered glider sports. Ultimately, it's just the human factor. There are still fatal accidents when people overestimate themselves. That's a bit of the problem with the trend toward smaller, faster gliders and wilder maneuvers. They see a video on YouTube where someone is doing barrel rolls and crazy wing-overs.

[01:14:24] And then they want to do that, but they're not aware that the pilot might have spent five years gradually working their way up to it, flying 200 hours a year. And on that point, of course, there are accidents from time to time where people overestimate themselves. Otherwise, the point is simply that people don't handle the equipment properly, which leads to accidents in some cases. But as long as you do your pre-flight check properly and don't overdo it in the air, there's generally no big issue with external factors, like material defects or anything like that. The standard is just so high by now that you can operate motor paragliding so safely,

[01:15:13] because I don't have any risk from thermals or anything like that normally. That's why, actually, I'd say it would be safer.

[01:15:22] **Lucian Haas:** There are also a few pilots, as you just mentioned, doing barrel rolls and stuff like that, who really do Akrofliegen with the powered glider. I think I even saw a video somewhere where someone actually flew Infinity Tumbling with the motor on their back, which I imagine is even more difficult and probably significantly riskier with all that weight and everything. So if you fall into the canopy like that, you probably won't have any fun at all. Does

that interest you? Would that be something for you? Or do you say no, also based on the experience of, I've had an accident before, even if it wasn't a direct flight accident, I'm actually more of the cautious type.

[01:15:56] **Benedikt Bös:** Yeah, well, it's like this, I know some Akropiloten. There are the Akro Malagitas, three brothers from Spain. I was down in Spain with them a few years ago and I'm good friends with them. For a long time, they were the three out of five people who flew Infinity Tumbling, and then bit by bit, there were always more pilots. Nowadays, relatively many fly it. Yeah, so what does relatively mean? It's not like in Germany that every second person flies Infinity Tumbling, but worldwide, there are now certainly 50 pilots who fly all the Akro maneuvers up to Infinity Tumbling with the motorized glider. David from the Malagitas also flies twisted maneuvers sometimes.

[01:16:41] A lot has happened in recent years. I do things like high wingovers now, and I have a great time doing that too. But pushing further than that doesn't really appeal to me that much. For one thing, I'm not very resilient when it comes to G-force. My body doesn't handle it as well as I'd like it to. That's why I just know I have to be careful, that I might be a bit more susceptible. I've also witnessed one accident or another over the last few years, or I've been to funerals. Of young pilots who maybe just pushed things a bit too far.

[01:17:27] And that one, yeah, he pulled a maneuver that was too intense. And you have to assume he just blacked out, that he lost consciousness. He then spiraled down until he crashed. And when you've been to a funeral for someone who was only 22 or so, a year younger than me, yeah, it just makes you realize how serious this stuff is. For me, it's always about maximum fun with minimal risk. I certainly do things where I take a certain risk. When I fly the foottrack, skimming my feet over the grass or somewhere in shallow water, right by the water, I have a huge amount of fun with that.

[01:18:14] But you have to be aware that there's just a huge risk involved. And a foottrack in the water, even if it works perfectly 100 times in a big puddle in a field or somewhere in shallow water—if you do that in a river, it's just a completely different matter. Because it only takes for you to submerge a bit too much once, or for too much water to spray up in the back and get your belt wet, for the belt to slip, because you have the thrust. And if you're suddenly in the water with the engine on and then also moving in the water, it's just a total catastrophe. And that's why I'm a pilot who's always weighing up how much risk I'm taking.

[01:19:01] And I think that's simply because I know quite a few people and have heard about many accidents that didn't happen during normal flying, but because people just test their limits and want to keep pushing further. Yeah, it's just that fear of having an accident at some point. And if you've seen the relatives of someone else mourning afterwards... even if you don't crash, it's enough that you end up seriously injured. I always say, I'd rather get my fun in smaller doses, and in the end, when you add it all up, I have the big picture—like, I'm not trying to have this one huge dose of fun where I crash or end up so seriously injured that I can't fly anymore.

[01:19:52] So, in my job as an orthopedic technician, I naturally deal with people who have been injured in serious car accidents or something, who are then left with permanent disabilities. Maybe it also plays a role that I'm constantly confronted with how much your life changes when you suddenly need so many mobility aids and such. Yeah, that's why I always try to find a good balance so that I don't push it until I can't go anymore.

[01:20:22] **Lucian Haas:** Let's put aside those dark sides of powered paragliding for a moment and focus back on the good things at the end. Feel free to do a bit of advertising. Just give me a few arguments for why I should start paragliding as a paraglider.

[01:20:38] **Benedikt Bös:** Yeah, well, the great thing about powered paragliding—I think many people make the mistake of comparing it one-to-one or trying to. I often say that powered paragliding or paragliding is more like cycling and motorcycling, for example. They both have two wheels, but I move differently, I just have completely different possibilities. When I'm paragliding, I have my fun, like when I'm cranking myself up in the thermals, or last year at the team meeting in France, we were all mountain flying at noon and I got stuck here and then I... I actually wanted to go down and lose altitude, and then suddenly it started lifting me.

[01:21:23] And then, when I can work my way up again, I have absolute fun and that has its own unique appeal. But with powered paragliding, it's just different points. I can fly to places or at times where I simply wouldn't get there with

a paraglider. And I'd say, if it's a sunset, you can still manage that more easily with a paraglider, but something like watching a sunrise from the air, or if small clouds are forming somewhere and, depending on where you are, you fly over them and look at them from above, provided it's legal. There are just so many possibilities, or into the mountains. We also started with the gliders at sunrise during the team meeting.

[01:22:11] And especially when you have the chance to head into the mountains, gain some altitude, and then at 2,000 meters, you see this panorama and the sun comes up behind you. Yeah, that's just, just brilliant. The paraglider pilots have the advantage that they could sleep in until 8 or 9. And that's a bit of a disadvantage with powered paragliding. Especially during events, where you always have to get up early in the morning, because at 6, when the light is on and the wind is weak, it's humming and the first one is already in the air, so there's no sleeping in for such an event. And in the evening, you fly until the sun goes down. And they are just as social and like to sit together. But yeah, you just have completely different possibilities.

[01:22:58] And for many, the appeal is certainly that you can get into the air during the week, when you wouldn't normally be able to go thermal flying, or even if you have a launch site, with short travel times.

[01:23:13] **Lucian Haas:** So, if I'm hearing you correctly, for you personally, the biggest fascination is actually these moments—these magical moments—where you say, at times when you can fly, when a normal paraglider actually wouldn't be able to fly.

[01:23:29] **Benedikt Bös:** Yeah, that really appeals to me. I can also draw on that for a long time. I was in Italy with a group two weeks ago, and we did some performance training. On the last morning—which was unpleasant, I was already very tired from the week—I set my alarm for 5:30, was in the air just before six, and watched the sunrise, how the sun came up out of the sea. And I can draw on something like that for a long time and really enjoy it. But for me, an even bigger appeal—which you just can't experience in Germany—is that deep, precise flying. So, maneuvers in the air, high wing-overs and such, that's all well and good, it gives you a quick kick.

[01:24:18] But what, yeah, I'd almost say fascinates me the most is this precise low-level flying, where on the one hand you notice your speed differently, you feel it much, much more directly. And you have to coordinate all of that so sensitively. This mix of throttle and wind, via the brake—if I, for example, skim the grass with my foot, you can of course just do that against the wind; that's the first step people start with, and you already have enough to work with there. But for me, the appeal is to say, okay, I'm going to fly a circle now and make sure that I keep my foot on the ground permanently.

[01:25:03] And if I have a bit of wind, at the moment I turn into the wind, I have to take some gas off in time so that I don't get lifted. And at the moment I get the tailwind again, I have to add some gas back or regulate it via the brake in time. That is flying where it's simply very direct and demanding technically, you could actually say, when you have to coordinate everything so perfectly that it works out. And that's where I have my fun. Or if you can fly slalom around pylons, that's also a point where, in paragliding, you might still be able to scrape down the slopes a bit and stick your foot in the grass. But that's not what you usually do there, and not in that form.

[01:25:51] That's a huge appeal and a lot of fun for me, which I wouldn't be able to have with a paraglider without an engine.

[01:25:59] **Lucian Haas:** Are there things that you sometimes envy normal paragliders for?

[01:26:05] **Benedikt Bös:** So, I often envy them for being able to sleep in in the morning.

[01:26:11] Especially when we have a team meeting where power kite and paraglider pilots come together and we all sit there for a long time in the evening, but then we power kite pilots still get up at half past five or five in the morning and drive to a launch site to film videos and take pictures in that good morning light. I really envy the paraglider pilots then, that they can all still sleep in.

[01:26:36] Otherwise, there's not really that much to be envious of. What I really admire, when I look at cross-country flying, is what people are simply capable of, how far they get, because I just don't fly into the mountains enough—or generally with a paraglider enough—to see or imagine that well, where is it going to be ahead, where could the next

thermal be, how do I get further. And that's why, with paragliding, I'm not a cross-country pilot, because I just do it too rarely. I make sure to gain altitude, but I stay within the glide angle range, let's say.

[01:27:24] I don't really dare to go that far because I just don't have the experience. And I really admire the people who can do that, who can come back reliably after doing those kinds of routes—and just, when they take off, for example, Ulrike, she was here with you too. I know her through the BGD team from Norway. And when I look at her tours or Marcel's, when they do those bivouac tours and say, okay, I'm just going to head out there, somewhere into the mountains, and stay overnight. And I trust myself to get back afterwards. That's just something I would never have the skills or abilities for.

[01:28:15] And I really admire what's possible there.

[01:28:20] **Lucian Haas:** Ulrike is Ulrike Jüse. And she was here on the podcast at the beginning of this year and told us about her high-and-fly adventures in Norway. A very, very nice episode of Podz-Glitz, I think. So it's definitely worth listening to. Now, just to finish up. Can you tell one more little anecdote? I heard you made a successful marriage proposal while powered glider flying last year. How does that work? Do you have to shout and say, "Will you marry me?" And the other person has some kind of hearing protection on and says, "What did you say?" Or how does that work?

[01:28:53] **Benedikt Bös:** No, well, of course we have helmets with ear protection and headsets in them, our Bluetooth intercom system. And that was, yeah, we were in Italy down in Fermo, where I fly relatively often. And in the summer, I already flew into the mountains with my friend, 50 kilometers inland. And there's this high plateau at 1,500 meters where you can land quite well, it's all meadow. And my plan with my girlfriend, when we were down there in the autumn, was that we'd fly there—me with her tandem trike, my buddy with the foot-launch motor—packed with a tent, no, not a tent, like a tarp, a sleeping bag, and a mat behind us. And then land up there in the evening and do a bivouac.

[01:29:41] And I actually wanted to ask her there. But that didn't work out because of the wind and weather. It got cold, so I had to scrap the plan. Then we went to a place where, on one afternoon, we were able to do a tandem flight on the beach. And when we got back to the airfield, I thought, okay, now I have to take this last chance. The next few days are going to be bad. So we did a tandem foot launch. That was relatively demanding because there was almost no wind at the airfield. And when you have to run so close to each other on flat ground, with weight on your back and all that, it's just a bit harder than on a slope. But we got into the air just fine.

[01:30:27] Then, of course, my headset didn't connect at first. I had to reset the Bluetooth again so we could talk to each other. And then I told her what my plan actually would have been. I said that I thought it would have been a good opportunity up there to ask if she wanted to marry me. And then it took her a second to realize what I was trying to do. I had the ring in my pocket. And I actually thought, yeah, I'll tie it on. But then suddenly it was sunset and there was no more time. So I carefully pulled it out of my pocket, stretched it forward, and flipped open the box.

[01:31:14] and made sure it attached right away so we wouldn't lose it. But it all worked out very well. Did he do it over the gloves?

[01:31:22] **Lucian Haas:** did it fit or was she not wearing gloves at all?

[01:31:24] **Benedikt Bös:** No, she wasn't wearing gloves there.

[01:31:26] **Lucian Haas:** Are you guys married by now?

[01:31:28] **Benedikt Bös:** No, that's not until August this year.

[01:31:32] **Lucian Haas:** Okay. How much suffering does a Moshi-pilot's wife endure when her husband is constantly dreaming of big cross-country flight adventures and then always says, well, after work, honey, I'm still at the airfield for two hours and then I'm heading out?

[01:31:44] **Benedikt Bös:** Yeah, well, sometimes you really do need a lot of understanding. My advantage is that she's known me for a long time and I've always been active, and that since Corona, he's calmed down a bit. I've taken on new projects for that, like all these things now. But I'm not at the airfield every weekend anymore. But what does happen,

like just on my birthday or this March, we had vacation those days. And then I have to say, "Hey, the weather actually looks pretty good today. And we were thinking of going to Lake Constance, but I could fly 400 kilometers."

[01:32:32] And then I'm dependent on having someone who says, "Yeah, okay, then we'll go to Lake Constance the day after tomorrow." And then I'll find something else to do. But thankfully, that works out very well.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Then I wish you a beautiful wedding. And I hope there's still plenty of understanding in the coming years, because from the way I can sense your enthusiasm, motor paragliding will definitely continue to accompany you for many years to come. And your partner will simply have to adjust to that. Does she fly herself? I mean, does she have a motor license herself?

[01:33:10] **Benedikt Bös:** No, she doesn't have a license. She enjoys going along as a passenger every now and then, but she doesn't have the urge to learn it herself right now. And I wouldn't push anyone into it. You have to want to do it yourself.

[01:33:24] **Lucian Haas:** Bene, thanks so much for the interview. Thank you very much. And I wish you many, many more great flights. And I hope those 500 kilometers will work out sometime soon. I'm trying.

[01:33:36] Podz-Glitz is a podcast that belongs to my paragliding blog Lu-Glitz. You can also find the show notes for this episode, No. 83 Paramotor with Benedikt Boes, along with some further links there. Lu-Glitz is completely ad-free on the web, specifically at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled L U minus G L I D Z. If you enjoy Podz-Glitz, please recommend the podcast. For example, with a good rating on Apple Podcasts or Spotify, a post on Facebook or Instagram, or directly in conversation with your flying friends. You are also very welcome to financially support Podz-Glitz and Lu-Glitz as a sponsor. The podcast and blog involve a lot of time and also some costs, especially regarding the regularity and professionalism with which they are published.

[01:34:25] Research, editing, recording, cutting, hosting, and much more.

[01:34:32] There is no set amount for your contribution, just a simple rule: give as much as you think is right, or what you feel such an offer is worth. It can be a one-time payment or a recurring standing order. Every amount helps Podz-Glitz and Lu-Glitz remain independent and ad-free in the future. If you're unsure what amount might be appropriate, I can make you a completely non-binding suggestion. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glitz? Even added together, that's still cheaper than the subscription fees of a classic magazine. Of course, you're welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glitz over several months before making a lump-sum contribution later.

[01:35:18] Payments are very easy to make via PayPal or bank transfer. 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

Benedikt Bös parcourt de longues distances avec son motodeltaplane. Qu'est-ce qui le fascine dans cette forme de vol ?

Il existe de nombreuses variantes de parapente : Groundhandling, Abgleiter, Soaring, Thermik, XC, Acro, Speedflying. Pour toutes, seules la gravité, le vent et le soleil servent de propulsion. C'est différent pour le motoparapente. Là, on porte un moteur avec une hélice sur le dos. Il assure la poussée nécessaire pour compenser, si besoin, plus que la vitesse de descente naturelle de l'appareil. Cela offre alors des possibilités de vol tout à fait différentes.

L'un de ceux qui se sont consacrés à cette forme de vol est Benedikt Bös. Aujourd'hui âgé de 31 ans, il a obtenu son brevet de parapente classique dès l'âge de 16 ans. Mais parce qu'au cours des années suivantes, il ne montait pas assez souvent en l'air pour ses sensations, il a essayé le paramoteur. C'est rapidement devenu son obsession.

Aujourd'hui, Bene est sans doute le pilote et l'ambassadeur le plus connu à l'international de la scène allemande du paramoteur. Par exemple, il a remporté la British Open Paramotor Championship en 2019 et 2020. En 2021, il a remporté la victoire au XContest international dans la catégorie Paramotor Foot-Launched. Il est pilote d'équipe pour BGD et est sponsorisé par Vittorazi Motors. De plus, il gère depuis des années un site web qui est devenu, en quelque sorte, sa marque de fabrique : Paramotor Germany.

Ce qui m'intéressait dans la conversation avec Bene, c'est ce qui constitue pour lui la fascination du vol en paramoteur par rapport au parapente classique. Après tout, il part parfois pendant des heures dans les airs avec le Brummkreisel sur le dos et survole d'immenses triangles FAI, dont un de plus de 400 kilomètres récemment. Ils ont leurs propres défis avec un moteur.

Et c'est ainsi que Benedikt Bös raconte dans ce 83ème épisode de Podz-Glitz sa passion, qui lui procure de nombreux moments magiques, mais qui parfois, au sens propre comme au figuré, cause des souffrances. Car il a, comme beaucoup d'autres pilotes de Motorschirmpiloten, déjà ressenti la puissance de l'hélice de manière très douloureuse. Cependant, il n'a pas honte de sa propre erreur qui a conduit à cela. Il l'a compris dès le début comme une leçon et en a parlé ouvertement pour épargner des expériences similaires aux autres.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Out on my Skateboard | Artiste : Mini Vandals

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : https://www.youtube.com/watch?v=zcCwR_bgmYg

- Paramotor Germany XC-Cup (classement allemand sur XContest, organisé par Bene)

Liens :

- Paramotorgermany.com: <https://paramotorgermany.com/>
- sur Facebook : <https://www.facebook.com/ParamotorGermany>
- Instagram : <https://www.instagram.com/paramotorgermanycom/>

- Paramotor Germany - Die Deutsche Motorschirmgruppe : <https://www.facebook.com/groups/paramotorgermany>
- Paramotor Germany XC-Cup : <https://paramotors.xcontest.org/paramotorgermany/>
- 403 km FAI-Dreieck: <https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:ParamotorGermany/12.03.2022/06:04>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/05/podz-glidz-83-paramotor.html>

Transcript

[00:00:03] **Benedikt Bös:** Le vol en aile motorisée est un passe-temps tellement beau et génial, mais l'hélice, elle ne nous apporte pas seulement du plaisir, c'est simplement un morceau de carbone qui tourne à une vitesse très élevée et il y a des forces en jeu qu'on ne peut pas arrêter, et il faut simplement être conscient, sans se raconter d'histoires, qu'il y a aussi des risques.

[00:00:40] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:44] **Benedikt Bös:** Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui

[00:00:48] **Lucian Haas:** avec Benedikt

[00:00:50] **Benedikt Bös:** Bös et

[00:00:51] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:00:56] Il existe de nombreuses variantes du parapente. Le maniement au sol, le glisse, le soaring, la thermique, le XC, l'Akro, le speedflying. Dans tous ces cas, seule la gravité, le vent et le soleil servent de propulsion. C'est différent avec le paramoteur. Là, on porte un moteur avec une hélice sur le dos. Il fournit la poussée nécessaire pour compenser, si besoin, plus que largement la vitesse de descente naturelle de l'aile. Cela ouvre alors des possibilités de vol totalement différentes. L'un de ceux qui se sont consacrés à cette forme de vol est Benedikt Bös. Aujourd'hui âgé de 31 ans, il a obtenu un brevet de parapente classique dès l'âge de 16 ans. Mais comme il ne pouvait pas s'envoler assez souvent pour son ressenti au cours des années suivantes, il a essayé le paramoteur à 19 ans.

[00:01:43] C'est vite devenu une obsession pour lui. Aujourd'hui, Bene est sans doute le pilote et l'ambassadeur le plus connu à l'échelle internationale de la scène allemande du paramoteur. Par exemple, il a remporté la British Open Paramotor Championship en 2019 et 2020. En 2021, il a décroché la victoire au XContest international dans la catégorie Paramotor Footlaunched. Il est pilote pour l'équipe BGD et est sponsorisé par Vitorazzi Motors. De plus, il gère depuis des années un site web qui est devenu, en quelque sorte, sa marque de fabrique : Paramotor Germany. Lors de notre discussion avec Bene, je me suis demandé ce qui constituait pour lui la fascination du paramoteur par rapport au parapente classique. Après tout, il décolle parfois pendant des heures avec son moteur sur le dos et survole d'énormes triangles FAI, dont un de plus de 400 kilomètres récemment.

[00:02:35] Ils ont leurs propres défis avec un moteur. Et dans cet 83e épisode de Podz-Glidz, Benedikt Bös raconte sa passion qui lui a procuré de nombreux moments magiques, mais qui lui a parfois aussi, au sens propre, causé des souffrances. Car lui, comme beaucoup d'autres pilotes de motorschirm, a déjà ressenti la puissance de l'hélice de manière très douloureuse. Mais il n'a pas honte de sa propre erreur qui a mené à cela. Il l'a compris dès le début comme une leçon et en a parlé ouvertement pour éviter aux autres des expériences similaires. Si vous aimez Podz-Glidz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site web, et plus précisément sur la page Soutenir, comment c'est tout simple et sans aucun engagement.

[00:03:28] Bene, pourquoi est-ce que tu préfères voler avec un moteur plutôt que simplement en liberté avec la thermique ?

[00:03:33] **Benedikt Bös:** Oui, alors j'ai aussi mon plaisir avec le vol en thermique. Et j'aime toujours autant le faire quand j'en ai l'occasion. Mais avec le temps, ça s'est déplacé d'une manière où, au début, je suis tout simplement passé plus facilement au vol en moteur qu'au vol en thermique. Parce que simplement, quand j'avais fini ma journée de travail, près de chez nous, au petit Hebacher Köpfle par exemple, il n'y avait plus rien avec la thermique. Et l'un de mes chefs

fait aussi du paramoteur. Et lui, le soir, il était juste à l'aérodrome et il décollait. Et à un moment donné, je me suis dit, d'accord, j'aime beaucoup voler, mais je n'en ai pas souvent l'occasion comme j'aimerais. Et là, ce serait un bon complément. Mais ça s'est développé sur les années de façon à ce que je le pratique de plus en plus intensément et que ça s'est tellement déplacé que maintenant en été, avec le Corona, depuis que tout est un peu différent, mais avant le Corona, j'étais en fait tous les week-ends dans un aéroport ou à une rencontre de paramoteur ou lors d'une rencontre privée avec d'autres pilotes de paramoteur et j'étais très souvent en déplacement et à cause de ça, j'avais tout simplement le temps d'aller à la montagne et d'y aller voler.

[00:04:43] **Lucian Haas:** Cela veut dire qu'au début de ta carrière en aile motorisée, c'était essentiellement la jalousie qui était à l'origine.

[00:04:49] **Benedikt Bös:** Oui, c'était simplement le besoin. Le besoin de prendre le large. Par opposition aux possibilités temporelles liées au travail, ou à la disponibilité d'une voiture. J'avais déjà mon permis de conduire à l'époque, mais je n'avais pas encore ma propre voiture. Et alors, avoir une voiture pour la louer, pour aller dans les Alpes le week-end, c'était parfois plus difficile à organiser que de juste aller rapidement à l'aérodrome le soir. Et c'est de là que ça est né, oui.

[00:05:18] **Lucian Haas:** Quel âge avais-tu quand tu as commencé le motorschirmfliegen ?

[00:05:22] **Benedikt Bös:** J'avais 19 ans pour le motorschirmfliegen. Pour le parapente, j'avais 16 ans, et pour le motorschirm, j'avais 19 ans, quand j'ai enfin réuni l'argent. J'

[00:05:33] **Lucian Haas:** J'ai l'image du pilote de motoparapente classique que je connais. Ils sont comme les pilotes de parapente classiques, en fait. C'est plutôt du 50 plus et puis on se dit à un moment donné : OK, maintenant je m'achète un moteur, je passe ce brevet et ensuite je vais voler là-bas. Étais-tu peut-être le plus jeune pilote de motoparapente d'Allemagne ? Enfin

[00:05:51] **Benedikt Bös:** Je n'étais pas le plus jeune. Il y a d'autres pilotes, notamment des enfants de moniteurs de vol, des héritiers d'écoles de pilotage, qui ont commencé directement avec le paramoteur vers 16 ans ou quelque chose comme ça. Mais j'étais certainement l'un des plus jeunes. Et c'est encore le cas aujourd'hui, une très grande partie de la scène a, disons, plus de 50 ans. Mais selon mon ressenti, ces dernières années, avec tout le sujet des réseaux sociaux et des Américains, comme Tiger God par exemple, le paramoteur est soudainement beaucoup plus présent techniquement sur les réseaux sociaux. Et à cause de ça, je pense — enfin, je suppose que c'est le cas — que plus de jeunes s'y intéressent.

[00:06:38] Et ces dernières années, je trouve qu'il y a aussi beaucoup de pilotes qui se lancent dans le sport entre 25 et 40 ans, soit parce qu'ils ne viennent pas en montagne aussi souvent qu'ils l'espéraient, soit parce qu'ils se mettent directement à l'aile motorisée après avoir vu des vidéos des Américains et tout ce qu'ils font là-bas. Il y en a une très célèbre, je crois que c'était sa percée, avec Tiger God, c'est un jeune pilote qui est allé jusqu'à un McDonald's, il y a atterri, a mangé un burger et est reparti. Et ça est devenu viral sur YouTube. Il y a déjà énormément de gens qui ont vu ça et qui se sont enthousiasmés. Puis ils sont un peu déçus quand ils réalisent qu'en Allemagne, on ne peut pas juste aller sur un terrain de sport, décoller et aller manger chez McDonald's, mais qu'on a un peu plus de règles.

[00:07:27] Mais on peut s'arranger avec tout ça.

[00:07:30] **Lucian Haas:** Est-ce que le vol en aile motorisée est en plein boom en Allemagne ?

[00:07:34] **Benedikt Bös:** Alors, je n'ai pas de chiffres fiables sous la main. On pourrait regarder auprès du DULV combien de licences il y a. Mais c'est, je pense, en tout cas en légère hausse. Ce n'est pas en déclin, au point de dire que ça est en train de disparaître complètement, c'est plutôt en progression. Je ne sais pas si on peut déjà parler d'un boom, mais ça progresse.

[00:08:00] **Lucian Haas:** Quelle est la motivation principale que tu perçois chez les gens ? Pourquoi commencent-ils le vol en aile motorisée ?

[00:08:06] **Benedikt Bös:** Alors, pour beaucoup de pilotes qui ont déjà volé avant, qui viennent du parapente, ils ne montent tout simplement pas souvent en l'air. Ils ont quasiment le même problème que moi à l'époque. Et ils se disent : « Bon, jusqu'à ce que je puisse aller dans les Alpes ou quelque chose comme ça, ça marchera avec la famille. » Mais le week-end, ils n'ont de toute façon pas le temps. Et pour eux, l'idée, c'est de pouvoir simplement aller à l'aérodrome en soirée en semaine après le travail et faire un petit tour.

[00:08:36] **Lucian Haas:** Est-ce que, vu comme ça, le vol en aile motorisée est finalement plus compatible avec la famille ?

[00:08:42] **Benedikt Bös:** Oui, je pense qu'on peut le rendre plus compatible avec la vie de famille, parce que les horaires auxquels on peut le faire, donc les gens qui ont des horaires de travail un peu flexibles, peuvent tout simplement se rendre sans problème au décollage le matin. Ils font leur tour d'une heure, ils sont contents, puis ils rentrent le soir et peuvent s'occuper des enfants. Ou alors, un soir, ils se rendent au décollage. Mais c'est un soir où on rentre plus tard et on n'a pas besoin de prendre un jour de congé pour aller quelque part. Ça convient certainement à beaucoup de gens. Il y a

[00:09:19] **Lucian Haas:** est-ce qu'il existe en fait un terme comme "parawaiting" pour le vol en aile motorisée ?

[00:09:26] **Benedikt Bös:** Oui, alors si on prend la météo, c'est évidemment toujours un sujet pour nous, et surtout pour ceux qui débutent, ils attendent souvent que le vent diminue vraiment de façon perceptible. Pour les pilotes de voile motorisée, la météo idéale, c'est quand il y a peut-être entre 0 et 10 km/h de vent au sol. On aime bien avoir un peu de vent pour pouvoir décoller plus facilement. Certains ont parfois un peu de mal avec le vent nul, même si avec la bonne technique de décollage, ce n'est pas un problème. Mais il peut arriver qu'on soit au décollage et qu'on attende encore une petite heure que ça tombe, que les dernières rafales passent, que la thermique diminue. Mais pas à la mesure de ce qu'on voit là en montagne, je parierais.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce temps où on est loin de la famille et qu'on reste juste assis sur la montagne à attendre inutilement en espérant que ça finisse par passer, ça disparaît ; on peut tout planifier beaucoup mieux. Oui.

[00:10:27] **Benedikt Bös:** Alors, il peut bien arriver que vous arriviez à un aérodrome et qu'il y ait plus de vent ou de thermiques que prévu. Mais en règle générale, si on est en été par exemple, là on est actuellement vers 20h50, c'est le coucher du soleil chez nous. Et si je me dis, d'accord, ce soir ça a l'air calme, peu de vent en altitude. Et si je travaille jusqu'à 18h et que je me rends à l'aérodrome, je peux normalement compter sur le fait de pouvoir décoller directement à 19h. Et là, je peux voler une heure et demie, presque deux heures, sans avoir à perdre du temps à attendre longtemps.

[00:11:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est aussi la séquence standard d'un vol classique en aile motorisée, quand je dis que le soir, j'ai encore une heure et que je passe cette heure dans les airs. Et c'est probablement aussi la durée moyenne pendant laquelle un pilote d'aile motorisée va généralement prendre le large.

[00:11:20] **Benedikt Bös:** Exactement, une grande partie des pilotes volent certainement environ une heure en moyenne, même s'il n'y a rien contre le fait de voler plus longtemps. Mais beaucoup volent une heure. Et beaucoup ne vont pas forcément quelque part avec un plan fixe, genre je vais faire un petit triangle ici ou autre chose, mais ils font juste leur tour, ils tournent simplement. C'est aussi un peu la raison pour laquelle j'essaie actuellement de promouvoir le vol XContest dans la scène, parce que je veux simplement essayer de motiver les gens à sortir de leur tour de base, de leur périmètre habituel, pour les attirer un peu plus loin. Et si on ne fait que voler en cercle, on reste peut-être dans un rayon de dix kilomètres autour de son aérodrome.

[00:12:11] Et là, ça suffit déjà de faire un triangle de 50 kilomètres. On peut très bien le faire en une heure, en fait. Mais là, on a 17 kilomètres où on s'éloigne d'abord de la base dans une direction. Et beaucoup se rendent compte qu'ils ne sont pas encore vraiment partis loin, parce qu'après dix kilomètres ils tournent et font peut-être leurs 50 kilomètres dans un rayon de dix kilomètres. Mais ils voient toujours la même chose. Et c'est justement l'un de mes projets, ce que je me suis fixé, où je veux simplement motiver un peu les gens. Parce que ceux qui essaient, ils découvrent soudainement de nouveaux paysages, des trucs qu'on n'avait pas encore vus. Et on a bien sûr aussi un peu le frisson, si j'ai fait 50 aujourd'hui, j'essaierai 60 ou 70 la semaine prochaine.

[00:13:01] Et là, on peut simplement progresser petit à petit, on évolue un peu et on ne reste pas bloqué pendant des années à faire toujours le même tour.

[00:13:12] **Lucian Haas:** Parlons d'XContest et de ton engagement pour la scène, de tes efforts pour faire avancer les choses et tout ça, on en reparlera tout de suite. Avant, j'aimerais encore un peu discuter de tes vols de distance, ou plutôt, on a toujours dit que le vol moyen durait une heure. Mais ce printemps, par exemple, tu as été en l'air pendant sept heures et demie avec le moteur ou avec l'aile moteur, et tu as même parcouru non seulement 50 kilomètres, mais 403 kilomètres FAI. Si je ne m'abuse, c'est aussi un record allemand. Je ne sais pas si c'est un record international ou quelque chose comme ça. C'était le 12 mars. Raconte-moi ce vol. Était-il vraiment prévu ainsi ?

[00:13:50] **Benedikt Bös:** Alors, ce n'est pas un record allemand. Il y a un record allemand de 2010, qui est aussi un record du monde FAI, de Peter Schulz. À l'époque, il a parcouru 500 kilomètres en FAI-3. Du coup, j'ai encore un peu de chemin à faire. Mais pour ce vol, je me suis simplement amélioré petit à petit au fil des dernières années. Et en mars, j'ai vu que, je crois que c'était samedi, la météo avait l'air bonne. C'est-à-dire, pas trop de vent. Et ce qui est avantageux pour moi sur ces longues distances, c'est quand le vent change de direction à différentes altitudes ou à différentes heures de la journée, parce que le but est simplement de faire le trajet le plus vite possible, mais en économisant le carburant.

[00:14:42] Ça veut dire que si je règle simplement mes trimmers et que je tourne mon accélérateur, je peux voler à 65 km/h de vitesse air. Mais alors, je consomme énormément de carburant. Et du coup, je ne peux pas faire ces longues distances. C'est pour ça que je dois toujours regarder comment intégrer un peu la météo là-dedans. Et pour cette journée-là, j'avais préparé ça comme un triangle de 400 kilomètres. Mais je planifie toujours de manière à avoir une option pour soit raccourcir un peu le tout si ça ne se passe pas comme prévu, soit bien au contraire l'allonger. J'avais l'option de l'étendre jusqu'à 453 kilomètres. Niveau carburant, ça aurait même suffi. Il m'en restait encore cinq litres à la fin. Mais mon problème, c'est que j'ai mis trop de temps, le pipi, ça finit toujours par être un problème à un moment donné.

[00:15:30] J'ai été en vol pendant 7 heures et 20 minutes.

[00:15:35] Et à un moment donné, c'est aussi mental : quand tu restes les jambes serrées pendant six heures, et que l'heure du déjeuner arrive, c'est évidemment très thermique, très actif, où il faut piloter activement et travailler constamment pour rester sur sa ligne droite parfaite. Et là, mentalement, à un moment donné, j'étais juste à bout. Et je me suis dit, OK, je prolonge maintenant jusqu'à ces 403 kilomètres, ce qui me place à 50 kilomètres au-dessus de mon record actuel. Mais là, je retourne à l'aérodrome et je suis vanné. Et je me suis aussi senti à nouveau comme si j'étais à l'aérodrome. Mais purement au niveau du matériel, il y a l'option d'aller encore plus loin. Et je viens justement de me renseigner et de me préparer à ce sujet.

[00:16:26] Ça veut dire que la prochaine fois, tu auras un préservatif urinaire avec toi ? Oui, j'en ai. Ce serait évidemment une solution propre. Mais en tant que pilote de pied, j'ai un peu peur. Si je suis bien emmitouflé dans ma combinaison d'hiver et tout le reste, il faut quand même courir au décollage avec les sangles de jambes, j'ai un peu peur. Je ne pourrai pas contrôler en vol si le tuyau, si tout est bien dégagé. Et je m'imagine, enfin c'est déjà difficile quand on est là-haut en l'air, s'il y a encore de la thermique et qu'on se fait secouer, que ça se relâche et qu'on pisse. Et si on ne sait pas si ça peut s'écouler ou pas, c'est un peu ma crainte, ce que j'ai comme souci. C'est peut-être infondé, mais j'ai un peu peur de ça.

[00:17:13] C'est pour ça que je vais sans doute devoir me tourner vers des solutions de type couches. Il faut bien trouver un moyen, d'une façon ou d'une autre.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Si on regarde ton tracé sur XContest, on voit, d'accord, c'est un triangle. Mais si on le comparait à un triangle qu'un parapentiste normal volerait, on voit que chez toi, chaque côté a l'air d'avoir été tracé presque à la règle, bien droit. Est-ce que c'est vraiment le cas que tu te dis : d'accord, j'ai mon point de repère, et ensuite je regarde mon GPS et je fonce droit vers ce point ?

[00:17:45] **Benedikt Bös:** Oui, alors quand je veux voler de grands triangles, il s'agit simplement de le faire le plus efficacement possible. Et efficace signifie que je ne fais pas de détours. Pour ce triangle, je crois que c'était la ligne FAI, il y a 403 kilomètres. Et la longueur du track, incluant la montée au départ et le décollage, c'était 412 kilomètres. Ça veut

dire que je n'ai même pas volé 10 kilomètres inutilement. Et c'est important pour moi. Je planifie tout ça pour ne pas avoir à regarder en plein vol où ça porte, à quoi ça ressemble devant, si je dois plutôt aller à gauche ou à droite, ou bien où pourrait se trouver la thermique. Tout ça, je l'élimine d'avance.

[00:18:31] Je planifie tout à l'avance. Je dois parfois m'adapter en vol s'il y a soudainement du brouillard haut quelque part. Si je vois que je ne peux plus continuer, je planifie alors un détour en l'air et je déplace mes points de passage. J'utilise le site FlyXC. Je peux très bien le manipuler sur mon téléphone en vol et le transférer directement dans l'application XCTrack pour naviguer ensuite. Mais en fait, j'ai un plan fixe à l'avance sur l'endroit où je veux voler et je vérifie en permanence que je reste précisément sur la ligne avec le moins d'écarts possible, parce que ce ne serait que de la perte de temps.

[00:19:11] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ça veut dire, ok, tu décolles, tu montes à, disons, une sorte d'altitude de croisière et ensuite tu restes grosso modo à cette altitude et tu voles, oui, tout droit ?

[00:19:23] **Benedikt Bös:** Non, pour les trajets que je veux faire, je regarde avant les différentes altitudes et comment sont les vents. Et il peut arriver, par exemple, que je me dise : d'accord, je décolle. Et je monte directement à 1000 mètres, parce que d'une part, je dois passer par-dessus le Jura suisse ou quelque chose comme ça, ou alors je vois qu'en altitude, j'aurais un bon vent arrière. Et là, je monte par exemple à 1000 ou 1200 mètres et je fais mon premier segment avec le vent arrière jusqu'à ce que j'arrive au point de virage. Alors je sais : d'accord, là-bas, je dois descendre à 600 mètres. Là, je n'ai plus qu'un léger vent de travers, par exemple. Alors je descends à cette altitude, je fais le segment et il peut arriver que je me dise : d'accord, pour le dernier segment, entre-temps, le vent a tourné.

[00:20:15] Il s'est écoulé quatre ou cinq heures maintenant. Je dois peut-être remonter. Oui, je m'adapte toujours. Ce n'est pas comme si je visais une altitude fixe. Il faut bien sûr tout coordonner avec les espaces aériens. En tant que pilote de paramoteur, je suis considéré comme un aéroneur ultraléger. Et c'est pour ça que je fais attention. Je suis beaucoup plus limité en altitude que les parapentistes sans moteur. Dans l'espace aérien Eco, sans transpondeur, je ne peux monter que jusqu'à 3 500 pieds au-dessus du sol ou 5 000 pieds MSL. Du coup, parfois, ce serait plus malin de pouvoir monter un peu plus haut. Mais là, nous sommes assez limités.

[00:21:01] Et il faut simplement faire attention, surtout avec ce genre de triangles, aux espaces aériens : où puis-je passer au-dessus ? Où dois-je passer en dessous ? Et aussi aux caractéristiques du terrain. Chez nous, dans le Jura souabe, le sol est parfois à 700 mètres d'altitude. Ailleurs, il n'y a que 200 ou 300 mètres. Et on s'adapte. Mais avant tout, je regarde, j'essaie d'utiliser le vent de la manière la plus positive possible pour moi, pour qu'il me nuise le moins possible ou qu'il me pousse, qu'il me fasse avancer.

[00:21:35] **Lucian Haas:** Tu peux planifier une grande partie de tout ça à l'avance. Tu peux regarder tous les espaces aériens. Tu peux aussi, du moins si on fait confiance aux prévisions météo, voir comment le vent va évoluer selon les différentes heures, pour voir par exemple, d'accord, l'après-midi il tourne et là je peux bien rentrer, et ainsi de suite. Et là je sais qu'à tel ou tel point, je vais probablement devoir monter un peu. Et à tel point, je vais devoir redescendre et passer en dessous d'un truc, et tout ça. Mais entre les deux, il n'y a peut-être pas tant de choses à faire du point de vue du pilote. C'est-à-dire ne pas regarder constamment où est la prochaine thermique, le virage, le centrage, s'y concentrer et tout ça. Au bout du compte, est-ce qu'un vol de distance n'est pas un peu ennuyeux ? Passer sept heures et demie à rouler comme ça dans le coin ?

[00:22:25] **Benedikt Bös:** Ce n'est pas ennuyeux. C'est un point que je reçois très souvent, surtout en discutant avec des parapentistes ou des gens qui n'ont pas encore essayé avec un moteur ; je le lis aussi régulièrement sur Facebook ou ailleurs, où certains écrivent : « Bah, avec un moteur, ça ne pose pas de problème, je peux le faire. » Et moi je réponds : « Oui, vas-y, fais-le. » Il y a relativement peu de pilotes qui font ce genre de distances. Maintenant, faire 150 kilomètres ou quelque chose comme ça, ce n'est en fait pas un gros problème. Pour ceux qui débutent et qui tâtonnent, enfin, je ne veux pas critiquer personne ici, pour ces pilotes, les premiers 150 kilomètres peuvent être un problème. Mais pour moi, je le dis, ce n'est pas un grand défi.

[00:23:10] Je peux aussi m'en occuper assez simplement. Mais quand je fais de longues distances, tout ce qui dépasse les 250 ou 300 kilomètres, d'une part, c'est juste une question de technique : tout doit être en ordre, tout doit fonctionner.

Mais une fois que je suis en l'air, je m'ennuie rarement, parce qu'au début, après le décollage, je dois d'abord vérifier tout ça, une fois que j'ai décollé, m'assurer que je suis bien installé, la connexion entre mon réservoir auxiliaire et le réservoir principal, que tout est correct, que ça tourne, que mon moteur est bien réglé. Par exemple, grâce à ces vols longs et ambitieux, en collaboration avec les constructeurs, j'ai obtenu un système chez Vitorazzi sur mon moteur qui me permet de modifier le carburateur en plein vol.

[00:23:59] Ça veut dire que quand je suis à altitude de croisière, je peux l'affiner pour consommer moins de carburant. Mais c'est une autre histoire, je dois alors surveiller en permanence la température pour qu'il ne surchauffe pas. Et puis il y a la navigation, le fait de rester précisément sur ma ligne. Surtout quand on doit voler sur de longues distances en ligne droite, ça n'a pas l'air si simple, mais parcourir 100 kilomètres en ligne droite parfaite, c'est quand même difficile parce qu'on a toujours des influences, comme le vent. Et ça veut dire que pendant les deux ou trois premières heures, si je pars demain et qu'il fait encore calme, j'ai les mains en bas, je fais pratiquement tout avec le transfert de poids.

[00:24:48] Mais c'est là que je fais attention en priorité, parce que sur cette distance, si j'ai quelques degrés de déviation, je vais finir complètement ailleurs. C'est pour ça qu'il faut garder la direction, et plus tard, quand la thermique commence vers 11 heures, ça vous secoue de la même manière avec une aile à moteur. Sauf que je ne peux pas dire : « OK, là ça monte. Je vais voir si je peux tourner. » Je ne ferais ça que s'il s'agit d'une thermique vraiment forte où je peux bien me centrer et que ça vaut le coup de prendre de la hauteur quand j'en ai justement besoin. Mais sinon, je ne veux pas perdre de temps à faire des cercles, je veux avancer. Et on est alors simplement occupé à stabiliser l'aile et à maintenir la direction.

[00:25:36] Parce que si ça devient trop actif thermiquement, avec un reflexschirm, il se stabilise en grande partie tout seul et il peut encaisser beaucoup plus de turbulences qu'un parapente, un profil classique. Mais il y a un certain point où certains représentants disent : « Ouais, celui-là est solide comme un roc, tu peux juste régler et foncer ». Je ne fais pas partie de ceux-là, parce que c'est toujours un appareil que je peux simplement replier sans outil après l'atterrissage et mettre dans mon sac à dos. Et pour cette raison, chaque aile, même un reflexschirm, peut simplement lâcher à un certain point. C'est pourquoi, quand ça devient trop thermique, j'ai les mains en haut et je pilote activement pour stabiliser l'aile et m'assurer de rester sur le cap.

[00:26:27] Du n'as donc pas vraiment le temps de t'ennuyer. Et puis, il y a aussi le fait de découvrir de nouveaux paysages. Bien sûr, on les regarde. Je veux voir ce que je survole, pas juste regarder ma tablette ou mon téléphone. Et ce que je fais aussi en l'air, c'est que je vérifie les prévisions de vent, sur Windy par exemple, pour voir si elles ont changé, je les regarde à nouveau pour avoir une idée de ce qui m'attend. Parce que si je ne suis en vol que deux ou trois heures, dans ce créneau, il ne se passe pas grand-chose. Ça m'est égal. Ça suffit de regarder avant le vol. Mais si je sais que je pourrais être en l'air sept, huit ou neuf heures,

[00:27:13] alors oui, il se passe simplement beaucoup de choses lors d'une telle journée. Et je me tiens aussi informé en vol de ce qui change.

[00:27:21] **Lucian Haas:** Selon toi, quel est le plus grand défi quand on fait du vol de distance avec une aile motorisée ?

[00:27:27] **Benedikt Bös:** On peut dire que le plus grand défi, c'est le décollage. Tout en dépend maintenant. Je peux avoir un moteur super efficace, une aile rapide et une bonne planification, tout ça. C'est certainement, sur le plan sportif, le plus gros défi au premier abord. Si on pilote ensuite pendant plusieurs heures avec des transferts de poids, on sent le lendemain qu'on a fait quelque chose. Mais oui, on peut dire que le premier grand défi d'un vol de distance, c'est d'abord le décollage. Avec autant d'équipement, sans aucun vent, le matin sur une prairie mouillée. C'est le premier gros point qu'il faut franchir, ce qui empêche certainement beaucoup de pilotes de faire des vols de distance ou de longues distances comme ça.

[00:28:13] Parce que si on n'arrive pas à décoller, tout le reste ne sert à rien après. Comment

[00:28:20] **Lucian Haas:** Combien de carburant as-tu avec toi ? En gros, quel poids est-ce que tu traînes au départ et que tu dois porter avec les autres jusqu'à ce que l'aile te porte enfin ?

[00:28:28] **Benedikt Bös:** Alors, la quantité maximale de carburant, ce que j'avais jusqu'à présent, c'était 35, 36 litres. À ça s'ajoute mon poids total, je ne peux pas te le dire précisément pour l'instant, mais le moteur avec le cadre, avec le sellette, avec l'aile de secours, on arrive avec tous ces accessoires supplémentaires, on est forcément encore sur 30 kilos. Ensuite, il y a les bottes, la grosse combinaison d'hiver, la veste chauffante, les gants chauffants, tout ça a encore besoin de batteries. La batterie pour le téléphone est aussi très importante, surtout pour les longs vols ou quand il fait froid. Bon, je ne l'ai pas encore pesé, je préfère d'ailleurs ne pas le savoir. Mais on est certainement sur les 50 kilos pour ce qu'on a sur le dos.

[00:29:14] Ça

[00:29:15] **Lucian Haas:** ça veut dire qu'il faut aussi avoir la condition physique pour porter un truc pareil et ensuite, il faut peut-être faire trois pas rapides, ou au moins dix pas rapides, selon les cas. Donc, il faut que ça passe d'une certaine manière.

[00:29:27] **Benedikt Bös:** Exactement, donc pour les ailes qu'on vole en ce moment, quand on a des ailes réflex, celles avec lesquelles je vole le plus souvent, ce sont des surfaces conçues pour 20 mètres carrés. Pour les ailes avec lesquelles on est plus rapide en l'air, il faut simplement courir quelques pas plus vite au décollage. Avec la bonne technique de départ, on arrive aussi à décoller correctement avec le poids et tout ça. Mais c'est quelque chose qu'il faut simplement, oui, qu'il faut pratiquer, qu'il faut savoir faire, oui, on n'y arrive pas naturellement aussi bien.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe un genre de chariot de décollage pour les ailes à moteur ? On pourrait dire, par exemple, qu'en parapente en remorquage, ils ont parfois des chariots pour que ça commence à rouler avant de décoller. Là, on pourrait se dire : super, je n'ai pas besoin de courir beaucoup, je me mets sur un truc, je donne l'élan avec le moteur, il me pousse et je pourrais peut-être décoller comme ça, et au final, je pourrais peut-être porter plus de poids.

[00:30:27] **Benedikt Bös:** Alors, il y a bien sûr des triangles sous lesquels on peut mettre des sangles. C'est ce qu'on appelle un tricycle.

[00:30:33] **Lucian Haas:** Mais là, tu as le cadre avec, tu l'emmènes en l'air. Exactement. Le cadre reste en bas et tu décolles en te disant que j'étais capable de décoller à pied ou que je dois atterrir à pied.

[00:30:43] **Benedikt Bös:** Oui. Ça

[00:30:44] **Lucian Haas:** il y a

[00:30:44] **Benedikt Bös:** pas. Enfin, on pourrait le faire, c'est sûr. J'ai vu des amis en Suède qui décollent en hiver sur un lac gelé. Je l'ai déjà vu. Ils s'installent sur un traîneau et donnent un coup d'accélérateur. Ils font un départ en triangle. Le traîneau reste au sol et ensuite ils s'envolent et atterrissent normalement. Mais pour moi, ça ne serait pas envisageable pour une raison : il me faudrait quelqu'un pour aller récupérer le truc à l'aérodrome après, quelqu'un qui serait sur le chemin. Et ça ne serait plus conforme au décollage au pied. Ça veut dire que mon objectif actuel, si je sais que je reste sous les 500 kilomètres, alors pour la documentation FAI, bien sûr...

[00:31:28] ou un record du monde ou quelque chose du genre, je n'y pense pas encore. Mais j'y travaille pour que, quand l'occasion se présentera, ça m'intéresse vraiment de battre un nouveau record un jour. Et ça ne me sert à rien de m'installer dans la voiture pour décoller avant les 400 kilomètres et d'avoir ensuite une météo parfaite. Pour voler 500 kilomètres, il faut vraiment un décollage à pied pour que je puisse le faire enregistrer après, sinon je ne décollerai pas. Ça fait aussi partie de l'ambition sportive de pouvoir dire : d'accord, j'ai réussi à mettre cette masse et cet équipement en l'air vraiment à pied, tout seul, sans aide.

[00:32:12] **Lucian Haas:** Si tu as fait environ 55 de moyenne sur ton vol de 400 kilomètres, c'est probablement ce que tu peux faire de manière raisonnable avec ton équipement. Si tu dis que tu veux faire 500 kilomètres, ça fait un cinquième de plus, donc tu n'aurais pas besoin de sept heures, mais de neuf heures, si on simplifie les calculs. Combien de temps peut-on réellement rester en l'air avec un équipement de décollage au pied, selon ce qui est réaliste avec ce qu'on peut transporter, compte tenu des capacités techniques actuelles et de la consommation des moteurs ?

[00:32:45] **Benedikt Bös:** Oui, donc pour les neuf heures, je vais carrément y arriver avec mon équipement actuel. Ce sera tout à fait faisable. Pour ce qui est des vitesses moyennes, tout ce qui dépasse les 50 km/h de moyenne est déjà plutôt bien. J'ai aussi déjà fait des triangles de 150, 160 kilomètres avec une moyenne de 60. Pour ce triangle de 350 kilomètres, c'était serré, pas tout à fait 60 je crois, mais c'était très proche. Mais là, il faut juste que la météo joue un peu le jeu. Je n'aurais aucun problème à maintenir une vitesse air constante de 55, 60 km/h via les trimmers ou, comme je l'ai dit, par la façon dont je pilote l'aile.

[00:33:34] Mais là, la consommation grimpe trop. C'est pour ça que je vole généralement avec une vitesse air entre 50 et 55 et que je dois compenser le reste avec la météo. Et sur ce vol, par exemple, sur la deuxième section, le vent n'était tout simplement pas exactement dans la direction que je m'attendais, mais quelques degrés de plus de face. Et ça m'a tout freiné relativement. J'ai alors dû faire en sorte de rester le plus bas possible. Mais à un moment donné, c'était déjà relativement actif thermiquement. Ça te freine aussi à nouveau, parce que si je suis maintenant, bien sûr, l'aile penche un peu vers l'arrière et se redresse et tout. Et si j'ai aussi les mains sur les freins pour stabiliser, alors je suis simplement plus lent.

[00:34:22] Et ça te ralentit un peu. S'il n'y avait aucun vent, ce ne serait pas un problème de voler à une moyenne de 55.

[00:34:32] **Lucian Haas:** J'ai remarqué que tu viens de mentionner une distance de 350. L'année dernière, tu as fait un trajet un peu au-dessus de 300 et un autre de 350. Et cette année, au printemps, 400. J'ai remarqué que toutes ces trois grandes distances que j'ai vues, tu les as toujours faites très tôt. Je les ai faites au printemps, en février et mars. Y a-t-il une raison à cela ?

[00:34:55] **Benedikt Bös:** Eh bien, pour moi, la raison est simple : d'une part, j'ai moins d'engagements, je suis donc encore un peu plus flexible au niveau du temps. Et pour moi, le énorme avantage, c'est que j'y trouve plus souvent, selon mon ressenti, des conditions météo adaptées, parce que la période de thermique est aussi plus courte. En mars, où j'y étais en janvier, j'ai déjà fait 200 kilomètres cette année. Il fait certes relativement froid, mais je peux plus facilement me protéger contre le froid et m'en accommoder plus aisément que contre la thermique. Et le froid ne me freine pas. Le froid est même, dans ce sens, un peu mieux pour ma consommation par exemple, parce que l'air froid est plus dense, il y a plus d'oxygène. Ma consommation est donc plutôt un peu plus faible que maintenant en été, quand il fait 35 degrés.

[00:35:45] Le problème, c'est tout simplement que sur mon aérodrome, je ne peux pas décoller au lever du soleil en été parce que c'est trop dense. Les maisons sont trop proches. Si le soleil se lève à 5 heures et que je décolle à 7 heures en semaine, c'est peut-être acceptable. Mais si je décolle et qu'à 9 heures ça commence déjà à être agité, ça fait une différence pour moi de devoir voler activement dès 9 heures, être plus lent et devoir fournir un effort, ou si ça ne commence qu'à 11 heures ou 11h30. C'est pour ça que ma tactique est toujours un peu de voir au printemps si je peux bien enchaîner dès le début. Au bout du compte, seuls les 6 meilleurs vols par pilote sont comptabilisés à la fin de l'année.

[00:36:32] Et pour le XContest en paramoteur, la saison va aussi du 1er janvier au 31 décembre. Du coup, j'ai vraiment toute l'année pour ça et là, j'ai déjà trois bons vols en poche. Et je peux maintenant voir un peu comment les autres se débrouillent en été. Et s'il y a de bonnes conditions, je fais aussi des étapes en été. Mais en général, ce sont des étapes de 200 ou 250 kilomètres. Et je parie plutôt sur le fait d'espérer avoir à nouveau une bonne météo en hiver ou en automne pour attaquer ces vraiment longues étapes de plus de 350 kilomètres.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Mais si je comprends bien ce que tu viens de dire, tu es en train de dire que la thermique est l'un des facteurs les plus gênants pour toi en tant que pilote de aile à moteur ?

[00:37:23] **Benedikt Bös:** Oui, si je veux faire du cross-country, je n'en ai pas vraiment besoin. J'aime aussi faire de la thermique avec le moteur. On a aussi des exercices d'économie lors des compétitions classiques, où l'on reçoit une quantité limitée de carburant. Ça veut dire que lors des championnats d'Europe, par exemple, on a chacun reçu, je crois, 2 kilos. Et c'était un pur exercice d'économie. Il fallait simplement voler le plus longtemps possible avec ces 2 kilos. Et là, on ne décolle pas le soir à 18 heures, mais à midi à 14 heures, quand les nuages se forment bien. On cherche juste à trouver une entrée, en quelque sorte. Et quand on remarque, d'accord, ça monte de manière fiable, on coupe le moteur pour économiser le carburant. Et là, on est arrivés là-bas, on a pu monter jusqu'à 1800 mètres.

[00:38:12] Et ça se passait très bien aussi. Ce jour-là, pour monter, il fallait quasiment faire attention à ne pas monter trop haut. Parce que si on avait violé l'espace aérien, ça aurait été une pénalité à 100 %, on n'aurait eu aucun point. On a donc dû, à un certain moment, redescendre en spirale de quelques mètres. Mais là, je prends quand même mon plaisir quand ça monte bien et que je peux faire des virvoltes. Mais tout ça me coûte du temps. Si je fais du vol de distance normal, par exemple à 900 mètres, j'ai un léger vent arrière. Ou à 600 mètres. Et si je trouve une super thermique où je pourrais monter de 3-4 mètres, je n'y gagnerais rien quand même si j'ai du vent de face à 1200 mètres.

[00:38:58] Je veux rester sur tes 600 mètres. Et pour cette raison, il y a peu de situations où, par exemple, à un point de virage, je sais que je dois faire 500 mètres d'altitude. S'il y avait une belle pompe, alors je la prendrais à coup sûr, parce que je peux bien sûr économiser beaucoup de carburant si je fais ces 500 mètres rapidement avec de la hauteur thermique. Mais sinon, pour ces longues distances, c'est plutôt un désavantage.

[00:39:25] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet. Est-ce que tu es devenu connu dans la scène du vol en aile, ou est-ce que tu es surtout connu pour ton propre site Paramotor Germany ? Il y a aussi une boutique dessus et tout le reste. Tu l'as lancé déjà en 2011, donc pratiquement au début de ta carrière en aile. Je crois que tu as passé ton brevet en 2010. Est-ce que tu avais déjà prévu à l'époque de tourner ta vie autant vers le vol en aile, au point de te dire que je vais en faire une marque et que je vais me créer un site qui a déjà une importance nationale, rien que par son nom ?

[00:40:04] **Benedikt Bös:** Je n'aurais jamais pu imaginer à l'époque comment tout cela allait évoluer. Le contexte à ce moment-là, c'est que j'avais aidé un collègue à créer un site web. Il s'était mis à son compte et, à l'époque, sans vraiment de grandes compétences techniques, mais avec des outils en ligne, j'avais un peu bricolé pour lui et j'avais pris du plaisir là-dedans. Et comme j'avais fait quelque chose pour lui, je voulais aussi faire quelque chose pour moi. Et du coup, c'était genre, d'accord, qu'est-ce que tu pourrais faire ? Oui, le vol en aile. Et c'est là que j'ai enregistré Paramotor Germany et que j'ai fini par l'utiliser, au début seulement, pour publier de beaux vols ou des vidéos d'autres pilotes et pour faire un peu de collection.

[00:40:51] Et ça a évolué au point que je me suis rendu compte qu'à un moment donné, si j'attendais toujours que les autres partent voler pour pouvoir me joindre à eux, je n'allais pas aller bien loin. Je ne monterais pas autant en l'air que je l'aurais imaginé. Alors j'ai commencé à être un peu plus actif moi-même, à aller plus souvent voler, à aller à des rassemblements de motorschirm, même à un rassemblement international en France. Et là, j'ai fait la connaissance de quelqu'un de Suède, par exemple, qui m'a raconté qu'ils volaient toute la nuit en été sous le soleil de minuit, que son record était de 15 heures de vol en une seule journée. Et bien sûr, j'ai eu des étoiles dans les yeux, j'ai dit : « OK, il faut que j'y aille, je dois voir ça ». Et là, il a dit : « Oui bien sûr, tu peux venir me voir, pas de problème ».

[00:41:38] J'ai une école de vol, il suffit de s'asseoir dans l'avion, et tu peux m'emprunter l'équipement. Un an plus tard, j'étais en Suède, je suis allé voir un gars avec qui j'avais discuté une heure ou deux au total lors de cet événement en France, je me suis assis dans l'avion et je l'ai rendu visite. C'est devenu l'un de mes meilleurs amis, on est toujours très proches. Et tout ça s'est développé petit à petit, puis BGD a attiré mon attention via le site web et c'est là que le premier contact a eu lieu. Avec les années, à mesure que tout a grandi, chaque année, quand je regardais en arrière ce qui s'était passé, je me disais : « OK, c'est dingue, je n'aurais jamais imaginé que quelque chose comme ça pouvait m'arriver ou que je pourrais collaborer avec un fabricant ou autre chose. »

[00:42:35] Et l'année suivante, c'était encore mieux, il y avait encore quelque chose en plus, une nouvelle progression. Et oui, ce n'était jamais l'objectif à l'époque, ou enfin, je n'ai même pas eu l'idée que je pourrais faire quelque chose comme ça. Ce n'était pas une option. Ça...

[00:42:54] **Lucian Haas:** ça veut dire que tu as fait tes preuves, que tu as montré tes capacités, mais par pur plaisir personnel, et que le reste est venu naturellement, c'est-à-dire que ça t'est tombé dessus et que ça s'est construit tout seul ? Oui,

[00:43:04] **Benedikt Bös:** Alors, je dois dire que c'était aussi quelque chose qui m'a fait très plaisir et où, oui, fier est peut-être le mauvais mot, mais où j'ai vraiment aimé que, mis à part des trucs comme avec Bruce Goldsmith Design, où ils sont venus vers moi, que ce ne soit pas du tout le cas où je suis allé voir un fabricant pour dire : « ici, je peux s'il vous plaît et j'aimerais... » ou bien chez les fabricants de moteurs, c'était la même chose après, que je n'étais pas un genre de

suppliant quelque part à dire : « ici, réfléchissez, soutenez-moi », mais que j'ai simplement fait ce qui me plaisait, que j'étais actif et engagé, et qu'ils sont venus vers moi pour dire : « ici, ça ne te dirait pas d'essayer ça ? » ou alors, « oui, ce que tu fais nous plaît ».

[00:43:51] On peut imaginer qu'on va collaborer ensemble. Parce que je sais bien que dans le milieu, bien sûr, tout le monde est content de recevoir quelque chose gratuitement ou à prix réduit ou peu importe, mais le fait que ça se soit développé de manière à ce que je n'aie pas eu besoin d'aller voir personne pour demander, mais que ce soit plutôt les gens qui viennent vers moi. C'est, oui, c'est juste super, c'est beau de voir comment tout finit par payer avec le temps.

[00:44:23] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est devenu un travail pour toi, en gros, à partir de ton hobby ? Est-ce que tu vis de Paramotor Germany ou est-ce que tu as un autre boulot et que ça reste juste un hobby avec un complément de revenu ? Non,

[00:44:36] **Benedikt Bös:** Alors, je suis maître prothésiste et je travaille à plein temps là-dedans. C'est avec ça, oui, j'en vis, mais dans le secteur de la santé, même avec le titre de maître, on ne gagne pas des sommes énormes. Et quand on pratique le hobby aussi intensément que moi, ça coûte simplement quelques euros. C'est pourquoi, grâce à mes activités et aussi à mon boulot, je veille à ce que mon hobby s'autofinance, qu'il soit rentabilisé, mais de mon point de vue, on ne peut pas devenir riche dans cette scène ou dans ce sport. Ce n'est pas pour gagner beaucoup d'argent. La boutique est née aussi parce que j'ai développé un support de caméra, un support magnétique, pour fixer la GoPro sur l'aile vers 2013 ou quelque chose comme ça, et à l'époque, je l'avais fait seulement pour moi et je l'avais publié avec quelques photos, et ça a été acheté en secret par peut-être deux ou trois personnes qui ont dit : « Tiens, tu peux m'en faire un aussi ? » Et là, un ou deux gros noms de la scène du paramoteur m'ont tout de suite contacté et ont commandé une pièce, puis d'autres personnes les ont vus avec, la demande a augmenté, et j'ai fini par créer une page pour pouvoir commander, et tout ça a grandi petit à petit.

[00:45:59] Beaucoup d'autres produits que je propose sont simplement des choses dont j'ai besoin pour moi ou qui se sont avérées efficaces pour moi, mais que j'avais du mal à obtenir. À un moment donné, je me suis dit : d'accord, je ne vais pas commander un mètre de ce tuyau, mais je vais en commander 15 et je vais les mettre en ligne. Côté prix, ce ne sont pas des marges énormes, c'est juste assez pour que je puisse m'acheter mon carburant après ; le but n'est pas de pouvoir en vivre, je n'ai pas l'intention de le faire.

[00:46:31] **Lucian Haas:** Au final, c'est aussi vu comme un service rendu à la scène ou pour elle. Tu as déjà mentionné tout à l'heure le XContest, où tu as pratiquement établi cette année une sous-catégorie sur le XContest qui s'appelle Paramotor Germany Cup, et où il s'agit en fait de la compétition nationale allemande de vol de distance sur le XContest pour les pilotes de aile. Pourquoi un truc comme une compétition de vol de distance sur le XContest, pourquoi est-ce que ce genre de chose n'est pas organisé par la fédération des pilotes de aile ou plus globalement par le DULV, la fédération allemande d'aviation ultralégère, pourquoi ne font-ils pas ça ? Enfin, pourquoi est-ce que ce genre de chose est quasi organisé par toi à titre privé ?

[00:47:15] **Benedikt Bös:** Le problème, c'est qu'il faut aussi, je vais être honnête avec vous, je dis toujours ça aux pilotes de motoshirm, on est en partie responsables nous-mêmes. On a tendance à beaucoup critiquer le club au sein de la scène, en disant : « Regardez, ils ne font rien ». Le problème, par exemple, c'est qu'on n'a pas eu de championnat d'Allemagne depuis 2016, mais d'un autre côté, il faut aussi admettre que très peu de pilotes de motoshirm s'engagent ou s'impliquent quelque part dans le club. On a souvent tendance à voir ça un peu comme une prestation de service : on paie sa cotisation et on s'attend à ce qu'ils fassent quelque chose pour nous.

[00:48:06] Et malheureusement, ça ne marche pas. Je ne peux pas juger s'ils seraient capables de le mettre en œuvre ou non, mais le fait est qu'ils ne vont pas de leur propre initiative après les pilotes de motorschirm pour dire : « Bon, pour les pilotes de motorschirm, on a, je ne sais pas, 1 500 ou 2 000 membres qui pratiquent le vol en motorschirm, on va faire quelque chose pour eux ». Au contraire, ce sont les pilotes de motorschirm qui devraient devenir actifs et dire à la fédération : « On aimerait faire ceci et cela, est-ce que vous nous soutenez ? ». Et là, ça fonctionnerait. Mais pour prendre l'exemple du championnat d'Allemagne, il faut quelqu'un qui s'y connaisse assez en compétition pour pouvoir créer les cartes, les exercices, et faire l'évaluation. Tout ça est relativement complexe et demande certaines connaissances techniques.

[00:48:53] Et là, il n'y a personne actuellement, et peut-être même pas des pilotes de compétition qui seraient disponibles. Et c'est pour ça que ces dernières années, j'ai commencé à proposer des cours de compétition en général, pour transmettre aux gens les bases, parce que c'est encore un sujet où c'est difficile d'obtenir des informations quelque part. Là où je voulais commencer, il faut chercher longtemps avant de trouver quelque chose ou avant que quelqu'un organise enfin un truc pour apprendre. Et là, c'est peut-être un peu mon défaut, c'est que je peux très facilement me motiver pour quelque chose et me dire, d'accord, maintenant je fais ceci, cela et cela. Et pourquoi parfois je manque un peu de temps, c'est parce que je garde simplement trop de projets et d'idées en tête et que je dis à ma copine, oui, il me reste juste à finir ici, je vais encore faire un XContest et je vais encore faire une formation ou quelque chose comme ça.

[00:49:51] Mais au-dessus, il y avait quasiment cet XContest, parce que je me suis dit : d'accord, je ne peux pas organiser une compétition si facilement en ce moment, parce que s'il y avait un championnat allemand, j'aurais envie d'y participer moi aussi. Du coup, je ne peux pas m'occuper du Task-Setting ou des trucs du genre. Par contre, ce que je pourrais peut-être faire, c'est de motiver un peu les gens pour cet XContest, pour le vol de distance. Et j'avais déjà fait une tentative l'année dernière, il y a eu un peu de choses, j'ai déjà eu des retours de certains qui disaient : « Pourquoi je participerais ? Il n'y a rien à gagner, et puis même si je suis devant, c'est international, je ne peux pas jouer au premier niveau, donc ce n'est pas intéressant pour ça. »

[00:50:37] Et l'année dernière, j'ai eu l'idée de dire : "Ok, on va faire un crowdfunding, chacun qui veut participer paie 15 euros et on utilise l'argent pour le répartir, par exemple par pourcentage, pour le top 3 de chaque décollage." Et on aurait fait ça pour les trois classes. Mais ça n'a pas marché non plus, parce que les gens ne veulent rien payer pour ça. Je n'ai tout simplement pas réussi à les enthousiasmer. Et à la fin de l'année, c'était comme ça que ça se présentait : j'avais les meilleurs vols, j'aurais quand même dû récupérer mes 15 euros plus genre 35 ou quelque chose comme ça après. Mais j'ai quand même contacté les autres pilotes qui avaient participé au financement et je leur ai dit : "Ok, ça n'a pas vraiment fonctionné comme prévu."

[00:51:28] Je suggérerais maintenant de ne pas distribuer l'argent, alors que j'en recevrais une bonne partie, mais je me suis mis en contact avec les gens de XContest. Et il y a la possibilité de faire, par exemple, des classements nationaux. Ça coûte alors un montant de frais de base X-Alps plus quelques euros par pilote qui participe ensuite et qui figure au classement. Et j'ai dit : d'accord, prenons l'argent et on pourra couvrir ces frais de base avec. Ensuite, j'ai encore repris contact avec le DULF via le responsable du sport et j'ai dit que j'allais faire quelque chose comme ça pour essayer de motiver un peu les gens. Et ils nous ont soutenus et ont pratiquement aussi payé pour que les coûts qui en découlent soient couverts et que nous ayons un budget pour acheter des prix par la suite, pour que je puisse ensuite donner quelque chose aux gens en conséquence.

[00:52:31] Et cette année, ça fonctionne mieux. C'est vrai, au début, je me suis dit : « Bon, il faut juste mettre ça en place une fois, traduire les textes, le règlement allemand et tout ça, c'est beaucoup de boulot une fois, mais après ce sera fait. » Mais j'ai un peu sous-estimé les problèmes au début avec les inscriptions, puis la configuration de XContest qui avait encore quelques erreurs, puis des vols qui ne pouvaient pas être téléchargés... j'ai donc été assez occupé. Mais maintenant, ça tourne plutôt bien et on a bientôt, je crois, presque 50 pilotes qui participent déjà. Et je travaille dessus avec des articles dans le magazine et différents moyens pour essayer de faire augmenter ça un peu. Bien sûr, tout le monde ne va pas commencer à voler des triangles de 100 kilomètres, mais il y a déjà quelques pilotes qui sont partis.

[00:53:22] ceux qui ont maintenant pris goût à ça et qui progressent pour atteindre déjà plus de 100 ou 150 kilomètres. Et pour moi, ça en vaut déjà la peine. Maintenant, il faut voir comment on peut encore développer ça dans les prochaines années, pour augmenter encore le plaisir et pour que les gens soient un peu plus actifs, qu'ils ne se contentent pas de voler sans but dans la région, mais qu'ils se fixent des objectifs. On apprend aussi beaucoup plus quand on doit, par exemple, regarder la météo. Si je sais que ce soir je fais juste mon tour autour du terrain, je me soucie moins de la météo. Mais s'ils veulent voler, même seulement 50 kilomètres, ils vont peut-être quand même regarder le vent,

[00:54:10] regarder, d'accord, comment est le vent, oui, comment je pourrais positionner mon delta et apprendre des choses en plus.

[00:54:17] **Lucian Haas:** Mais il faut aussi dire que même si ce n'était pas du tout prévu, avec le choix de ton nom Paramotor Germany en 2011, tu as en fait plutôt bien vu juste. Parce que si tu dis, d'accord, maintenant la coupe

s'appelle aussi Paramotor Germany, on peut aussi comprendre ça comme si elle devait vraiment s'appeler comme ça au niveau national, mais au bout du compte, c'est aussi de la pub pour toi. C'est donc habilement ficelé, même si c'était plutôt le fruit du hasard au final. Est-ce que tu joues aussi un rôle au sein du DULF ? C'est-à-dire, est-ce que tu as une mission chez eux ?

[00:54:48] **Benedikt Bös:** Je ne fais pas partie du conseil d'administration ou quelque chose du genre, j'ai déjà pris le poste d'auditeur des comptes, mais ce qui est en discussion actuellement, c'est avec Wolfgang Lindl, qui est le responsable du sport ; j'attends encore une réponse, il veut en fait vraiment fixer le fait que je reprenne carrément le rôle d'entraîneur national. Il a déjà cherché il y a un, deux ou trois ans si quelqu'un se manifestait, mais il n'a eu aucun retour, et maintenant, comme je suis pratiquement le seul à être un peu plus actif et à vouloir transmettre et partager des connaissances, c'est simplement arrivé au point où je lui ai dit : « Oui, je me propose », donc ça va probablement se terminer par le fait que je reprenne cette fonction bénévole et que je sois officiellement responsable de ça.

[00:55:43] mais c'est ce que je fais actuellement, je m'occupe par exemple déjà, maintenant qu'il n'y a plus de championnat d'Allemagne, de la British Open de cette année, à laquelle j'avais déjà participé en 2019 et 2020, et c'est quelque chose pour lequel je m'occupe déjà un peu de l'organisation, je soutiens les gens qui veulent participer, et oui, je vais sans doute faire ça prochainement en tant que fonction officielle, mais ça ne changera pas vraiment mon activité principale. Ça

[00:56:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'au final, on pourrait peut-être même en faire une sorte de sous-catégorie allemande ?

[00:56:20] **Benedikt Bös:** Oui, j'ai déjà fait le point là-dessus, mais pour l'instant, nous n'avons pas encore assez de participants. C'était une option pour moi de dire : d'accord, si on n'arrive pas à organiser un championnat allemand ici avec les Anglais, on pourrait faire une évaluation séparée pour eux, pour que ça compte comme un championnat allemand avec un classement, mais pour l'instant, on est probablement cinq pilotes qui participent. C'est déjà une amélioration par rapport aux deux qu'on avait avant, mais ça ne suffit pas encore pour que ça soit considéré comme un championnat à part entière.

[00:56:56] **Lucian Haas:** J'ai lu quelque part que tu travailles aussi dans un groupe de travail, avec le DULF ou avec la participation du DULF ou quelque chose comme ça, pour militer politiquement afin de supprimer cette obligation d'aérodrome pour le décollage en aile motorisée. Où en est le projet, au juste ?

[00:57:13] **Benedikt Bös:** Ça a commencé il y a quelques années déjà, mais comme ça implique des administrations, c'est tout relativement long. Pour l'instant, la situation est la suivante : en Allemagne, il y a une obligation d'utiliser un aérodrome et, comme alternative, il existe la possibilité d'obtenir une autorisation de décollage et d'atterrissage hors site selon le paragraphe 25. Ça a été utilisé pendant des années de manière assez simple, pour que les gens puissent obtenir une autorisation pour une prairie, mais c'est devenu de plus en plus difficile ces dernières années. C'est un énorme problème pour les moteurs, pour les pilotes de motorschirm, parce que beaucoup d'aérodromes ne veulent pas de motorschirm ou ont des horaires d'exploitation qui ne sont tout simplement pas compatibles avec nos heures de vol, et alors on s'est remis sur ce projet.

[00:57:59] La situation est la suivante : nous avons fait appel à un avocat spécialisé à l'époque, qui a pratiquement rédigé un rapport démontrant qu'il y a un besoin d'action et que nous avons également proposé une solution possible sous la forme d'une autorisation de décollage extérieur, similaire à ce que font actuellement les pilotes de montgolfières, où il faudrait par exemple prévoir une petite formation ou une instruction, et que l'on pourrait alors obtenir plus facilement, non pas via la présidence du gouvernement et tout ça, mais par une voie simple, une autorisation pour une prairie. Mais pour l'instant, malheureusement, c'est toujours bloqué du côté des autorités. Pour nous, le point positif est qu'il n'y a pas encore eu de refus ou quelque chose du genre,

[00:58:48] mais on est un peu en suspens pour le moment et on doit malheureusement être patients, parce que ça doit passer par le comité technique fédéral-länder, et il y a des groupes de travail avant ça. Avec le Covid et tout, ça a beaucoup pris du retard, puis avec le changement de gouvernement, il y a eu apparemment encore des retards, parce que ça se passe d'abord au niveau fédéral et ensuite ça doit redescendre au niveau du land. C'est pour ça qu'on est encore en

attente, mais pour l'instant, toutes les options restent ouvertes.

[00:59:20] **Lucian Haas:** Cela signifierait que, disons, si tout se passe bien, on pourrait en arriver au fait qu'avec le Motorschirm, on pourrait décoller relativement librement de n'importe quelle prairie qui ne se trouve pas juste à côté de zones résidentielles ou quelque chose comme ça, si on a peut-être l'accord du propriétaire de la prairie, non ?

[00:59:37] **Benedikt Bös:** Donc, ce ne sera pas possible en Allemagne de pouvoir, comme c'est le cas actuellement en Italie par exemple, avoir juste l'autorisation d'un propriétaire foncier pour aller sur une prairie et décoller. On ne va probablement pas y arriver ici. L'objectif, c'est qu'actuellement, il faut passer par la commune, la protection de la nature, et tout ça finit au préfet. C'est un énorme foin avec tellement d'intervenants qui ont leur mot à dire, et bien sûr, il y a un gros risque que quelqu'un dise : « Oui, mais en fait, ça ne me convient pas trop ». C'est pour ça que l'objectif est de simplifier considérablement les choses, pour pouvoir obtenir une autorisation, un tampon, disons, au niveau local. On n'atteindra pas le paradis qu'est l'Italie ou la France, mais on espère pouvoir simplifier les choses suffisamment.

[01:00:28] que ce soit plus facile à mettre en œuvre pour plus de pilotes. Parce qu'actuellement, il y a certains Länder où ça fonctionne à merveille. Ils envoient un e-mail avec une capture d'écran de Google Earth, les coordonnées et l'autorisation du propriétaire du terrain. Et si le conseil municipal est d'accord, l'agent administratif valide tout ça simplement. Et puis il y en a d'autres qui exigent une étude sur la protection des oiseaux et diverses autres choses, et là, ça devient tout simplement très complexe et très coûteux, au point que beaucoup abandonnent à nouveau. Et c'est donc le point principal pour lequel les pilotes de Schirm à moteur arrêtent de voler, parce qu'ils ne peuvent tout simplement pas décoller aussi facilement qu'ils l'espéraient au début s'ils ne parviennent pas à résoudre le problème du décollage, s'ils ne trouvent pas de décollage approprié.

[01:01:18] Je

[01:01:19] **Lucian Haas:** J'ai poussé avec le DRV cette idée d'établir le moteur électrique comme aide à la montée pour les parapentes classiques, et ainsi introduire une nouvelle méthode de décollage, tout en essayant de la structurer juridiquement pour qu'on puisse décoller relativement librement n'importe où. Ça va un peu dans ce sens, mais quel est ton avis sur le sujet du moteur électrique ? Au DRV, c'est acté maintenant, mais est-ce que tu y vois un avenir ou est-ce que c'est finalement juste à cause des batteries ? Surtout quand tu dis que tu veux faire du vol de distance et que tu as besoin de poussée pendant sept heures et demie, aucune batterie ne pourra jamais fournir ça, donc est-ce que c'est en fait juste un sujet secondaire pour les parapentistes motorisés classiques ?

[01:01:55] **Benedikt Bös:** Alors pour ces vols de distance énormes, ça ne sera certainement pas un sujet, pas non plus dans les années à venir. Pour le vol classique, comme on l'a dit juste avant, beaucoup de pilotes volent une ou deux heures maximum. Là, je peux déjà imaginer que ça va un peu augmenter dans les prochaines années, mais je pense que ça ne fera un vrai bond en avant que lorsque la technologie des batteries fera un saut significatif. J'ai déjà volé avec des moteurs. Un ami à moi, Thomas Brennstedt d'Autriche, c'est un bricoleur, un inventeur, un bidouilleur très, très doué. Il a construit différents systèmes à partir de zéro. Il fabrique aussi les hélices et tout le reste lui-même et il développe et teste énormément de choses. Je suis aussi très enthousiaste par son approche systémique. On a déjà volé ensemble.

[01:02:40] Il y a quelques années, nous étions à Zell am See pour l'IONIKA. C'était un événement sur la mobilité électrique. Nous y étions en tant qu'équipe de démonstration pour montrer ce qui est possible. Aujourd'hui, même en décollage assisté, avec une aile efficace, l'état actuel des choses est, disons, une vingtaine de minutes, peut-être une heure, en décollage au pied. Et le problème actuel, c'est que le poids des batteries et leur capacité ne permettent pas au système de fonctionner très bien. Ça ne peut absolument pas rivaliser avec un moteur à combustion. Là, j'ai un poids énorme sur le dos. Si je compare avec un petit modèle, j'ai un Eclipse Atom 80 qui pèse 19 kilos à vide. Et si je ne mets que quatre litres dedans, je peux aussi voler pendant une heure.

[01:03:28] Si je veux faire d'autres trajets maintenant, il faut encore que je porte le poids au décollage. À l'atterrissage, c'est déjà un peu plus léger. Et surtout, je peux simplement faire le plein rapidement après le vol. Je pense qu'actuellement, les prix sont tout simplement un obstacle pour beaucoup, parce qu'il faut dépenser plus de 10 000, 12 000 euros pour un système moteur électrique où l'on peut voler pendant 40 minutes, alors que personne ne peut dire avec certitude combien d'années les batteries vont tenir. Même si elles tiennent 1 000 cycles, si je vole peut-être moins

souvent, beaucoup de pilotes ne volent que dix fois par an. Et s'ils ne la chargent pas régulièrement, alors les batteries s'abîment ou quelque chose comme ça.

[01:04:14] Ça prendrait encore un peu de temps, je pense. Mais fondamentalement, c'est certainement intéressant, aussi pour beaucoup de pilotes, quand on n'a plus de réglages à faire. Il y a mittlerweile énormément de moteurs qui tournent sans aucun problème avec un réglage du carburateur. Mais il y a toujours des cas où il faut faire des interventions techniques. Et ça ne convient pas à tout le monde. Je pense que ce serait certainement intéressant. Mais de mon point de vue, ça va simplement prendre du temps avant que les batteries ne s'améliorent. Combien de temps est-ce que tu estimes ça ? D'après tes connaissances ? Il faudrait plutôt demander à l'industrie automobile ou quelque chose comme ça, voir ce qu'ils en disent. Je ne suis pas assez impliqué dans le sujet pour savoir comment est le marché en ce moment.

[01:05:01] Parce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait des améliorations significatives. Enfin, ça dépend toujours de qui veut voler pendant 20 ou 30 minutes ; cette personne trouvera certainement déjà des systèmes adaptés, même si ce sont encore de très petites séries. Mais pour le grand public, à mon avis, ce n'est pas encore approprié pour le moment.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Regardons un peu autre chose. Je vais dire, le côté sombre de l'entretien des ailes à moteur. En 2016, tu as eu un accident relativement grave avec le moteur. Qu'est-ce qui s'est passé ?

[01:05:35] **Benedikt Bös:** j'ai eu un accident au démarrage, en allumant le moteur. À l'époque, je suis parti en Suède au printemps, c'est arrivé le 1er avril, pour un rassemblement de motorschirm sur un lac gelé dans le cercle polaire. J'avais emporté mon équipement dans l'avion, j'avais tout installé tranquillement en haut et j'avais posé le moteur et je voulais le démarrer. Il a un tirant, un démarreur manuel, et j'ai tiré et tiré et tiré et il ne voulait juste pas démarrer. Et j'avais le moteur encore relativement neuf et je me suis dit, oui, peut-être que j'ai pompé trop d'essence dans le carburateur, qu'il est noyé, et je l'ai encore arrêté, j'ai tout vérifié à nouveau et à ce moment-là, j'avais en fait dit aux gens pendant deux ans : mettez votre moteur sur le dos quand vous l'allumez, pour que s'il venait à monter en régime parce que quelque chose ne va pas, que vous soyez un peu mieux protégés.

[01:06:33] Et ce jour-là, je n'ai pas respecté cette consigne. Et après avoir essayé de le mettre sur le dos sans succès, je l'ai reposé, j'ai tout vérifié à nouveau et je me suis préparé : j'ai positionné le moteur de façon à ce qu'il repose à plat contre ma jambe sur le côté, pour que je puisse bien le tenir en haut. Je me suis assuré que mon pouce était juste au-dessus du bouton d'arrêt et que rien ne pressait sur la poignée d'accélérateur à l'avant pour ne pas donner de gaz par erreur. J'ai ensuite tiré sur le démarreur avec l'autre main, j'ai entendu une étincelle et j'ai été soulagé, je me suis dit : "Ok, parfait", parce que la météo était super, il allait démarrer tout de suite et je pourrais ensuite m'allonger, et j'ai tiré à nouveau.

[01:07:19] et puis j'ai, j'ai encore réalisé d'après le son, j'ai tout de suite entendu que ça montait trop haut en régime, mais ça va tellement vite, ça prend des fractions de seconde, le moteur, il pousse avec 60, 70 kilos et il a basculé vers moi et il m'a frappé avec l'hélice, avec le bras, j'ai pratiquement été poussé à travers le filet, à travers la bâche, de sorte que l'hélice m'a frappé cinq fois au bras, trois fois profondément, jusqu'à ce que, heureusement, je l'aie lâché et que je sois parti vers l'arrière pour qu'il tombe sur la ceinture. Heureusement, je n'ai pas essayé de me protéger par réflexe avec les mains devant cette hélice qui venait vers moi, sinon ça aurait été encore bien pire, mais je me suis pratiquement...

[01:08:10] le tendon du triceps, le muscle triceps était sectionné, c'était à nu jusqu'à l'os, mais heureusement je ne me suis pas touché à l'os ni aux nerfs. Et j'ai eu la chance d'avoir un premier intervenant sur place qui avait une formation médicale de base via les pompiers, il m'a soigné immédiatement parce qu'il a fallu 25 minutes pour que l'ambulance arrive, et ensuite ils m'ont conduit pendant deux heures dans la ville voisine, où ils m'ont opéré pendant la nuit et tout recousu. Et maintenant, à part une légère engourdissement au bout des doigts, je n'ai aucun dommage sur la surface du bras, je peux tout bouger librement, tout fonctionne à nouveau, mais c'était simplement l'erreur, j'ai remarqué que le câble d'accélérateur était coincé.

[01:08:57] Et à cause de ça, il était quasiment à trois quarts de gaz, et c'est pour ça que je ne l'ai pas senti tout de suite. C'est juste un risque que certains aiment un peu occulter. Ces accidents, c'était déjà le sujet pour moi à l'époque ; j'ai dit à l'infirmière qui était avec moi dans l'ambulance que quand on serait à l'hôpital et qu'ils l'ouvriraient, elle devait me prendre une photo. Elle m'a regardé, complètement déconcertée, en me demandant pourquoi je voulais des images de la

plaie ou de ça, et j'ai répondu que j'avais fait une erreur assez stupide et que je devais en parler, et partager ça pour éviter que d'autres fassent la même erreur. Mais il m'était déjà clair à l'époque qu'il fallait des images drastiques pour que les gens prennent ça vraiment au sérieux et que ça leur reste bien en tête.

[01:09:48] parce que ces accidents, quand on est au rassemblement de moteurs ou avec des pilotes qui sont dans le milieu depuis longtemps, il y en a tellement à qui un doigt se retrouve coupé ou quelque chose comme ça, parce que je ne suis pas le premier à avoir été en contact avec l'hélice, malheureusement ça arrive tout le temps. Et de mon côté, j'en ai parlé, j'ai écrit un rapport d'accident et aussi une analyse de ce qui était le problème dans mon cas, et j'ai été très content après d'avoir tout rendu public si rapidement. Deux semaines après moi, il y a eu un accident à Munich, en Pologne, quelqu'un s'est gravement blessé au bras, et six semaines après moi, un pilote allemand, qui m'a même écrit après pour me souhaiter un bon rétablissement, il avait lu mon rapport mais il s'était dit : « je veux juste faire tourner mon moteur dans la cour, vérifier un truc », et le moteur est parti à fond, et il s'est tellement pris le bras dedans qu'il a maintenant le bras amputé d'un côté et de l'autre côté, je crois, il s'est aussi partiellement blessé aux doigts.

[01:11:00] Ça a été un énorme choc pour moi aussi, parce que quand on perd un bras, quand il en manque un côté, ça change toute ta vie. Ça touche au travail, tout n'est plus comme avant. Mais pour moi, c'était un immense soulagement d'avoir rendu tout ça public si rapidement après mon accident, parce que je savais alors que je ne pouvais rien faire de plus. J'ai fait en sorte que ce soit accessible, et il l'avait même vu. Et si quelqu'un démarre quand même le moteur au sol, je le vois encore tout le temps quand je suis aux rassemblements ou événements de motorschirm : il y a assez de gens, et je ne suis pas du genre à aller donner des leçons à tout le monde en disant "hé, tu n'as pas le droit de faire ça", mais je signale aux gens qu'ils s'exposent à un risque et que je leur conseille de faire autrement. Et si on peut protéger quelqu'un pour éviter qu'un tel drame arrive, c'est une bonne chose.

[01:11:55] Et chaque accident qui survient malgré tout est tout simplement triste. Mais on a tendance à le refouler et après mon accident, j'ai été en contact avec beaucoup de gens qui m'ont dit : « Oui, ça m'est aussi déjà arrivé » ou « J'ai déjà eu quelque chose comme ça », et ça se répète, ça se répète, et là je me dis : « Oui, les gens, mais pourquoi on n'en entend parler nulle part ? » Bien sûr, avec Internet, les réseaux sociaux et tout ça, il est devenu beaucoup plus facile de partager ce genre d'informations maintenant, mais c'est aussi un sujet tabou, on n'en parle pas parce qu'on a fait une erreur et qu'on n'en est pas fier, alors on préfère le taire. Même de grands pilotes connus de la scène aile à moteur, quand ils ont parfois eu ou ont encore de tels accidents, ils sont juste hors de la scène pendant quatre ou six semaines et puis ils sont de nouveau là, mais on n'aime tout simplement pas en parler, et on s'en rend compte après coup ou quand il porte un T-shirt, on voit : « Oh, lui aussi a ça ici ».

[01:12:58] La cicatrice est là maintenant, et c'est aussi un point où je pense qu'il faut simplement en parler davantage et créer cette conscience, parce que le paramoteur est un hobby tellement beau et génial, mais l'hélice, elle ne nous apporte pas seulement du plaisir, c'est juste un morceau de carbone qui tourne à très haute vitesse et où des forces sont à l'œuvre que nous ne pouvons pas arrêter, et il faut simplement être conscient qu'il ne faut pas embellir les choses en disant qu'il existe aussi des risques.

[01:13:30] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais, d'après ce que tu entends, que le parapente motorisé est plus risqué ou plus dangereux que le parapente classique ?

[01:13:39] **Benedikt Bös:** Fondamentalement, je dirais très clairement que c'est plus sûr, parce que la grande majorité des pilotes volent le matin et le soir dans de l'air calme. Cela signifie que les facteurs externes, comme porter des vêtements lourds ou une casquette, qui pourraient mener à une chute où je ne pourrais peut-être plus sortir le parachute de secours à temps, ça n'existe quasiment pas dans le sport de la voile motorisée. Au bout du compte, c'est aussi simplement le facteur humain. Il y a régulièrement des accidents mortels quand les gens se surestiment. C'est un peu ça le problème : la tendance vers des ailes toujours plus petites, toujours plus rapides, et des manœuvres toujours plus folles. Ils voient une vidéo sur YouTube où quelqu'un fait des tonneaux et des Wing-Over de dingue.

[01:14:24] Et ils veulent faire ça, mais ils ne se rendent pas compte que le pilote a peut-être mis cinq ans à s'y habituer petit à petit en volant 200 heures par an. Et sur ce point, il y a bien sûr parfois des accidents où des gens se surestiment. Sinon, le problème c'est simplement qu'on ne manipule pas l'équipement correctement, et il y a parfois des accidents à cause de ça. Mais tant qu'on fait correctement son check pré-vol et qu'on n'exagère pas en l'air, les problèmes extérieurs,

comme les défauts de matériel ou autre, ce n'est plus vraiment un gros sujet en général. Le niveau est maintenant si élevé qu'on peut pratiquer le paramoteur de manière très sûre,

[01:15:13] parce que je n'ai pas de risques liés à la thermique ou autre, normalement. Donc oui, en fait, je dirais que ce serait plus sûr.

[01:15:22] **Lucian Haas:** Il y a aussi quelques pilotes, comme tu viens de le dire, qui font du Barrel Roll et tout ça en Akrofliegen avec le Motorschirm. J'ai même cru voir dans une vidéo que quelqu'un a fait de l'Infinity Tumbling avec le moteur sur le dos, ce que je me représente comme encore plus difficile et probablement bien plus risqué avec tout ce poids. Donc si tu tombes dans le voile, tu ne vas probablement plus du tout t'amuser. Est-ce que ça t'intéresse ? Est-ce que ce serait quelque chose pour toi ? Ou est-ce que tu dis non, aussi par expérience, j'ai déjà eu un accident, même si ce n'était pas un accident en vol direct, je suis plutôt du genre prudent.

[01:15:56] **Benedikt Bös:** Oui, alors c'est comme ça, je connais aussi quelques Akropiloten. Il y a les Akro Malagitas, ce sont trois frères d'Espagne. J'étais avec eux en Espagne il y a quelques années et je suis très bon ami avec eux. Pendant longtemps, ils étaient les trois sur cinq personnes à avoir fait de l'Infinity Tumbling, et puis petit à petit, il y a eu de plus en plus de pilotes. Maintenant, il y en a relativement beaucoup qui le font. Oui, mais qu'est-ce que "relativement" veut dire ? Ce n'est pas en Allemagne que t'as un sur deux qui fait de l'Infinity Tumbling, mais dans le monde entier, il y a maintenant certainement 50 pilotes qui font tous les manœuvres d'acrobatie jusqu'à l'Infinity Tumbling avec l'aile moteur. David, des Malagitas, il fait même parfois des manœuvres en torsion.

[01:16:41] Il s'est passé beaucoup de choses ces dernières années. Je fais maintenant des trucs comme des Wingover hauts, je fais ça aussi. Je m'amuse vraiment bien avec. Mais pour aller plus loin là-dedans, ça ne m'attire pas tant que ça. D'une part, je ne supporte pas très bien la charge sur les articulations. Mon corps ne le supporte malheureusement pas aussi bien que j'aimerais. C'est pourquoi je sais que je dois faire attention, que je suis peut-être un peu plus vulnérable. J'ai simplement été témoin d'un accident ou de l'autre ces dernières années, ou j'ai été à des enterrements. De jeunes pilotes qui ont peut-être un peu trop exagéré.

[01:17:27] Et celui-là, oui, il a fait une manœuvre trop violente. Et on doit supposer qu'il a fait un blackout, qu'il est devenu inconscient. Il a alors chuté en spirale jusqu'à l'impact. Et quand on a assisté à l'enterrement de quelqu'un qui avait aussi 22 ans ou quelque chose comme ça, un an de moins que moi, ça te fait réaliser à quel point cette chose est sérieuse. Pour moi, c'est toujours le maximum de plaisir avec le minimum de risque. Je fais certainement des choses où je prends un certain risque. Quand je vole avec le Foodtrack, que je frôle l'herbe avec mes pieds ou que je suis quelque part sur une eau peu profonde, au bord de l'eau, j'ai un plaisir immense.

[01:18:14] Mais il faut être conscient qu'il y a un risque énorme derrière tout ça. Un foodtrack sur l'eau, même si ça fonctionne à merveille 100 fois sur une grande flaque dans un champ ou quelque part dans une eau peu profonde, c'est une tout autre histoire si on le fait dans une rivière. Parce qu'il suffit que tu plonges un peu trop ou que trop d'eau jaillisse à l'arrière et mouille ta sangle, que la sangle glisse, parce que tu as de la poussée. Et si d'un coup tu te retrouves dans l'eau avec le moteur, et en plus en mouvement dans l'eau, c'est juste une catastrophe totale. C'est pour ça que je suis un pilote qui évalue toujours quel risque je prends.

[01:19:01] Et je pense que c'est simplement parce que je connais pas mal de gens et que j'ai déjà entendu parler de nombreux accidents qui ne se produisent pas lors d'un vol normal, mais parce que les gens se mettent à se tester et veulent toujours aller plus loin. Oui, c'est simplement cette crainte d'avoir un accident un jour. Et quand on a vu les proches de quelqu'un d'autre faire le deuil après. Et même si on ne se met pas en danger, il suffit d'être gravement blessé après. Je dis toujours que je préfère prendre mon plaisir par petites doses et qu'au final, quand on fait le total, j'ai la grosse dose, comme si j'essayais d'avoir cette grande portion de plaisir d'un coup, de l'obtenir et de me mettre en danger ou d'être gravement blessé après au point de ne plus pouvoir voler.

[01:19:52] En tant qu'orthopédiste technique, je vois dans mon métier des gens qui ont été gravement blessés dans des accidents de voiture ou autre, et qui sont traumatisés par la suite. Peut-être que ça me met un peu plus face à la réalité de la façon dont ta vie change quand tu as soudainement besoin de toutes ces aides techniques. C'est pour ça que j'essaie toujours de trouver un bon équilibre pour ne pas pousser les choses jusqu'à la limite.

[01:20:22] **Lucian Haas:** Laissons de côté ces aspects sombres du paramoteur et consacrons-nous à la fin un peu aux belles choses. Tu peux tout à fait faire un peu de pub. Donne-moi juste quelques arguments pour que je commence le parapente en tant que pilote de parapente.

[01:20:38] **Benedikt Bös:** Oui, alors le beau côté du parapente motorisé, beaucoup font l'erreur, je crois, de le comparer directement ou d'essayer de le faire. Je dis souvent que le parapente motorisé ou le parapente, je vois ça plutôt comme le vélo et la moto, par exemple. Les deux ont deux roues, mais je me déplace, j'ai tout simplement d'autres possibilités. Avec le parapente, j'ai mon plaisir quand je grimpe dans la thermique, ou l'année dernière lors du meeting d'équipe en France, on était tous en montagne à midi et là, je me suis fait couler et j'ai... je voulais en fait déjà atterrir et perdre de l'altitude et puis soudain, ça m'a porté.

[01:21:23] Et quand je peux remonter en altitude, je m'amuse vraiment et ça a son propre charme. Mais avec le parapente à moteur, ce sont tout simplement d'autres points. Je peux voler vers des endroits ou à des moments où je n'irais tout simplement pas avec le parapente. Et je dirais, pour un coucher de soleil, on y arrive plus facilement avec le parapente, mais pour quelque chose comme regarder un lever de soleil depuis les airs ou quand de petits nuages se forment quelque part, pour les survoler et les regarder d'en haut, selon l'endroit où l'on se trouve, si c'est légal. Il y a tellement de possibilités, ou alors en montagne. On a aussi fait ça lors de la réunion d'équipe, on a décollé avec les parapentes au lever du soleil le matin.

[01:22:11] Et surtout quand on a la possibilité d'aller à la montagne pour prendre de la hauteur, d'atteindre 2000 mètres avec ce panorama et voir le soleil se lever derrière. Oui, c'est juste, juste génial. Les parapentistes ont l'avantage de pouvoir dormir jusqu'à 8 ou 9 heures. C'est un peu un inconvénient en parapente à moteur. Surtout lors des événements, où il faut toujours se lever tôt le matin, parce qu'à 6 heures, quand la lumière est là et que le vent est faible, ça vrombit déjà et le premier est en l'air, alors là, on ne peut plus dormir pour un tel événement. Et le soir, on vole jusqu'au coucher du soleil. Ils sont tout aussi sociables et aiment se retrouver ensemble. Mais oui, on a simplement des possibilités complètement différentes.

[01:22:58] Et pour beaucoup, l'attrait réside certainement dans le fait de pouvoir décoller en semaine, quand on ne pourrait pas aller faire de la thermique ou, même si on a un décollage, avec des trajets courts. Le fait de pouvoir mettre les voiles.

[01:23:13] **Lucian Haas:** Mais si je te comprends bien, ce qui est la plus grande fascination pour toi personnellement, ce sont ces moments, ces moments magiques, où tu dis, à des moments où tu peux voler alors qu'un parapentiste normal ne pourrait pas le faire.

[01:23:29] **Benedikt Bös:** Oui, ça m'attire beaucoup. Je peux m'en nourrir pendant assez longtemps. Il y a deux semaines, j'étais en Italie avec un groupe, on a fait une formation de performance. Et le dernier matin, ce qui est assez désagréable, il faisait froid en bas, j'étais déjà très fatigué de la semaine, mais je me suis mis le réveil à 5h30, j'étais en l'air juste avant six heures et j'ai regardé le lever du soleil, la façon dont il sortait de la mer. Et quand on vit ça, oui, je peux m'en nourrir pendant assez longtemps et en profiter pleinement. Mais pour moi, il y a un attrait encore plus grand, qu'on ne peut pas vraiment vivre en Allemagne, c'est le vol bas et précis. Alors, les manœuvres en l'air, les Wing-Over élevés et tout ça, c'est bien aussi, ça donne un petit kick rapide.

[01:24:18] Mais ce qui, oui, je dirais presque, me fascine le plus, c'est ce vol précis au ras du sol, quand on ressent sa vitesse différemment, on la sent de manière beaucoup, beaucoup plus directe. Et il faut coordonner tout ça avec une telle finesse. Ce mélange de gaz et de vent, via le frein, si par exemple je frôle le sol avec le pied dans l'herbe, on peut bien sûr simplement le faire face au vent, c'est la première étape par laquelle on commence, et on a déjà assez de travail là-dessus. Mais pour moi, le défi maintenant, c'est de se dire : d'accord, je vais faire un cercle et je vais m'assurer de garder le pied en contact permanent avec le sol.

[01:25:03] Et quand j'ai un peu de vent, au moment où je pivote face au vent, je dois relâcher un peu de gaz à temps pour ne pas être soulevé. Et au moment où je récupère ensuite le vent arrière, je dois à nouveau ajouter un peu de gaz ou réguler par le frein. C'est ça, c'est ça le vol, c'est techniquement très direct et exigeant, on peut carrément le dire, quand il faut coordonner tout ça parfaitement pour que ça fonctionne. Et c'est là que je m'amuse. Ou quand on peut aussi faire du

slalom autour de pylônes, c'est aussi un point où, en parapente, on peut peut-être encore un peu descendre les pentes en frottant et en mettant le pied dans l'herbe. Mais ce n'est pas ce qu'on fait d'habitude et pas de cette façon.

[01:25:51] C'est pour moi une source de plaisir et une énorme motivation que je n'aurais pas avec le parapente sans moteur.

[01:25:59] **Lucian Haas:** Y a-t-il des trucs pour lesquels tu es parfois jaloux des pratiquants de parapente classiques ?

[01:26:05] **Benedikt Bös:** Alors, j'envie très souvent les gens qui peuvent faire la grasse matinée.

[01:26:11] Surtout quand on a une réunion d'équipe où des pilotes de paramoteur et des parapentistes se retrouvent et qu'on reste tous assis tard le soir, alors que nous, les pilotes de paramoteur, on se lève quand même à cinq heures ou à six heures du matin pour aller à un décollage, pour filmer des vidéos et prendre des photos avec la belle lumière du matin. Là, j'envie vraiment les parapentistes qui peuvent encore dormir.

[01:26:36] Sinon, il n'y a pas vraiment grand-chose à envier. Ce que j'admire beaucoup, c'est quand je regarde le vol de distance, ce que les gens sont capables de faire, la distance qu'ils parcourent, parce que je ne vais tout simplement pas assez en montagne ou en général pas assez en parapente pour pouvoir voir ou m'imaginer aussi bien où ils vont arriver, où pourrait se trouver la prochaine pompe là-devant, comment je peux aller plus loin. Et c'est pour ça que je ne suis pas un pilote de distance en parapente, parce que je ne le fais tout simplement pas assez souvent. Moi, je fais en sorte de prendre de la hauteur mais je reste toujours dans la zone d'angle de glisse, disons.

[01:27:24] Je n'ose pas vraiment m'éloigner parce que je n'ai tout simplement pas l'expérience pour ça. Et j'admire vraiment les gens qui arrivent à faire ça, qui reviennent de manière si fiable après avoir fait de telles distances, et qui se lancent comme ça, par exemple Ulrike, elle était déjà venue chez toi. Je la connais via l'équipe du BGD en Norvège. Et quand je regarde ses tournées ou celles de Marcel, quand ils font des bivouacs et disent : « OK, je pars juste comme ça, je m'enfonce quelque part dans les montagnes et je passe la nuit là-bas. » Et ils se sentent capables de revenir ensuite. C'est juste quelque chose pour lequel je n'aurais jamais les capacités ou les compétences nécessaires.

[01:28:15] Et j'admire vraiment ce qui est possible là-dedans.

[01:28:20] **Lucian Haas:** Ulrike, c'est Ulrike Jüse. Elle était ici au début de l'année dans le podcast et nous a raconté ses aventures High-and-Fly en Norvège. Je trouve que c'est un épisode très, très sympa de Podz-Glidz. Ça vaut vraiment le coup de l'écouter. Maintenant, pour finir. Est-ce que tu peux encore nous raconter une petite anecdote ? J'ai entendu dire que l'année dernière, tu as fait une demande en mariage réussie en paramoteur. Comment ça se passe ? Il faut hurler et dire : "Veux-tu m'épouser ?" Et l'autre a des protections auditives et demande : "Qu'est-ce que tu as dit ?" Ou comment ça se passe ?

[01:28:53] **Benedikt Bös:** Non, alors on a bien sûr des casques avec protection auditive et un casque avec micro, notre système d'intercom Bluetooth. Et c'était, oui, on était en Italie, tout en bas à Fermo, où je vole assez souvent. Et là, en été, je suis déjà monté en montagne avec mon ami, à 50 kilomètres à l'intérieur des terres. Il y a un plateau en altitude à 1500 mètres, on peut assez bien atterrir là-bas, c'est tout de la prairie. Et mon plan avec ma copine, quand on serait en bas en automne, c'était qu'on y aille, moi avec son trike tandem, mon pote avec le moteur de décollage au pied, et qu'on vole avec une tente, non pas une tente, un tarp, un sac de couchage et un tapis de sol derrière. Et puis, on atterrit là-haut le soir pour faire un bivouac.

[01:29:41] Et là, je voulais lui demander sur place. Mais ça n'a pas marché à cause du vent et de la météo. Il a commencé à faire froid, j'ai dû abandonner le plan. Et puis on est allés là où, un après-midi, on a pu faire du tandem sur la plage. Et quand on est revenus à l'aérodrome, je me suis dit : OK, maintenant je dois profiter de la dernière occasion. Les jours suivants, ça va être mauvais. Et on a fait un départ au pied en tandem. C'était assez exigeant parce qu'il n'y avait presque pas de vent à l'aérodrome. Et quand on doit courir si près l'un de l'autre sur une surface plane, avec du poids sur le dos et tout ça, c'est un peu plus difficile que sur une pente. Mais on a réussi à décoller correctement.

[01:30:27] Ensuite, bien sûr, mon casque ne s'est pas connecté tout de suite. J'ai dû réinitialiser le Bluetooth pour qu'on puisse se parler. Et là, je lui ai raconté quel était mon plan initial. Je lui ai dit que je pensais que ce serait une bonne occasion, là-haut, de lui demander si elle voulait m'épouser. Il a fallu une seconde pour qu'elle comprenne ce que je

voulais dire. J'avais la bague dans la poche. Au départ, je pensais la lui attacher. Mais soudain, le soleil se couchait et il n'y avait plus de temps. Alors je l'ai délicatement sortie de ma poche, je l'ai tendue vers l'avant et j'ai ouvert la boîte.

[01:31:14] et j'ai vérifié qu'il s'accroche tout de suite pour qu'on ne le perde pas. Mais tout ça a très bien fonctionné. Est-ce qu'il a passé par-dessus les gants ?

[01:31:22] **Lucian Haas:** ça allait ou est-ce qu'elle n'avait même pas de gants ?

[01:31:24] **Benedikt Bös:** Non, elle n'avait pas de gants.

[01:31:26] **Lucian Haas:** Vous êtes mariés maintenant, finalement ?

[01:31:28] **Benedikt Bös:** Non, ce n'est que pour ce mois d'août, cette année.

[01:31:32] **Lucian Haas:** D'accord. À quel point est-ce que c'est pénible pour la femme d'un pilote de Moshi, quand son mari rêve constamment de grands vols de distance et qu'il dit toujours le soir : « Bon, après le boulot, chérie, je suis encore deux heures à l'aérodrome et je vais encore être en déplacement ? »

[01:31:44] **Benedikt Bös:** Oui, alors parfois, on a besoin d'une grande compréhension. Mon avantage, c'est qu'elle me connaît comme quelqu'un d'actif depuis qu'elle me connaît, et qu'avec le Covid, il s'est un peu calmé. Je me suis chargé de nouveaux projets pour compenser, comme tous ces trucs là. Mais en ce moment, je ne suis plus à l'aéroport tous les week-ends. Par contre, ça arrive quand même, juste pour mon anniversaire ou en mars, on était en vacances ces jours-ci. Et là, je dois aussi dire : « Écoute, pour ce jour-là, la météo a l'air plutôt bonne. On voulait peut-être aller au Bodensee, mais là, je pourrais faire 400 kilomètres de vol. »

[01:32:32] Et là, je dépends du fait d'avoir quelqu'un qui me dira : « Bon, d'accord, alors on y va après-demain matin au lac de Constance. » Et pendant ce temps, je m'occupe autrement. Mais ça fonctionne très bien, Dieu merci.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Alors, je te souhaite un magnifique mariage. Et que dans les années à venir, il y ait encore beaucoup de compréhension, parce que vu l'enthousiasme que je perçois chez toi, le parapente motorisé va certainement t'accompagner encore pendant de nombreuses années. Et ta partenaire devra simplement s'y habituer. Est-ce qu'elle vole elle-même ? Enfin, est-ce qu'elle a elle-même un brevet de moteur ?

[01:33:10] **Benedikt Bös:** Non, elle n'a pas de brevet. Elle adore voyager en tant que passagère de temps en temps. Mais elle n'a pas envie d'apprendre elle-même pour le moment. Et je ne forcerais personne à le faire. Il faut vraiment en avoir envie soi-même.

[01:33:24] **Lucian Haas:** Bene, merci beaucoup pour cet entretien. Merci infiniment. Et je te souhaite encore plein de superbes vols. Et que ces 500 kilomètres finissent par se faire bientôt. Je fais mon possible.

[01:33:36] Podz-Glitz fait partie de mon blog de parapente Lu-Glitz en tant que podcast. Tu y trouveras aussi les notes d'épisode pour ce numéro 83 sur le paramoteur avec Benedikt Boes, ainsi que quelques liens complémentaires. Lu-Glitz est entièrement gratuit de publicité sur le net, précisément sous l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit L U moins G L I D Z. Si Podz-Glitz te plaît, n'hésite pas à recommander le podcast. Par exemple avec une bonne note sur Apple Podcasts ou Spotify, un post sur Facebook ou Instagram, ou directement en discutant avec tes amis pilotes. Tu peux aussi très volontiers soutenir Podz-Glitz et Lu-Glitz financièrement en tant que mécène. Le podcast et le blog demandent beaucoup de temps et aussi certains coûts, surtout avec la régularité et le professionnalisme avec lesquels ils sont publiés.

[01:34:25] Recherche, rédaction, montage audio, hébergement et bien plus encore.

[01:34:32] Il n'y a aucune règle pour le montant de ta contribution, juste une règle simple : donne ce que tu juges juste, ou ce que cette offre vaut à tes yeux. Cela peut être un don unique ou un virement permanent. Chaque montant aide à ce que Podz-Glitz et Lu-Glitz puissent rester indépendants et sans publicité à l'avenir. Si tu ne sais pas quelle somme serait appropriée, je peux te faire une proposition sans engagement. Que dirais-tu d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ? Même en additionnant le tout, c'est toujours moins cher que l'abonnement d'un magazine classique. Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes, lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois et ne

faire une contribution globale qu'un peu plus tard.

[01:35:18] Les paiements sont tout simples, par PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glidz, sur la page Soutenir. À la prochaine. Ciao.