

Parakites

Podz-Glidz 194 — Beni Kälin

Published	2026-09-25
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-194-parakites-beni
Duration	01:35:54
Speakers	Beni Kälin, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0194-parakites-beni-kaelin.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	182 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	24
Show notes	24
Transcript	25
Français	44
Show notes	44
Transcript	45

Deutsch

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

Show notes

Was macht Parakites so besonders? Ein Deep-Talk mit Beni Kälin über die andere Art des Fliegens

Vor etwas über vier Jahren kam der Flare Moustache als erster sogenannter Parakite auf den Markt. Er hat eine ganz neue Dynamik in die Gleitschirmszene gebracht.

Zum einen mit Blick auf Fliegen selbst: Parakites erweitern das Windfenster, in dem man mit Stoffsegeln noch sicher soaren kann. Und sie ermöglichen durch ihre besondere Form der Anstellwinkel-Steuerung Flugmanöver, die ein klassischer Gleitschirm nicht beherrscht. Das geht bis hin zum echten Looping.

Zum anderen haben die Parakites auch einiges an Bewegung im Gleitschirmmarkt entfacht. Immer mehr Hersteller springen auf diesen Zug auf und versuchen mit eigenen Konstruktionen ein Stück vom Kuchen zu ergattern. Das bringt zum Ausdruck, dass Parakites kein vorübergehender Trend sind, sondern eine neue Form des Fliegens, die bleibt.

Umso wichtiger ist es zu verstehen, was wirklich dahintersteckt. Ich habe deshalb für diese Episode 194 von Podz-Glitz den Schweizer Beni Kälin zu einem Deep-Talk nur über Parakites eingeladen. Er hat die Entwicklung von Anfang an begleitet, hat fast alle Modelle am Markt selbst mal geflogen und weiß sehr gut, wo der Spaß und wo die Risiken dieser Schirmkategorie liegen.

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: Soaring | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=J5423K4oJKo>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links zum Thema Parakites:

- Parakite Reviews von Beni Kälin:
<https://speedflyingschool.com/2025/06/11/parakite-review-by-beni-kalin-speedflyingschool/>
- Flare-Revolution mit Schnauzer (Lu-Glitz vom 25.2.22):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2022/02/flare-revolution-mit-schnauzer.html>

- Die Parakite-Welle rollt (Lu-Glitz vom 6.2.2025):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2025/02/die-parakite-welle-rollt.html>
- Podz-Glitz 99 – Moustache (Podcast mit dem Moustache-Entwickler Benni Bölli):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2023/01/podz-glitz-99-moustache.html>
- Podz-Glitz 46 – Speed (Frühere Podcast-Folge mit Beni Kälin übers Speedflying):
<https://lu-glitz.blogspot.com/2020/12/podz-glitz-46-speed.html>
- The Truth about Parakites – Youtube Video von Ari in the Air: <https://www.youtube.com/watch?v=nbE-mFuiqN8>
- Looping mit einem Parakite (Youtube-Video): <https://www.youtube.com/shorts/ChENgrXYaI8>

Transcript

[00:00:00] **Beni Kälin:** Ich sage immer, damit man ein Parakite richtig begreift, musst du mal bei 40, 50 Sachen irgendwo auf der Kante oben stehen und eine geile Session haben und so das Gefühl haben, das könnte jetzt auch noch ein Mehrwind sein. Erst dann schnallt man so richtig, was die Parakites eigentlich können.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:35] **Beni Kälin:** Geschichten aus dem Kosmos des

[00:00:36] **Lucian Haas:** Gleitschirmfliegens. Heute mit... Beni Kälin. Und ich bin... Lucian Haas.

[00:00:46] Vor etwas über vier Jahren kam der Flair Mustache als erster sogenannter Parakite auf den Markt. Er hat eine ganz neue Dynamik in die Gleitschirmszene gebracht. Zum einen mit Blick aufs Fliegen selbst. Parakites erweitern das Windfenster, indem er mit Stoffsegeln noch sicher sohren kann. Und sie ermöglichen durch ihre besondere Form der Anstellwinkelsteuerung Flugmanöver, die ein klassischer Gleitschirm nicht beherrscht. Das geht bis hin zum Echtzins. Zum anderen haben die Parakites auch einiges an Bewegung im Gleitschirmmarkt entfacht. Immer mehr Hersteller springen auf diesen Zug auf und versuchen mit eigenen Konstruktionen einen Teil vom Kuchen zu ergattern. Das bringt zum Ausdruck, dass Parakites kein vorübergehender Trend sind, sondern eine neue Form des Fliegens, die bleibt.

[00:01:36] Umso wichtiger ist es zu verstehen, was wirklich dahinter steckt. Ich habe deshalb für diese Episode 194 von Podz-Glitz... Beni Kälin zu einem Deep Talk nur über Parakites eingeladen. Er hat die Entwicklung von Anfang an begleitet, hat fast alle Modelle am Markt selbst mal geflogen und weiß sehr gut, wo der Spaß und wo die Risiken dieser Schirmkategorie liegen. Diese Folge ist recht lang geworden, aber für alle, die sich fürs Parakiting interessieren, kann ich nur empfehlen, bleibt dran. Ihr hört eine besonders reichhaltige Info-Schatzkiste.

[00:02:14] Solche hintergründigen Gespräche kann ich dir übrigens nutzen. Nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Blueglides und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:35] Beni, ich habe vorhin extra nochmal geschaut und habe gesehen, du warst vor sechs Jahren ja schon mal hier im Podcast. Da haben wir nur über hauptsächlich das Speedgliding gesprochen und die Parakites, die gab es damals noch gar nicht. Zumindest nicht so als offizielles Produkt. Wann warst du eigentlich zum ersten Mal mit so etwas wie einem Kite wirklich fliegen? Gute

[00:02:58] **Beni Kälin:** Frage. Ich glaube 2016 oder 2017. Oh, also noch

[00:03:03] **Lucian Haas:** viel früher.

[00:03:04] **Beni Kälin:** Ja, ich bin auf jeden Fall sehr viel mit diesen Ozone R1 Race Kites auf dem Wasser gefahren und dann irgendwann an der Düne angefangen zu fliegen, einen Meter über dem Boden. Und ich weiss noch, 19. Juni 2018.

[00:03:21] Ich habe das Ding eingeklappt über dem Schwarzsee in der Schweiz und bin runtergefallen. Ohne Notschirm habe ich meinen Rücken gebrochen im See. Da habe ich einen richtigen Schwein gehabt und das war mein letzter Flug an einem Kite.

[00:03:33] Und das mit den Parakites bei Flair, das ging dann glaube ich erst 2019 los.

[00:03:41] **Lucian Haas:** Aber der Flair Moustache, der kam ja erst Anfang 2022 heraus, also dann noch drei Jahre später. Wie bist du denn damals zu Flair gekommen?

[00:03:51] Wie war deine Entwicklung von dem Moustache und wie auch mit daran beteiligt warst du?

[00:03:55] **Beni Kälin:** Wie gesagt, ich bin viel mit diesen Ozone R1 Kites herum geflogen. Die sind eigentlich so wie ein Bandit heute, kann man sich das vorstellen. Mit Streckung 7, vielen Zellen, sehr viel Leistung und vor allem einfach an der Düne in Frankreich, in der Pila, einen Meter über dem Boden. Also mega vorsichtig, weil es ist ja ein Kite und ich habe mich da ganz langsam daran herantastet, wirklich viel geflogen, in starken Bedingungen. Ich habe mich dann auch mit einem 60 km/h, wo du mit keinem anderen Schirm, den ich hatte, und ich habe auch kleine Speedfly gehabt, da überhaupt hätte es fliegen können und habe dann auch andere Leute probieren lassen und einfach jeder, der sich da dran gehängt hat, der den Mut aufgebracht hat, mit dem Ding zu fliegen, weil es hat schon sehr speziell ausgeschaut, das Ding.

[00:04:40] Ich habe da die Krümmung nicht angepasst, du ziehst da quasi die Traggurten zusammen und dann wird das Ding ultra rund, das sieht dann so aus wie so ein Zähkai. Das ist für das Kitesurfen sehr, sehr speziell. Aber jeder hat es geliebt, jeder, der das Ding geflogen hat, hat es geliebt und war einfach total begeistert und ich habe einfach gesehen, hey, also das brauchen wir, wir müssen sowas als Gleitschirm haben, was es offiziell gibt, dass wir da nicht irgendwelche Kites fliegen müssen. Und irgendjemand hat mir eben erzählt, dass Skywalk dieses Projekt hatte, die waren schon an der Entwicklung dran, das

[00:05:18] **Lucian Haas:** Ding hiess Skycarver.

[00:05:21] Ursprünglich mal die Idee dazu gehabt. Also der war, glaube ich, der Erste, der damit auch so ein bisschen rumprobiert hat, glaube ich, 2011 oder 2014 sogar schon.

[00:05:29] **Beni Kälin:** Gut, wirklich, ja. Ich weiss nicht, wann das angefangen hat, aber ich habe nur gehört, dass die dieses Projekt haben und ja, irgendwann habe ich mich mit denen in Verbindung gesetzt und halt einfach dann ein bisschen meine Erfahrungen geschildert und erzählt, was ich so gemacht habe und Videos gezeigt und so mit diesen Kites und einfach halt geschwärmt und gesagt, wie begeistert ich war. Und wie begeistert alle anderen waren, die mit dem rumgeflogen sind. Das war noch bevor ich mit dem Ding abstürzt bin. Und ja, dann haben die das quasi nochmal neu aufgegriffen. Der Benni Bölli ist dann mal zu mir in die Schweiz gekommen mit diesen alten Protos damals, vom Armin vermutlich, ist er hergekommen und wir haben die da zusammen geflogen und sind da vom Amispieler oder Hohwald Startplatz bei uns auf die Höhenmatte runtergeflogen, weil die Tandems.

[00:06:21] Das waren noch so geschlossenzellige Schirme, also da geht die Luft rein und da ist ein Ventil drauf und die kann dann auch nicht mehr raus. Aber ich glaube schon, die Dinger waren safe, aber ja, hat halt schon speziell ausgeschaut und genau, und haben wir dann ein bisschen brainstormt, ich und der andere Benni, also der Benni Bölli und uns ein bisschen überlegt, was das Ding können muss, was wichtig ist und so weiter. Und ja, der Benni hat dann angefangen, da... Ja. Wieder neue Protos zu bauen und so und das ging dann, aber es war wieder ein Jahr Unterbruch, weil er diese Flysurfer Race Kites fertig machen musste, diese VMG, was sie dann bei Olympia letztes Jahr in Paris ja gefahren sind und da war er völlig absorbiert mit dem Projekt und deshalb ging es dann wieder ein Jahr quasi, bis er dann wieder Zeit hatte, neue Protos zu machen und so weiter.

[00:07:18] Aber ja, irgendeines Tages hieß es dann nicht. Ja, jetzt ist wieder ein Proto da und dann hat er gleich irgendwie drei Stück bestellt und die hatten alle so einen Schnauz drauf. Weil er es einfach lustig fand und es eine coole Idee fand, hat er einfach so aus Witz mal so einen Moustache drauf genäht. Alle fanden es cool und darum gab es dann den Moustache, ja. Aber von diesem Prototyp gab es dann nochmal ein, zwei Runden und wir haben dann echt lange und viel probiert. Da gab es echt einige Vorserien-Schirme, die viele Piloten auch geflogen haben. In allen möglichen Bedingungen. Wir haben viel Spieglein gemacht mit dem, andere waren viel Küstensohlen und so weiter. Bis dann der offizielle Verkauf 2022 gestartet wurde.

[00:08:04] Also da hat man sich schon Zeit gelassen und das Ding wirklich fertig gemacht und gut getestet und nicht einfach mal irgendwie so auf den Markt geworfen, geschaut, ob das dann funktioniert oder nicht.

[00:08:16] **Lucian Haas:** Als der Moustache rauskam, da haben viele auch, ich glaube, Skywalk auch in der Werbung. Ich habe es dann aber auch übernommen auf meinem Blog. Da habe ich dann auch geschrieben von der Parakite-Revolution. Stimmt dieser Begriff überhaupt aus deiner Sicht? Kann man da von einer Revolution sprechen beim Parakite?

[00:08:33] **Beni Kälin:** Von mir aus gesehen definitiv, ja. Also ein Parakite wird nicht ein Gleitschirm ablesen für Thermik und Streckenfliegen, meiner Meinung nach. Aber an der Küste zum Sohren gibt es für mich eigentlich nicht wirklich einen Grund, das noch mit einem Gleitschirm zu machen. Also das ist einfach geballt. Das ist genau für das gebaut.

[00:08:54] Am Anfang ist es eher so, dass die Leute das Gefühl haben, Parakite gefährlich und so. Aber ich glaube, in 10, 20 Jahren ist es genau das Gegenteil, dass man denkt, Küstensohren im Starkwind, mit einem Gleitschirm, heikel, wenn der Wind auffrischt, dann fliegt es dann rückwärts. Also ich glaube, das dreht dann irgendwann. Also ich glaube, das kann jeder bestätigen, der mal mit einem Parakite an der Küste geflogen ist, mit der richtigen Grösse und das man gut erlebt hat. Es ist einfach dafür gebaut. Es ist intuitiver, einfacher und auch sicherer. Ja, bevor

[00:09:27] **Lucian Haas:** wir jetzt über solche Spezialitäten beim Fliegen sprechen, vielleicht erklärst du einfach mal kurz so für alle. Ich nehme mal an, dass ein paar Leute, die das hier hören, die das zwar den Begriff Parakite schon mal gehört haben, aber nicht so ganz wissen, was eigentlich da wirklich dahinter steckt oder so. Also was macht eigentlich einen Parakite wirklich aus? Beziehungsweise wo liegen die Unterschiede zwischen einem Parakite und einem Gleitschirm? Also der Hauptunterschied, würde ich jetzt mal sagen,

[00:09:52] **Beni Kälin:** ist der Traggurt oder der Traggurt ist so gebaut, dass du eigentlich den Beschleuniger in den Bremsen integriert hast. Also wenn du Hände hoch gehst, dann beschleunigt der Schirm und zwar relativ viel, eher einen Tick mehr als ein Gleitschirm. Und wenn du die Bremsen ziehst, dann irgendwann so 50, 60 Zentimeter Zug, bist du wieder im besten Gleiten, wo A, B, C Traggurten dann gleich lang sind. Und erst vom Punkt vom besten Gleiten an, wenn du noch tiefer ziehst die Bremse, wird dann die Austrittskampe, die Bremsleine mitgezogen. Und da hast du vielleicht auch nochmal 20 Zentimeter Bremseweg, bist du dann stolz.

[00:10:40] Und da hast du vielleicht auch nochmal 20 Zentimeter Bremseweg, bist du dann stolz. Und da hast du vielleicht auch nochmal 20 Zentimeter Bremseweg, bist du dann stolz. Also sprich, du hast eigentlich die ganze Geschwindigkeitsrange vom Stoll bis zum Toppspeed, kannst du nur über die Bremsen abrufen. Also das klingt erstmal natürlich völlig gefährlich, wenn du Hände hoch gehst, bist du voll beschleunigt. Und das ist eine Tatsache und genau so ist es auch, dass man eben voll beschleunigt ist. Und damit das nicht brutal gefährlich ist, brauchen halt die Schirme meiner Meinung nach einfach genug Stahl. Du hast ein sehr stabiles Reflexprofil, dass du halt eben eigentlich entspannt Hände hoch durch Togglänzen fliegen kannst, ohne dass du dauernd Angst vor Einklappen haben musst. Also wenn du voll beschleunigt mit einem C oder der Schirm durch die Gegend fliegst, dann musst du aktiv fliegen.

[00:11:27] Wenn du nicht aktiv fliegst, klappt die Kiste ziemlich schnell mal ein. Bei einem Parakite ist das anders. Der steckt voll beschleunigt sehr viel weg. Das

[00:11:37] **Lucian Haas:** heisst, ich muss nicht aktiv fliegen beim Parakite? Der macht alles von alleine?

[00:11:42] **Beni Kälin:** Bei normalen Soaring-Bedingungen, wo das noch Spass macht, im Boden näher soaren, musst du eigentlich fast nicht aktiv fliegen. Ja, sehr wenig. Also es kommt natürlich auf die Bedingungen an. Irgendwann klappt alles und dann will der auch aktiv geflogen werden. Aber ich sage jetzt mal, zu 90 % von den Bedingungen brauchst du nicht aktiv fliegen. Du machst das automatisch, weil es ein Reflex ist. Vom Gleitschirm ist es man gewohnt, dass man daran zieht. Und es fühlt sich auch besser an, wenn die Leinen weich werden, wenn man zieht. Es ist einfach ein Reflex, den du und ich auch sicher haben. Aber ich habe das mal ganz bewusst letztes Jahr in Dänemark beim Testen eine Stunde lang weggelassen mit dem Bandit. Despektive ich habe sogar ganz bewusst eine Stunde lang das Gegenteil gemacht. Ich habe mich mega konzentriert und jedes Mal, wenn die Leinen weich wurden, habe ich Hände hoch gemacht statt gezogen.

[00:12:33] Und es fühlt sich komplett falsch an, aber es ist nicht einmal eingeklappt.

[00:12:40] **Lucian Haas:** Warum klappen die nicht? Du hast gerade den Begriff Reflex benutzt. Vielleicht erklärst du das auch nochmal kurz.

[00:12:45] **Beni Kälín:** Ja, das ist einfach eine Profilkategorie, was auch bei den Gleitschirmen, je länger mehr verwendet wird. Das sind einfach stabilere Profile. Also grundsätzlich kann man das eigentlich relativ einfach erklären. Ein Gleitschirm, das Profil, wenn die Leinen durchhängen, wenn der Gleitschirm die Leinenspannung verliert, egal ob am Boden oder in der Luft, wenn einfach alle Leinen durchhängen, dann ist es ein normales Gleitschirmprofil. Dann ist es ein normales Gleitschirmprofil. Und das unterschneidet. Also sprich, die Eintrittskante, die will runter. Die hat diese Tendenz, nach unten zu gehen. Also das unterschneidet und klappt ein. Und dann gibt es neutrale Profile, die bleiben dann quasi. Und die Reflexprofile, da will die Eintrittskante immer nach oben. Also sobald die Leinen durchhängen, zieht es die Nase hoch statt runter.

[00:13:34] Und das ist so ein Beiwerk. CM heisst der. Und da kann man wenig Reflexe verbauen. Man kann viele Reflexe verbauen. Das sind alles Vor- und Nachteile. Aber grundsätzlich ist es eigentlich die Tendenz vom Schirm ohne Leinenspannung. Was macht die Eintrittskante? Will die runter oder will die hoch? Einfach erklärt. Und am Gleitschirm, wenn die B nicht Zug hat, wenn die B eigentlich quasi den Zug verliert, oder? Wenn die nicht quasi zwischen A und B mit den Leinen geht. Wenn die Geometrie einen Anstellwinkel macht, dann macht er keinen Auftrieb, sondern dann klappt er einfach ein. Und das ist beim Parakite anders. Bei Kites auch. Jeder Kite, den du zum Snowkite oder Kitehofen hernimmst, dann kannst du einfach die Bar loslassen, die Steuerstange, den Zenith stehen lassen und der kann dann überschossen, hinter dich gehen und dann floated er einfach wirklich so zurück, ohne dass er eine Frontklappe macht.

[00:14:35] Und das ist bei einem Parakite auch der Vorteil. Also wenn der dich überschiesst am Boden und in der Luft auch, dann quasi schwebt der einfach wieder zurück, oder?

[00:14:47] **Lucian Haas:** Jetzt vielleicht ganz übertrieben vereinfacht gesagt, was ich beim Gleitschirm mit dem Bremsen hinten mache, um den Anstellwinkel wieder zu erhöhen und damit mit dem höheren Anstellwinkel auch wieder ich quasi Spannung auf eine entspannte Leine bekomme, das macht der Parakite, indem er vorne die Schnauze hochnimmt.

[00:15:03] **Beni Kälín:** Ja genau, der macht das quasi von alleine. Also der hat quasi wie einen Autopilot integriert, oder? Für mich ist Reflex, das ist wie so beim Auto so eine Fahrhilfe, weisst du, so ein ABS. Das ist immer da und hilft dir eigentlich dauernd. Du kannst fliegen und dich ohne auf das Reflex verlassen und aktiv fliegen, aber du musst es eigentlich gar nicht unbedingt, wenn der genug Reflex hat, weil die Eintrittskante geht sowieso immer wieder hoch, wenn die Leinen durchhängen, oder? Hm. Wenn du genug Geschwindigkeit hast und die Trimmung und das Profil und alles stimmt, oder bis zu einem gewissen Grad. Irgendwann, wenn du bei 40 km Wind beim Soaring ins Leve fliegst, dann hat das dann auch seine Grenzen und die Kiste klappt auch ein, ganz klar.

[00:15:50] Aber ich sage mal, in diesen normalen Soaring-Bedingungen, wo es noch Spass macht, den Boden näher zu fliegen, geht es erstaunlich gut, ohne aktiv zu fliegen, bei einem saften, stabilen Parakite. Hängt natürlich auch wieder ein bisschen von der Fähigkeit ab, die Flächenbelastung ab. Wenn ich jetzt mit 70 kg und 26 km fliege, klappt der sicher früher mal ein, als wenn ich jetzt einen 13er habe, ganz klar. Vielleicht noch ein Hauptvorteil, was wir jetzt da nicht besprochen haben, ist diese Trageuhr. Das klingt jetzt erstmal nicht so nach einem grossen Vorteil, dass du Hände hoch gehen kannst und du bist beschleunigt. Dann sagt einer, ja gut, ich kann ja auch einfach den Fussbeschleuniger drücken. Faires Argument, kann man. Aber der grosse, grosse Vorteil, von diesen Kite-Reisern,

[00:16:35] wie man den sagt, von diesen Traggurten an den Parakites, ist, dass du beim Start am Boden stehend den Schirm beschleunigen kannst, ohne dass der einklappt. Versuch mal, einen Zweileiner bei 50 km/h beschleunigt aufzuziehen am Boden. Das geht nicht, oder? Du kannst ja nicht aufziehen und gleichzeitig beschleunigen. Dadurch, dass du den Schirm schon beschleunigen kannst, während du am Boden stehst, macht der viel weniger Auftrieb und reisst dich eigentlich auch gar nicht weg. Also der zieht dich am Boden nur weg, wenn du daran ziehst, oder? Wenn wir jetzt so Groundhandling mit Anfängern machen, bei viel Wind, sage ich immer, tut die Griffe nicht einschlaufen. Haltet die einfach nur und im Notfall, wenn ihr umfällt und Kontrolle verliert und die liegt auf dem Rücken und es zieht euch mit, einfach loslassen, Hände weg.

[00:17:26] Und wenn die Leute das machen, das funktioniert. Es zieht dann niemand über das Feld. Das ist echt erstaunlich.

[00:17:32] **Lucian Haas:** Das heisst, der Schirm richtet sich wieder einfach quasi über dem am Boden liegenden Piloten dann wieder aus und sagt so, hey, du hast alles losgelassen, hier stehe ich, ich kann nicht anders.

[00:17:41] **Beni Kälin:** Ja, oder er fällt halt zu Boden und bleibt zu Boden, aber er entwickelt einfach keine Kraft, oder? Also er ist einfach gedepowert in dem Sinn, oder? Also am Gleitschirm kannst du ja zum Beispiel, gibt es es beim Groundhandling, dass du den aufziehst, dann überschießt er, macht einen Frontklapper, fällt zurück in die Powerzone und dann öffnet das Ding wieder und dann reisst es sich erst recht weg, weil du eine ganze Fläche im Wind hast. So ein Zeug macht halt der Parakite eigentlich nicht. Wenn du loslässt, dann, der kann schon mal klappen und einen Meter ziehen oder so, aber wenn du die Finger lässt, dann zieht er auch nicht mehr, oder? Das Dümme ist, wenn du einen Verhänger hast. Wenn du aufziehst bei Starkwind und einen grossen Verhänger hast und du versuchst gegensteuern, dann hast du natürlich auf beiden Seiten viel Widerstand, viel Fläche, dann zieht es dich auch weg.

[00:18:28] Aber ansonsten ist es echt erstaunlich, wie das Ding bei viel Wind dich nicht zieht, solange du nicht dran ziehst. Das

[00:18:37] **Lucian Haas:** klingt jetzt so ein bisschen sehr verlockend, sage ich mal. Warum werden nicht Gleitschirme dann auch einfach so gebaut? Das klingt ja wie nur so ein super Safety-Feature.

[00:18:46] **Beni Kälin:** Ja, ist es auch. Zum Gleitschirmfliegen macht es von mir aus gesehen wenig Sinn, weil du hast sehr lange Wege, du bist nicht extrem direkt mit dem Schirm verbunden. Du kannst mit den Thermikfliegen, mit den grösseren umso besser als mit den kleinen, aber es ist ein ganz anderes Gefühl, du bist irgendwie anders connected mit dem Schirm. Wenn du ein Gleitschirm fliegst, dann hast du die volle Autorität über die Bremsen oder beim Zweiliner über die B-Ebene. Wenn du den Schirm vorschießen willst, kannst du ihn 100 % zurückbremsen, du bist voll der Chef. Und beim Parakite musst du erstens relativ weit runterziehen, das heisst, du hast deine Hände eher tiefer unten

[00:19:32] und du musst dauernd ziehen, wenn du löst, wenn du zu weit oben bist mit den Händen, dann beschleunigt das Ding und dann hast du viel mehr Sinken. Also du musst so weit runterziehen, für das geringste Sinken, dass es eigentlich anstrengend ist und hat dann auch mehr Kraft, mehr Bremsdruck. Also das heisst, es ist sehr ermüdend und das, was den Schirm, am Vorschießen hindert, also der schiesst da immer wieder vor in Turbulenzen, egal welches Schirm, und damit du den zurückbremsen kannst, musst du am Parakite so weit runterziehen, damit die Bremsleine gezogen wird. Also der Zug auf der Austrittskante, der stoppt den Schirm dann wirklich vom Schießen. Und ab dem Moment, wo die Bremsleine gespannt wird, hast du bei einem guten Parakite vielleicht 20 cm bis zum Stollpunkt und bei einem weniger guten vielleicht nur 5 cm.

[00:20:25] Also der Bereich, wo die Bremsleine greift, bis er stollt, ist extrem kurz. Und mich persönlich, mich stört es, ich bin dann gefühlt immer kurz vor dem Klapper oder kurz vor dem Stoll, weil der Bereich einfach so kurz ist, übertrieben gesagt. Kannst du dir das vorstellen? Macht das Sinn?

[00:20:44] **Lucian Haas:** Ich versuche das nochmal mit meinen Worten zu erklären. Du hast gesagt, die ersten 60 cm, die du ziehst an der Bremse von ganz ausgelassen auf Kontakt gehen, dass irgendwann die Bremskante auch anfängt sich zu verformen. Das verändert erstmal wirklich nur den Anstellwinkel des gesamten Profils. Genau, da

[00:21:03] **Beni Kälin:** Ziehst du nur B- und C-Leine?

[00:21:05] **Lucian Haas:** runter. Und erst dann, wenn du das soweit auf neutral gezogen hast, dann ist die ganze Beleinung so ausgelegt, dass dann überhaupt erst die Bremshinterkante unter Zug kommt. Genau, richtig, ja. Und dann ziehst du die halt auch noch runter, aber dann ist dieses ganze Profil und sonstiges so, also von dem ganzen Weg, den du hast, ab diesem Neutralpunkt nach unten hast du dann wirklich nur noch diese 10, 15, 20 cm maximal, die du noch ziehen kannst. Und dann ziehst du ihn dann ab oder ziehst ihn in den Sackflug oder was passiert?

[00:21:37] **Beni Kälin:** Das wiederum ist dann sehr entspannt. Also die Parakites durch diese Kite Racer, dadurch, dass du halt die B - und C Leinen immer auch mitziehst, wenn du die Austrittskante runterziehst, die wollen, die kriegst du fast nicht in den Tailglide. Also die machen eigentlich fast nur Sackflug. Kommt ein bisschen auf die Einstellung und

auf den Parakite drauf an, aber es ist nicht so richtig möglich, einen schönen Tailglide zu machen. Die machen vor allem einfach Sackflug. Ist aber eigentlich viel safer, weil die Chance, dass du dann während dem Rückwärtsfliegen den Schirm wieder anfahren lässt und der Schirm so viel Energie aufnimmt, dass du in die Kappe fällst, ist viel geringer. Dadurch, dass du halt nie rückwärts fliegst, ist die Chance, dass du da in einen eigenen Schirm reinfällst, glaube ich, deutlich kleiner als am Flightschirm.

[00:22:26] **Lucian Haas:** Und außerdem hat der Schirm selber die Tendenz, sich vorne wieder aufzurichten. Also der will gar nicht, wahrscheinlich gar nicht weit vor dich runterschießen, sondern die Kappe, wenn du dann losgelassen hast, mit dem Reflexeffekt vorne, zieht sie halt wieder hoch und sagt gar nicht so viel, so weit vor dir runter, oder? Könnte ich mir vorstellen.

[00:22:44] **Beni Kälin:** Genau, wenn du, richtig, wenn du ihn komplett Hände hochschießen lässt, wenn du wirklich ganz löst, dann hat er mehr Reflex und er füllt dann auch ein bisschen langsamer wieder und das dämpft das Schießen tendenziell eher. Wenn du aber im besten Gleiten bleibst und halt vom Stoll nur ein bisschen löst, dann kann er schon ziemlich schießen, weil im besten Gleiten ist eigentlich fast kein Reflex mehr oder kein Reflex mehr vorhanden und dann schaffst du es schon, dass der Schirm extrem vorschießt und dann auch einklappt oder so. Aber wenn du Hände hoch bist, ist es genau wie du sagst, das Reflex, das dämpft das Schießmoment, oder?

[00:23:23] **Lucian Haas:** Das heisst, man müsste eigentlich beim Parakite kontraintuitiv zu dem vom Gleitschirm reagieren. Also wenn der Gleitschirm schießt, heisst es, okay, einmal die Bremse richtig ordentlich ziehen, den stoppen und dann langsam wieder loslassen, dass du dann wieder in den Normalflug kommst. Und beim Parakite müsstest du sagen, im Idealfall würdest du sagen, der schießt Hände wirklich ganz hoch, dass der sich dann von selber stoppt oder sollte man trotzdem mit den Bremsen dort arbeiten?

[00:23:48] **Beni Kälin:** Nein, also du kannst tatsächlich, einfach wirklich komplett Hände hoch und das Ding schiessen lassen.

[00:23:55] Ich mache es gar nicht gerne, weil du verlässt dich quasi auf den Schirm. Du musst dann hoffen, dass der nicht schießt und weniger schießt oder dann nicht klappt auch vor dir. Und als Pilot sind wir uns alle gewohnt, für uns selber Verantwortung zu übernehmen und die Kontrolle zu halten, oder? Und nicht einfach sich aufs Material zu verlassen. Und wenn du den einfach so komplett Hände hoch schiessen lässt, verlässt du dich halt aufs Material.

[00:24:22] Aber eigentlich funktioniert es in der Regel. Aber es macht halt ein bisschen Angst. Ich habe auch schon Videos gesehen, wo die Leute absichtlich irgendwelche Manöver gemacht haben und der Parakite dann vorgeschossen ist. Und wie du sagst, der Reflex vom Gleitschirmfliegen, oh, Schirm schießt vor, dann gehen sie auf die Bremse und sie bremsen dann aber zu wenig, um den Schirm wirklich zu stoppen und bremsen aber nur gerade so viel, dass sie halt das Reflex rausnehmen aber das Schießen noch nicht wirklich gestoppt wird und dadurch kriegen sie einen Klapper, weil sie gebremst haben. Wären sie einfach Hände hoch geblieben, wäre nichts passiert. Hätten sie richtig fest gebremst, wäre auch nichts passiert, oder? Aber das Zwischending

[00:25:05] **Lucian Haas:** war halt dann dumm. Das ist ja ein bisschen fies dann eigentlich. Also wenn du so vom Gleitschirmfliegen kommst und es vielleicht nicht so gewohnt bist bei deinen Schirmen, dass du, wenn Bremsen dann richtig bist, unter den Arsch einmal schnell durchziehen, sondern sagst, ja, ich kriege den meistens gestoppt, wenn ich 40 Zentimeter gezogen habe oder 50, dann machst du das bei deinem Parakite genauso und bist dann genau in dem Bereich, wo du sagst, okay, du hast das Reflexprofil rausgezogen und jetzt schießt er es recht.

[00:25:30] **Beni Kälin:** In dem genau, in diesem Beispiel ist es so. Aber, und die Leute haben immer Angst davon und denken, oh, ich muss umstellen und Parakite ist doch genau das Gegenteil, ich muss noch alles anders machen. Stimmt nicht. Der Parakite, der klappt, wenn der vorschießt, klappt der auch nur, ab dem Winkel, wo ein Gleitschirm einklappen würde. Du kannst halt einen Parakite 90 Grad vorschießen lassen, wenn du Hände hoch bist, klappt der nicht ein. Und ein Gleitschirm, ich sage jetzt mal, da klappt so ab 60 Grad, klappt der vielleicht. Und ein Parakite klappt ja auch erst bei 60 Grad, wenn du ziehst und es falsch machst. Vorher klappt der nicht. Er klappt ja nicht früher als ein Gleitschirm, er klappt nur später. Also es ist nicht so tragisch, aber ja, man kann den im Extremfall durchs Anbremsen zum Klappen bringen.

[00:26:21] Aber nur, wenn er weit vor dem Piloten ist. Also beim Thermikfliegen, wenn er über dem Kopf, sorry, beim Thermikfliegen, wenn er über dem Kopf ist oder Fliegen in turbulenter Luft, ganz normal aktiv fliegen, das Vorschießen stoppen, den Schirm über dem Piloten halten, wenn die Leinen weich werden, ziehen, ist alles genau gleich, es fühlt sich einfach anders an, weil der Bremsdruck und der Bremsweg länger ist usw. Aber eigentlich auch, die Fliegen gehen genau gleich.

[00:26:49] **Lucian Haas:** Würdest du denn sagen, wenn man das jetzt so hört, würdest du sagen, dass im Durchschnitt des Fliegens der Parakite sicherer ist von seinen Reaktionen her als ein Gleitschirm?

[00:27:01] **Beni Kälin:** Jetzt nach vier Jahren Parakite fliegen? Ja, definitiv, ja. Wir haben jetzt bei Flair gerade diesen Scout rausgebracht, der erste wirklich komplette Anfänger Parakite, mit wenig Streckung, eher ein dickeres Profil, und da habe ich versucht, am 22. den wirklich in den Tailglide zu ziehen, also den komplett durchzustauen, aber wie gesagt, der macht keinen Tailglide, der bleibt einfach über dir im Sackflug, es kann schon sein, dass der ein bisschen rückwärts geht, das ist schwierig zu sagen, aber grundsätzlich ist er einfach im Sackflug, und du kannst in irgendeinem Moment einfach Hände hochgehen, und das Ding schießt ein bisschen vor, aber nicht so weit nach vorne, dass dir irgendwie klappen würde, oder sonst was Böses machen,

[00:27:49] also das hat mich dann wieder an meine Fallschirmausbildung erinnert, beim Fallschirmspringen machst du während den ersten Sprüngen Stalls und Stahldrehungen, also das wäre ja am Gleitschirm komplett gefährlich, bei den ersten Höhenflügen Fullstalls und Frillen zu fliegen, das wäre ja absolutes No-Go, und an diesem Scout 22 habe ich mir ein bisschen gefühlt wie im Fallschirm, ich habe keine Frillen ausprobiert, aber im Stall konnte ich dann einfach ziehen, und loslassen wann ich wollte, und es ist einfach nichts passiert, egal vom Timing her, das war schon extrem verzeihend, und das andere, was halt auch super safe ist, ist das Reflexprofil mit dieser Klappstabilität, dass einfach Klapper, die können klappen, jeder Parakite kann klappen, ganz klar, aber statistisch gesehen passieren viel weniger Unfälle wegen Klapper mit Parakites als mit Gleitschirmen,

[00:28:46] kann man definitiv so sagen, finde ich, oder? Also darum in Summe gesehen finde ich es schon, dass so ein Parakite eigentlich super safe ist, ja.

[00:28:57] **Lucian Haas:** Das heisst, das Unsichere ist aber wahrscheinlich hauptsächlich, dass man so viel in Bodennähe fliegt, und wenn du mal einen Klapper hast, dann kann es halt schnell hart auf hart gehen, nämlich dass man dann voll auf den Boden damit knallt.

[00:29:10] **Beni Kälin:** Definitiv, also ich will nicht sagen, dass keine Unfälle passieren, aber die Dinger fliegen ja auch schnell und sie sind einfach, sie sind intuitiv und ich glaube, die grösste Gefahr ist, dass die Leute einfach sehr schnell übermütig werden, oder? Und wenn du mit 60 km/h Hände hoch beschleunigt fliegst und dann noch mit Rückenwind an der Düne, dann bist du schnell mal mit 80 oder aus einer Kurve hast du schnell mal einen Hunderter drauf. Und wenn du auch halt wo gegenfliegst oder irgendwo hängen bleibst, ist natürlich sehr viel Energie vorhanden und dann tut es sehr schnell sehr weh. Und wie du gesagt hast, ein Klapper im Bodennähe ist halt grundsätzlich immer gefährlich, weil es einfach ein unmittelbarer Bodennähe ist, oder? Und beim Streckenfliegen, wenn du ein bisschen Höhe hast, muss nicht jeder Klapper gleich dramatisch sein, oder?

[00:29:57] **Lucian Haas:** Was Parakites auch können, was Gleitschirme nicht so können, was aber vielleicht auch ein gewisses Risiko birgt, ist, du kannst ja damit, wenn du ganz auslässt, viel Schwung aufnimmst, dann tauchen die richtig nach unten durch, holen sich Schwung, und wenn du dann wieder die Bremse durchziehst, oder nicht komplett durch, aber wieder ordentlich setzt, dann setzt der sehr stark diese Fahrt auch wieder in Höhe um. Also du kannst wirklich dreidimensional fliegen, wo der Gleitschirm eigentlich nur weitgehend nach unten gleitet, mit ein bisschen Tricks, manche können auch schon ein bisschen mehr in Höhe gewinnen, aber das machen die Parakites halt viel, viel mehr, dass du auch richtig gelandet einen Flug machen kannst und sowas mit so einem Ding. Damit wirst du natürlich aber auch für andere vielleicht schlechter berechenbar von deinem Flugpfad her, oder du steigst vielleicht irgendwo auf, hast aber nicht geguckt, ob hinter dir einer 30 Meter höher oder 20 Meter höher gerade fliegt, und du steigst plötzlich in seine Flugbahn hinein.

[00:30:51] Das heisst, das Zusammenfliegen mit anderen, würdest du sagen, das ist vielleicht ein bisschen riskanter mit den Parakites als mit klassischen Gleitschirmen?

[00:31:01] **Beni Kälin:** Definitiv, ja. Das siehst du genau richtig, oder? Es ist immer so, wenn halt Leute unterwegs sind mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, dass es einfach problematisch wird, ist ja auf der Strasse genau dasselbe, oder? Wenn alle gleich schnell fahren, ist es eigentlich kein Problem. Wenn einige das Gefühl haben, sie müssen 200 km/h fahren und die anderen nur 80 km/h, dann wird es halt sehr mühsam. Und das ist eigentlich genau das beim Fliegen mit Parakites, wenn noch Gleitschirme in der Luft sind, oder? Aber auch wenn alles nur Parakite-Piloten sind und zu viele in der Luft sind, wird es halt schnell mühsam, weil es fliegen alle schneller, jeder will in die Bodennähe fliegen, jeder will dieses dreidimensionale Fliegen, halt ausleben. Ich selber ja auch, ich zähle mich da auch dazu.

[00:31:46] Also da muss man schon den Kopf bei der Sache haben und gut aufpassen, weil ja, Kollision in der Bodennähe ist auch scheisse.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Du hast gesagt vorhin, Parakites sind hauptsächlich fürs Sohren gedacht. Gibt es andere Arten des Fliegens, wo du sagst, da hat ein Parakite auch Vorteile, oder ist es, wenn man in andere Bereiche reingeht, das klassische Gleitschirm, na, Abgleiter jetzt nicht, aber wenn du sobald anfängst, ich will ein bisschen XC fliegen, Thermik fliegen oder sowas, da würdest du sagen, da ist ein Parakite einfach viel am Platz oder geht es auch, aber mit einem Gleitschirm ist es halt viel schöner? Und warum?

[00:32:26] **Beni Kälin:** Ja, sicher sehr sinnvoll ist es, überall dort, wo du in der Bodennähe fliegst, also sprich beim Speedflying, Proximity fliegen, da ist es mega sinnvoll. Und da sind sicher Parakites auch am Durchsetzen. Es fliegen je länger, je weniger normale Speedflying, weil jetzt zum Beispiel diese Flairline,

[00:32:47] da ein 15er fliegt gleich schnell und gleich steil wie ein 11er von einem klassischen Speedflyer. Also du musst eigentlich für die gleiche Geschwindigkeit zum Fliegen musst du einen Schirm nehmen, der vier Quadratmeter kleiner ist. Und der wiederum ist dann halt anspruchsvoller zum Starten und Landen und hat weniger Gleitzahl und kleinen Einsatzbereich und so weiter. Also dort ganz klar, mega sinnvoll. Paramotorfliegen gibt es ja auch, ein Paramotorschirm von Flair, also ein Parakite, spezifisch fürs Paramotorfliegen. Und da vor allem einfach fürs Fliegen in Bodennähe, auch wieder für dieses Proximity fliegen mit dem Motor in Bodennähe, das macht keinen Sinn, wenn du lange Strecken fliegen willst und Genussflüge machen willst und so im Paramotor, dann ist es der falsche Schirm.

[00:33:35] Aber für dieses dynamische, schnelle Fliegen in Bodennähe funktioniert das super mit dem, oder? Warum ist es für Leute, die längere Flüge, der falsche Schirm? Also je nach Motor, was du dann hast, musst du halt Vollgas geben, damit du überhaupt nur Level fliegen kannst. Das heisst, wenn du nur Halbgas fliegst, sinkst du, weil das Ding so schnell ist. Dann brauchst du halt mega viel Sprit, wenn du dauernd Vollgas fliegen willst. Es muss, denn es ist mega lärmig und es ist dann auch nicht so entspannt. Und wenn du jetzt irgendwie einen Genussflug machen willst, dann willst du nicht die ganze Zeit Vollgas. Es soll ja Genuss und nicht Vollgasflug sein, oder? Dann ist es, mit einem Gleitschirm kannst du quasi den Beschleuniger einfach lösen, Trimmer schliessen und, ich sage mal, gemütlich dahin fliegen mit wenig Drehzahl, oder?

[00:34:22] Ohne, dass du Vollgas fliegen musst, oder? Und du kannst bei den, zum Beispiel bei den Flair Parakites, gibt es kein System, wo du die Bremsgriffe einhängen könntest, damit das Ding im Trim fliegt. Es gibt andere Hersteller, die haben Griff vom Parakite, diese Fidlock Magnetklippen, was ganz viele Gleitschirme ja mittlerweile auch haben, wo du den Bremsgriff nach unten rausziehen kannst, aber nicht nach oben oder geradeaus. Du kannst ihn gerade reindrücken, aber rausnehmen kannst du ihn nur nach unten. Und es gibt einige Parakitehersteller, die haben diesen Fidlock drauf gemacht und dann kannst du theoretisch beim Sohren oder was auch immer, oder bei einem Abgleiter, kannst du im Parakite die Griffe dort einhängen und dann fliegt das Ding eigentlich am besten gleiten.

[00:35:10] Ich persönlich würde mich das als Hersteller nie trauen, weil stell dir mal vor, einer macht das in Bodennähe und ein solcher Magnet hängt aus, dann macht das Ding eine Spirale. Eine Seite voll beschleunigt, die andere ist am besten gleiten und dann kommst du ziemlich schnell in eine Spirale rein. Und wenn du dann als Pilot nicht schnell genug reagierst und diese Seite ziehst oder diese auch löst, schlägst du gleich ein.

[00:35:36] Darum, ganz viele Leute fragen immer, ja aber ist doch scheisse, beim Sohren, dann musst du ja immer halten und kannst niemals relaxen und so. Ja, aber dafür ist es ja auch gebaut. Es ist ja für das sportliche Fliegen gebaut und es ist jetzt auch nicht so anstrengend, dass du das nicht halten kannst. Aber ja, vielleicht findet einer mal wirklich ein sicheres System heraus, wie du das einhängen kannst und damit es auf keinen Fall unabsichtlich aushängt. Ich persönlich wäre da sehr vorsichtig. Aber

[00:36:09] **Lucian Haas:** wenn du so ein System hättest, dann könnte man theoretisch ja vielleicht auch sagen, man kann dann mit Parakites sogar Strecken fliegen, wo du dann sagen könntest, ich muss es jetzt nicht stundenlang im besten Gleiten halten, sondern kann das auch einfach dann entsprechend vielleicht da einhängen oder so etwas und kann dann sagen, ich kann sogar mal eben zu meinem Butterbrot greifen, wenn ich noch was essen will zwischendurch, was vielleicht mit einem Parakite klassischerweise, den du nicht einhängen kannst, schwierig ist. Weil wenn du einmal was loslässt, dann geht er halt sofort in Fullspeed über.

[00:36:42] **Beni Kälin:** Ja, absolut. Technisch möglich wäre das. Du müsstest dann halt an den Bremsleinen einen zusätzlichen Bremsgriff anmachen, wo du dann halt, wenn du den Hauptbremsgriff vom Parakite eingehängt hast, hochgreifst und direkt mit den Steuerleinen, was durch die Austrittskante geht, die dann nimmst zum Thermikfliegen. Also denkbar wäre es schon. Ja, absolut. Und ja, ich denke, irgendeines Tages wird es einer mal bauen und ich glaube schon, dass es funktionieren wird. Ich glaube aber, wenn du dir die Gleitschirmentwicklung anschaust, es ist nicht so, dass man Gleitschirme baut, die möglichst viel können sollen, sondern die Gleitschirme werden immer spezifischer, oder? Also früher gab es einfach nur Thermikschirme.

[00:37:29] Jetzt gibt es Speedflyer, Paramotor, Parakites, Akroschirme, normale Speedflyer, Miniwings, Zweiliner. Die Palette wird immer grösser. Darum glaube ich eher, dass die Entwicklung eher ins Spezifischere geht. Aber wer weiss, ja.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Hängt vielleicht auch ein bisschen davon ab, wie viel Geld die Leute noch haben irgendwann. Ob die sich dann sechs Schirme leisten können, weil sie sagen, ich habe sechs verschiedene Hobbys. Ein Hobby heisst Soaring, das andere heisst Streckenfliegen, das nächste heisst Bergschirmabgleiter oder keine Ahnung was. Und du brauchst jedes Mal einen Schirm. Aber wenn du dir immer 2-3 Tausend, oder je nachdem, was für ein Schirm bis zu 4000 Euro oder Franken oder sonst was kostet, das muss man sich halt auch erstmal leisten können. Vielleicht ist ja dann irgendwann schon wieder die Eier, wie heisst es ja, Eiermilchvoll, nee, Eierwollmilchlegende.

[00:38:17] **Beni Kälin:** Eierlegende Wollmilchsau. Das wars.

[00:38:19] **Lucian Haas:** Dass das wieder als Schirm dann gefragt ist. Absolut, ja. Nun sind ja Parakites, ganz häufig heisst es auch so, das sind die Schirme auch für den stärkeren Wind, weil sie einfach dieses größere Geschwindigkeitsfenster haben. Bei uns jetzt in der Gegend, ich könnte mir auch vorstellen, teilweise war es in der Schweiz vielleicht auch ähnlich, oder sowas, merkt man schon, es gibt viel mehr Tage, ich weiß nicht, ob es mit dem Klimawandel zusammenhängt oder sowas, es gibt teilweise mehr Tage mit stärkerem Wind. Und wo es auch im Tagsüber dann teilweise vielleicht so thermische Ausgleichswinde nur sind, weil es entsprechend heiß war und dann die Thermik sich ausbildet oder eben Talwinde sich viel stärker ausbilden in den Alpen, wenn man dort reinguckt, ist das auch etwas, wo du sagen würdest, Parakites, die kommen gerade jetzt raus und vielleicht ist das die Art, Gleitschirme zu bauen, wie wir sie für den Klimawandelzeiten letzten Endes brauchen, mit mehr

[00:39:13] **Beni Kälin:** Wind? Ich denke nicht, weil, wie gesagt, das Thermikfliegen mit diesen Kite-Reisen, das für mich persönlich, es funktioniert, aber es fühlt sich nicht so gut an. Ich fühle mich nicht so, ich habe nicht die Kontrolle, wie ich sonst über einen Gleitschirm habe, mit nur normalen Bremsen. Und dass Parakites einen grösseren Geschwindigkeitsbereich haben, das stimmt eigentlich gar nicht. Wenn du einen Enzo nimmst, den kleinsten Enzo, Enzo 3 von Ozone in XXS, ich habe so einen, der fliegt mit meinen 70 Kilo so ca. 5-67 km/h. Wenn ich einen Flair Bandit nehme, dann ist der effektiv 1-2 km/h langsamer. Und der Stahl vom Enzo ist wahrscheinlich auch noch ein bisschen tiefer, als jetzt vom Parakite,

[00:40:04] vom Bandit zum Beispiel.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Okay, das macht das Geschwindigkeitsfenster aus. Aber die Frage ist ja, bei welchen Geschwindigkeiten traut man sich überhaupt zu starten und dann zu fliegen, um darauf reagieren zu können. Und da ist vielleicht etwas, wo du sagen würdest, okay, mit meinem Parakite würde ich mich noch trauen bei 30, 35 vielleicht, je nachdem, was das für es ist und wie erfahren man ist, traue ich mich auch bei 40 zu starten. Das würdest du vielleicht mit dem Enzo absolut nicht mehr machen, weil die Gefahr nach hinten weggerissen zu werden, allein beim Start schon, ist riesig.

[00:40:32] **Beni Kälin:** Genau, das ist eben genau das Ding, was ich vorhin wieder erklärt habe. Du kannst den Parakite eben schon am Start beschleunigen. Den Enzo kannst du nicht am Bodenstehen beschleunigen. Der zieht dich erstmal weg, du fliegst erstmal nach hinten und dann kannst du logischerweise nicht mehr beschleunigen. Das ist der eine Vorteil. Und der andere Vorteil ist, dass eben die Parakites mehr Reflex haben, als jetzt zum Beispiel ein Enzo. Die sind einfach im Vollgas noch deutlich stabiler. Da brauchst du jetzt nicht brutal aktiv fliegen, wo du mit dem Enzo schon aufpassen musst. Es gibt sicher Bedingungen, wo du mit einem Parakite entspannt fliegen kannst und mit dem Gleitschiff, mit einem Zweiliner, wenn es einer richtig gut im Griff hat und sich traut, kann er da auch noch fliegen. Aber das ist definitiv sehr anspruchsvoll und da musst du dann echt ein guter Pilot sein, um die Kiste offen zu halten.

[00:41:22] Und am Parakite kannst du übertrieben gesagt, fast einen Anfänger dranhängen, und der kann dort einfach ein bisschen

[00:41:28] **Lucian Haas:** rumspielen. Nochmal zurück zum Klimawandel. Meine Vorstellung war jetzt auch nicht die, dass man sagt, okay, ich nehme jetzt den Parakite, weil er das größere Geschwindigkeitsfenster als solches hat, sondern du kannst ihn bei Windgeschwindigkeiten noch safe starten oder safe fliegen, wo du mit dem klassischen Gleitschirm vielleicht nicht mehr fliegen würdest. Und wenn du solche Bedingungen hast, wo du viel stärkeren Wind, viel stärkere Talwindbedingungen hast, wo du vielleicht als Gleitschirmflieger sagen würdest, bei solchen Bedingungen möchte ich eigentlich auch nicht bei diesen Starkwindbedingungen in die Luft gehen, weil thermisch fliegen macht auch da keinen Spaß oder ich habe ständig Leh-Effekte irgendwo. Aber ich würde gerne fliegen und dann kann ich ja immer noch sagen, okay, ich suche mir den passenden Talwind-Brallhang. Da steht jetzt der Wind zwar mit 30, 40 km/h drauf, aber mit meinem Parakite kann ich dort fliegen gehen.

[00:42:15] Und damit öffnet sich quasi, verschiebt sich das Flugfenster dahin, dass man bei solchen Geschwindigkeiten auch fliegt, aber halt auch eine andere Art des Fliegens dann betreibt.

[00:42:26] **Beni Kälin:** Absolut, das ist möglich, definitiv. Also du kannst mit einem Parakite bei Bedingungen fliegen, wo es eben mit dem Gleitschirm schon sehr anspruchsvoll bis unmöglich wird. Und mit dem Parakite geht das noch, oder? Aber mir ist wichtig hier anzufügen, dass am Meer Wind, Starkwind ist relativ einfach berechenbar, oder? Je höher die Wellen, desto turbulenter, ansonsten ist es einfach straight forward. Und ruhig. Aber in den Alpen, in den Bergen wird es dann halt schon sehr kompliziert, oder? Und wenn man halt dann bei 40, 50 km/h in ein Lee fliegt, weil man nicht besser weiss, dass dort ein Lee ist.

[00:43:11] Und wir alle wissen, jeder Streckenflieger ist mindestens ein oder mehrmals beim Fliegen in den Bergen irgendwo in ein Talwindlee hineingeflogen, als Anfänger sowieso, wo es einfach nicht geschnallt hat, dass dort ein Lee ist, oder? Und wenn dir das dann halt passiert, als Parakitepilot bei 50 km/h Wind, und du da in ein Lee fliegst, dann zerlegst du dir halt den Schirm dann vermutlich auch, oder? Also, es braucht dann, man kann fliegen bei stärkeren Windbedingungen, absolut. Und es muss auch nicht schwierig sein, das Fliegen selber. Aber meine Erfahrung ist, das Einschätzen von den Bedingungen in den Bergen, ist das noch safe? Ist es turbulent?

[00:43:57] Bleibt es so? Oder verändert sich das? Das ist schon anspruchsvoll. Auch für mich. Wir haben da einige neue Spots gesucht bei uns in den Bergen, zum Sohren, zum Parakiten mit Ski auch im Winter. Für mich das Geilste ist immer die Kombination mit Ski. Man kann so ein bisschen kiten und sohren gleichzeitig. Und das ist schon manchmal sehr anspruchsvoll, um das dann richtig einzuschätzen, ob die Bedingungen jetzt da safe sind oder nicht, oder?

[00:44:28] **Lucian Haas:** Apropos anspruchsvoll. Sprechen wir mal so ein bisschen über die Pilotenanforderungen. Wie viel Gleitschirmerfahrung braucht man, um einen Parakite, also sich an einen Parakite zu wagen, sagen wir mal? Und was muss ich vielleicht noch zusätzlich an Skills haben, um sicher mit einem Parakite zu fliegen?

[00:44:49] **Beni Kälín:** Ich würde mal sagen, es hängt stark davon ab, welche Grösse Parakite du fliegst. Ob du jetzt einen 26er Moustache als erstes ausprobierst oder direkt auf einen 13er Moustache gehst, das ist natürlich ein himmelweiter Unterschied. Und das andere ist der Ort, wo machst du es. Wenn du irgendwo am Meer, an der schönen Sanddüne, wo der Wind 90 Grad ansteht, schön laminar, das zum ersten Mal ausprobierst und es hat weit und breit keinen Felsen, wo du den Kopf anschlagen kannst und keine Bäume, dann ist es auch wieder ganz was anderes, als wenn du irgendwo zu Ohren gehst, wo es eine Klippe hat, kaum einen Strand hat zum Landen oder so Buchten und Rücken und der Wind kommt noch von schräg vorne und so weiter.

[00:45:38] Es macht einen riesigen Unterschied, aber es führt eigentlich so weit, dass du direkt am Parakite fliegen lernen kannst. Das machen die mittlerweile an diversen Orten, dass du direkt am Parakite Küstensohren lernen kannst. Und die Leute, die das ausbilden, die sagen auch, dass es einfacher ist, die Leute machen schneller Fortschritt am Parakite, wenn sie erst einen Gleitschirm nehmen. Macht ja auch Sinn, wenn du dir überlegst, mit einem Gleitschirm ground handeln ist anspruchsvoll, weil wenn das Ding nur einen halben Meter vorschießt, klappt es sofort ein. Und bis du mal merkst, dass das Ding vorschießt, musst du halt ein paar Stunden üben. Und der Parakite, der schießt halt vor und klappt halt nicht ein.

[00:46:24] Du musst dann eigentlich nur links und rechts steuern. Also das macht es schon massiv einfacher.

[00:46:30] **Lucian Haas:** Aber ist es nicht sinnvoll, von Anfang an zu lernen, dass dein Schirm klappen kann? Ich könnte mir gut vorstellen, wenn du so einen super einfachen Parakite hast, der im Grunde nicht klappt und du ziehst ihn auf und der schießt ein ganz bisschen vor, aber bleibt dann vor dir stehen und dann steht er halt da und sagt so, kein Problem. Dass man... Ja, dann vielleicht auch das Risiko von der Fliegerei mit solchen Stofffetzen über einen schneller mal unterschätzt.

[00:46:57] **Beni Kälín:** Ja, glaube ich schon, ja. Also es ist sicher so, dass man eben mit Parakites halt den Eindruck gewinnt, dass alles super easy und super safe ist, wenn man das andere nicht kennt, oder? Ob es das jetzt braucht? Weisst du, es gibt ja Leute, das interessiert sie nicht, Gleitschirmfliegen. Darum haben sie es auch die letzten 30 Jahre nie gemacht. Aber Parakites, das interessiert sie, das finden sie geil. Das wollen sie. Und darum machen sie jetzt das. Von mir aus gesehen, ich meine, ein kompletter Pilot, der kann möglichst alles. Der kann Strecken fliegen, der kann Starkwind sohren, der hat viel Groundhandling gemacht, der kann Akrofliegen. Klar, es ist eine Wunschvorstellung, wenn man alles kann. Du fliegst ja auch nicht Akro. Und trotzdem kannst du ja sicher Thermik fliegen. Oder bin ich falsch, bist du Akropilot?

[00:47:44] **Lucian Haas:** Nein. Gut. Also ich mache ein paar Wing-Over und da hört es dann auch schon wieder auf.

[00:47:49] **Beni Kälín:** Ja, ja. Also, weisst du, es ist immer die Frage, braucht man das zum Küssen sohren? Nein, finde ich, brauchst du nicht. Wenn der irgendwann auf einen Gleitschirm wechselt, ganz klar, dann sollte er eine Ausbildung machen. Dann sollte er eine richtige Schulung kriegen. Vielleicht muss er ja nicht alles genau gleich, die gleichen Schritte machen wie ein Gleitschirmpilot, weil er schon viel kann. Aber er muss das Ding neu lernen. Das ist komplett ein anderes Gerät, das wieder andere gefahren hat. Und auch seinen Respekt verdient und definitiv gewählt sein kann.

[00:48:26] Aber solange er nur Parakite fliegen will, glaube ich, ja, also, weisst du, es ist ja nicht so, dass du beim Parakite, also wenn ich einen Parakite bediene am Boden, ich bremsen ihn jedes Mal an, damit er nicht vorschießt. Aber wenn er vorschießt und genug Wind ist, dann floated er halt meistens wieder zurück. Aber ich mag das auch nicht, wenn er die ganze Zeit vorschießt, weil du verlierst dann in dem Moment so ein bisschen die Kontrolle, oder? Dann musst du einfach hoffen, dass er wieder zurückkommt. Und das machst du, also du lässt es gar nicht erst geschehen, wenn du nicht musst. Aber es ist halt schön, wenn er nicht direkt klappt für die Anfänger, oder?

[00:49:05] **Lucian Haas:** Ist ja vielleicht auch etwas, quasi eine Frage der Sozialisierung. Du kommst vom Gleitschirmfliegen her, von daher stört es dich völlig, wenn so ein Ding vorzieht. Ich könnte mir vorstellen, dass vielleicht Leute, die direkt, ohne Gleitschirm zu kennen, direkt mit einem Parakite anfangen und man würde denen nicht sagen, hey, du musst den abbremsen, dass er über dir stehen bleibt, sondern du sagst, zieh ihn einfach hoch, schießt er ein bisschen drüber, floated dann aber wieder zurück. Und du weißt als Pilot, machst du von Anfang an die Erfahrung, hey, es ist überhaupt gar kein Problem, dass du da mit diesem komischen Gefühl, ey, da wird ein bisschen Slack von den

Leinen her, oder sowas, hast du dann vielleicht gar kein Problem, weil du es gar nicht anders kennst.

[00:49:44] **Beni Kälin:** Ja, das kann sein. Aber das, weisst du, mit dem Überschießen, das funktioniert auch nur bei genug Wind. Wer schon mal versucht hat, einen Parakite zu handeln, bei wenig Wind, sagen wir so 10, 15 km in einem Hang noch, das ist extrem anspruchsvoll. Also die Parakites bei viel Wind, super easy. Die sind intuitiv, die bleiben oben und so, das ist viel einfacher. Aber bei wenig Wind, die schiessen ja dann vor, die Anfänger ziehen dann oft die Bremse, der Schirm schiesst trotzdem vor, weil sie zu wenig bremsen. Nicht so weit, bis die Austrittskante ergreift, sondern nur halt die B-C-Ebene wird gezogen, oder? Und dann schiesst der Schirm trotzdem vor, aber weil so wenig Wind ist, floated er nicht zurück und klappt dann trotzdem ein. Also Parakite-Groundhandling bei wenig Wind ist extrem frustrierend, würde ich jedem abraten.

[00:50:30] Man braucht schon 20 km Wind oder mehr und dann funktionieren die Dinge richtig gut.

[00:50:37] **Lucian Haas:** Welche typischen Fehler machen Einsteiger, die vom Gleitschirmfliegen her kommen, beim Umstieg auf Parakites? Was ist so deine Erfahrung?

[00:50:50] **Beni Kälin:** Zum Beispiel bei wenig Wind tun sie sich schwierig, und zwar, weil sie zu wenig anbremsen. Also am Boden Parakite,

[00:51:00] der reagiert und folgt dir eigentlich nur so richtig, wenn du die Hände so tief hast, dass die Austrittskante Zug hat. Also nur mit dem Anstellwinkel steuern über B-C-Ebene am Boden bei wenig Wind funktioniert das nicht so richtig gut. Das Ding macht ein bisschen irgendwas. Du merkst dann, du bist nicht so richtig erschärft. Also die Leute am Boden haben oft die Hände zu weit oben, das Ding macht dann halt irgendwas. Beim aktiv Fliegen in der Luft, wenn sie richtig turbulent wird und sie aktiv fliegen, ziehen die Leute dann auch oft runter, aber nur gerade so, bis die Bremse greift, statt nochmal 10-15 cm weiter. Und dadurch im besten Gleiten, wenn die Bremse gerade so Zug kriegt, da ist eigentlich der Parakite am instabilsten.

[00:51:52] Durch dieses verhaltene aktiv Fliegen, sage ich jetzt einmal, machen sie das Ding dann eigentlich instabiler. Sie würden besser einfach Hände hoch bleiben. Dann hat das Ding Reflex, und das Reflex fliegt dann für sie aktiv. Aber dadurch, dass sie halt jedes Mal wieder ein bisschen ziehen, aber eigentlich zu wenig, um ihnen richtig zu stützen, nur, dass die Bremse richtig fest greift, machen sie ihn dann instabil. Das habe ich schon ab und zu gesehen. Sonst beim Parakite Fliegen ist mega entscheidend, was macht die Aussenbremse. Also du kannst flache Kurven fliegen, auch Kreise, flache Kreise, und dann musst du einfach die Aussenbremse ziemlich tief halten. Sobald die Aussenbremse hoch geht, fängt das Ding halt an zu tauchen, oder?

[00:52:38] Und dann kannst du extrem steile Kreise oder Kurven fliegen, oder auch flache, das ist sicher sowas, wo man sich dran gewöhnen muss. Aber etwas vom Schwierigsten, was sich ganz viele Leute schwer tun, und ich selber auch immer wieder Mühe habe, und am Anfang auch Mühe gehabt habe, musst du dir vorstellen, du willst beim Sohren Top landen. Mit dem Gleitschirm Top landen, da gehst du einfach auf die Bremse, fliegst irgendwo aus dem Aufwind raus, und wartest, bis du da quasi runter sinkst. Hinter dem Aufwind, oder neben dem Aufwind, wie auch immer. Oder du fliegst aus dem Aufwind raus und wartest, bis du runter kommst. Beim Parakite ist die Stollgeschwindigkeit oft höher als die Windgeschwindigkeit. Das heisst, du kannst nicht einfach stehend fliegen.

[00:53:25] Ausser es ist mega viel Wind. Du kannst zwar oben bleiben und sohren und dich halten, kein Problem, aber du kannst nicht einfach quasi hinter den Aufwind fliegen und einfach warten, bis du gerade runter kommst. Sondern du fliegst immer vorwärts. Und jetzt fliegst du da wieder vorwärts und dann kommst du wieder in den Aufwind. Und dann bist du wieder oben. Und dann gehst du wieder nach hinten, versuchst nochmal und das gleiche Spiel. Und dann fliegst du einfach immer vorwärts, weil du halt nicht so langsam fliegen kannst. Die Stollgeschwindigkeit ist höher. Und dann kommst du wieder runter und kommst immer wieder ins Aufwindband. Jetzt kannst du natürlich auch einfach Hände hoch gehen, dann tauchst du runter. Und dann bist du unten. Aber mit Schwung. Du hast mega viel Vorwärtsgeschwindigkeit. Und jetzt, was machst du? Du bremsst.

[00:54:10] Weil beim Gleitschirm, wenn du schnell bist, beim Landen bremsst du. Und jetzt fliegt es dich einfach wieder 5 Meter hoch. Dann bist du wieder gleich weit. Du kommst zwar runter, aber du hast dann diese Energie, diese Geschwindigkeit, die du nicht wegbringst. Und dann nimmt es dich wieder hoch ins Aufwindband und dann bist du

wieder oben.

[00:54:31] Der Trick ist eigentlich, entweder du pumst das Ding runter, weil er jedes Mal kurz abreisst. Das klingt jetzt ziemlich sketchy, aber dieses Pumpen ist viel safer, viel berechenbarer als Parakite. Du kannst sogar, wenn du es gut im Gefühl hast, den Parakite, wenn du weit runter musst,

[00:54:53] kannst du den einfach in den Sackflug nehmen. Dann machst du einfach ganz bewusst einen Bodennähe Sackflug mit dem Ding. Und es gibt Parakites, da kannst du den Sackflug schön dosieren. Du hast nicht den ganzen Schirm abgerissen, sondern nur Teile des Schirms sind gestohlt. Und dann kannst du diese Sinkgeschwindigkeit vom Sackflug eigentlich komplett dosieren. Du kannst schneller sinken, mehr Sackflug oder weniger sinken. Und dann beendest du den Sackflug einfach 2-3 Meter über Boden wieder, nimmst nochmal ein bisschen Fahrt auf und flierst dann. Oder die dritte Variante ist, du kommst halt mit viel Speed runter und bremsst dann mit den Füßen oder mit dem Arsch. Und dann musst du mit den Füßen bremsen, damit du nicht wieder überschießt und ins Aufwindband kommst.

[00:55:40] Im Sand geht das natürlich gut. Dann musst du manchmal mit den Füßen bremsen, wie ein Schwan beim Landen auf dem Wasser. Und einfach versuchen, irgendwie die Energie am Boden zu vernichten. Weil der Schirm setzt die Energie sonst in Höhe um.

[00:55:54] **Lucian Haas:** Ich sehe jetzt gerade so eine Albatross-Landung vor mir, die da so ein bisschen ziemlich gestolpert dann daherkommt. Wo man sich dann da überschlägt, wenn man da mit zu viel Geschwindigkeit reinkommt. Das ist kaum faszinierend. Mit diesen ganzen, ich sag mal, in Anführungszeichen Steuertricks, die man dann fürs Parakiten lernen sollte, um sowas, auch die Unterschiede zum Gleitschirm dann zu kennen. Was macht der anders? Wie reagiert der? Würdest du sagen, dafür bräuchte es eigentlich eine eigene Ausbildung oder eine Zusatzausbildung oder man macht eine Gleitschirmausbildung und macht dann noch einen Parakiteschein, aber dass es sinnvoll ist, die Leute nicht einfach so auf die Dinger loszulassen, sondern dass man das ein bisschen besser regeln würde?

[00:56:36] **Beni Kälin:** Ich glaube, wenn du eine Ausbildung Pflicht machst, gibt es einfach viel weniger Unfälle und das ist grundsätzlich sinnvoll. Ein erfahrener Pilot wie du, ich würde dir sofort einen Parakite zuschicken und dich nach Holland an die Düne schicken und ich bin überzeugt, du kommst da mega schnell selber damit klar und diese kleinen Tricks und Sachen, die ich dir jetzt erklärt habe, das findest du ziemlich schnell selber raus. Es ist wirklich für einen Gleitschirmpiloten extrem intuitiv. Das sagen meine Kunden auch immer wieder. Ich habe schon hunderte von Leuten zum ersten Mal einen Parakite gehängt und das geht meistens wirklich sehr gut und die Leute sind immer wieder überrascht, wie intuitiv und wie einfach es eigentlich ist.

[00:57:21] Wenn jetzt aber Leute fliegen lernen an einem Parakite, die halt keine Gleitschirmausbildung haben, dann fehlt ihnen ja ein gewisses Grundverständnis für Aerodynamik, für Wetter, und so weiter. Und wenn sie sich das irgendwie aufbauen und holen, dann glaube ich, ist das kein Problem. Wenn sie bei 50 km/h sind und die Skills haben, den Schirm in dem Wind zu handeln und so weiter, super. Aber wenn sie nicht verstehen, wo der Rotor ist, weil sie es nicht gelernt haben und bei 50 km/h an einer Steilklippe mit Felsen einen Rotor erwischen, ja, dann kann es einfach tödlich ausgehen. Dieses Jahr hat es in England einen tödlichen Unfall gegeben, wo der Wind ein bisschen von der Seite kam und das war so eine

[00:58:14] Klippe mit Buchten und Kanten, wo es dann halt Rotoren gibt. Und das war ein falscher Springer, der jetzt nicht so vielleicht gar keine Gleitschirmerfahrung hatte. Der hat es nicht geschnallt oder einfach vergessen, ich weiss es nicht, aber der ist halt dann einfach beim Toren in den Rotor gekommen. Ja, dann hatte er einen Klapper und ist irgendwie gegen die Felswand geflogen und ist dort tödlich verunglückt. Also, grundsätzlich der Parakite ist super einfach. Da kommen viele Kitesurfer, kaufen sich so ein Ding und fliegen da selber damit rum oder haben Kumpels, die es ihnen beibringen und wenn die dann ein bisschen Koordination haben und Körpergefühl, kommen die da mega schnell klar damit.

[00:59:00] Was mir halt, oder was ich oft feststelle, was den Leuten fehlt, ist der Respekt vom Fliegen. Ich sage meinen Gleitschirmschülern immer, sobald ihr drei Meter in der Luft seid, habt ihr einfach genug Energie, dass ihr im Rollstuhl landen könnt. Das braucht so wenig, weil du sitzt beim Gleitschirmfliegen, ich meine, steig mal auf den Tisch und spring auf den Arsch. Ja, das geht nicht gut aus. Und dieser Respekt, dieses Bewusstsein, dass es so wenig braucht, weil

wir sitzen und halt auch schnell unterwegs sind, Parakites sowieso, das fehlt den Leuten manchmal ein bisschen. Ja, und darum finde ich schon, dass es viel gescheiter ist, wenn man

[00:59:46] Lizenz machen muss. Egal, ich glaube an einem Land, wo Dänemark, wo Meer hat und Küste hat, finde ich das voll, also von mir aus gesehen, müsste man da zwei Lizenzen machen, eine Gleitschirm-Lizenz und eine Parakite-Lizenz und man muss einfach das entsprechende machen und wenn du Parakite fliegst, dann kannst du vielleicht eine einfachere Gleitschirm-Ausbildung machen später und wenn du Gleitschirm fliegst, kannst du eine vereinfachte Parakite-Ausbildung machen, aber ich würde es so machen, jetzt in der Schweiz wird es so sein, dass du Parakite fliegen nur darfst, wenn du schon eine Gleitschirm-Prüfung, eine Gleitschirm-Lizenz hast und du musst dann nochmal einen Kurs besuchen für die Parakite-

[01:00:33] Lizenz zu erwerben und das ist, glaube ich, bei uns schon mega sinnvoll, weil wir einfach diese einfachen Sanddünen, was an der Küste das Fliegen hat, so einfach machen, nicht haben.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Springen wir mal ein bisschen im Thema und gucken uns mal verschiedene Kites oder Parakites an, einfach von der Entwicklung her, weil der Mustache war ja der erste, der kam vor vier Jahren raus und ich habe so weit ich das verfolgt habe, gab es im Grunde, vielleicht vereinfacht gesagt, wie so drei

[01:01:03] Entwicklungswellen von den Vorstellungen, wie so ein Kite ist. Der Mustache war der erste, dann kam Flow, Mullet, glaube ich, und Mullet X und sowas, die hatten aber alle ähnliche Streckungen, irgendwas von 5, oder 6, ein paar zerquetschte, also alles in so einem Bereich, wo du sagen würdest, wenn du in den Gleitschirmbereich guckst, ist es wahrscheinlich ähnlich zu sehen, wie so ein B-Schirm, so ein Allrounder. Dann kam so eine zweite Welle, plötzlich sahst du, ah, die Leute fangen an, viel gestrecktere Kites zu bauen. Dann gab es irgendwie von so einem niederländischen Dune Rider oder wie er heißt, gab es den Scraper, der hatte dann Streckungen von 7, dann kam irgendwann der Flair Mustache, nicht Mustache, der Bandit raus, der auch teilweise Streckungen von 7 hat, dann gab es den Albatrox von Flow und sowas, also plötzlich ging es in die Leistungsebene

[01:01:49] und jetzt in der neuesten Zeit habe ich dann gesehen, ah, jetzt plötzlich kommen die Hersteller mit wenig gestreckten Parakites heraus, also so wie du gesagt hast, von Flair Scout, also quasi ein Anfängerschirm, der hat dann glaube ich auch nur noch Streckung 4,8 oder sowas, dann gibt es genauso Anfängerschirme, ich glaube von Der Scout, der

[01:02:08] **Beni Kälin:** Scout ist bis jetzt der einzige so richtig, richtig Anfängerschirm, speziell für Anfänger.

[01:02:14] **Lucian Haas:** Ja, wenn man es als solchen bezeichnet, aber wenn du auf die Streckung guckst, ja, ist jetzt also der Scout, ich glaube der BGD Kiss 2, der hat auch eine Streckung von 4, irgendwas, also knapp unter 5 oder so, wenn ich es richtig gesehen habe. Da muss man sagen, das

[01:02:29] **Beni Kälin:** ist wirklich ein Gleitschirm und der hat einfach diese Option von Kite Reiseren, was du nutzen kannst, das ist aber ein Gleitschirm, das ist kein Parakite, also der kann nicht überschossen und zurückfloaten am Boden, oder? Und das schreiben sie auch ganz klar, also es ist, ich finde die machen das echt super mit der Kommunikation und ich finde das auch eine mega coole Idee, was sie da haben, aber es ist kein richtiger Parakite.

[01:02:55] **Lucian Haas:** Dann, ich bleibe jetzt auch nochmal bei der Streckung, auch wenn du vielleicht sagst, okay, das passt vielleicht noch nicht so ganz, Air Design hat jetzt kürzlich den X da rausgebracht, das ist auch anders als andere Parakites, die sagen, wir bauen einen Parakite gewissermaßen für die Berge, der ist als leichter Bergschirm gedacht, wie weit das sinnvoll ist oder nicht, kann man vielleicht sehen, aber der ist auch eher von der Streckung so reduziert, dass man sagen könnte, das ist vielleicht eher ein

[01:03:19] einfacherer, ich weiß nicht, ob die Streckung da so viel die Einfachheit macht, das kannst du mir gleich ein bisschen erklären. Anderes Beispiel noch, V-Rowdy hat auch nur eine Streckung von 4,7, ist im Grunde auch ein A-Schirm, wobei der Rowdy, ich weiß nicht, ob du den schon geflogen hast, ich find's vom Konzept her ganz interessant, weil der als Zweiliner aufgebaut ist und sagt, der hat nur noch A - und B-Line, also gar nicht mehr so einen völlig komplexen Trageord, ob das sinnvoll ist oder nicht, bleibt dahingestellt. Aber jetzt, also im Grunde diese drei Stufen, der Allrounder, der am Anfang rauskam, oder die Allrounder-Schirme alle so mit Streckung 5, irgendwas und

Anfang 6, dann die Leistungsschirme und jetzt die reduzierten Schirme. Wenn ich so ein Normalpilot bin, was würdest du mir denn empfehlen?

[01:04:05] Wann kann ich zu welchem Schirm greifen? Oder wann sollte ich auf welche Art von Schirm dort setzen? Das ist eine

[01:04:11] **Beni Kälin:** ganz gute Frage. Beim Gleitschirmfliegen bin ich extrem konservativ. Wenn du dir einen Schirm kaufst mit zu viel Streckung und mit dem du im Wallis oder wo auch immer in starken Bedingungen thermisch und streckenfliegen gehst, dann machst du dir überhaupt keinen Gefallen. Du hast mehr Angst, mehr Klapper, du gehst früher landen und fliegst weniger weit und es wird auch noch gefährlich. Also du musst an einem Gleitschirm die Streckung aktiv kontrollieren mit aktiv fliegen und die Kiste offen halten und je gestreckter, je schwieriger und die Konsequenzen, sprich die Chance, dass du einen grossen Verhänger hast, wenn du es nicht gut machst, ist je höher die Streckung, je grösser. Jetzt beim Parakite ist es, habe ich ja gesagt, so, dass du selbst am Bandit bei normalen Küstensoring-Bedingungen eigentlich gar nicht extrem aktiv fliegen musst.

[01:05:03] Selbst wenn da vorne grosse Wellen sind und du bei 40-50 Km fliegst und es ruckelt und zuckt und macht und es... Also Küstensoren, für diejenigen, die es noch nie erlebt haben mit grossen Wellen, das sind zum Teil extrem starke Turbulenzen. Also wer Küstensoren nur von Dürrn-die-Pila kennt, der hat es einfach noch nicht, der hat kein vollständiges Bild. An der Dürr-die-Pila ist ja einfach Flachwasser und Sandbank, zwei Kilometer und darum ist da die Luft eigentlich extrem ruhig. Aber wenn du irgendwo Soren gehst, wo das Meer direkt vor dir ist mit zwei, drei Meter hohen Wellen, kann das brutal turbulent sein. Und jetzt eben, weil die Parakites so viel Reflex haben, tun die für dich ja eigentlich aktiv fliegen.

[01:05:48] Also sprich, ein Pilot wie du, ich glaube, du würdest super klarkommen mit einem Bandit. Der Bandit, der ist am Boden, den kenne ich jetzt einfach gut, darum nehme ich jetzt den als Beispiel, am Boden mit Streckung 7 viel anspruchsvoller. Da kommen gerne die Ohren zuerst, du musst fast einen Cobra machen mit dem, der kann auch mal schiessen, der kann Verhänger oder die Ohren nicht füllen usw. Einfach all die Nachteile, was ein gestreckter Schirm mit sich bringt beim Groundhandling, haben die Parakites. Ist einfach viel anspruchsvoller. Wenn du einen Scout hernimmst, dann kannst du einfach hinschmeissen, alles loslassen, du nimmst dir einmal die Bremsgriffe, ziehst einfach nur mit der Hüfte, der füllt sich dann so langsam, der schiesst nicht und die Ohren gehen auf und

[01:06:34] dann drehst du dich mal um und nimmst die Bremsgriffe und los geht's. Super entspannt. Die Chance, dass der verhängt oder schiesst oder sonst irgendwas ein Hufeisen macht oder so, ist viel viel kleiner, also es ist viel einfacher am Boden. Aber in der Luft ist der Bandit ein auch stabil genug, dass du gar nicht gross aktiv fliegen musst, bei den Bedingungen, wo Küstensoren noch Spass macht. Also von mir aus gesehen ist dort, ich sage jetzt mal nur zum Küstensoren, wenn du dann in den Bergen herumfliegst, ist es wieder eine andere Geschichte. Aber nur Küstensoren ist, denn der Hauptunterschied ist dann echt vor allem einfach am Boden. In der Luft ein Bandit ist nicht viel schwieriger zu fliegen als ein Mustache.

[01:07:19] Wenn du jetzt mal hypothetisch gesehen einen Frontklapper hast, an einem Parakite mit Streckung 7, ob es ein Bandit, ein Scraper oder ein Albatrox ist, ist auf jeden Fall die Chance, dass der auch verhängt und du irgendwie abstürzt mit dem Teil viel grösser als bei Streckung 5. Ganz klar. Ich habe aber noch nie ein Video gesehen, wo so ein Schirm einen Frontklapper macht. Also scheint beim Küstensoren zumindest bis jetzt kein Problem zu sein. Also sprich, die Streckung beim Gleitschirmfliegen ist wirklich mega entscheidend oder viel entscheidender als beim Küstensoren. Und darum glaube ich persönlich, dass man beim Küstensoren in Zukunft tendenziell eher gestrecktere Schirme fliegt als beim Gleitschirmfliegen.

[01:08:10] **Lucian Haas:** Ist dann der Scout von Flair dann nicht eine Fehlinvestition gewissermassen? Eine Fehlentwicklung, wenn du sagst, eigentlich geht es doch eher dahin, dass man sagt, die schlechteren Schirme sind das, wofür braucht man dann einen Scout? Oder sind nicht die Leute, oder ist das wirklich, dass du sagst, das ist so ein Schulungsschirm? Und wenn du wirklich anfängst, sagst, wir machen Parakite-Schulungen dann irgendwann, dass man wirklich sagt, es gibt diese Klasse der wenig Gestreckten, die starten völlig von alleine, du musst nur ein bisschen mit der Hüfte zucken und dann gehen die schon hoch und machen alles für dich. Und dass man erstmal sagt, fangt mal damit an und wenn ihr damit die ersten 10 Stunden durch habt, dann könnt ihr auf dem Moustache oder was auch immer

umsteigen und dann auch relativ schnell auch beim Bandit landen und sagen, an der Küste könnt ihr den auch fliegen.

[01:08:51] **Beni Kälin:** Genau, ich sehe es ein bisschen so wie du, oder? Für jemand, der jetzt wirklich ein bisschen älter ist, nicht so das Feingefühl hat, weisst du, wie sich die Leute, die Anfänger am Anfang beim Groundhandlen anstellen, man sieht entweder zu viel oder zu wenig, bis man nochmal das Gespür für den Schirm entwickelt und so weiter, ist es halt schon cool, wenn du einen Schirm hast, der dir das aktiv vereinfacht, oder dass du einfach schneller Fortschritte machst und weniger Frustrieren bist und ja, oder eben vor allem auch dann für Leute, die halt nicht Gleitschirmfliegen, Kitesurfer und so weiter, oder eben für Schulen glaube ich, ist es absolut berechtigt und braucht so ein Ding. Oder auch, wenn du halt in sehr turbulenten Bedingungen fliegen willst, wo halt einfach ein kompakter Schirm nochmal stabiler ist als ein gestreckter, oder?

[01:09:43] Also der hat schon seine Daseinsberechtigung, aber ich würde dir jetzt keinen Scout empfehlen, also du wärst jetzt so ein normaler Gleitschirmpilot, der schon länger fliegt, der kann direkt mit einem Moustache anfangen, oder? Vielleicht, es ist nicht dumm, mal ein paar Flüge an einem Scout zu machen, wenn du die Flugschule, wo dir das beibringt, einen hat, aber von mir aus gesehen, könntest du jetzt direkt auf einen Moustache gehen, kein Problem, oder?

[01:10:07] **Lucian Haas:** Das heisst für so einen, sagen wir mal, Durchschnitts-ENB-Pilot würdest du immer sagen, da ist eigentlich diese Mittelklasse von Parakites, die Moustache-Klasse mit Streckung 5860, in der den Bereich oder sowas, ist eigentlich the way to go.

[01:10:23] **Beni Kälin:** Ja, würde ich sagen, ja. Es kommt da halt extrem auch auf das Feingefühl von den Piloten an, du weisst ja an der Gleitschirmszene, es gibt Leute, die fliegen echt gut, aber haben null Erfahrung, oder null Erfahrung, haben einfach kein Können am Boden, Groundhandling, und sind da halt wirklich schlecht, ungeübt, und dafür fliegen sie super, und es gibt auch das Gegenteil, dann macht es dann vielleicht auch Sinn, wieder ein paar Wochen zu haben, oder? Aber grundsätzlich ist es so, wie du sagst, ja.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Kommen wir dann zum zweiten Punkt, der da wahrscheinlich entscheidend ist, das ist die Grössenwahl. Absolut. Der beeinflusst ja hauptsächlich die Dynamik und die vielleicht Maximalgeschwindigkeit, oder die Maximalwindgeschwindigkeit, die man dort haben kann. Was ist denn so eine ideale

[01:11:11] Einsteigergrösse, Durchschnittsgrösse für so einen Piloten, der irgendwas so um die 80 Kilo wiegt?

[01:11:17] **Beni Kälin:** Ich sage immer, es kommt darauf an, ob du deinen Gleitschirm ergänzen willst, oder ersetzen. Viele Piloten fliegen gerne Gleitschirm, sie sohren gerne mit ihrem Schirm, solange das geht, und möchten sich dann einen Parakite zulegen, damit sie, wenn der Wind zu stark ist, für ihren Schirm immer noch fliegen können, oder? Und dann ist so für einen 80 Kilo Pilot so ein 22er oder 18er sicher sinnvoll, oder? Mit einem 18er und 80 Kilo, wenn du die Skills hast, kannst du locker bei, also bis 50 km/h fliegst du da, oder? Also 55er.

[01:11:54] **Lucian Haas:** Und von den Größen her, wenn du jetzt sagst, das wäre jetzt auf den Moustache bezogen, dass du sagst, ein 22er oder ein 18er. Sind denn diese Größen von den Quadratmeterzahlen, reagieren die quasi über alle Parakites ähnlich, oder muss man sagen, okay, beim Moustache braucht man vielleicht einen 22er, wo du bei einem anderen einen 18er oder einen 24er oder sowas bräuchtest, oder kann man das schon relativ gut einheitlich sagen, die 22er Klasse ist bei den Parakites sehr ähnlich von dem, was sie kann, oder von den Geschwindigkeitsfenstern, die sie dann entwickeln kann?

[01:12:25] **Beni Kälin:** Es sind schon nicht alle gleich, auch von den verschiedenen Herstellern, aber ich würde sagen, der Hauptunterschied ist die Streckung.

[01:12:32] Je gestreckter der Schirm, desto kleiner kannst du den wählen, das ist ja bei den Hochleistern auch so. Der grösste Enzo ist glaube ich 25,5 Quadratmeter und der grösste Anfängerschirm ist so 31, 32 Quadratmeter für den gleichen Gewichtsereich, also je gestreckter die Parakites, desto kleiner kannst du sie nehmen. Als Beispiel beim Bandit ist die grösste Grösse 22 und beim Mustache gibt es einen 26er. Aber einen 26er Bandit braucht es nicht, weil mit einem 22er Bandit kannst du, der geht gleich früh los wie ein 26er Mustache, ungefähr.

[01:13:11] **Lucian Haas:** Wenn jetzt so ein 80 Kilo Pilot, also wer mal versucht hat, daraus irgendeine Regel abzuleiten, so ein 80 Kilo Pilot, der würde normalerweise wahrscheinlich einen 26er Gleitschirmfliegen. Würdest du dann sagen,

okay, für einen ähnlichen Durchschnitt, wenn das so ein B-Schirm wäre oder so was und Mustache, dann würdest du sagen, okay, nimm deinen klassischen Gleitschirm und zieh vier Quadratmeter ab, dann hast du das in etwa so als Parakite, in ähnlicher Dynamik vielleicht und wenn du dann nochmal mehr willst, dann zieh nochmal zwei oder nochmal vier Quadratmeter ab. Dann bist du dann entweder beim 22er beziehungsweise dann beim 18er.

[01:13:45] **Beni Kälin:** Gute Frage, das habe ich mir noch gar nicht überlegt, wie viel du da abziehen musst. Also ähnliche Dynamik hast du eher, wenn du die gleiche Größe nimmst, würde ich sagen. Wenn du einen kleineren nimmst, ist er immer dynamischer und schneller. Aber die meisten Leute wollen ja den Gleitschirm ergänzen und es ist halt schon so, dass es einfach bei ein bisschen mehr Wind mehr Spaß macht, weil es einfach dynamischer und schneller ist als bei wenig Wind, muss man klar sagen. Bei Flair sind die meist verkauften Größen schon 18 und 22 glaube ich. Also ich würde mal sagen, so zwischen 18 und 22 für einen 80 Kilo Pilot ist sicher keine schlechte Größe, damit du eben auch den

[01:14:32] Windbereich vom Gleitschirm noch erweitern kannst. Wenn du dann mit 80 Kilo auf einen 15er gehst, wird es dann schon sehr dynamisch.

[01:14:41] **Lucian Haas:** Da muss ich dann schon erfahrener Pilot sein.

[01:14:44] **Beni Kälin:** Ja, oder einen einfachen Spot haben und so weiter. Aber wenn du jetzt mit 80 Kilo mit einem 15er Parakite auch in den Bergen fliegen willst, starten und landen bei null Wind, also da kommst du schon schnell. Wir fliegen ja mit dem 15er auch Loopings und Luca hat ein bisschen gemessen mit dem GPS. Wenn du da Spirale machst vor dem Looping mit dem 15er, hast du glaube ich 145 km drauf.

[01:15:15] Aber dann machst du auch drei Kreise vorher. Aber schon nur wenn du so eine schnelle 180 Grad Drehung machst oder so, mit 15m² kommst du auf über 100 km. Also das wird dann schon schnell mal sportlich. Vielleicht noch etwas Interessantes. Viele Leute denken immer, ein Parakite ist schwierig, wenn es schnell ist. Also die Leute stellen sich vor, der Mustache ist mega schnell oder der Bandit ist mega schnell und darum ist er anspruchsvoll. Aber das, was ein Parakite anspruchsvoll macht, ist nicht die maximale Geschwindigkeit, weil du bist freiwillig. Wenn du nicht schnell fliegen willst, gehst du einfach nicht weiter hoch mit den Händen, als du willst. Du musst nur so schnell fliegen, wie du willst.

[01:16:01] Aber wenn der Schirm nicht langsam fliegen kann, sprich, wenn der einfach ziemlich schnell stohlt und vor allem ohne Vorwarnung stohlt und das ist leider bei vielen Modellen auf dem Markt so, dass die einfach nicht so richtig hart werden. Also die Parakites obenrum sind sie alle weich und komisch und jeder Pilot sagt immer, ich fühle so nichts, es ist so weich. Das ist so, aber untenrum, wenn dann die Bremsleine gezogen wird, die Austrittskante, müssen sie eben hart werden, damit du weisst, wo du bist. Jetzt weisst du, ich bin jetzt im angebremssten Bereich, der Reflex ist weg und jetzt habe ich nicht mehr viel Weg, jetzt reisst er dann bald mal ab. Also du musst es dort wirklich gut spüren und langsam fliegen können. Ein Parakite, wo du wirklich langsam fliegen kannst, bevor der stohlt, der ist einfach, oder?

[01:16:48] Ob der jetzt mega schnell ist oder nicht, spielt gar nicht so eine Rolle, aber der Langsamflug ist mega entscheidend, haben wir gemerkt.

[01:16:57] **Lucian Haas:** Bisher gibt es ja keine Zulassung in irgendeiner Weise für die Parakites. Wäre das für dich ein Kriterium, wo man sagen würde, man kann keine Klapper ziehen an diesen Kites, also man kann keine klassischen EN-Tests damit machen. Wenn man jetzt sagt, man wollte was anderes einführen, um zu sagen, zumindest was Grundtesten, wäre das dann auch zum Beispiel, dass du sagen würdest, ein einfacher, ein Anfänger-Kite sollte vielleicht bestimmte Streckungen nicht übersteigen, aber er sollte auch besonders gute Langsamflug-Eigenschaften haben, dass du sagst, den kannst du wirklich weit runter bremsen, sodass du auch vernünftig landen kannst mit dem Ding.

[01:17:33] **Beni Kälin:** Absolut, ja. Wir haben letztes Jahr ein bisschen gebrainstormt und uns Punkte aufgeschrieben, was für so eine Parakite-Zertifizierung in Frage käme und da habe ich genau das aufgeschrieben oder vorgeschlagen, dass er einen bestimmten Bremsweg haben muss vom Moment an, wo die Bremsleine gezogen wird, bis er abreisst. Das ist ja beim Gleitschirm auch so, du musst insgesamt irgendwie für einen ENA-Schirm, glaube ich, 80 cm haben und das hätte ich jetzt beim Parakite auch vorgeschlagen, nicht in Summe, nicht den ganzen Bremsweg, aber von dem Moment an, wo die Bremsleine, also die Austrittskante runtergezogen wird, dass dort man weit genug ziehen kann und dass er

dort hart genug wird, zum Beispiel.

[01:18:19] Also ich fände es super, wenn es eine einfache Zertifizierung geben würde für Parakites, glaube ich,

[01:18:29] solange die ich sage dann die Hersteller nicht zu sehr einschränkt, aber ich glaube schon, dass das gut ist, weil jetzt aktuell gibt es auf dem Markt diverse Parakites von Herstellern und die einen haben relativ viel Reflex und die sind extrem klappstabil, und andere, die haben halt weniger Reflex und die können dann schon auch mal bei normalen Bedingungen plötzlich einklappen, also es haben nicht alle gleich viel

[01:18:57] Autopilot drin, sage ich mal, die fliegen nicht alle gleich viel aktiv für dich, oder? Und als Kunde ist das ja gefährlich für dich. Du weißt jetzt ja nicht, wenn du ein Modell kaufst, fliegt der jetzt für mich aktiv oder muss ich selber aktiv fliegen? Darum fände ich wäre es wahrscheinlich besser, wenn es irgendwo eine gewisse Zertifizierung gäbe, die das halt ein bisschen normieren würde, oder? Und ich persönlich hoffe, dass Parakites wirklich immer dieses extrem klappstabile behalten und die Entwicklung nicht zu sehr auf Speed und Leistung geht, sondern dieses super stabile, dass du dich einfach auf den Schirm verlassen kannst oder meistens auf den Schirm verlassen kannst, dass man das beibehält, oder?

[01:19:46] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesprochen von ja, mit dem Parakite wurden ja auch schon Loopings geflogen. Wären Parakites auch in irgendeiner Weise vielleicht etwas anders, aber auch quasi Akro-fähig? Wäre das eine andere Art von Akro, die man mit Parakites dann machen könnte und wäre das vielleicht quasi eine eigene Sportkategorie, wo du sagen würdest, jetzt gibt es Parakite Akro?

[01:20:08] **Beni Kälín:** Das glaube ich nicht, weil du kannst mal ein Looping machen, du kannst eine Barrel fliegen, ein Sudgate, Wing-Overs gehen, Spirale gehen, aber das ist es dann auch, also du kannst keine Helis machen, keine Frillen, Tailglide und so weiter, also du bist da ziemlich limitiert.

[01:20:27] **Lucian Haas:** Wie sieht es mit anderen Formen von Wettbewerb aus? Also Gleitschirm definiert sich ja auch dadurch, dass sich die Leute vergleichen, dass sie sagen, ich mache meine Streckenflüge und am Ende kann ich sagen, ich habe 100 und du hast nur 98 Kilometer oder ich habe 250 und du hast nur 200 oder was auch immer und da ziehen die Leute auch so ein bisschen ihre Motivation draus. Voll. Beim Parakite habe ich das jetzt nicht, da kann ich für mich sohren und kann sagen, oh toll, ich hatte tolle Dynamik oder sonst irgendwie was und mit dem kleinen Ding, vielleicht hat irgendeiner, kann man die Fassrolle fliegen oder sonst irgendwas, aber man hat jetzt nicht das, wo man sich mit dem anderen messen kann. Oder siehst du irgendwann sowas, dass es quasi Rennen an Küsten gibt, wo es heißt, die Parakites machen da jetzt quasi 20 mal rauf und runter fliegen mit drei Bojen, wo sie da immer irgendeine kleine Wende fliegen müssen oder was auch immer.

[01:21:17] **Beni Kälín:** Ja, wie du sagst, gibt es tatsächlich nicht. Ich glaube, ich fände es cool, wenn es das geben würde, wenn es da ein lustiges Format, ein interessantes Format an Wettbewerben eines Tages geben wird. Es gibt da auch schon Ideen und Projekte im Raum von gewissen Leuten. Flair hat sogar mal in Dänemark so ein Rennen ausgeschrieben, wo du irgendwie um zwei Bojen, ich war da nicht mit dabei, fliegen musstest und wer da schneller war, also ja, ich hoffe, dass es das eines Tages gibt.

[01:21:53] **Lucian Haas:** Zum Ende hin will ich noch ein Thema angucken. Die Parakites kommen jetzt auf und damit lernen die Hersteller auch wieder einiges, was vielleicht Reflexprofile betrifft oder sowas, weil sie da mehr ausprobieren können. Inwieweit können Parakites Gleitschirmen auch was nicht nur vielleicht ein bisschen vom Markt wegnehmen irgendwo, sondern wo können Parakites die Konstruktion auch von Gleitschirmen in irgendeiner Weise befruchten?

[01:22:21] **Beni Kälín:** Schwierige Frage, aber ich glaube schon, wie du sagst, dass diese ganze Geschichte mit diesen Reflexprofilen, das gibt es ja beim Paramotorsport schon länger. Dort braucht man aber eher viel Reflex, wenn ich das richtig verstanden habe, wo das dann sogar auch im Obersägel sichtbar ist. Bei den Parakites ist es eher im Untersägel integriert, da ist das Obersägel noch nicht hochgewölbt und ich glaube auch, dass Parakites ein super

[01:22:52] Platz ist, um neue Erkenntnisse zu gewinnen für diese Reflexprofile. Also ich selber hätte nie gedacht, dass die Schirme so stabil sind, als wir den Mustard vor vier Jahren auf den Markt gebracht haben. Wir haben da bei Flare den Leuten gesagt, hey, wenn es turbulent wird, fliege langsam, fliege angebremsst und nicht einfach nur Vollgas,

verlasse dich nicht auf das Reflex, sondern fliege besser langsam und aktiv. Aber jetzt rückblickend gesehen, alle Videos, die aufgereizt sind, wo ein Schirm klappt, ist meistens der Pilot eben langsam geflogen oder hat er kurz den Schirm langsam gemacht und den Reflex rausgenommen. Also mittlerweile weiss man eigentlich und sagt man, hey, wenn es turbulent ist, musst du besser schnell fliegen.

[01:23:38] Fliegst besser Hände hoch, wo das Reflex mehr vorhanden ist und seinen Job machen kann und schaut, dass du Dynamik hast, vielleicht ein leichtes Carven oder Wing-Over hast und so weiter und verlässt dich aufs Reflex-Profil. Du kannst schon immer noch ein bisschen aktiv fliegen im oberen Bereich, aber oft vielleicht gar nicht so weit runterziehen, wie die Bremse gezogen wird. Und für mich ist es schon eindrücklich, wie viele Parakites da draußen herumfliegen, jeden Tag auf der ganzen Welt bei wirklich krassen Bedingungen. Also du kannst mit Parakites in Bedingungen fliegen, wo du nie denken würdest, wo du dir an den Kopf also Kopf langen würdest, sagen wir in der Schweiz, und denkst, das ist einfach bescheuert, da zu fliegen.

[01:24:24] Und das geht, das funktioniert und die Dinge funktionieren da, das ist schon echt erstaunlich. Und ich hoffe schon, dass die Gleitschirme auch mehr in die Richtung gehen. Von mir aus gesehen sind Gleitschirme einfach immer noch viel zu klapprig. Und ich hoffe, dass in Zukunft Gleitschirme auch deutlich stabiler werden und weniger einklappend werden. Aber momentan ist halt bei A - und B-Schirmen musst du halt für die Zertifizierung Klapper ziehen können über die A Leinen. Und solange du keine Faltleinen benutzen darfst, für ein Gleitschirm A und B zertifizieren zu können, ist es halt echt schwierig. Skywalk hat jetzt gerade mit dem Chili 6 was gemacht, so ein Heck am Tragurt, wo es dann trotzdem geht, da ziehst du die A runter und dann geht die B hoch und nur weil die B dann höher geht,

[01:25:13] verliert der Schirm dann den Reflex und erst dadurch kann man zu den Klappern ziehen. Aber das ist eigentlich einfach nur ein Trick.

[01:25:21] Ja, ich hoffe schon, dass eines Tages man diese Faltlein-Geschichte auch erlauben wird in den tieferen Kategorien. Einfach, dass die Hersteller die Schirme nicht absichtlich klapprig bauen müssen. Das ist einfach zur Zeit so, dass die Hersteller die Schirme, die könnten sie viel stabiler bauen, aber sie dürfen nicht, weil du kannst sie nicht mehr zertifizieren. Das ist ja eigentlich schade.

[01:25:45] **Lucian Haas:** Man könnte sich ja so etwas vorstellen, dass wenn es mal eine Norm für Parakites gibt, also eine Zertifizierungsnorm, die irgendwie sagt, okay, du musst einen solchen Bremsweg haben oder der Schirm darf nicht einklappen, wenn du aus vollgezogener Bremse, wenn du voll freilässt, der schießt vor, der darf halt da nicht klappen. Der muss sich immer automatisch selbst einbremsen und das ist jetzt der Beleg dafür, dass das Reflex funktioniert. Und wenn so eine Norm einmal steht, dann könnte man sich sogar vorstellen, wenn es heißt, okay, damit kriegen wir viele sichere Parakites quasi zugelassen, dass man dann vielleicht irgendwann sagt, hey, sollen wir nicht die EN-Norm für Gleitschirme auch entsprechend anpassen, dass wir es gar nicht mehr unbedingt auf die Klapper so viel schauen, sondern eher sagen, okay, lass uns vielleicht

[01:26:34] Streckungsklassen definieren, weil über die Streckung ist ganz viel definiert, wie reagiert ein Schirm, wenn der mal verhängt oder wie schnell kann er sich verhängen und das ist das Gefährliche. Aber wenn ich weiß, die Schirme haben selber dann Profile, die so unklappbar sind sie nicht, aber so wenig klappanfällig dann entsprechend sind, dass man sagen kann, vielleicht müssen wir diese Klappertests gar nicht mehr machen, sondern wir führen dann die Tests, die wir bei den Parakites eingeführt haben, übertragen wir jetzt einfach auf den Gleitschirm und mit einem Mal fliegen wir dann letzten Endes mit Gleitschirmen, die ganz, ganz viel von den Parakites selber beeinflusst worden sind.

[01:27:12] **Beni Kälin:** Ja, wäre eine schöne Vorstellung. Das Problem am Gleitschirm ist halt, du musst ja zum Thermik fliegen, die Austrittskante runterziehen, die Bremsen. Und wenn du die Bremsen runterziehst, machst du hinten am Schirm Wölbung, das heisst, du machst hinten Auftrieb, sprich jeglicher Reflex, egal wie viel du da reingebaut hast, ist dann weg. Und am Parakite ist das ja eben anders. Am Parakite fliegst du ja die meiste Zeit ohne gezogene Bremsleine durch die Gegend. Also du fliegst am Parakite eigentlich meistens im Reflexbereich und nur selten nutzt du die Bremse. Und beim Gleitschirmfliegen, beim Thermicfliegen ist es ja genau andersrum. Dort fliegst du eigentlich die meiste Zeit auf der Bremse, wo halt der Reflex weg ist, sprich der Schirm wird dann auch wieder

[01:28:03] anfälliger auf Klapper und nur wenn du dann quasi beschleunigt oder geradeaus fliegst, löst du halt die Austrittskante. Von dem her, plus, ich glaube einfach auch, dass die Turbulenzen in den Bergen, in den richtig starken Thermiken, da hast du einfach viel krassere vertikale Windscherungen, als du das an der Küste beim Sohren hast. Und darum glaube ich, werden Gleitschirme nie unklappbar sein, selbst wenn es Parakites eines Tages fast sind,

[01:28:33] wird das Klapper immer ein Thema bleiben bei Gleitschirmen und ich glaube, dass es gut ist, dass man das überprüft und schaut, wie verhält sich ein Schirm bei Einklappen. Aber von mir aus gesehen, ist es momentan so, dass man sich vor allem, oder sicher nicht bei allen Herstellern gleich, ich weiss auch nicht, wo die da den Wert legen, aber von mir aus gesehen legt man viel zu viel Wert auf wie klappt der Schirm ein und nicht darauf, dass er stabil ist und nicht einklappt. Und beim Parakites ist es genau umgekehrt. Beim Parakites, die meisten Hersteller, die Parakites bauen, die ziehen gar keine Klapper. Die überprüfen es gar nicht, wie der reagiert, wenn der klappt.

[01:29:19] Sondern die schauen einfach, dass der so stabil ist, dass du vorher eigentlich Angst bekommst und nicht mehr fliegen willst. Und erst dann klappt der dann. Weisst du, wie ich meine? Solange das eigentlich noch Spass macht und sich einigermaßen okay anfühlt, soll der nicht klappen und erst dann, wenn es sich eigentlich komplett ungut anfühlt, wenn eh niemand mehr fliegt, darf der dann auch klappen.

[01:29:47] **Lucian Haas:** Das heisst, du gehst davon aus, es wird nie eine quasi Konvergenz beider Techniken geben, dass du irgendwann sagst, irgendwann sehen Gleitschirme aus, vielleicht andere Tragegurte, aber letzten Endes sind die eh nicht aufgebaut wie Parakites, sondern dass du sagst, die Parakites werden vom Reflex immer extremer sein als die klassischen Gleitschirme, weil ich fürs Thermikfliegen doch noch etwas andere Profile brauche.

[01:30:09] **Beni Kälin:** Vermutlich, aber schwer zu sagen. Ich hoffe auf jeden Fall, dass die Gleitschirme mehr Reflex bekommen und stabiler werden. Aber Reflex heisst halt auch weniger Wölbung, weniger Auftrieb und damit du gut steigst, musst du halt auch eine gewisse Wölbung im Profil haben, damit du halt Auftrieb generierst. Beim Parakite ist jetzt das Wichtigste nicht, dass der gut steigt, ist eher die Stabilität im Vordergrund. Aber ich kann mir gut vorstellen, dass es eines Tages Schirme gibt, die beides relativ gut können, weil ein guter Gleitschirm, der so schnell fliegt, der soll stabil sein, der soll langsam fliegen können ohne Stollen, der soll wendig sein und beim Parakite ist es eigentlich ähnlich.

[01:30:54] Er soll schnell sein, er soll stabil sein, er soll wendig sein und er muss auch langsam können ohne abreißen. Es ist nicht komplett unterschiedlich, oder? Von den Anforderungen her. Und ja, vielleicht haben wir eines Tages einen Schirm, wo man echt strecken fliegen kann und dann hängst du irgendwas aus am Traggurt oder hängst was um oder nimmst einen anderen Traggurt her oder nimmst einen anderen Steuergriff in die Hand und gehst dann soren. Wer weiss?

[01:31:24] **Lucian Haas:** Letzte Frage. Ist vielleicht ein bisschen fies. Wenn du in einer Welt wärst, wo du sagen könntest, okay, du kannst entweder nur das eine oder nur das andere machen. Also entweder nur Parakite fliegen, sorenmäßig oder du könntest strecken fliegen, Thermik fliegen mit dem Gleitschirm. Wo hängt dein Herz noch mehr dran oder wo würdest du sagen, auf die Dauer gibt mir das dann doch noch mehr, wenn ich entscheiden müsste zwischen dem einen oder dem anderen, würde ich das wählen? Und was wäre das? Ich glaube zur Zeit würde ich Parakite

[01:31:55] **Beni Kälin:** wählen. Aber ich habe ADHS und Leute mit ADHS, dann wird ja Zeugs immer wieder langweilig und dann empfinden sich die wieder neu und brauchen wieder neue Herausforderungen und darum für heute würde ich Parakite wählen. Warum?

[01:32:16] Weil Speed, Geschwindigkeit dabei ist. Ich mag Sportarten, wo Flow und Geschwindigkeit im Spiel sind und beim Streckenfliegen ist zwar mega schön und mega cool, aber die Geschwindigkeit die ist nicht im Spiel. Ich fliege ja auch schnell Strecken und mag das, schneller Schnitt hinkriegen, aber dieses Gefühl von Geschwindigkeit fehlt komplett wie im Flugzeug. Du hast halt diesen Geschwindigkeitsrausch nicht. Adrenalin. Vielleicht, ja. Ich glaube es ist weniger Adrenalin, es ist vielmehr einfach dieses Flow-Gefühl. Was mir beim Streckenfliegen ein bisschen fehlt und beim Parakite fliegen oder beim Wellenreiten, beim

[01:33:02] Snowboardern oder beim Skifahren im Tiefschnee hast du das halt. Oder beim Mountainbiken da hast du voll dieses Flow-Erlebnis und beim Parakite zu Ohren hast du das auch.

[01:33:13] **Lucian Haas:** Das lasse ich einfach mal so stehen. Das Flow-Erlebnis hat man beim Parakite mehr als beim Gleitschirmfliegen. Danke dir für die ganzen Ausführungen. Ich denke, einige Leute werden jetzt noch mehr Lust bekommen haben, vielleicht mit dem Parakite zu fliegen. Das mal auszuprobieren. Gleichzeitig haben sie vielleicht auch ein paar Tipps bekommen, worauf man achten sollte. Wie man vielleicht beim Toplanden trotzdem noch runterkommt oder worauf man bei der Größenwahl ein bisschen achten sollte. Ich denke, für viele war das eine gute Einführung und dir noch viel Spaß bei allen Flow-Erlebnissen, wo auch immer du sie dann haben magst.

[01:33:48] **Beni Kälin:** Danke, Lucian. Und ich hoffe, du kannst auch bald mal den Flow an einem Parakite geniessen. Ich werde es probieren.

[01:33:55] **Lucian Haas:** Groundhandling-mäßig habe ich das schon mehrmals gemacht, aber so richtig Flow-mäßig an Küsten mit dem Parakite längst gedüst bin ich selber noch nicht. Aber das kann ja noch kommen.

[01:34:04] **Beni Kälin:** Ich sage immer, damit man einen Parakite richtig begreift, musst du mal bei 40, 50 Sachen irgendwo auf der Kante oben stehen und eine geile Session haben und so das Gefühl haben, es könnte jetzt auch noch mehr Wind sein. Erst dann schnallt man so richtig, was die Parakites eigentlich können.

[01:34:30] **Lucian Haas:** Der wachsende Markt und das Interesse für Parakites spiegelt sich bisher nur wenig in den Szenenmedien wider. Es gibt noch kein Magazin, das zum Beispiel unabhängige Tests neuer Parakites veröffentlicht. Wer hier Infos sucht, wird auch wieder schnell bei Beni Kälin landen. Auf seiner Website speedflyingschool.com bietet er unter dem Punkt knowledgebase eine ganze Reihe kurzer Reviews an, indem er die aus seiner Sicht wichtigen Eigenschaften verschiedener Modelle beschreibt. Den Link dazu und Links zu noch mehr Infos rund ums Parakiten findest du in den Shownotes. Hat dir die Episode gefallen? Dann abonniere doch Podz-Glitz, schreib einen Kommentar und empfehle den Podcast deinen Freunden. Wenn du zudem nachhaltig dazu beitragen willst, dass ich dich mit Podz-Glitz und dem zugehörigen Gleitschirm-Blog Lu-Glitz weiterhin so gut unterhalten und informieren kann, dann werde doch zum Förderer.

[01:35:25] Die Höhe deines Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. 1-2 Euro pro Podcastfolge plus 1-2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz tun dir sicher nicht weh, geben mir als freien Journalisten aber in der Summe ein Fundament, um diese Projekte fortführen zu können. Alle nötigen Infos dazu, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du im Blog Lu-Glitz auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal, euer Lucian.

English

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

Show notes

What makes Parakites so special? A Deep-Talk with Beni Kälin about the other way of flying

A little over four years ago, the Flare Moustache hit the market as the first so-called Parakite. It has brought a completely new dynamic to the paragliding scene.

On one hand, with a view of flying itself: Parakites expand the wind window in which one can still soar safely with fabric sails. And they enable flight maneuvers that a classic Gleitschirm does not master through their special shape of angle of attack control. This goes as far as a real looping.

On the other hand, Parakites have also sparked a lot of movement in the paragliding market. More and more manufacturers are jumping on this bandwagon and trying to grab a piece of the cake with their own constructions. This shows that Parakites are not a temporary trend, but a new form of flying that is here to stay.

That is why it is so important to understand what is really behind it. That is why I have invited the Swiss Beni Kälin for a deep-talk about only Parakites for this episode 194 of Podz-Glidz. He has accompanied the development from the beginning, has flown almost all models on the market himself, and knows very well where the fun and where the risks of this glider category lie.

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: Soaring | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=J5423K4oJKo>

Lu-Glidz Links:

- Blog: <https://lu-glidz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglidz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglidz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>
-

Links to the topic Parakites:

- Parakite Reviews by Beni Kälin:
<https://speedflyingschool.com/2025/06/11/parakite-review-by-beni-kalin-speedflyingschool/>
- Flare-Revolution with Schnauzer (Lu-Glidz from 25.2.22):
<https://lu-glidz.blogspot.com/2022/02/flare-revolution-mit-schnauzer.html>

- The Parakite-Welle rolls (Lu-Glidz from 6.2.2025): <https://lu-glidz.blogspot.com/2025/02/die-parakite-welle-rollt.html>
- Podz-Glidz 99 – Moustache (Podcast with the Moustache developer Benni Bölli): <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/01/podz-glidz-99-moustache.html>
- Podz-Glidz 46 – Speed (Previous podcast episode with Beni Kälin about Speedflying): <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/12/podz-glidz-46-speed.html>
- The Truth about Parakites – Youtube Video by Ari in the Air: <https://www.youtube.com/watch?v=nbE-mFuiqN8>
- Looping with a Parakite (Youtube-Video): <https://www.youtube.com/shorts/ChENgrXYaI8>

Transcript

[00:00:00] **Beni Kälin:** I always say, to really understand paragliding, you have to be out there at 40, 50 meters high on the ridge and have an awesome session, feeling like you could catch a tailwind. Only then do you truly realize what paragliders are actually capable of.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:35] **Beni Kälin:** Stories from the cosmos of

[00:00:36] **Lucian Haas:** paragliding. Today with... Beni Kälin. And I am... Lucian Haas.

[00:00:46] A little over four years ago, the Flair Mustache hit the market as the first so-called parakite. It brought a completely new dynamic to the paragliding scene. On one hand, looking at the flying itself: parakites expand the wind window because you can still soar safely with fabric sails. And due to their unique shape for angle-of-attack control, they enable flight maneuvers that a classic paraglider can't master. This goes all the way to the real deal. On the other hand, parakites have also sparked quite a bit of movement in the paraglider market. More and more manufacturers are jumping on this bandwagon and trying to grab a piece of the pie with their own designs. This shows that parakites aren't a passing trend, but a new form of flying that is here to stay.

[00:01:36] That's why it's so important to understand what's really behind it. That's why, for this episode 194 of Podz-Glidz... I invited Beni Kälin for a deep talk exclusively about Parakites. He has followed the development from the very beginning, has flown almost all the models on the market himself, and knows very well where the fun and where the risks of this glider category lie. This episode has turned out to be quite long, but for everyone who is interested in Parakiting, I can only recommend it—stay tuned. You're about to hear a particularly rich treasure trove of information.

[00:02:14] By the way, I can use these kinds of behind-the-scenes conversations for you. I only present them because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Why don't you join in? You can find out how it works on the paragliding blog Blueglides, specifically on the Support page.

[00:02:35] Beni, I actually took another look earlier and saw that you were already on the podcast six years ago. Back then, we mostly just talked about speed gliding, and parakites didn't even exist yet—at least not as an official product. When was the first time you actually flew with something like a kite? Good

[00:02:58] **Beni Kälin:** Question. I think 2016 or 2017. Oh, so still

[00:03:03] **Lucian Haas:** much earlier.

[00:03:04] **Beni Kälin:** Yeah, I definitely spent a lot of time riding these Ozone R1 Race kites on the water and then eventually started flying them at the dune, just a meter above the ground. And I still remember, June 19, 2018.

[00:03:21] I collapsed the thing over Lake Schwarzsee in Switzerland and fell down. Without a glider, I broke my back in the lake. I got really lucky there, and that was my last flight on a kite.

[00:03:33] And the thing with the paragliders at Flair, I think that only started back in 2019.

[00:03:41] **Lucian Haas:** But the Flair Moustache didn't come out until early 2022, so that was three years later. How did you end up joining Flair back then?

[00:03:51] How was your development of the Moustache, and how were you involved in it?

[00:03:55] **Beni Kälän:** As I said, I flew around with these Ozone R1 kites a lot. They're actually like a Bandit today, if you can imagine that. With a 7 stretch, many cells, a lot of power, and especially just on the dune in France, in the Pila, a meter above the ground. So mega cautious, because it is a kite, and I approached it very slowly, really flew it a lot in strong conditions. I then also did it at 60 km/h, where you couldn't do that with any other glider I had—and I also had small speedflies—where it could have flown at all, and then I also let other people try it, and simply everyone who hooked into it, who gathered the courage to fly with the thing, because the thing already looked very special.

[00:04:40] I didn't adjust the curvature there; you basically pull the suspension lines together and then the thing becomes ultra round, it looks like a shark fin. That's very, very specific for kitesurfing. But everyone loved it, everyone who flew the thing loved it and was just totally thrilled, and I just saw, hey, so we need this, we have to have something like this as a paraglider that officially exists, so that we don't have to fly some random kites. And someone just told me that Skywalk had this project, they were already working on the development, that

[00:05:18] **Lucian Haas:** The thing was called the Skycarver.

[00:05:21] Originally, they had the idea for it. I think he was the first one to try it out a bit, I believe, back in 2011 or even 2014.

[00:05:29] **Beni Kälän:** Well, really, yeah. I don't know when it started, but I only heard that they had this project and yeah, at some point I got in touch with them and just described my experiences a bit, told them what I'd done, showed videos of these kites and just raved about it, saying how enthusiastic I was. And how enthusiastic everyone else who flew them was. That was still before I crashed with the thing. And yeah, then they basically picked it up again. Benni Bölli then came to me in Switzerland with those old protos back then, presumably from Armin, he came over and we flew them together and flew down from the Amiswil or Hohwald launch site over to the Höhenmatte, because of the tandems.

[00:06:21] Those were still closed-cell gliders, so the air goes in, there's a valve on it, and then it can't get back out. But I think those things were safe, but yeah, they just looked special and exactly, and then I and the other Benni, so Benni Bölli, and we brainstormed a bit, thought about what the thing had to be able to do, what was important, and so on. And yeah, Benni then started... Yeah. Building new protos again and so on, and that happened, but there was another year's break because he had to finish these Flysurfer Race Kites, these VMGs that they flew at the Olympics last year in Paris, and he was completely absorbed with that project, and that's why it was another year, basically, until he had time again to make new protos and so on.

[00:07:18] But yeah, one day it was like, "Okay, there's a new proto." And then he immediately ordered three of them, and they all had a snout on them. Because he just thought it was funny and a cool idea, he just sewed on a mustache as a joke. Everyone thought it was cool, and that's why there was the mustache, yeah. But from this prototype, there were another one or two rounds, and we really tried a lot for a long time. There were actually quite a few pre-series gliders that many pilots flew in all sorts of conditions. We did a lot of Spieglein with it, others were a lot of Küstensorhen and so on, until the official sale started in 2022.

[00:08:04] So, we took our time and really finished the thing and tested it thoroughly, instead of just throwing it onto the market to see if it worked or not.

[00:08:16] **Lucian Haas:** When the Moustache came out, many people had it, I think Skywalk even had it in their ads. But I then picked it up on my blog too. I wrote about the Parakite revolution there. Does that term even hold up in your view? Can we really talk about a revolution with the Parakite?

[00:08:33] **Beni Kälän:** From my point of view, definitely, yes. I mean, a parakite won't replace a paraglider for thermals and cross-country flying, in my opinion. But for coastal soaring, there's actually no real reason for me to still do that with a paraglider. So that's just a no-brainer. It's built exactly for that.

[00:08:54] At the beginning, it's more like people feel that parakites are dangerous and all that. But I think in 10, 20 years, it'll be exactly the opposite—that people think coastal soaring in strong winds with a paraglider is tricky, and if

the wind picks up, it flies backwards. I think that'll flip eventually. I think anyone who's flown a parakite on the coast with the right size can confirm that; you experience it well. It's simply built for that. It's more intuitive, easier, and also safer. Yes, before

[00:09:27] **Lucian Haas:** Now that we're talking about these specialties in flying, maybe you could briefly explain it for everyone. I assume there are some people listening who have heard the term paraglider before, but don't really know what's actually behind it or anything. So, what actually makes a paraglider unique? Or rather, where are the differences between a paraglider and a glider? Well, the main difference, I'd say right now,

[00:09:52] **Beni Kälín:** is the harness or the harness is built in such a way that you actually have the speed bar integrated into the brakes. So when you go hands up, the glider accelerates, and quite a bit, rather a tad more than a paraglider. And when you pull the brakes, at some point around 50, 60 centimeters of pull, you're back in the best glide, where A, B, C harnesses are then the same length. And only from the point of best glide, if you pull the brake even deeper, does the exit edge, the brake line, get pulled along. And there you might have another 20 centimeters of brake travel, you're proud of that.

[00:10:40] And there you might have another 20 centimeters of brake travel, and then you're proud. So, basically, you can access the entire speed range from stall to top speed just through the brakes. Now, that sounds completely dangerous at first—if you go hands up, you're fully accelerated. And that's a fact, it's exactly how it is that you're fully accelerated. And so that it's not brutally dangerous, in my opinion, the gliders just need enough stability. You have a very stable reflex profile, so you can actually fly relaxed with hands up through the transitions without constantly having to fear a collapse. So if you're flying around fully accelerated with a C or the glider, then you have to fly actively.

[00:11:27] If you don't fly actively, the thing will collapse pretty quickly. With a Parakite, it's different. It handles a lot of full acceleration. That

[00:11:37] **Lucian Haas:** So I don't have to fly actively with the Parakite? It does everything on its own?

[00:11:42] **Beni Kälín:** In normal soaring conditions, where it's still fun, like soaring close to the ground, you actually almost don't have to fly actively. Yes, very little. Of course, it depends on the conditions. At some point, everything collapses and then it wants to be flown actively. But I'll say now, in 90% of the conditions, you don't need to fly actively. You do it automatically because it's a reflex. From the paraglider, you're used to pulling on it. And it also feels better when the lines go slack when you pull. It's simply a reflex that you and I surely have too. But I deliberately left that out for an hour last year in Denmark while testing with the Bandit. Actually, I deliberately did the opposite for a whole hour. I concentrated like crazy and every time the lines went slack, I put my hands up instead of pulling.

[00:12:33] And it feels completely wrong, but it hasn't even collapsed.

[00:12:40] **Lucian Haas:** Why don't they collapse? You just used the term reflex. Maybe you could explain that again briefly.

[00:12:45] **Beni Kälín:** Yes, that's just a type of profile, which is used more and more in paragliders as they get longer. These are simply more stable profiles. So basically, you can explain it quite simply. A paraglider, the profile, when the lines sag, when the paraglider loses line tension, whether on the ground or in the air, if all the lines simply sag, then it's a normal paraglider profile. Then it's a normal paraglider profile. And it collapses. So, in other words, the leading edge wants to go down. It has this tendency to go downwards. So it collapses and folds in. And then there are neutral profiles, which basically stay... And the reflex profiles, there the leading edge always wants to go up. So as soon as the lines sag, it pulls the nose up instead of down.

[00:13:34] And that's a coefficient. It's called CM. And you can't put many reflexes in there. You can put a lot of reflexes in. Those are all pros and cons. But basically, it's actually the tendency of the glider without line tension. What does the leading edge do? Does it want to go down or up? Simply put. And on a paraglider, if the B doesn't have tension, if the B actually quasi loses tension, right? If it doesn't quasi go between A and B with the lines. If the geometry creates an angle of attack, then it doesn't create lift, but instead it just collapses. And that's different with the Parakite. With kites too. Every kite you take for snowkiting or kitefoiling, you can just let go of the bar, the control bar, leave the zenith standing,

and it can then overshoot, go behind you, and then it just really floats back without making a front flap.

[00:14:35] And that's also the advantage with a Parakite. So if it overshoots you on the ground and in the air too, it basically just floats back again, right?

[00:14:47] **Lucian Haas:** Now, maybe it's oversimplified, but what I do with the brakes at the back of the paraglider to increase the angle of attack again—and thus get tension back on a relaxed line with that higher angle of attack—the Parakite does by lifting its nose up at the front.

[00:15:03] **Beni Kälín:** Yeah exactly, it does that pretty much on its own. So it's like it has an autopilot integrated, right? For me, Reflex is like a driving aid in a car, you know, like ABS. It's always there and actually helps you constantly. You can fly and rely on Reflex without having to fly actively, but you don't necessarily have to if it has enough Reflex, because the leading edge always goes up again when the lines go slack, right? Hm. If you have enough speed and the trim, the profile, and everything else is right, or at least to a certain extent. At some point, if you're flying into the lee at 40 km wind while soaring, then it has its limits and the wing will collapse, clearly.

[00:15:50] But I'd say, in these normal soaring conditions where it's still fun to fly close to the ground, it works surprisingly well without active flying on a safe, stable parakite. Of course, it also depends a bit on the wing loading. If I'm flying at 70 kg and 26 km/h, it'll definitely collapse sooner than if I had a 13er, clearly. Maybe one more advantage we haven't discussed yet is this lift. That doesn't sound like a huge advantage at first—that you can put your hands up and you're accelerated. Then someone says, well, I can just press the foot speed bar. Fair point, you can. But the big, big advantage of these kite-risers,

[00:16:35] how do you say, with these harness straps on the parakites, is that you can accelerate the glider while standing on the ground at takeoff without it collapsing. Try pulling up a two-liner on the ground while accelerating at 50 km/h. You can't do that, right? You can't pull up and accelerate at the same time. Because you can already accelerate the glider while standing on the ground, it generates much less lift and doesn't actually pull you away at all. So it only pulls you away on the ground if you pull on it, right? Now, when we do ground handling with beginners in high wind, I always say, don't let the handles loop. Just hold them, and in an emergency, if you fall over, lose control, and it's lying on its back and pulling you with it, just let go, hands off.

[00:17:26] And when people do that, it works. No one gets pulled across the field. It's really amazing.

[00:17:32] **Lucian Haas:** That means the glider just realigns itself over the pilot lying on the ground and says, "Hey, you've let go of everything, here I am, I can't do anything else."

[00:17:41] **Beni Kälín:** Yeah, or it just falls to the ground and stays there, but it simply doesn't develop any power, right? So it's just depowered in that sense, right? I mean, with a paraglider, for example, there's that thing during ground handling where you pull it up, then it overshoots, does a front collapse, falls back into the power zone, and then the thing opens again and then it really tears away because you have a whole surface area in the wind. The parakite doesn't actually do that kind of stuff. If you let go, then, it might collapse and pull for a meter or so, but if you let go of your fingers, then it doesn't pull anymore either, right? The stupidest thing is when you have a wingtip twist. If you pull up in high wind with a big wingtip twist and you try to counter it, then of course you have a lot of resistance on both sides, a lot of surface area, then it pulls you away too.

[00:18:28] But otherwise, it's really amazing how the thing doesn't pull you in high winds as long as you're not pulling on it. That

[00:18:37] **Lucian Haas:** That sounds pretty tempting, I'd say. Why aren't paragliders just built like that then? It sounds like it's just a great safety feature.

[00:18:46] **Beni Kälín:** Yeah, it is. From my perspective, it doesn't make much sense for paragliding because you have very long lines; you're not extremely directly connected to the glider. You can fly in thermals, and with the larger ones, it's even better than with the small ones, but it's a completely different feeling—you're somehow differently connected to the glider. When you fly a paraglider, you have full authority over the brakes, or with a two-liner, over the B-risers. If you want to push the glider forward, you can brake it back 100%, you're completely in charge. But with a Parakite, first

of all, you have to pull down relatively far, which means your hands are positioned rather lower down.

[00:19:32] and you have to constantly pull; if you release or your hands are too high, the thing accelerates and you get a lot more sink. So you have to pull down so far for the slightest amount of sink that it's actually exhausting, and it also has more power, more brake pressure. So that means it's very tiring, and what prevents the glider from shooting forward—because it always shoots forward in turbulence, no matter what glider—is that you have to pull down so far on the Parakite to get the brake line to pull. So the tension on the leading edge really stops the glider from shooting forward. And from the moment the brake line is tensioned, you might have 20 cm to the stall point on a good Parakite, and maybe only 5 cm on a less good one.

[00:20:25] So the range where the brake line engages until it stalls is extremely short. And personally, it bothers me; I feel like I'm always just before a collapse or just before a stall because that range is just so short, to put it hyperbolically. Can you imagine that? Does that make sense?

[00:20:44] **Lucian Haas:** I'll try to explain that again in my own words. You said that the first 60 cm you pull on the brake, going from completely loose to contact, that at some point the brake edge also starts to deform. That really only changes the angle of attack of the entire profile at first. Exactly, there

[00:21:03] **Beni Kälin:** Are you only pulling the B and C line?

[00:21:05] **Lucian Haas:** down. And only when you've pulled it that far to neutral, the entire rigging is designed so that the brake trailing edge only comes under tension then. Exactly, right, yeah. And then you pull it down further, but then this whole profile and everything else is such that, from that neutral point downwards, you really only have a maximum of 10, 15, 20 cm left that you can pull. And then do you release it or pull it into a deep stall or what happens?

[00:21:37] **Beni Kälin:** That, in turn, is very relaxed. So, with the parakites through these kite racers, because you're always pulling the B and C lines along when you pull down the exit edge, you almost never get them into a tailglide. They basically only do deep stall. It depends a bit on the setting and the parakite itself, but it's not really possible to do a nice tailglide. They mostly just do deep stall. But it's actually much safer, because the chance of the glider catching air again while flying backwards and absorbing so much energy that you fall into the canopy is much lower. Because you never fly backwards, I think the chance of falling into your own glider is significantly smaller than with a flight canopy.

[00:22:26] **Lucian Haas:** And besides, the glider itself has a tendency to right itself at the front. So it probably doesn't want to dive way out in front of you at all; instead, once you've let go, the canopy pulls back up with that reflex effect and doesn't drop down that far in front of you, right? I could imagine that.

[00:22:44] **Beni Kälin:** Exactly, if you, right, if you let it shoot completely with hands up, if you really let go completely, then it has more reflex and it also refills a bit more slowly, which tends to dampen the shooting. But if you stay in best glide and only release a little from the stall, then it can shoot quite a bit, because in best glide there's actually almost no reflex left, or no reflex at all, and then you can manage to have the glider shoot forward extremely and then also collapse or something. But if you're hands up, it's exactly as you say, the reflex dampens the shooting moment, right?

[00:23:23] **Lucian Haas:** That means you'd actually have to react counterintuitively to the paraglider compared to the glider. So if the glider shoots forward, it means, okay, pull the brake properly and firmly once, stop it, and then slowly let go again so you get back into normal flight. And with the parakite, you'd have to say, ideally, you'd say, shoot the hands way up so that it stops on its own, or should you still work with the brakes there?

[00:23:48] **Beni Kälin:** No, well, you actually can, just let the hands go completely up and let the thing shoot.

[00:23:55] I don't like doing it at all because you're basically relying on the glider. You have to hope that it doesn't shoot forward or shoots less, or that it doesn't collapse in front of you. And as pilots, we're all used to taking responsibility for ourselves and maintaining control, right? Not just relying on the equipment. And if you just let it shoot forward completely with your hands up, you're relying on the equipment.

[00:24:22] But actually, it usually works. But it does make you a bit scared. I've also seen videos where people deliberately did some maneuvers and the Parakite then shot forward. And like you say, the reflex from paragliding is, oh, the glider is shooting forward, then they go to the brake, but they don't brake enough to actually stop the glider, they just brake just enough to take the reflex out but the shooting isn't really stopped yet, and because of that, they get a collapse because they braked. If they had just kept their hands up, nothing would have happened. If they had braked really hard, nothing would have happened either, right? But that middle ground...

[00:25:05] **Lucian Haas:** was just stupid. That's actually a bit mean. So if you're coming from paragliding and maybe aren't used to your gliders having you quickly pull through under your ass when you brake properly, but instead you're like, yeah, I usually get it stopped if I pull 40 or 50 centimeters, then you do the same with your parakite and you're right in that range where you say, okay, you've pulled out the reflex profile and now it shoots forward quite a bit.

[00:25:30] **Beni Kälín:** In that exact example, it's like that. But people are always afraid of it and think, oh, I have to switch over and a parakite is the exact opposite, I have to do everything differently. That's not true. A parakite only collapses when it luffs from the angle where a paraglider would collapse. You can let a parakite luff 90 degrees if your hands are up, it won't collapse. And a paraglider, I'll say, it might collapse from about 60 degrees. And a parakite also only collapses at 60 degrees if you pull and do it wrong. Before that, it doesn't collapse. It doesn't collapse any sooner than a paraglider, it just collapses later. So it's not that tragic, but yeah, in extreme cases, you can make it collapse by braking.

[00:26:21] But only if it's way ahead of the pilot. So when thermal flying, if it's over the head—sorry, when thermal flying, if it's over the head or flying in turbulent air, normal active flying, stopping the forward surge, keeping the glider over the pilot, pulling when the lines go soft, it's all exactly the same; it just feels different because the brake pressure and the brake travel are longer, etc. But actually, the flights are exactly the same.

[00:26:49] **Lucian Haas:** Would you say, if you hear it like this, that on average, the paraglider is safer in terms of its reactions than a parakite?

[00:27:01] **Beni Kälín:** Now, after four years of paragliding? Yes, definitely, yeah. We just released this Scout with Flair, the first truly complete beginner paraglider, with low aspect ratio, more of a thicker profile, and I tried to pull the 22 into a tailglide, you know, to stall it completely, but as I said, it doesn't do a tailglide, it just stays above you in a deep stall. It might go backwards a bit, that's hard to say, but basically it's just in a deep stall, and at any moment you can just put your hands up, and the thing shoots forward a bit, but not so far forward that it would somehow collapse or do anything else bad.

[00:27:49] So that reminded me of my parachute training again. When skydiving, you do Stalls and head-down turns during the first jumps, which would be completely dangerous with a paraglider. Doing full Stalls and frills during the first high flights would be an absolute no-go. On this Scout 22, I felt a bit like I was skydiving; I didn't try any frills, but I could just pull and release whenever I wanted during a Stall, and nothing happened. Regardless of the timing, it was extremely forgiving. And the other thing that's also super safe is the reflex profile with this collapse stability—sure, collapses can happen, every paraglider can collapse, clearly, but statistically speaking, far fewer accidents happen because of collapses with paragliders than with parakites.

[00:28:46] You can definitely say that, I think, right? So, all things considered, I think a paraglider is actually super safe, yeah.

[00:28:57] **Lucian Haas:** That means the uncertainty is probably mainly that you fly so close to the ground, and if you have a collapse, it can quickly turn into a hard impact, namely that you slam full-on into the ground with it.

[00:29:10] **Beni Kälín:** Definitely, I'm not saying that no accidents happen, but these things fly fast and they're just intuitive, and I think the biggest danger is that people just get overconfident very quickly, right? And if you're flying with your hands up, accelerating at 60 km/h, and then you have a tailwind at the dune, you can quickly hit 80, or you can quickly reach a hundred coming out of a turn. And if you also fly into someone or get stuck somewhere, there's obviously a lot of energy involved and then it hurts very quickly. And like you said, a collapse near the ground is basically always dangerous because it's simply immediate proximity to the ground, right? And in cross-country flying,

when you have a bit of altitude, not every collapse has to be equally dramatic, right?

[00:29:57] **Lucian Haas:** What Parakites can do that gliders can't, which might also involve a certain risk, is that if you let them out completely, you can pick up a lot of momentum; then they dive straight down, gain speed, and if you pull the brake again—or not all the way, but set it properly again—it converts that speed back into altitude very strongly. So you can really fly in three dimensions, whereas a glider mostly just glides downwards; with a few tricks, some can gain a bit more altitude, but Parakites do that much, much more, so that you can actually do a landed flight or something like that with such a thing. But with that, you're also naturally perhaps less predictable to others in terms of your flight path, or you might climb somewhere without checking if someone is flying 30 meters or 20 meters higher behind you, and you suddenly fly into their path.

[00:30:51] So, flying together with others, would you say that's perhaps a bit riskier with paragliders than with classic gliders?

[00:31:01] **Beni Kälín:** Definitely, yes. You're seeing that exactly right, aren't you? It's always the case when people are out there at different speeds that it just becomes problematic; it's exactly the same on the road, isn't it? If everyone drives at the same speed, it's actually not a problem. But if some feel like they have to go 200 km/h and others only 80 km/h, then it just gets very difficult. And that's actually exactly the case when flying with parakites if there are still paragliders in the air, right? But even if it's only parakite pilots and there are too many in the air, it quickly becomes difficult because everyone flies faster, everyone wants to fly close to the ground, everyone wants that three-dimensional flying, just to live it out. I do too, I count myself among them.

[00:31:46] So you have to keep your head on a swivel and pay close attention, because yeah, collisions near the ground are also shitty.

[00:31:56] **Lucian Haas:** You said earlier that parakites are mainly intended for soaring. Are there other types of flying where you'd say a parakite also has advantages, or is it that once you move into other areas—like classic paragliding, well, not gliders, but as soon as you start saying, I want to do some XC, fly thermals, or something like that—would you say a parakite is simply out of place, or is it also possible, but just much nicer with a paraglider? And why?

[00:32:26] **Beni Kälín:** Yes, it's definitely very useful everywhere you fly close to the ground—meaning in speedflying or proximity flying, it's mega useful. And parakites are certainly making their mark there. They fly longer, however, less so in normal speedflying, because for example, with this flairline,

[00:32:47] ...where a 15er flies just as fast and just as steeply as an 11er from a classic speedflyer. So, to fly at the same speed, you actually have to take a glider that is four square meters smaller. And that one, in turn, is more demanding to launch and land, has a lower glide ratio, a smaller operating range, and so on. So there, it's clearly very useful. There's also paramotor flying, a paramotor glider from Flair—so a parakite specifically for paramotor flying. And there, especially just for flying close to the ground, again for this proximity flying with the motor close to the ground, it doesn't make sense if you want to fly long distances and do pleasure flights and stuff in the paramotor; then it's the wrong glider.

[00:33:35] But for this dynamic, fast flying close to the ground, it works great with it, right? Why is it the wrong glider for people doing longer flights? Well, depending on the motor you have, you have to give it full throttle just to fly level at all. That means if you only fly at half throttle, you sink because the thing is so fast. Then you need a ton of fuel if you want to fly at full throttle all the time. You have to, because it's super noisy and it's not that relaxed either. And if you want to do a pleasure flight, you don't want to be at full throttle the whole time. It's supposed to be a pleasure flight and not a full-throttle flight, right? Then, with a paraglider, you can basically just release the speed bar, close the trimmers and, let's just say, fly along comfortably with low RPM, right?

[00:34:22] Without having to fly at full throttle, right? And with those, for example, the Flair Parakites, there's no system where you could hook up the brake handles so that the thing flies in trim. There are other manufacturers who have handles on the Parakite, these Fidlock magnetic clips, which many paragliders have now as well, where you can pull the brake handle out downwards, but not upwards or straight ahead. You can push it straight in, but you can only take it out by pulling down. And there are some Parakite manufacturers who have put this Fidlock on, and then theoretically, when soaring or whatever, or with a slider, you can hook the handles there in the Parakite and then the

thing actually flies with the best glide.

[00:35:10] Personally, I would never dare to do that as a manufacturer, because just imagine someone doing that close to the ground and such a magnet comes loose—then the thing goes into a spiral. One side accelerates fully, the other is gliding perfectly, and you'll enter a spiral pretty quickly. And if you as a pilot don't react fast enough and pull that side or release it, you'll crash immediately.

[00:35:36] That's why so many people always ask, "Yeah, but it's shitty with soaring, because you always have to hold it and can never relax and stuff." Yeah, but that's what it's built for. It's built for sporty flying, and it's not so strenuous that you can't hold it. But yeah, maybe someone will eventually figure out a really safe system for how you can clip it in so that it definitely doesn't unclip by accident. I personally would be very careful with that. But

[00:36:09] **Lucian Haas:** If you had such a system, then theoretically you could maybe even say you can fly cross-country with Parakites, where you could say, I don't have to hold it in the best glide for hours, but can just hook it up accordingly or something, and can say, I can even just grab my sandwich if I want to eat something in between, which might be difficult with a classic Parakite that you can't hook up. Because once you let something go, it immediately goes into full speed.

[00:36:42] **Beni Kälín:** Yes, absolutely. Technically, that would be possible. You would just have to attach an additional brake handle to the brake lines, so that once you've hooked up the main brake handle of the parakite, you reach up and use the control lines that go through the leading edge for thermals. So, it's definitely conceivable. Yes, absolutely. And yeah, I think one day someone will build it and I believe it will work. But I think if you look at paraglider development, it's not that people build paragliders that are supposed to do as much as possible, but paragliders are becoming increasingly specific, right? I mean, in the past, there were just thermals gliders.

[00:37:29] Now there are speedflyers, paramotors, parakites, Akroschirme, normal speedflyers, miniwings, two-liners. The range is getting bigger and bigger. That's why I think development is moving more towards the specific. But who knows, yeah.

[00:37:47] **Lucian Haas:** It might also depend a bit on how much money people still have at some point. Whether they can afford six gliders because they say, I have six different hobbies. One hobby is called soaring, the other is called cross-country flying, the next is called mountain glider or I don't know what. And you need a glider every time. But if you're always spending 2-3 thousand, or depending on what kind of glider it costs, up to 4,000 euros or francs or whatever, you have to be able to afford that first. Maybe at some point it'll be the egg-laying woolly milk cow again, what's it called, egg milk wool, no, egg woolly milk cow.

[00:38:17] **Beni Kälín:** The ultimate all-in-one solution. That was it.

[00:38:19] **Lucian Haas:** That's why it's being asked about as a glider again. Absolutely, yes. Now, parakites, they're often called that too, these are the gliders for stronger wind because they simply have this larger speed window. Here in our area now, I could also imagine that partly it was similar in Switzerland, or something like that, you notice it, there are many more days, I don't know if it's related to climate change or something, there are sometimes more days with stronger wind. And where it's also just thermal compensation winds during the day, maybe, because it was correspondingly hot and then the thermals form, or rather valley winds form much more strongly in the Alps, if you look in there, that's also something where you would say, parakites, they're coming out right now and maybe that's the way to build gliders, the way we ultimately need them for the times of climate change, with more

[00:39:13] **Beni Kälín:** Wind? I don't think so, because, as I said, thermal flying with these kite-style wings, for me personally, it works, but it doesn't feel that good. I don't feel like I have the same control as I do with a paraglider using just normal brakes. And the thing about Parakites having a larger speed range—that's actually not true at all. If you take an Enzo, the smallest Enzo, the Enzo 3 from Ozone in XXS, I have one of those, it flies at about 5-67 km/h with my 70 kilos. If I take a Flair Bandit, then it's effectively 1-2 km/h slower. And the stall speed of the Enzo is probably also a bit lower than that of the Parakite,

[00:40:04] from the Bandit, for example.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Okay, that defines the speed window. But the question is, at what speeds do you even dare to launch and then fly in order to be able to react to it. And there's maybe something where you'd say, okay, with my Parakite I'd still dare at 30, 35, maybe—depending on what kind of wing it is and how experienced you are, I'd even dare to launch at 40. You probably wouldn't do that at all with the Enzo, because the risk of being pulled backward, just during the launch alone, is huge.

[00:40:32] **Beni Kälän:** Exactly, that's exactly the point I was explaining earlier. You can accelerate the Parakite right at the start. You can't accelerate the Enzo while standing on the ground. It pulls you away first, you fly backwards, and then logically you can't accelerate anymore. That's one advantage. And the other advantage is that Parakites have more reflex than, for example, an Enzo. They are simply significantly more stable at full throttle. You don't have to fly as brutally actively as you do with the Enzo, where you already have to be careful. There are certainly conditions where you can fly a Parakite relaxed, and with a glider—with a two-seater, if someone has it really well under control and dares to, they can still fly it there too. But that is definitely very demanding, and you really have to be a good pilot to keep that thing open.

[00:41:22] And with the Parakite, you could say, exaggeratedly, almost hang a beginner on it, and they can just play around a bit there

[00:41:28] **Lucian Haas:** mess around. Back to climate change. My idea wasn't that you say, okay, I'm taking the Parakite because it has a larger speed window as such, but that you can still safely launch or safely fly in wind speeds where you might not fly with a classic paraglider anymore. And if you have conditions where you have much stronger wind, much stronger valley wind conditions, where you as a paraglider pilot might say, under these conditions I actually don't want to get into the air in these high wind conditions because thermal flying isn't fun there either or I'm constantly getting lee effects somewhere. But I'd like to fly and then I can still say, okay, I'll find the suitable valley wind slope. The wind might be showing 30, 40 km/h there, but with my Parakite, I can go fly there.

[00:42:15] And that basically opens up, shifts the flight window so that you can fly at those speeds, but you're also practicing a different kind of flying.

[00:42:26] **Beni Kälän:** Absolutely, that's possible, definitely. So you can fly with a parakite in conditions where it becomes very demanding to impossible with a paraglider. And with the parakite, you can still do that, right? But it's important for me to add here that at sea, wind and high winds are relatively easy to predict, right? The higher the waves, the more turbulent, otherwise it's just straightforward. And calm. But in the Alps, in the mountains, it becomes very complicated, right? And if you then fly into a lee at 40, 50 km/h because you don't know any better than that there's a lee there.

[00:43:11] And we all know, every cross-country pilot has flown into a valley wind lee somewhere in the mountains at least once or twice, especially as a beginner, where they just didn't realize there was a lee there, right? And if that happens to you as a paraglider pilot in 50 km/h winds, and you fly into a lee, you'll probably collapse the glider, right? So, it's possible, you can fly in stronger wind conditions, absolutely. And the flying itself doesn't have to be difficult. But my experience is that assessing the conditions in the mountains—is it still safe? Is it turbulent?

[00:43:57] Does it stay that way? Or does it change? That's already demanding. Even for me. We've looked for some new spots in our mountains for soaring, for paragliding with skis as well in the winter. For me, the coolest thing is always the combination with skis. You can kite and soar at the same time. And it's sometimes very demanding to judge correctly whether the conditions are safe or not, right?

[00:44:28] **Lucian Haas:** Speaking of demanding. Let's talk a bit about the pilot requirements. How much paraglider experience do you need to dare to fly a parakite, let's say? And what additional skills might I need to fly a parakite safely?

[00:44:49] **Beni Kälän:** I'd say it depends heavily on what size Parakite you're flying. Whether you're trying out a 26er Moustache for the first time or going straight for a 13er Moustache, that's obviously a world of difference. And the other thing is the location—where you're doing it. If you're trying it for the first time somewhere by the sea, on a nice sand dune where the wind is coming in at 90 degrees, nice and laminar, and there are no rocks anywhere for you to hit your

head on and no trees, then that's a completely different story compared to going somewhere with a cliff, hardly any beach to land on, or bays and ridges, and the wind is coming from the front-diagonal and so on.

[00:45:38] It makes a huge difference, but it actually goes as far as you being able to learn to fly directly on the parakite. They do that in various places now, where you can learn on coastal shores directly on the parakite. And the instructors also say that it's easier—people make faster progress on the parakite if they start with a paraglider. It also makes sense if you think about it, because ground handling with a paraglider is demanding, because if that thing moves forward even half a meter, it collapses immediately. And by the time you notice that the thing is moving forward, you've had to practice for a few hours. But the parakite just moves forward and doesn't collapse.

[00:46:24] Then you basically just have to steer left and right. So that makes it massively easier.

[00:46:30] **Lucian Haas:** But isn't it sensible to learn from the start that your glider can collapse? I can well imagine if you have one of those super simple parakites that basically doesn't collapse, and you pull it up and it shoots forward just a little bit, but then stops right in front of you and just sits there like, no problem. That you... yeah, then maybe you underestimate the risk of flying with those pieces of cloth over a cliff a bit more.

[00:46:57] **Beni Kälín:** Yeah, I think so, yeah. I mean, it's definitely true that with parakites you get the impression that everything is super easy and super safe if you don't know the other stuff, right? Does it need to be? You know, there are people who aren't interested in paragliding. That's why they haven't done it for the last 30 years. But parakites, they're interested in that, they think it's cool. That's what they want. And that's why they're doing it now. From my point of view, I mean, a complete pilot can do as much as possible. They can fly XC, they can soar in strong winds, they've done a lot of ground handling, they can do Akrofliegen. Sure, it's an ideal, if you can do everything. You don't fly Akro either. And yet you can surely fly thermals. Or am I wrong, are you an Akropilot?

[00:47:44] **Lucian Haas:** No. Good. So I do a few wing-overs and then it stops again.

[00:47:49] **Beni Kälín:** Yeah, yeah. I mean, you know, it's always the question: do you need that for the Kissensohren? No, I don't think you do. If he switches to a paraglider at some point, clearly, then he should do some training. He should get proper instruction. Maybe he doesn't have to do everything exactly the same, the same steps as a paraglider pilot, because he already knows a lot. But he has to learn the thing from scratch. It's a completely different piece of equipment with different handling characteristics. And it also deserves respect and can definitely be demanding.

[00:48:26] But as long as he only wants to fly paragliders, I think, yeah, I mean, it's not like with a paraglider—if I'm operating a paraglider on the ground, I brake it every time so it doesn't lunge forward. But if it lunges forward and there's enough wind, it usually just floats back again. But I also don't like it when it lunges forward all the time, because in that moment you lose a bit of control, right? Then you just have to hope that it comes back. And you don't do that—I mean, you don't let it happen in the first place if you don't have to. But it's nice if it doesn't just collapse for the beginners, right?

[00:49:05] **Lucian Haas:** Maybe it's also a bit of a question of socialization. You come from paragliding, so it completely bothers you when something like that surges forward. I can imagine that maybe people who start directly with a parakite without knowing paragliding, and you wouldn't tell them, "Hey, you have to brake it so it stays above you," but instead you'd say, "Just pull it up, it'll surge forward a bit, but then it'll float back." And as a pilot, you'd experience from the very beginning, "Hey, it's not a problem at all," and with that weird feeling like, "Oh, there's a bit of slack in the lines," or something like that, you might not have any problem at all because you don't know it any other way.

[00:49:44] **Beni Kälín:** Yeah, that can be. But that, you know, with overshooting, that only works with enough wind. Anyone who has ever tried to do parakite ground handling with little wind—say, 10 or 15 km in a slope—that is extremely demanding. So parakites in high wind, super easy. They're intuitive, they stay up and all that, it's much simpler. But with little wind, they shoot forward, and beginners often pull the brake, but the glider still shoots forward because they don't brake enough. Not far enough for the exit edge to catch, but just the B-C-E plane is pulled, right? And then the glider still shoots forward, but because there's so little wind, it doesn't float back and then collapses anyway. So parakite ground handling with little wind is extremely frustrating, I'd advise everyone against it.

[00:50:30] You need at least 20 km/h of wind or more, and then things work really well.

[00:50:37] **Lucian Haas:** What typical mistakes do beginners who come from paragliding make when switching to parakites? What has been your experience?

[00:50:50] **Beni Kälän:** For example, they struggle in low wind, specifically because they don't brake enough. So, with parakites on the ground,

[00:51:00] it only reacts and follows you properly when you have your hands low enough that the leading edge has tension. So, steering only with the angle of attack over the B-C plane on the ground with little wind doesn't work very well. The thing just does whatever. You notice you're not really in control. So, people on the ground often have their hands too high, and then the thing just does whatever. When flying actively in the air, if it gets really turbulent and they fly actively, people often pull down too, but only just enough until the brake catches, instead of another 10-15 cm. And in the best glide, when the brake just barely gets tension, that's actually when the Parakite is most unstable.

[00:51:52] With this hesitant active flying, I'm saying it now, they actually make the thing more unstable. They'd be better off just keeping their hands up. Then the wing has reflexes, and those reflexes fly it actively for them. But because they pull back a little every time, but actually not enough to really support them—just enough for the brake to grip firmly—they make it unstable. I've seen that every now and then. Otherwise, when flying the Parakite, what you do with the outside brake is mega crucial. So you can fly flat turns, also flat circles, and then you just have to keep the outside brake pretty low. As soon as the outside brake goes up, the thing starts to dive, right?

[00:52:38] And then you can fly extremely steep circles or turns, or also flat ones—that's definitely something you have to get used to. But one of the hardest things, which many people struggle with, and I myself also constantly have to work on, and struggled with at the beginning too, is you have to imagine you want to land perfectly while soaring. To land perfectly with the paraglider, you just go onto the brake, fly out of the lift somewhere, and wait until you basically sink down. Behind the lift, or next to the lift, whatever. Or you fly out of the lift and wait until you come down. With the paraglider, the stall speed is often higher than the wind speed. That means you can't just fly in a stationary position.

[00:53:25] Unless there's a massive amount of wind. You can stay up there and soar and hold your position, no problem, but you can't just fly behind the lift and just wait until you sink down. Instead, you're always flying forward. And now you're flying forward again and then you get back into the lift. And then you're up again. And then you go back, try again, and it's the same game. And then you just keep flying forward because you just can't fly that slowly. The stall speed is higher. And then you come down again and keep getting back into the lift band. Now, of course, you can also just put your hands up, then you dive down. And then you're at the bottom. But with momentum. You have a ton of forward speed. And now, what do you do? You brake.

[00:54:10] Because with a paraglider, if you're fast, you brake during landing. And now it just flies you back up 5 meters. Then you're just as far out again. You do get down, but you have this energy, this speed that you can't get rid of. And then it takes you back up into the lift band and you're up again.

[00:54:31] The trick is actually either you pump the thing down, because it tears away for a second every time. That sounds pretty sketchy right now, but this pumping is much safer, much more predictable on the parakite. You can even, if you have a good feel for it, if you have to go far down, the parakite...

[00:54:53] you can just put it into a deep stall. Then you just consciously do a low-altitude deep stall with the thing. And there are parakites where you can dose the deep stall nicely. You haven't collapsed the whole glider, only parts of the glider are stollen. And then you can actually dose this sink rate from the deep stall completely. You can sink faster, more deep stall, or sink less. And then you just end the deep stall again 2-3 meters above the ground, pick up a bit of speed again, and then fly. Or the third variant is, you just come down with a lot of speed and then brake with your feet or your ass. And then you have to brake with your feet so that you don't overshoot again and end up in the lift band.

[00:55:40] In the sand, that works well, of course. Then sometimes you have to brake with your feet, like a swan landing on the water. And you just try to somehow dissipate the energy on the ground. Because otherwise, the glider converts that energy into altitude.

[00:55:54] **Lucian Haas:** I'm picturing an Albatross landing right now, where they come in stumbling a bit like that. Where you then flip over if you come in with too much speed. That's hardly fascinating. With all these, I'd say, "steering tricks" in quotation marks that one should learn for parakiting to know things like that, including the differences from a paraglider. What does it do differently? How does it react? Would you say that actually requires its own training or additional training, or do you do paragliding training and then get a parakite license, but that it's sensible not to just let people loose on those things, but that you'd regulate it a bit better?

[00:56:36] **Beni Kälän:** I think if you make training mandatory, there will simply be far fewer accidents, and that's fundamentally sensible. An experienced pilot like you, I would immediately send you a parakite and send you to the dune in Holland, and I'm convinced you'd figure it out yourself incredibly fast, and those little tricks and things I've just explained to you, you'd find out pretty quickly on your own. It's really extremely intuitive for a paraglider pilot. My customers always say that too. I've already had hundreds of people hang a parakite for the first time and it usually goes really well, and people are constantly surprised by how intuitive and how easy it actually is.

[00:57:21] But if people learn to fly on a Parakite without having paragliding training, they lack a certain basic understanding of aerodynamics, weather, and so on. And if they somehow build that up and get it, then I don't think that's a problem. If they're at 50 km/h and have the skills to handle the glider in that wind and so on, great. But if they don't understand where the rotor is because they didn't learn it and hit a rotor at 50 km/h at a steep cliff with rocks, yeah, then it can simply be fatal. This year there was a fatal accident in England where the wind came a bit from the side and it was such a

[00:58:14] cliff with bays and edges where there are rotors. And it was a bad jumper who maybe didn't have any paragliding experience at all. He didn't realize it or just forgot, I don't know, but he just ended up in the rotor while turning. Yeah, then he had a collapse and somehow flew into the rock face and died there. So, basically, the parakite is super easy. Lots of kitesurfers come along, buy one of those things, and fly around with it themselves or have buddies who teach them, and if they have a bit of coordination and body awareness, they get the hang of it really quickly.

[00:59:00] What I notice, or what I often find, is that people lack respect for flying. I always tell my paragliding students: as soon as you're three meters in the air, you simply have enough energy to land in a wheelchair. It takes so little because you're sitting while paragliding—I mean, get on the table and jump on your ass. Yeah, that won't end well. And this respect, this awareness that it takes so little because we're sitting and also moving quickly—parakites especially—people sometimes lack that a bit. Yeah, and that's why I think it's much smarter if you...

[00:59:46] have to get a license. Regardless, I think in a country like Denmark, which has the sea and a coast, from my perspective, you'd have to get two licenses—a paraglider license and a parakite license—and you just have to do the corresponding one. And if you fly a parakite, then maybe you can do a simpler paraglider training later, and if you fly a paraglider, you can do a simplified parakite training, but I would do it like this: now in Switzerland, it's going to be that you're only allowed to fly a parakite if you already have a paraglider trial, a paraglider license, and then you have to attend another course for the parakite—

[01:00:33] to obtain a license, and I think that's already super sensible for us, because we just don't have those simple sand dunes that make coastal flying so easy.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Let's jump around the topic a bit and look at different kites or paragliders, just in terms of development, because the Mustache was the first one, it came out four years ago, and as far as I've followed it, there were basically, maybe to put it simply, like three

[01:01:03] waves of development in terms of what a kite is like. The Mustache was the first, then came Flow, Mullet, I think, and Mullet X and stuff like that, but they all had similar stretch, something like 5 or 6, a few crushed ones, so everything in a range where you'd say, if you look at the paraglider category, it's probably similar to seeing a B-wing, like an all-rounder. Then came a second wave, suddenly you saw, ah, people are starting to build much more stretched kites. Then there was something from a Dutch company, Dune Rider or whatever it's called, there was the Scraper, which had stretch of 7, then at some point the Flair Mustache—no, not Mustache, the Bandit came out, which also has stretch of 7 in parts, then there was the Albatrox from Flow and stuff like that, so suddenly it moved into the

performance level.

[01:01:49] and now in recent times, I've seen that, ah, suddenly the manufacturers are coming out with low-aspect paragliders, so like you said, from Flair Scout, which is basically a beginner glider, I think it only has an aspect of 4.8 or something, then there are also beginner gliders, I think from Der Scout, which

[01:02:08] **Beni Kälín:** The Scout is, so far, the only real, real beginner glider, specifically for beginners.

[01:02:14] **Lucian Haas:** Yeah, if you call it that, but if you look at the glide ratio, yeah, the Scout, I think the BGD Kiss 2, that also has a glide ratio of 4 something, so just under 5 or so, if I saw it correctly. You have to say that

[01:02:29] **Beni Kälín:** is really a paraglider and it simply has this option for kite riders that you can use, but it is a paraglider, it's not a parakite, so it can't overshoot and float back on the ground, right? And they write that very clearly, I mean, I think they do a really great job with the communication and I think what they have there is a mega cool idea, but it's not a real parakite.

[01:02:55] **Lucian Haas:** Then, I'll stick with the aspect ratio again, even if you might say, okay, that doesn't quite fit yet. Air Design recently released the X, which is different from other paragliders; they say they're building a paraglider, so to speak, for the mountains. It's intended as a light mountain glider—how sensible that is or not, you might see—but it's also reduced in aspect ratio to the point where you could say it's perhaps more of a

[01:03:19] a simpler one, I don't know if the aspect ratio makes it that much simpler, you can explain that to me in a bit. Another example, the V-Rowdy also only has an aspect ratio of 4.7, it's basically an A-glider, although I don't know if you've flown the Rowdy yet, I find the concept quite interesting because it's built as a two-liner and they say it only has A and B lines, so it doesn't have a completely complex load distribution anymore; whether that's sensible or not remains to be seen. But now, basically these three levels: the all-rounder that came out at the beginning, or the all-rounder gliders all with an aspect ratio of 5 something and early 6, then the performance gliders, and now the reduced gliders. If I'm a normal pilot, what would you recommend to me?

[01:04:05] When can I reach for which glider? Or when should I opt for which type of glider there? That's a

[01:04:11] **Beni Kälín:** That's a very good question. When it comes to paragliding, I'm extremely conservative. If you buy a glider with too much stretch and go thermalling and cross-country flying in the Valais or anywhere else in strong conditions, you're doing yourself no favors at all. You'll have more fear, more collapses, you'll land earlier, you won't fly as far, and it'll also become dangerous. So, with a paraglider, you have to actively control the stretch by actively flying and keeping the wing open, and the more stretched it is, the more difficult it becomes—and the consequences, meaning the chance of having a big stall if you don't do it well, are greater the higher the stretch is. Now, with the paraglider, as I said, it's like you don't actually have to fly extremely actively even on a Bandit in normal coastal soaring conditions.

[01:05:03] Even if there are big waves ahead and you're flying at 40-50 km and it's shaking and jerking and doing... I mean, for those who have never experienced coastal soaring with big waves, those are sometimes extremely strong turbulence. So anyone who only knows coastal soaring from Dürr-die-Pila simply hasn't experienced it; they don't have the full picture. At Dürr-die-Pila, it's just flat water and a sandbank for two kilometers, so the air is actually extremely calm there. But if you go coastal soaring somewhere where the sea is right in front of you with two or three-meter waves, it can be brutally turbulent. And now, because the Parakites have so much reflex, they actually do the active flying for you.

[01:05:48] So, a pilot like you, I think you'd manage great with a Bandit. I know the Bandit on the ground very well, which is why I'm using it as an example; on the ground with a 7 stretch, it's much more demanding. You'll often get the ears first, you almost have to do a cobra with it, it can also shoot, it can stall or the ears won't fill, etc. Simply all the disadvantages that a stretched glider brings with it during ground handling, the Parakites have them. It's just much more demanding. If you take a Scout, you can just throw it, let everything go, grab the brake handles once, just pull with your hips, it fills up slowly, it doesn't shoot, and the ears open and

[01:06:34] then you just turn around, grab the brake handles, and you're off. Super relaxed. The chance of it collapsing, shooting, or doing some kind of horseshoe or whatever is much, much smaller—so it's much easier on the ground. But in

the air, the Bandit is also stable enough that you don't have to fly it very actively in the conditions where coastal soaring is still fun. So from my point of view, I'm talking only about coastal soaring here; if you're flying around in the mountains, that's a different story. But for just coastal soaring, the main difference is really mostly just on the ground. In the air, a Bandit isn't much harder to fly than a Moustache.

[01:07:19] If you hypothetically have a front collapse on a Parakite with a 7 stretch—whether it's a Bandit, a Scraper, or an Albatrox—the chance that it also stalls and you somehow crash with the thing is much greater than with a 5 stretch. That's clear. But I've never seen a video where a glider like that has a front collapse. So, at least so far, it doesn't seem to be a problem for coastal soaring. That means the stretch in paragliding is really crucial, or much more crucial, than in coastal soaring. And that's why I personally believe that in the future, people will tend to fly more stretched gliders for coastal soaring than for paragliding.

[01:08:10] **Lucian Haas:** So isn't the Scout from Flair sort of a bad investment then? A flawed development, if you say it's actually more about saying the lower-end gliders are the ones, so why do you need a Scout? Or isn't it the people, or is it really what you say, that it's like a training glider? And when you really start saying, "We're doing Parakite training," do you eventually say there's this class of low-stretch gliders that take off completely on their own, you just have to twitch your hips a bit and they go up and do everything for you? And that you first say, "Start with this," and if you get through the first 10 hours with it, then you can switch to the Moustache or whatever, and then also relatively quickly to the Bandit and say, "You can fly that on the coast too."

[01:08:51] **Beni Kälín:** Exactly, I see it a bit like you do, right? For someone who is a bit older now, doesn't have that much finesse, you know how beginners handle the ground handling at first—you either see too much or too little until you develop that feel for the glider again and so on—it's just cool to have a glider that actively simplifies that for you, or that you just make progress faster and get frustrated less. And yes, or especially for people who don't do paragliding, like kitesurfers and so on, or for schools, I think it's absolutely justified and they need such a thing. Or also, if you want to fly in very turbulent conditions, where a compact glider is simply more stable than an inflated one, right?

[01:09:43] So, it definitely has its place, but I wouldn't recommend a Scout to you right now. I mean, you're a normal paraglider pilot who's been flying for a while now, you could start directly with a Moustache, right? Maybe it's not stupid to do a few flights on a Scout if the flight school that's teaching you has one, but in my opinion, you could go straight to a Moustache, no problem, right?

[01:10:07] **Lucian Haas:** That means for a, let's say, average ENB pilot, you'd always say that this mid-range class of paragliders, the Moustache class with a glide ratio of 5.860, in that range or something, is actually the way to go.

[01:10:23] **Beni Kälín:** Yeah, I'd say, yeah. It also depends extremely on the pilots' intuition; you know, in the paragliding scene, there are people who fly really well but have zero experience, or zero experience, they just have no skill on the ground, ground handling, and are really bad, untrained there, yet they fly great, and then there's the opposite, then maybe it makes sense to have a few weeks again, right? But basically, it's as you say, yeah.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Let's move on to the second point, which is probably decisive: choosing the size. Absolutely. That mainly influences the dynamics and perhaps the maximum speed, or the maximum wind speed, that you can have there. What would be an ideal...

[01:11:11] What's the entry-level size, the average size for a pilot who weighs around 80 kilos?

[01:11:17] **Beni Kälín:** I always say, it depends on whether you want to supplement your paraglider or replace it. Many pilots enjoy flying paragliders, they like to soar with their glider as long as they can, and then they want to get a parakite so that if the wind is too strong, they can still fly their glider, right? And then for an 80-kilo pilot, a 22 or an 18 would certainly make sense, wouldn't it? With an 18 and 80 kilos, if you have the skills, you can easily fly at, well, up to 50 km/h, right? So 55.

[01:11:54] **Lucian Haas:** And in terms of sizes, if you're talking about the Moustache specifically, saying a 22 or an 18—are these sizes in square meters basically the same across all paragliders, or do you have to say, okay, with the Moustache you might need a 22, whereas with another one you'd need an 18 or a 24 or something like that? Or can you

say it relatively uniformly that the 22 class is very similar in terms of what it can do, or the speed windows it can develop?

[01:12:25] **Beni Kälín:** They aren't all the same, even from different manufacturers, but I'd say the main difference is the aspect ratio.

[01:12:32] The more stretched out the glider is, the smaller you can choose it, which is also the case with high-performance models. I think the biggest Enzo is 25.5 square meters, and the biggest beginner glider is about 31 or 32 square meters for the same weight range, so the more stretched out the parakites are, the smaller you can take them. As an example, the largest size for the Bandit is 22, but for the Mustache, there's a 26. But you don't need a 26 Bandit because with a 22 Bandit, you can—it starts off just as early as a 26 Mustache, roughly.

[01:13:11] **Lucian Haas:** If an 80-kilo pilot—someone who's tried to derive some kind of rule from this—an 80-kilo pilot would normally probably fly a 26-square-meter paraglider. Would you then say, okay, for a similar average, if it were a B-glider or something like that and a Mustache, then you'd say, okay, take your classic paraglider and subtract four square meters, then you'd have that roughly as a paraglider, maybe with similar dynamics, and if you then want even more, then subtract another two or another four square meters. Then you'd be at either the 22 or the 18.

[01:13:45] **Beni Kälín:** Good question, I haven't really thought about how much you have to subtract. I'd say you get similar dynamics if you take the same size. If you take a smaller one, it's always more dynamic and faster. But most people want to complement the paraglider, and it's just the fact that it's simply more fun with a bit more wind because it's more dynamic and faster than in low wind, you have to say that clearly. For Flair, I think the most sold sizes are already 18 and 22. So I'd say, somewhere between 18 and 22 for an 80 kilo pilot is certainly not a bad size, so that you also get the

[01:14:32] wind range of the paraglider can be expanded. If you then go with a 15er at 80 kilos, it's going to get very dynamic.

[01:14:41] **Lucian Haas:** Then I have to be a more experienced pilot.

[01:14:44] **Beni Kälín:** Yeah, or have a simple spot and so on. But if you now want to fly in the mountains with 80 kilos on a 15er Parakite, taking off and landing in zero wind—you'll get up to speed pretty quickly. We also do loops with the 15er, and Luca measured it a bit with the GPS. If you do a spiral before the loop with the 15er, I think you're hitting 145 km.

[01:15:15] But then you also do three circles beforehand. But even just doing a fast 180-degree turn or something, with 15m² you'll hit over 100 km/h. So that gets sporty pretty quickly. Maybe something else interesting. A lot of people always think a parakite is difficult if it's fast. So people imagine the Mustache is mega fast or the Bandit is mega fast, and that's why it's demanding. But what makes a parakite demanding isn't the maximum speed, because you're voluntary. If you don't want to fly fast, you just don't pull up as high as you want. You only have to fly as fast as you want to.

[01:16:01] But if the glider can't fly slowly—meaning, if it just stalls pretty quickly and especially without warning, which is unfortunately the case with many models on the market because they just don't get firm enough. So, the Parakites on top, they're all soft and weird, and every pilot always says, I don't feel anything, it's so soft. That's one thing, but on the bottom, when the brake line is pulled, the leading edge, they have to get firm so that you know where you are. Now you know, I'm in the braked area, the reflex is gone, and now I don't have much room left, it's going to stall soon. So you really have to be able to feel it well there and be able to fly slowly. A Parakite where you can really fly slowly before it stalls, that's just easy, right?

[01:16:48] Whether it's mega fast or not doesn't really matter, but we've noticed that slow flight is mega crucial.

[01:16:57] **Lucian Haas:** So far, there's no certification of any kind for parakites. Would it be a criterion for you where you'd say you can't trigger a collapse on these kites—meaning you can't do classic EN tests with them? If we were to say we wanted to introduce something else, at least some basic tests, would that also be, for example, you saying that a simple, beginner kite shouldn't exceed certain spans, but it should also have particularly good slow flight characteristics,

so you'd say you can really brake it down far enough to be able to land the thing properly.

[01:17:33] **Beni Kälän:** Absolutely, yes. We brainstormed a bit last year and wrote down points for what would be relevant for such a parakite certification, and I specifically wrote down or suggested that it must have a certain braking distance from the moment the brake line is pulled until it tears. That's how it is with a paraglider too; I think for an EN-A glider you have to have 80 cm in total, and I would have suggested that for the parakite as well—not in total, not the entire braking distance, but from the moment the brake line, so the leading edge, is pulled down, that you can pull far enough and that it becomes firm enough there, for example.

[01:18:19] So I think it would be great if there were a simple certification for parakites, I believe,

[01:18:29] as long as I say the manufacturers aren't restricted too much, but I do think it's a good thing because right now there are various parakites on the market from different manufacturers, and some have relatively a lot of reflex and are extremely stable, while others have less reflex and can suddenly collapse even in normal conditions, so they don't all have the same amount

[01:18:57] With the autopilot in, I'd say they don't all fly as actively for you, right? And as a customer, that's dangerous for you. You don't know when you buy a model whether it flies actively for me or if I have to fly actively myself. That's why I think it would probably be better if there were some kind of certification somewhere that standardized that a bit, wouldn't it? And personally, I hope that Parakites really always keep this extreme stability and that development doesn't focus too much on speed and performance, but rather on this super stability, so that you can simply rely on the glider—or mostly rely on the glider—that they keep that, right?

[01:19:46] **Lucian Haas:** You mentioned earlier that loops have already been flown with the Parakite. Would Parakites be somewhat different, but also essentially Akro-capable? Would that be a different kind of Akro that you could do with Parakites, and would that maybe be its own sport category, where you'd say, "Now there's Parakite Akro"?

[01:20:08] **Beni Kälän:** I don't think so, because you can do a loop, you can fly a barrel, a Sudgate, do wing-overs, do spirals, but that's about it. I mean, you can't do helices, frills, tailglides and so on, so you're pretty limited there.

[01:20:27] **Lucian Haas:** What about other forms of competition? I mean, paragliding is also defined by people comparing themselves, by them saying, I do my cross-country flights and in the end I can say I have 100 and you only have 98 kilometers, or I have 250 and you only have 200, or whatever, and people draw some of their motivation from that. Totally. With the parakite, I don't have that now; I can just do it for myself and say, oh great, I had great dynamics or something, and with the little thing, maybe someone can fly the barrel roll or something else, but you don't have that where you can measure yourself against the other person. Or do you see something eventually, like coastal races, where it says the parakites are now basically flying up and down 20 times with three buoys, where they always have to fly some small turn or whatever.

[01:21:17] **Beni Kälän:** Yeah, like you said, there actually isn't. I think I'd find it cool if there were, if there was some fun, interesting competition format one day. There are already some ideas and projects floating around from certain people. Flair even put out a call for a race in Denmark where you had to fly around two buoys—I wasn't there—and whoever was faster... so yeah, I hope that happens one day.

[01:21:53] **Lucian Haas:** Towards the end, I want to look at one more topic. Parakites are gaining momentum now, and with that, manufacturers are also learning a lot again, perhaps regarding reflex profiles or something similar, because they can experiment more there. To what extent can Parakites not only maybe take a little bit of market share somewhere, but in what ways can Parakites also fertilize the construction of paragliders?

[01:22:21] **Beni Kälän:** Tough question, but I do think, as you say, that this whole business with these reflex profiles has existed in paramotoring for a long time. But if I understood correctly, they need a lot of reflex there, which is even visible in the upper sail. With parakites, it's more integrated into the lower sail; the upper sail isn't arched up yet, and I also think that parakites are a great

[01:22:52] space to gain new insights into these reflex profiles. I personally never would have thought that the gliders were so stable when we launched the Mustard four years ago. At Flare, we told people, hey, if it gets turbulent, fly

slowly, fly with the brakes on, and don't just go full throttle; don't rely on the reflex, but rather fly slowly and actively. But looking back now, in all the videos that get people worked up where a glider collapses, it's usually because the pilot flew too slowly or briefly slowed the glider down and took the reflex out. So now people actually know and say, hey, if it's turbulent, you'd better fly fast.

[01:23:38] You're better off flying with your hands up, where there's more reflex and it can do its job, and making sure you have some dynamics, maybe a slight carve or a wing-over and so on, and relying on the reflex profile. You can still fly a bit actively in the upper range, but often maybe not pulling down as much as the brake is pulled. And for me, it's quite striking how many paragliders are flying out there every day all over the world in really extreme conditions. So you can fly with paragliders in conditions where you'd never think, where you'd be scratching your head, let's say in Switzerland, and think, it's just crazy to fly there.

[01:24:24] And that works, it functions, and the things work there, it's really amazing. And I hope that paragliders will also move more in that direction. From my point of view, paragliders are simply still way too collapsible. And I hope that in the future, paragliders will also become significantly more stable and collapse less. But at the moment, with A and B gliders, you have to be able to pull a collapse over the A lines for certification. And as long as you aren't allowed to use folding lines to certify an A and B paraglider, it's really difficult. Skywalk just did something with the Chili 6, like a hook on the harness, where it still works—you pull the A down and then the B goes up, and just because the B goes higher then,

[01:25:13] the glider then loses its reflex, and only then can you pull for the collapse. But that's actually just a trick.

[01:25:21] Yeah, I hope that one day they'll also allow the Faltlein thing in the lower categories. Simply that the manufacturers don't have to build the gliders intentionally flimsy. It's just the way it is right now that the manufacturers could build the gliders much more stably, but they aren't allowed to because you can't certify them anymore. It's actually a shame.

[01:25:45] **Lucian Haas:** You could imagine something like, if there's ever a standard for parakites—a certification standard—that says, okay, you have to have a certain brake distance or the glider must not collapse if you release the full brake, if you let it go completely, it shoots forward, it just can't collapse there. It always has to automatically brake itself, and that's the proof that the reflex works. And once such a standard is in place, you could even imagine, if it says, okay, with this we can basically get many safe parakites approved, that we might eventually say, hey, shouldn't we also adjust the EN standard for paragliders accordingly, so that we don't necessarily look at collapses so much, but rather say, okay, let's maybe

[01:26:34] define expansion classes, because so much is defined by expansion—how a glider reacts if it gets tangled, or how quickly it can tangle, and that's the dangerous part. But if I know the gliders themselves have profiles that aren't collapse-prone, but are so little prone to collapse that you could say, maybe we don't have to do these collapse tests anymore, but instead we take the tests we introduced for parakites and simply transfer them to the glider, and suddenly, in the end, we're flying gliders that have been influenced very, very much by the parakites themselves.

[01:27:12] **Beni Kälín:** Yes, that would be a nice idea. The problem with paragliding is that to fly in thermals, you have to pull down the leading edge, the brakes. And when you pull down the brakes, you create a bulge at the back of the glider, which means you're creating lift at the back, meaning any reflex, no matter how much you've built into it, is then gone. But with the parakite, it's different. With the parakite, you're flying around most of the time without the brake line pulled. So you're actually mostly flying in the reflex range with the parakite and only rarely use the brake. And with paragliding, with thermal flying, it's exactly the opposite. There, you're actually flying on the brake most of the time, where the reflex is gone, meaning the glider then becomes

[01:28:03] more susceptible to collapses, and you only release the leading edge when you're accelerating or flying straight. From that perspective, plus, I just think that the turbulence in the mountains, in really strong thermals, you simply have much more extreme vertical wind shear than you do on the coast with soaring. And that's why I believe paragliders will never be collapse-proof, even if parakites almost are one day,

[01:28:33] collapse will always remain an issue with paragliders, and I think it's good that it's being checked and that people are looking at how a glider behaves during a collapse. But from my perspective, it's currently the case that people—or at least not all manufacturers equally, I don't know where they place the value there—but from my perspective, they place far too much emphasis on how the glider collapses and not enough on it being stable and not collapsing. And with parakites, it's exactly the opposite. With parakites, most manufacturers who build them don't even consider collapse. They don't even check how it reacts when it collapses.

[01:29:19] Instead, they just make sure it's so stable that you actually get scared beforehand and don't want to fly it anymore. And only then does it collapse. You know what I mean? As long as it's still actually fun and feels reasonably okay, it shouldn't collapse, and only when it feels completely wrong—when no one is flying it anymore—is it allowed to collapse.

[01:29:47] **Lucian Haas:** That means you assume there will never be a sort of convergence of both techniques, where you eventually say, at some point paragliders will look different, maybe have different risers, but ultimately they aren't built like parakites, but rather that you say parakites will always be more extreme in terms of reflex than classic paragliders, because I need slightly different profiles for thermals.

[01:30:09] **Beni Kälän:** Probably, but it's hard to say. I hope, in any case, that paragliders get more reflex and become more stable. But reflex also means less camber, less lift, and in order to climb well, you need a certain amount of camber in the profile to generate lift. With the parakite, the most important thing isn't that it climbs well; it's more about stability. But I can well imagine that one day there will be gliders that can do both relatively well, because a good paraglider that flies that fast should be stable, it should be able to fly slowly without stalling, it should be maneuverable, and it's actually similar with the parakite.

[01:30:54] It should be fast, it should be stable, it should be maneuverable, and it also has to be able to fly slowly without stalling. It's not completely different, is it? In terms of requirements. And yeah, maybe one day we'll have a glider where you can really do cross-country, and then you hang something off the harness or wrap something around it or take a different harness or take a different control bar in your hand and then go soaring. Who knows?

[01:31:24] **Lucian Haas:** Last question. It might be a bit mean. If you were in a world where you could say, okay, you can either only do one or the other. So either only fly parakites, in a soaring way, or you could do cross-country, fly thermals with the paraglider. Where is your heart more attached, or where would you say, in the long run, would give me more if I had to decide between one or the other, I would choose that? And what would that be? I think at the moment I would choose parakites.

[01:31:55] **Beni Kälän:** choose. But I have ADHD, and for people with ADHD, things always get boring again, and then they feel new again and need new challenges, so for today I would choose Parakite. Why?

[01:32:16] Because speed is involved. I like sports where flow and speed are part of the game, and while paragliding is mega beautiful and mega cool, speed isn't really a factor. I do fly long distances quickly and I like getting a faster pace, but that feeling of speed is completely missing, like in a plane. You just don't get that rush of speed. Adrenaline. Maybe, yeah. I think it's less about adrenaline, it's more just that flow feeling. What's missing a bit for me in paragliding, but in parakite flying or surfing, when...

[01:33:02] When snowboarding or skiing in deep powder, you have that. Or when mountain biking, you get that full flow experience, and with parakiting, you have that too.

[01:33:13] **Lucian Haas:** I'll just leave that as it is. You get that flow experience more with the parakite than with paragliding. Thanks for all the detailed explanations. I think some people will be even more tempted to try flying with the parakite now. To give it a try. At the same time, they might have gotten a few tips on what to watch out for. Like how to still manage to land safely during a top landing, or what to keep in mind regarding size selection. I think for many, that was a good introduction, and have fun with all the flow experiences, wherever you might have them.

[01:33:48] **Beni Kälän:** Thanks, Lucian. And I hope you get to enjoy the flow on a Parakite soon, too. I'll give it a try.

[01:33:55] **Lucian Haas:** In terms of ground handling, I've done that several times already, but I haven't personally experienced that real flow of blasting along the coast with the Parakite yet. But that can still happen.

[01:34:04] **Beni Kälín:** I always say, to really understand a parakite, you have to stand on an edge somewhere at 40 or 50 knots and have an awesome session, feeling like there could be even more wind. Only then do you truly grasp what parakites are actually capable of.

[01:34:30] **Lucian Haas:** The growing market and interest in paragliders is currently reflected very little in the mainstream media. There is still no magazine that, for example, publishes independent tests of new paragliders. Anyone looking for information here will quickly end up at Beni Kälín again. On his website speedflyingschool.com, under the knowledgebase section, he offers a whole series of short reviews by describing the properties of various models that he considers important. You can find the link to that and links to even more information about paragliding in the show notes. Did you enjoy the episode? Then subscribe to Podz-Glīdz, leave a comment, and recommend the podcast to your friends. If you also want to contribute sustainably so that I can continue to entertain and inform you so well with Podz-Glīdz and the associated paragliding blog Lu-Glīdz, then become a supporter.

[01:35:25] You can choose the amount of your contribution completely freely. 1-2 euros per podcast episode plus 1-2 euros per reading month on Lu-Glīdz won't hurt you, but as a freelance journalist, they provide me with a foundation in total to be able to continue these projects. All the necessary information on how your contribution reaches me can be found on the Lu-Glīdz blog on the Support page. Until next time, your Lucian.

Français

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

Show notes

Qu'est-ce qui rend Parakites si spécial ? Une discussion approfondie avec Beni Kälin sur l'autre façon de voler

Il y a un peu plus de quatre ans, le Flare Moustache est arrivé sur le marché en tant que premier prétendu Parakite. Il a apporté une toute nouvelle dynamique à la scène des parapentes.

D'une part, en ce qui concerne les parapentes eux-mêmes : les Parakites élargissent la fenêtre de vent dans laquelle il est encore possible de planer en toute sécurité avec des voiles en tissu. Et ils permettent, grâce à leur forme particulière de contrôle de l'angle d'attaque, des manœuvres de vol qu'un parapente classique ne maîtrise pas. Cela va jusqu'au véritable looping.

D'un autre côté, les Parakites ont également suscité pas mal de mouvement sur le marché des parapentes. De plus en plus de fabricants se joignent à ce mouvement et essaient de décrocher une part du gâteau avec leurs propres constructions. Cela montre que les Parakites ne sont pas une tendance passagère, mais une nouvelle forme de vol qui va durer.

C'est pourquoi il est d'autant plus important de comprendre ce qui se cache réellement derrière. C'est pourquoi j'ai invité pour cet épisode 194 de Podz-Glitz le Suisse Beni Kälin pour une discussion approfondie uniquement sur les Parakites. Il a suivi le développement depuis le début, a lui-même piloté presque tous les modèles sur le marché et sait très bien où se trouvent le plaisir et les risques de cette catégorie de parapentes.

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 : Soaring | Artiste : The Grey Room

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=J5423K4oJKo>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfGfjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>
-

Liens sur le sujet Parakites :

- Parakite Reviews de Beni Kälin :
<https://speedflyingschool.com/2025/06/11/parakite-review-by-beni-kalin-speedflyingschool/>

- Flare-Revolution mit Schnauzer (Lu-Glidz vom 25.2.22):
<https://lu-glidz.blogspot.com/2022/02/flare-revolution-mit-schnauzer.html>
- La vague Parakite arrive (Lu-Glidz du 06.02.2025) :
<https://lu-glidz.blogspot.com/2025/02/die-parakite-welle-rollt.html>
- Podz-Glidz 99 – Moustache (Podcast avec le développeur de Moustache Benni Bölli) :
<https://lu-glidz.blogspot.com/2023/01/podz-glidz-99-moustache.html>
- Podz-Glidz 46 – Speed (Ancien épisode du podcast avec Beni Kälin sur le Speedflying) :
<https://lu-glidz.blogspot.com/2020/12/podz-glidz-46-speed.html>
- La vérité sur Parakites – Vidéo Youtube d'Ari in the Air : <https://www.youtube.com/watch?v=nbE-mFuiqN8>
- Boucle avec un Parakite (Youtube-Video) : <https://www.youtube.com/shorts/ChENgrXYaI8>

Transcript

[00:00:00] **Beni Kälin:** Je dis toujours que pour vraiment comprendre le parakite, il faut être sur la crête à 40, 50 mètres de haut, avoir une session de dingue et avoir l'impression que ça pourrait encore donner un bon vent. C'est seulement là qu'on capte vraiment ce que les parakites sont capables de faire.

[00:00:30] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:35] **Beni Kälin:** du parapente. Aujourd'hui avec... Benni Kahling. Et je suis... Lucian Haas. Histoires du cosmos du

[00:00:36] **Lucian Haas:** Le parapente. Aujourd'hui avec... Beni Kälin. Et je suis... Lucian Haas.

[00:00:46] Il y a un peu plus de quatre ans, le Flair Mustache est arrivé sur le marché en tant que premier soi-disant parapente. Il a apporté une toute nouvelle dynamique à la scène du parapente. D'une part, en ce qui concerne le vol lui-même : les parapentes élargissent la fenêtre de vent puisqu'ils permettent de planer en toute sécurité avec des voiles en tissu. Et grâce à leur forme particulière de contrôle de l'angle d'attaque, ils permettent des manœuvres de vol qu'un parapente classique ne maîtrise pas. Cela va jusqu'à l'acrobatie pure. D'autre part, les parapentes ont aussi provoqué pas mal de remous sur le marché du parapente. De plus en plus de fabricants se lancent sur laelik et essaient de décrocher une part du gâteau avec leurs propres conceptions. Cela montre que les parapentes ne sont pas une tendance passagère, mais une nouvelle forme de vol qui va rester.

[00:01:36] C'est pourquoi il est si important de comprendre ce qui se cache réellement derrière tout ça. C'est pour cette raison que pour cet épisode 194 de Podz-Glidz... j'ai invité Beni Kälin pour un deep talk uniquement sur les Parakites. Il a suivi le développement depuis le début, a testé presque tous les modèles du marché lui-même et sait très bien où se situent le plaisir et les risques de cette catégorie d'aile. Cet épisode est assez long, mais je ne peux que le recommander à tous ceux qui s'intéressent au Parakiting, restez avec nous. Vous allez écouter une mine d'informations particulièrement riche.

[00:02:14] D'ailleurs, je peux utiliser ces discussions approfondies. Je ne les présente que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoins-nous. Pour savoir comment faire, c'est sur le blog de parapente Blueglides, sur la page Soutenir.

[00:02:35] Beni, j'ai regardé à nouveau tout à l'heure et j'ai vu que tu étais déjà venu dans le podcast il y a six ans. À l'époque, on a surtout parlé de speedgliding et les parakites n'existaient pas encore, du moins pas comme produit officiel. Quand as-tu volé pour la première fois avec un truc comme un kite, au juste ? C'était bien

[00:02:58] **Beni Kälin:** Question. Je crois en 2016 ou 2017. Oh, donc encore

[00:03:03] **Lucian Haas:** bien plus tôt.

[00:03:04] **Beni Kälin:** Oui, j'ai carrément fait beaucoup de sessions sur l'eau avec ces Ozone R1 Race Kites, puis à un moment donné, j'ai commencé à voler sur la dune, à un mètre du sol. Et je me rappelle encore, le 19 juin 2018.

[00:03:21] J'ai replié le truc au-dessus du lac de Schwarzsee en Suisse et je suis tombé. Sans aile de secours, je me suis cassé le dos dans le lac. J'ai eu une sacrée chance là, et c'était mon dernier vol en kite.

[00:03:33] Et pour les parapentes chez Flair, je crois que ça n'a commencé qu'en 2019.

[00:03:41] **Lucian Haas:** Mais le Flair Moustache n'est sorti qu'au début de 2022, donc trois ans plus tard. Comment es-tu arrivé chez Flair à cette époque ?

[00:03:51] Comment s'est passée ton développement du Moustache et comment y as-tu participé ?

[00:03:55] **Beni Kälän:** Comme je l'ai dit, j'ai beaucoup volé avec ces ailes Ozone R1. Elles sont en fait un peu comme une Bandit aujourd'hui, on peut se le représenter. Avec une allongée de 7, beaucoup de cellules, énormément de puissance et surtout, tout simplement sur la dune en France, à la Pila, à un mètre du sol. Donc super prudent, parce que c'est une aile et je m'y suis approché très lentement, j'ai vraiment beaucoup volé dans des conditions fortes. Je me suis aussi mis à 60 km/h, là où avec aucune autre aile que j'avais, et j'en avais aussi des petites Speedfly, ça n'aurait pas pu voler du tout, et j'ai aussi laissé d'autres personnes essayer et tout le monde qui s'y est accroché, qui a eu le courage de voler avec le truc, parce que ça avait déjà une allure très spéciale, ce truc.

[00:04:40] Je n'ai pas ajusté la courbure, tu resserres pratiquement les sangles de portance et là, le truc devient ultra rond, ça ressemble à un requin. C'est très, très spécial pour le kitesurf. Mais tout le monde a adoré, tous ceux qui ont fait voler le truc ont adoré et étaient carrément enthousiastes, et j'ai juste vu, hé, on en a besoin, on doit avoir un truc comme ça en tant que parapente, quelque chose d'officiel, pour ne pas avoir à faire voler n'importe quel kite. Et quelqu'un m'a justement dit que Skywalk avait eu ce projet, ils étaient déjà sur le développement, ça

[00:05:18] **Lucian Haas:** Le truc s'appelait Skycarver.

[00:05:21] À l'origine, il a eu l'idée. Je crois que c'était le premier à avoir un peu testé ça, je pense en 2011 ou même en 2014 déjà.

[00:05:29] **Beni Kälän:** Bon, vraiment, oui. Je ne sais pas quand ça a commencé, mais j'ai juste entendu qu'ils avaient ce projet et, à un moment donné, je les ai contactés pour simplement raconter un peu mes expériences, ce que j'avais fait, montrer des vidéos avec ces ailes et, enfin, en parler avec enthousiasme et dire à quel point j'étais passionné. Et à quel point tous les autres qui avaient volé avec étaient enthousiastes. C'était avant que je ne m'écrase avec le truc. Et oui, ils ont ensuite repris le projet de zéro. Benni Bölli est venu me voir en Suisse avec ces vieux protos de l'époque, probablement ceux d'Armin, il est venu et on les a fait voler ensemble ; on est descendus de l'Amispiel ou du décollage de Hohwald chez nous jusqu'à la Höhenmatte, parce que ce sont des tandems.

[00:06:21] C'étaient encore des ailes à cellules fermées, donc l'air entre, il y a une valve et il ne peut plus ressortir. Mais je pense que ces trucs étaient sûrs, mais bon, ils avaient déjà un look spécial et exact, et on a un peu brainstormé, l'autre Benni et moi, donc Benni Bölli, et on a un peu réfléchi à ce que le truc devait être capable de faire, ce qui était important, et tout ça. Et oui, Benni a commencé à... Oui. Reconstruire de nouveaux protos et tout, et ça a fonctionné, mais il y a eu encore une année d'interruption parce qu'il devait finir ces Flysurfer Race Kites, ces VMG qu'ils ont pilotées aux JO l'année dernière à Paris, et il était complètement absorbé par le projet, donc ça a duré encore un an, en gros, jusqu'à ce qu'il ait à nouveau le temps de faire de nouveaux protos et tout ça.

[00:07:18] Mais bon, un jour, il a dit : « Voilà, on a encore un proto », et là, il en a direct commandé trois qui avaient tous une sorte de moustache dessus. Parce qu'il trouvait ça marrant et qu'il trouvait que c'était une idée cool, il en a juste cousu une par pur plaisir. Tout le monde a trouvé ça cool, et c'est pour ça qu'il y a eu la moustache, oui. Mais à partir de ce prototype, il y a eu encore une ou deux séries, et on a vraiment essayé longtemps et beaucoup. Il y a eu pas mal d'aile de pré-série que beaucoup de pilotes ont aussi pilotées. Dans toutes sortes de conditions. On en a fait beaucoup de Spieflein, d'autres étaient beaucoup de Küstensöhren, et ainsi de suite. Jusqu'à ce que la vente officielle ait commencé en 2022.

[00:08:04] On a pris notre temps pour vraiment finir le truc et bien le tester, au lieu de simplement le balancer sur le marché pour voir si ça marchait ou pas.

[00:08:16] **Lucian Haas:** Quand le Moustache est sorti, je crois que beaucoup l'ont vu, même dans la pub de Skywalk. Mais je l'ai ensuite repris sur mon blog. J'y ai aussi écrit sur la révolution Parakite. Est-ce que ce terme est correct de ton point de vue ? Peut-on vraiment parler de révolution pour Parakite ?

[00:08:33] **Beni Kälín:** Pour ma part, définitivement, oui. Enfin, un parapente ne remplacera pas un parapente pour la thermique et le vol de distance, à mon avis. Mais sur la côte pour le soaring, il n'y a pour moi en fait aucune raison de continuer à le faire avec un parapente. C'est tout simplement concentré. C'est exactement pour ça que c'est conçu.

[00:08:54] Au début, les gens ont plutôt l'impression que le parapente est dangereux et tout ça. Mais je pense que dans 10 ou 20 ans, ce sera exactement le contraire : on pensera que faire du soaring côtier par vent fort avec un parapente est délicat, parce que si le vent se lève, ça finit par voler en arrière. Je pense que ça va s'inverser à un moment donné. Je crois que n'importe qui qui a déjà fait du parapente sur la côte, avec la bonne taille et une bonne expérience, peut le confirmer. C'est tout simplement conçu pour ça. C'est plus intuitif, plus simple et aussi plus sûr. Oui, avant

[00:09:27] **Lucian Haas:** Maintenant qu'on parle de ces spécialités en vol, tu pourrais peut-être expliquer brièvement pour tout le monde. Je suppose que certaines personnes qui écoutent ça ont déjà entendu le terme parapente, mais ne savent pas vraiment ce qu'il y a derrière, en quelque sorte. Alors, qu'est-ce qui définit vraiment un parapente ? Ou plutôt, quelles sont les différences entre un parapente et un parapente ? Enfin, la différence principale, je dirais pour l'instant,

[00:09:52] **Beni Kälín:** c'est le harnais ou le harnais est construit de telle sorte que tu as en fait l'accélérateur intégré dans les freins. Donc quand tu mets les mains en haut, l'aile accélère, et pas mal, plutôt un peu plus qu'avec un parapente. Et quand tu tires les freins, à un moment donné, genre 50, 60 centimètres de tirage, tu es à nouveau en meilleur glisse, là où les harnais A, B, C sont de la même longueur. Et seulement à partir du point de meilleure glisse, si tu tires encore plus le frein, c'est la corde de sortie, la suspente de frein, qui est entraînée. Et là, tu as peut-être encore 20 centimètres de course de frein, tu peux être fier.

[00:10:40] Et là, tu as peut-être encore 20 centimètres de course de frein, et là tu es fier. En gros, tu as toute la plage de vitesse, du décrochage jusqu'à la vitesse maximale, que tu peux simplement obtenir via les freins. Alors, ça a l'air complètement dangereux au premier abord : si tu lèves les mains, tu es en pleine accélération. C'est un fait, et c'est exactement ça, être en pleine accélération. Et pour que ce ne soit pas brutalement dangereux, je pense que les ailes ont simplement besoin de suffisamment de stabilité. Tu as un profil réflex très stable, ce qui te permet de voler sereinement les mains levées à travers les turbulences, sans avoir constamment peur d'un affaissement. Donc, si tu voles en pleine accélération avec une aile de catégorie C dans tous les sens, tu dois piloter activement.

[00:11:27] Si tu ne pilotes pas activement, la chose va se replier assez rapidement. Avec un Parakite, c'est différent. Il encaisse énormément en pleine accélération. Ça

[00:11:37] **Lucian Haas:** Ça veut dire que je n'ai pas besoin de piloter activement le Parakite ? Il fait tout tout seul ?

[00:11:42] **Beni Kälín:** Dans des conditions de soaring normales, là où c'est encore amusant, en faisant du soaring près du sol, tu n'as pratiquement pas besoin de piloter activement. Oui, très peu. Ça dépend bien sûr des conditions. À un moment donné, tout se met en branle et là, il veut être piloté activement. Mais je vais te dire, dans 90 % des conditions, tu n'as pas besoin de piloter activement. Tu le fais automatiquement parce que c'est un réflexe. Avec le parapente, on a l'habitude de tirer dessus. Et ça fait aussi plus de sens quand les suspentes deviennent souples quand on tire. C'est juste un réflexe que toi et moi avons sûrement aussi. Mais j'ai fait exprès de ne pas le faire pendant une heure l'année dernière au Danemark lors des tests avec le Bandit. Je suis même allé jusqu'à faire délibérément le contraire pendant une heure. Je me suis hyper concentré et chaque fois que les suspentes devenaient souples, je levais les mains au lieu de tirer.

[00:12:33] Et ça donne une sensation complètement fausse, mais ça ne s'est même pas replié.

[00:12:40] **Lucian Haas:** Pourquoi ils ne se replient pas ? Tu viens d'utiliser le terme « reflex ». Tu pourrais peut-être réexpliquer ça rapidement.

[00:12:45] **Beni Kälín:** Oui, c'est juste une catégorie de profil, qui est de plus en plus utilisée sur les parapentes. Ce sont simplement des profils plus stables. Donc, en principe, on peut expliquer ça assez simplement. Un parapente, le profil, quand les suspentes se détendent, quand le parapente perd la tension des suspentes, que ce soit au sol ou en l'air, quand

toutes les suspentes se détendent, alors c'est un profil de parapente normal. C'est un profil de parapente normal. Et ça se décolle. Autrement dit, le bord d'attaque veut descendre. Il a cette tendance à aller vers le bas. Donc ça se décolle et ça replie. Et puis il y a les profils neutres, qui restent quasiment... Et les profils Reflex, là, le bord d'attaque veut toujours monter. Dès que les suspentes se détendent, ça tire le nez vers le haut au lieu du bas.

[00:13:34] Et c'est un coefficient. Ça s'appelle le CM. Et là, on peut mettre peu de réflexe. On peut en mettre beaucoup. Ce sont tous des avantages et des inconvénients. Mais fondamentalement, c'est en fait la tendance de l'aile sans tension des suspentes. Qu'est-ce que fait le bord d'attaque ? Est-ce qu'il veut descendre ou est-ce qu'il veut monter ? C'est simple à expliquer. Et sur un parapente, quand la B n'a pas de tension, quand la B perd en fait quasi toute sa tension, non ? Quand elle ne fait pas quasi la transition entre A et B avec les suspentes. Si la géométrie crée un angle d'attaque, alors elle ne produit pas de portance, mais elle se replie simplement. Et c'est différent avec le Parakite. Pareil pour les Kites. Chaque Kite que tu utilises pour le snowkite ou le kitefoiling, tu peux simplement lâcher la barre, la barre de direction, laisser le zénith en place et il peut alors dépasser, passer derrière toi, et puis il flotte vraiment juste comme ça en arrière, sans faire de voilure avant.

[00:14:35] Et c'est aussi l'avantage d'un Parakite. Donc s'il te dépasse au sol et aussi en l'air, il revient juste en flottant, non ?

[00:14:47] **Lucian Haas:** C'est peut-être dit de manière très simplifiée, mais ce que je fais avec le frein arrière sur le parapente pour augmenter à nouveau l'angle d'attaque et ainsi obtenir une tension sur une suspente détendue, le Parakite le fait en redressant le nez à l'avant.

[00:15:03] **Beni Kälän:** Oui exactement, il fait ça quasiment tout seul. C'est comme s'il avait un pilote automatique intégré, non ? Pour moi, c'est un réflexe, c'est comme une aide à la conduite sur une voiture, tu vois, un truc comme l'ABS. C'est toujours là et ça t'aide en fait constamment. Tu peux voler et ne pas compter sur le réflex pour piloter activement, mais tu n'en as pas forcément besoin si le réflex est suffisant, parce que le bord d'attaque remonte de toute façon dès que les suspentes se détendent, non ? Hm. Si tu as assez de vitesse et que le réglage, le profil et tout le reste sont bons, ou jusqu'à un certain point. À un moment donné, si tu voles en levée en soaring avec 40 km/h de vent, là ça a ses limites et la chose finit par s'effondrer, c'est clair.

[00:15:50] Mais je vous dis, dans ces conditions de soaring normales, où c'est encore sympa de voler près du sol, ça se passe étonnamment bien sans piloter activement, avec un parakite sûr et stable. Ça dépend bien sûr aussi un peu de la capacité, de la charge alaire. Si je vole maintenant avec 70 kg et 26 km/h, il va sûrement s'effondrer plus tôt que si j'avais un 13, c'est clair. Un autre avantage principal qu'on n'a pas encore abordé, c'est cette portance. Ça n'a pas l'air d'être un grand avantage au premier abord, le fait que vous puissiez lever les mains et être en accélération. Alors quelqu'un dit : « Oui bon, je peux aussi juste appuyer sur l'accélérateur du pied. » Argument juste, on peut le faire. Mais le grand, le très grand avantage de ces kite-réisers,

[00:16:35] comment on dit, pour ces harnais de portage sur les parakites, c'est que tu peux accélérer l'aile en étant debout au sol sans qu'elle ne s'effondre. Essaie de lancer un deux lignes en accélérant à 50 km/h au sol. Ça ne marche pas, non ? Tu ne peux pas lancer et accélérer en même temps. Comme tu peux déjà accélérer l'aile pendant que tu es au sol, elle produit beaucoup moins de portance et ne te décolle pratiquement pas. Donc elle ne te tire que au sol si tu tires dessus, non ? Quand on fait du maniement au sol avec des débutants, avec beaucoup de vent, je dis toujours : ne laissez pas les poignées s'enrouler. Tenez-les simplement et en cas d'urgence, si vous tombez, perdez le contrôle et qu'elle est sur le dos et qu'elle vous entraîne, lâchez tout, les mains loin.

[00:17:26] Et quand les gens font ça, ça marche. Personne ne se fait traîner à travers le champ. C'est vraiment impressionnant.

[00:17:32] **Lucian Haas:** Ça veut dire que l'aile se réoriente simplement au-dessus du pilote au sol et dit : « Hé, tu as tout lâché, je suis là, je n'ai pas le choix. »

[00:17:41] **Beni Kälän:** Oui, ou alors il tombe au sol et reste au sol, mais il ne développe tout simplement aucune force, non ? Donc il est juste dépuisé dans ce sens-là, non ? Enfin, sur le parapente, tu peux par exemple, il y a ça au maniement au sol, quand tu le lances, il dépasse, fait une fermeture frontale, retombe dans la zone de puissance et là, le

truc s'ouvre à nouveau et alors il s'arrache encore plus parce que tu as une surface entière face au vent. Ce genre de truc, le parapente ne le fait pas en fait. Si tu lâches, alors, il peut bien faire une fermeture et tirer d'un mètre ou quelque chose, mais si tu lâches les doigts, alors il ne tire plus non plus, non ? Le plus bête, c'est quand tu as un décrochage. Si tu lances par vent fort avec un gros décrochage et que tu essaies de compenser, alors tu as évidemment beaucoup de résistance des deux côtés, beaucoup de surface, alors là, il te tire aussi.

[00:18:28] Mais sinon, c'est vraiment étonnant de voir comment le truc ne te tire pas quand il y a beaucoup de vent, tant que tu ne tires pas dessus. Ça

[00:18:37] **Lucian Haas:** ça a l'air plutôt tentant, je dois dire. Pourquoi ne construit-on pas simplement des parapentes comme ça alors ? Ça ressemble juste à une super fonctionnalité de sécurité.

[00:18:46] **Beni Kälän:** Oui, c'est vrai. Pour le parapente, ça n'a pas vraiment de sens pour moi, parce que tu as des trajectoires très longues, tu n'es pas relié de manière extrêmement directe à l'aile. Tu peux voler en thermique, avec les plus grands c'est encore mieux qu'avec les petits, mais c'est une sensation complètement différente, tu es connecté d'une certaine manière différemment à l'aile. Quand tu fais du parapente, tu as l'autorité totale sur les freins ou, sur un biplace, sur le niveau B. Si tu veux que l'aile avance, tu peux la freiner à 100 %, tu es le patron. Et avec le Parakite, tu dois d'abord tirer assez fort vers le bas, ce qui veut dire que tes mains sont plutôt plus bas.

[00:19:32] et tu dois tirer en permanence. Si tu lâches, ou si tes mains sont trop hautes, le truc accélère et tu as beaucoup plus de descente. Donc tu dois tirer aussi bas pour avoir le moins de descente possible, au point que ce soit fatigant, et ça demande plus de force, plus de pression de frein. Ça veut dire que c'est très épuisant, et ce qui empêche la voile de partir en avant — parce qu'elle part toujours en avant dans les turbulences, peu importe la voile — c'est que sur le Parakite, tu dois tirer aussi bas pour que la suspente de frein soit tirée. C'est la tension sur le bord d'attaque qui arrête vraiment la voile de partir en avant. Et à partir du moment où la suspente de frein est tendue, tu as peut-être 20 cm avant le point de décrochage sur un bon Parakite, et peut-être seulement 5 cm sur un moins bon.

[00:20:25] Donc la zone où la suspente de frein agit jusqu'au décrochage est extrêmement courte. Et personnellement, ça me dérange, j'ai l'impression d'être toujours juste avant la fermeture ou juste avant le décrochage, parce que la zone est simplement si courte, pour dire plus fort. Tu peux te représenter ça ? Ça fait sens ?

[00:20:44] **Lucian Haas:** Je vais essayer de réexpliquer ça avec mes propres mots. Tu as dit que les 60 premiers centimètres que tu tires sur le frein, en passant de complètement relâché au contact, c'est à un moment donné que le bord du frein commence aussi à se déformer. Ça ne change vraiment que l'angle d'attaque du profil complet pour commencer. Exactement, là

[00:21:03] **Beni Kälän:** Tu tires seulement les suspentes B et C ?

[00:21:05] **Lucian Haas:** en bas. Et seulement quand tu l'as tiré jusqu'à la position neutre, c'est que tout le système de suspentes est conçu pour que le bord d'attaque du frein ne soit mis en tension qu'à ce moment-là. Exactement, c'est ça, oui. Et là, tu le tires aussi vers le bas, mais à partir de ce point neutre vers le bas, sur toute la course que tu as, tu n'as vraiment plus que 10, 15, 20 cm maximum que tu peux encore tirer. Et après, tu le lâches ou tu le mets en décrochage parachutal ou quoi, qu'est-ce qui se passe ?

[00:21:37] **Beni Kälän:** C'est à nouveau très relax. En fait, les parakites avec ces Kite Racers, comme tu entraînes toujours les suspentes B et C quand tu abaisses le bord d'attaque, ils ne veulent presque pas aller en glisse arrière. Ils font quasiment uniquement du décrochage parachutal. Ça dépend un peu du réglage et du parakite, mais il n'est pas vraiment possible de faire une belle glisse arrière. Ils font surtout du décrochage parachutal. Mais c'est en fait beaucoup plus sûr, parce que la chance que tu fasses à nouveau avancer la voile pendant le vol arrière et que la voile accumule tellement d'énergie que tu tombes dans la voile est beaucoup plus faible. Comme tu ne voles jamais à l'envers, je pense que la chance de tomber dans ton propre voile est nettement plus petite qu'avec le parachute de vol.

[00:22:26] **Lucian Haas:** Et außerdem, la voile a tendance à se redresser à l'avant. Elle ne veut probablement pas descendre loin devant toi, mais avec l'effet de réflexion à l'avant quand tu lâches, elle se remonte et ne descend pas autant devant toi, n'est-ce pas ? Je peux l'imaginer.

[00:22:44] **Beni Kälín:** Exactement, si tu le laisses vraiment partir en poussant les mains vers le haut, si tu lâches complètement, alors il a plus de réflexe et il se remplit aussi un peu plus lentement, ce qui a tendance à amortir la poussée. Mais si tu restes en meilleur glisse et que tu lâches juste un peu le bord d'attaque, alors il peut vraiment pousser, parce qu'en meilleur glisse, il n'y a quasiment plus de réflexe, ou plus aucun réflexe, et là tu peux arriver à ce que l'aile avance énormément et se replie ou quelque chose comme ça. Mais si tu es en mains hautes, c'est exactement ce que tu dis, le réflexe amortit le moment de poussée, non ?

[00:23:23] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il faudrait réagir de manière contre-intuitive par rapport au parapente avec le Parakite. Donc, si le parapente part en poussée, ça veut dire : OK, on tire bien sur le frein une bonne fois pour l'arrêter, puis on relâche doucement pour revenir en vol normal. Et pour le Parakite, tu devrais dire, dans l'idéal, que tu lèves vraiment les mains pour qu'il s'arrête tout seul, ou est-ce qu'il faudrait quand même travailler avec les freins là-dessus ?

[00:23:48] **Beni Kälín:** Non, enfin, tu peux carrément laisser les mains monter complètement et laisser le truc s'envoler.

[00:23:55] Je n'aime pas trop le faire, parce que tu te fies pratiquement à l'aile. Tu dois espérer qu'elle ne va pas s'enfoncer ou s'enfoncer moins, ou alors qu'elle ne va pas se mettre devant toi. Et en tant que pilotes, on a tous l'habitude de prendre nos responsabilités et de garder le contrôle, non ? Et pas de se contenter de se reposer sur le matériel. Et si tu la laisses juste s'enfoncer complètement en levant les mains, tu te fies au matériel.

[00:24:22] Mais en général, ça fonctionne. Mais ça fait un peu peur. J'ai déjà vu des vidéos où des gens ont fait exprès certaines manœuvres et où le Parakite s'est projeté vers l'avant. Et comme tu dis, le réflexe du parapente, oh, l'aile se projette vers l'avant, alors ils vont sur le frein et ils freinent alors trop peu pour arrêter vraiment l'aile, mais juste assez pour enlever le réflexe sans vraiment arrêter la projection, et à cause de ça, ils se prennent une fermeture parce qu'ils ont freiné. S'ils étaient restés en mains hautes, il ne se serait rien passé. S'ils avaient freiné fort, il ne se serait rien passé non plus, non ? Mais le truc entre les deux...

[00:25:05] **Lucian Haas:** c'était juste bête. C'est un peu vicieux en fait. Donc si tu viens du parapente et que tu n'as pas l'habitude avec tes ailes que, quand tu freines, tu dois tirer d'un coup sec sous tes fesses, mais que tu te dis plutôt : "oui, je l'arrête généralement quand j'ai tiré 40 ou 50 centimètres", alors tu fais la même chose avec ton parapente et tu te retrouves pile dans la zone où tu te dis : "ok, j'ai sorti le profil réflex et maintenant il part en avant."

[00:25:30] **Beni Kälín:** C'est exactement comme ça dans cet exemple précis. Mais les gens ont toujours peur de ça et se disent : « Oh, je dois changer mes habitudes et le parapente est exactement l'inverse, je dois tout faire différemment. » Ce n'est pas vrai. Le parapente, quand il part en avant, ne se replie que partir de l'angle où un parapente se replierait. Tu peux laisser un parapente partir en avant de 90 degrés si tu as les mains en haut, il ne va pas se replier. Et un parapente, je dirais, il se replie peut-être à partir de 60 degrés. Et un parapente ne se replie aussi qu'à 60 degrés si tu tires et que tu fais une erreur. Avant ça, il ne se replie pas. Il ne se replie pas plus tôt qu'un parapente, il se replie juste plus tard. Donc ce n'est pas si tragique, mais oui, dans le cas extrême, on peut le faire se replier en freinant.

[00:26:21] Mais seulement s'il est bien devant le pilote. Donc, en vol thermique, quand il est au-dessus de la tête, pardon, en vol thermique, quand il est au-dessus de la tête ou en vol dans de l'air turbulent, en vol actif tout à fait normal, arrêter la progression, maintenir l'aile au-dessus du pilote, tirer quand les suspentes deviennent molles, tout est exactement pareil, ça se ressent juste différemment parce que la pression de freinage et la distance de freinage sont plus longues, etc. Mais en fait, les vols sont exactement les mêmes.

[00:26:49] **Lucian Haas:** Si on vous écoute comme ça, est-ce que vous diriez que, dans la moyenne du vol, le parapente est plus sûr en termes de réactions qu'un parapente ?

[00:27:01] **Beni Kälín:** Maintenant, après quatre ans de parapente ? Oui, définitivement, oui. On vient de sortir ce Scout chez Flair, le premier vrai parapente complet pour débutants, avec peu de portance, plutôt un profil plus épais, et j'ai essayé de le mettre vraiment en décrochage parachutal sur le 22, donc de le mettre complètement en queue de poisson, mais comme je l'ai dit, il ne fait pas de queue de poisson, il reste juste au-dessus de toi en décrochage parachutal, il est possible qu'il recule un peu, c'est difficile à dire, mais fondamentalement il est juste en décrochage parachutal, et tu peux à n'importe quel moment simplement lever les mains, et le truc avance un peu, mais pas assez vers l'avant pour que ça te fasse un enroulement ou autre chose de grave.

[00:27:49] ça m'a rappelé ma formation de parachutisme, parce qu'en parachutisme, pendant les premiers sauts, tu fais des Stalls et des rotations de Stall, alors en parapente, ce serait complètement dangereux. Faire des Fullstalls et des frilles pendant les premiers vols en altitude, ce serait un non-sens absolu, et sur ce Scout 22, je me suis un peu senti comme en parachutisme : je n'ai pas testé les frilles, mais en Stall, je pouvais juste tirer et lâcher quand je voulais, et il ne s'est rien passé, peu importe le timing, c'était vraiment très indulgent. Et l'autre chose qui est aussi super safe, c'est le profil réflex avec cette stabilité de fermeture : oui, les Klapper peuvent se fermer, n'importe quel parapente peut se fermer, c'est clair, mais statistiquement, il y a beaucoup moins d'accidents dus aux Klapper avec les parapentes qu'avec les parapentes.

[00:28:46] On peut carrément dire ça, je trouve, non ? Donc, dans l'ensemble, je trouve qu'un parakite est en fait super sûr, oui.

[00:28:57] **Lucian Haas:** Ça veut dire que l'incertitude vient probablement surtout du fait qu'on vole autant près du sol, et si tu as une fermeture, ça peut très vite devenir un choc violent, c'est-à-dire que tu te prends le sol de plein fouet.

[00:29:10] **Beni Kälín:** Absolument, je ne veux pas dire qu'il n'y a pas d'accidents, mais ces engins volent vite et ils sont simples, ils sont intuitifs, et je pense que le plus grand danger, c'est que les gens deviennent très vite trop téméraires, non ? Et si tu voles en accélération avec les mains en l'air à 60 km/h, et qu'en plus tu as un vent arrière au niveau de la dune, tu peux vite atteindre 80 ou avoir une centaine en sortant d'un virage. Et si tu te retrouves face à quelqu'un ou que tu restes coincé quelque part, il y a évidemment énormément d'énergie et ça fait très vite très mal. Et comme tu l'as dit, une fermeture à basse altitude est fondamentalement toujours dangereuse, parce qu'il y a simplement une proximité immédiate avec le sol, non ? Et en vol de distance, quand on a un peu d'altitude, toutes les fermetures ne sont pas forcément aussi dramatiques, si ?

[00:29:57] **Lucian Haas:** Ce que les Parakites peuvent faire, et que les parapentes ne peuvent pas vraiment faire, mais qui comporte peut-être un certain risque, c'est que si tu les laisses complètement se déporter, ils prennent beaucoup d'élan, puis ils plongent vraiment vers le bas pour récupérer de la vitesse, et si tu tires ensuite sur le frein, ou pas complètement, mais que tu le réengages correctement, alors il transforme très fortement cette vitesse à nouveau en altitude. Donc tu peux vraiment voler en trois dimensions, alors que le parapente glisse en grande partie vers le bas ; avec quelques astuces, certains peuvent déjà gagner un peu plus d'altitude, mais les Parakites le font beaucoup, beaucoup plus, au point que tu peux faire un vrai vol en immersion avec un truc pareil. Mais avec ça, tu deviens évidemment aussi peut-être moins prévisible pour les autres en termes de trajectoire de vol, ou tu peux peut-être monter quelque part sans avoir regardé si quelqu'un vole juste derrière toi à 30 mètres ou 20 mètres plus haut, et tu te retrouves soudainement dans sa trajectoire.

[00:30:51] Ça veut dire que voler avec les autres, tu dirais que c'est peut-être un peu plus risqué avec les parapentes qu'avec les parapentes classiques ?

[00:31:01] **Beni Kälín:** Absolument, oui. Tu vois exactement juste, non ? C'est toujours comme ça quand des gens sont en mouvement avec des vitesses différentes, ça devient tout simplement problématique, c'est exactement la même chose sur la route, non ? Si tout le monde roule à la même vitesse, ce n'est en fait pas un problème. Si certains ont l'impression qu'ils doivent rouler à 200 km/h et les autres seulement à 80 km/h, alors ça devient très pénible. Et c'est exactement pareil quand on vole avec des Parakites, s'il y a encore des parapentes dans les airs, non ? Mais même si ce ne sont que des pilotes de Parakites et qu'il y en a trop dans les airs, ça devient vite pénible, parce que tout le monde vole plus vite, tout le monde veut voler près du sol, tout le monde veut ce vol en trois dimensions, s'adonner à ça. Moi-même aussi, je fais partie du lot.

[00:31:46] Alors, il faut avoir la tête sur les épaules et bien faire attention, parce que oui, une collision à basse altitude, c'est aussi une merde.

[00:31:56] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que les parapentes sont principalement destinés au soaring. Est-ce qu'il y a d'autres types de vol où tu dirais qu'un parapente a aussi des avantages, ou est-ce que dès qu'on s'aventure dans d'autres domaines, comme le parapente classique — enfin, pas le planeur, mais dès que tu commences à dire « je veux faire un peu de XC, de la thermique ou quelque chose comme ça », est-ce que tu dirais qu'un parapente est tout

simplement beaucoup moins à sa place, ou est-ce que c'est possible, mais que c'est beaucoup plus beau avec un parapente ? Et pourquoi ?

[00:32:26] **Beni Kälän:** Oui, c'est tout à fait pertinent partout où tu voles près du sol, donc pour le speedflying ou le proximity flying, c'est hyper utile. Et là, les parakites s'imposent clairement. Ils volent de moins en moins pour du speedflying classique, parce que par exemple avec cette ligne de frein,

[00:32:47] Là, un 15er vole aussi vite et aussi raide qu'un 11er d'un speedflyer classique. Donc, en fait, pour voler à la même vitesse, tu dois prendre une aile qui est quatre mètres carrés plus petite. Et celle-ci est alors plus exigeante au décollage et à l'atterrissage, a moins de finesse, un champ d'utilisation plus restreint, et ainsi de suite. Donc là, c'est clairement super pertinent. Il y a aussi le paramoteur, une aile de paramoteur de Flair, donc un Parakite, spécifique pour le paramoteur. Et là, surtout pour le vol au ras du sol, aussi pour ce vol de proximité avec le moteur près du sol, ça n'a aucun sens si tu veux faire de longues distances et des vols de plaisir en paramoteur, alors c'est la mauvaise aile.

[00:33:35] Mais pour ce vol dynamique et rapide près du sol, ça fonctionne super avec, non ? Pourquoi est-ce le mauvais choix pour les gens qui font des vols plus longs ? Selon le moteur que tu as, il faut parfois mettre les gaz à fond juste pour pouvoir voler à l'horizontale. Ça veut dire que si tu ne voles qu'à moitié, tu pues, parce que le truc est tellement rapide. Et ensuite, il te faut énormément de carburant si tu veux toujours voler à fond. Il faut, parce que c'est super bruyant et ce n'est pas très relax non plus. Et si tu veux faire un vol de plaisir, tu ne veux pas mettre les gaz à fond tout le temps. C'est censé être du plaisir et pas du vol à fond, non ? Alors avec un parapente, tu peux quasiment juste lâcher l'accélérateur, fermer les trimmers et, je dis, y aller tranquillement avec peu de régime, non ?

[00:34:22] Sans avoir à mettre les gaz à fond, non ? Et sur les modèles, par exemple les Flair Parakites, il n'y a pas de système qui permettrait d'accrocher les poignées de frein pour que le truc vole en trim. Il y a d'autres fabricants qui ont des poignées sur le Parakite, ces clips magnétiques Fidlock que beaucoup de parapentes ont maintenant, où tu peux tirer la poignée de frein vers le bas, mais pas vers le haut ou vers l'avant. Tu peux la pousser vers l'avant, mais tu ne peux la retirer que vers le bas. Et il y a quelques fabricants de Parakites qui ont installé ce Fidlock, et alors théoriquement, pour du soaring ou quoi que ce soit, ou avec un Abgleiter, tu peux accrocher les poignées sur le Parakite et là, le truc vole en fait avec le meilleur glissement possible.

[00:35:10] Personnellement, en tant que fabricant, je n'oserais jamais faire ça, parce que imagine un peu : quelqu'un fait ça près du sol et un tel aimant se détache, alors le truc part en spirale. Un côté accélère à fond, l'autre est en pleine portance et tu te retrouves très vite en spirale. Et si, en tant que pilote, tu ne réagis pas assez vite pour tirer ce côté ou le libérer, tu te prends direct un crash.

[00:35:36] C'est pour ça que beaucoup de gens demandent toujours : « Mais c'est nul, avec le soaring, tu dois toujours tenir et tu ne peux jamais te relaxer ». Ben, c'est pour ça que c'est conçu comme ça. C'est fait pour le vol sportif et ce n'est pas si épuisant au point que tu ne puisses pas tenir. Mais oui, peut-être que quelqu'un trouvera un jour un système vraiment sûr pour pouvoir le clipser sans qu'il ne se décroche accidentellement. Personnellement, je serais très prudent. Mais

[00:36:09] **Lucian Haas:** Si tu avais un tel système, on pourrait théoriquement dire qu'on peut même faire de la distance avec des Parakites, où tu pourrais dire : je n'ai pas besoin de le maintenir pendant des heures en restant en plané optimal, mais je peux juste le clipser comme ça ou quelque chose du genre, et je peux même aller chercher mon sandwich si je veux encore grignoter entre deux, ce qui est peut-être difficile avec un Parakite classique que tu ne peux pas clipser. Parce que si tu lâches quelque chose une fois, il passe immédiatement en pleine vitesse.

[00:36:42] **Beni Kälän:** Oui, absolument. Techniquement, ce serait possible. Il faudrait juste fixer une poignée de frein supplémentaire sur les suspentes de frein, pour que lorsque tu as accroché la poignée de frein principale du Parakite, tu puisses atteindre celle-ci et utiliser directement les suspentes de direction qui passent par le bord d'attaque pour voler en thermique. Donc, c'est tout à fait envisageable. Oui, absolument. Et oui, je pense qu'un jour, quelqu'un le construira et je crois bien que ça fonctionnera. Mais je pense que si tu regardes l'évolution du parapente, ce n'est pas comme si on construisait des parapentes qui devaient faire le plus de choses possible, mais les parapentes deviennent de plus en plus spécifiques, non ? Autrefois, il n'y avait que des ailes pour la thermique.

[00:37:29] Maintenant, il y a les Speedflyer, les paramoteurs, les Parakites, les Akroschirme, les Speedflyer classiques, les Miniwings, les biplans. La gamme s'élargit de plus en plus. C'est pour ça que je pense plutôt que le développement va vers plus de spécificité. Mais qui sait, oui.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Ça dépend peut-être aussi de combien d'argent les gens auront encore à un moment donné. S'ils pourront s'offrir six ailes parce qu'ils se disent : j'ai six loisirs différents. Un loisir s'appelle le soaring, l'autre le vol de distance, le suivant le vol en montagne ou je ne sais quoi. Et tu as besoin d'une aile à chaque fois. Mais si tu dois mettre 2 ou 3 mille, ou selon le type d'aile jusqu'à 4000 euros ou francs ou autre chose, il faut pouvoir se le permettre d'abord. Peut-être que ça redeviendra un jour la vache à lait, comment on dit, la vache à lait qui pond des œufs, non, la vache à lait qui pond des œufs.

[00:38:17] **Beni Kälän:** La vache à lait à plusieurs têtes. C'était ça.

[00:38:19] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est pertinent pour une aile à nouveau ? Absolument, oui. Eh bien, les Parakites, on dit souvent aussi que ce sont des ailes pour le vent plus fort, parce qu'elles ont simplement cette fenêtre de vitesse plus large. Ici, dans notre région, je pourrais aussi imaginer que c'était peut-être similaire en Suisse, ou quelque chose comme ça, on remarque bien qu'il y a beaucoup plus de jours, je ne sais pas si c'est lié au changement climatique ou quelque chose comme ça, il y a parfois plus de jours avec du vent plus fort. Et là où il n'y a parfois que des treuil thermiques en journée, parce qu'il faisait chaud et que la thermique se forme, ou alors des brise de vallée qui se forment beaucoup plus fortement dans les Alpes, quand on regarde là-bas, c'est aussi quelque chose pour lequel tu dirais que les Parakites sortent juste maintenant, et peut-être que c'est la façon de construire des parapentes dont nous aurons besoin pour les temps du changement climatique au final, avec plus de

[00:39:13] **Beni Kälän:** de vent ? Je ne pense pas, parce que, comme je l'ai dit, le vol en thermique avec ces voilures de type Kite, pour moi personnellement, ça marche, mais ça ne donne pas une bonne sensation. Je ne me sens pas comme ça, je n'ai pas le contrôle que j'ai d'habitude avec un parapente avec seulement des freins normaux. Et le fait que les Parakites aient une plus grande plage de vitesse, en fait, ce n'est pas vrai du tout. Si tu prends un Enzo, le plus petit Enzo, l'Enzo 3 d'Ozone en XXS, j'en ai un, il vole avec mes 70 kilos à environ 5-67 km/h. Si je prends un Flair Bandit, alors il est effectivement 1-2 km/h plus lent. Et la vitesse de décrochage de l'Enzo est probablement aussi encore un peu plus basse que celle du Parakite,

[00:40:04] par rapport au Bandit, par exemple.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Ok, ça définit la fenêtre de vitesse. Mais la question, c'est à quelles vitesses on ose décoller et ensuite voler pour pouvoir réagir. Et là, il y a peut-être un truc où tu dirais : "Ok, avec mon Parakite, j'oserais encore à 30, 35, peut-être, selon ce que c'est et le niveau d'expérience, j'ose même décoller à 40." Avec l'Enzo, tu ne ferais probablement plus ça du tout, parce que le risque d'être arraché vers l'arrière, dès le décollage, est énorme.

[00:40:32] **Beni Kälän:** Exactement, c'est précisément ce que j'ai expliqué tout à l'heure. Tu peux déjà accélérer avec le Parakite dès le départ. Avec l'Enzo, tu ne peux pas accélérer en restant au sol. Il va te tirer vers l'arrière, tu vas d'abord reculer et ensuite, logiquement, tu ne peux plus accélérer. C'est l'un des avantages. L'autre avantage, c'est que les Parakites ont plus de réflexes qu'un Enzo, par exemple. Ils sont nettement plus stables à fond. Tu n'as pas besoin de piloter de manière brutalement active, alors qu'avec l'Enzo, il faut déjà faire attention. Il y a sûrement des conditions où tu peux voler sereinement avec un Parakite et avec un planeur, avec un biplan, si quelqu'un le maîtrise vraiment bien et ose le faire, il peut aussi y voler. Mais c'est définitivement très exigeant et il faut vraiment être un bon pilote pour garder la chose en l'air.

[00:41:22] Et avec le Parakite, on peut dire de façon exagérée qu'on peut y accrocher presque un débutant, et il peut simplement un peu

[00:41:28] **Lucian Haas:** s'amuser un peu. Revenons au changement climatique. Mon idée n'était pas de dire, d'accord, je prends le Parakite parce qu'il a une plus grande plage de vitesse en tant que tel, mais plutôt que tu peux encore décoller ou voler en toute sécurité avec des vitesses de vent où tu ne volerais peut-être plus avec le parapente classique. Et quand tu as de telles conditions, où il y a du vent beaucoup plus fort, des conditions de brise de vallée beaucoup plus fortes, où tu dirais peut-être en tant que parapentiste, avec de telles conditions, je ne veux pas vraiment prendre l'air dans

ces conditions de vent fort, parce que voler en thermique n'est pas amusant non plus là-dedans ou j'ai constamment des effets de léch quelque part. Mais j'aimerais quand même voler et alors je peux toujours dire, d'accord, je me cherche la pente de brise de vallée appropriée. Là, le vent est affiché à 30, 40 km/h, mais avec mon Parakite, je peux aller y voler.

[00:42:15] Et ça ouvre pratiquement, ça déplace la fenêtre de vol pour que l'on puisse voler à de telles vitesses, mais en pratiquant alors une autre forme de vol.

[00:42:26] **Beni Kälín:** Absolument, c'est possible, définitivement. Alors, tu peux voler avec un parapente dans des conditions où c'est déjà très exigeant, voire impossible, avec un parapente. Et avec le parapente, c'est encore faisable, non ? Mais il est important pour moi de préciser ici que face à la mer, le vent fort est relativement facile à calculer, non ? Plus les vagues sont hautes, plus c'est turbulent, sinon c'est tout simplement direct. Et calme. Mais dans les Alpes, en montagne, ça devient déjà très compliqué, non ? Et si on vole à 40, 50 km/h dans une zone d'abri parce qu'on ne sait pas mieux qu'il y a une zone d'abri là-bas.

[00:43:11] Et on sait tous que chaque pilote de cross-country a fini par se faire prendre dans une brise de vallée au moins une ou plusieurs fois en volant en montagne, surtout quand on est débutant, parce qu'on n'a tout simplement pas capté qu'il y avait un effet de Lee, non ? Et si ça t'arrive, en tant que pilote de parakite avec du vent à 50 km/h, et que tu te retrouves dans un Lee, alors tu vas probablement te déchirer l'aile, non ? Enfin, il faut, on peut voler dans des conditions de vent plus fort, absolument. Et le vol en soi n'a pas besoin d'être difficile. Mais d'après mon expérience, évaluer les conditions en montagne, savoir si c'est encore safe, si c'est turbulent, c'est ça le problème.

[00:43:57] Ça reste comme ça ? Ou est-ce que ça change ? C'est déjà exigeant. Même pour moi. On a cherché plusieurs nouveaux spots chez nous dans les montagnes pour faire du soaring, pour du parakite avec des skis aussi en hiver. Pour moi, le plus cool, c'est toujours la combinaison avec les skis. On peut un peu faire du kite et du soaring en même temps. Et c'est parfois déjà très exigeant pour bien évaluer si les conditions sont sûres ou pas, non ?

[00:44:28] **Lucian Haas:** À propos de la difficulté. Parlons un peu des exigences pour les pilotes. De quelle expérience en parapente a-t-on besoin pour se lancer sur un Parakite, disons ? Et quelles compétences supplémentaires dois-je peut-être avoir pour voler en toute sécurité avec un Parakite ?

[00:44:49] **Beni Kälín:** Je dirais que ça dépend énormément de la taille du Parakite que tu pilotes. Si tu essaies d'abord un Moustache 26 ou si tu passes directement sur un Moustache 13, il y a bien sûr un monde de différence. Et l'autre chose, c'est l'endroit où tu le fais. Si tu l'essaies pour la première fois quelque part au bord de la mer, sur une belle dune de sable, avec un vent de 90 degrés bien laminaire, sans aucun rocher à proximité où tu pourrais te cogner la tête et sans arbres, alors c'est tout autre chose que si tu vas quelque part où il y a une falaise, presque pas de plage pour atterrir, ou des baies et des crêtes, avec un vent qui vient de face de biais et tout le reste.

[00:45:38] Ça fait une énorme différence, mais en fait, ça permet d'apprendre à voler directement sur le parapente. Ils le font maintenant à plusieurs endroits, tu peux apprendre directement sur le parapente dans des zones côtières. Et les moniteurs disent aussi que c'est plus simple, les gens progressent plus vite sur le parapente s'ils commencent d'abord par un parapente. Ça se tient aussi si tu réfléchis à la chose : faire du ground handling avec un parapente, c'est exigeant, parce que si le truc avance d'à peine un demi-mètre, il s'effondre tout de suite. Et avant de te rendre compte que le truc avance, il faut pratiquer pendant quelques heures. Alors que le parapente, lui, avance et ne s'effondre pas.

[00:46:24] Tu n'as plus qu'à diriger à gauche et à droite. Ça rend vraiment le truc beaucoup plus simple.

[00:46:30] **Lucian Haas:** Mais n'est-ce pas pertinent d'apprendre dès le début que ton aile peut s'effondrer ? Je peux bien imaginer que si tu as une aile de parapente super simple qui ne s'effondre pratiquement pas et que tu la déploies, elle avance un tout petit peu mais s'arrête juste devant toi, et qu'elle reste là comme pour dire : pas de problème. Qu'on... Oui, alors on risque peut-être de sous-estimer un peu plus vite le risque de voler avec de tels morceaux de tissu.

[00:46:57] **Beni Kälín:** Oui, je pense que oui. C'est sûr qu'avec les parapentes, on a l'impression que tout est super facile et super sûr quand on ne connaît pas l'autre chose, non ? Est-ce que ça en a besoin ? Tu sais, il y a des gens pour qui le parapente n'intéresse pas. C'est pour ça qu'ils ne l'ont jamais fait ces 30 dernières années. Mais les parapentes, ça les intéresse, ils trouvent ça cool. C'est ce qu'ils veulent. Et c'est pour ça qu'ils le font maintenant. De mon point de vue, je

veux dire, un pilote complet, il peut faire tout ce qui est possible. Il peut faire de la distance, il peut voler en fort vent, il a fait beaucoup de maniement au sol, il peut faire de l'Akrofliegen. Bien sûr, c'est une idée de rêve de pouvoir tout faire. Tu ne fais pas d'Akro non plus. Et pourtant, tu peux sûrement faire de la thermique. Ou est-ce que je me trompe, tu es Akropilot ?

[00:47:44] **Lucian Haas:** Non. Bon. Alors, je fais quelques Wing-Over et après, ça s'arrête déjà.

[00:47:49] **Beni Kälän:** Oui, oui. Enfin, tu sais, on se demande toujours si c'est nécessaire pour le Küssensöhren. Non, je ne pense pas que ce soit nécessaire. S'il passe un jour au parapente, c'est clair, alors il devrait suivre une formation. Il devrait avoir une véritable instruction. Peut-être n'a-t-il pas besoin de faire exactement la même chose, les mêmes étapes qu'un parapentiste, parce qu'il sait déjà faire beaucoup de choses. Mais il doit réapprendre le truc. C'est un appareil complètement différent, avec des manœuvres différentes. Et il mérite aussi le respect et peut définitivement être choisi.

[00:48:26] Mais tant qu'il veut seulement voler en parakite, je pense que, oui, enfin, tu sais, ce n'est pas comme si avec le parakite, enfin, quand je manipule un parakite au sol, je le freine à chaque fois pour qu'il ne fonce pas vers l'avant. Mais s'il fonce et qu'il y a assez de vent, alors il flotte généralement à nouveau en arrière. Mais je n'aime pas non plus quand il fonce tout le temps, parce qu'à ce moment-là, tu perds un peu le contrôle, non ? Alors tu dois juste espérer qu'il revienne. Et ça, tu ne le laisses même pas arriver si tu n'en as pas besoin. Mais c'est quand même bien s'il ne bascule pas directement pour les débutants, non ?

[00:49:05] **Lucian Haas:** C'est peut-être aussi une question de socialisation. Tu viens du parapente, donc ça ne te dérange pas du tout si un truc comme ça avance. Je peux imaginer que des gens qui commencent directement avec un Parakite, sans connaître le parapente, on ne leur dirait pas : « Hé, tu dois le freiner pour qu'il reste au-dessus de toi », mais plutôt : « Tire-le juste vers le haut, s'il avance un peu, il va flotter pour revenir ». Et en tant que pilote, tu acquiesces dès le début l'expérience que ce n'est pas du tout un problème, même avec cette sensation bizarre de « oh, il y a un peu de mou dans les suspentes » ou quelque chose comme ça, tu n'as peut-être aucun souci parce que tu ne connais pas autrement.

[00:49:44] **Beni Kälän:** Oui, ça peut être le cas. Mais ce truc, tu sais, le fait de dépasser, ça ne marche que s'il y a assez de vent. Ceux qui ont déjà essayé de faire du maniement au sol avec un Parakite avec peu de vent, disons genre 10 ou 15 km en pente, c'est extrêmement exigeant. Alors les Parakites avec beaucoup de vent, c'est super facile. Ils sont intuitifs, ils restent en haut et tout, c'est beaucoup plus simple. Mais avec peu de vent, ils partent vers l'avant, les débutants tirent souvent sur le frein, mais l'aile part quand même vers l'avant parce qu'ils ne freinent pas assez. Pas assez pour que le bord d'attaque accroche, mais juste que le plan B-C est tiré, non ? Et là, l'aile part quand même vers l'avant, mais comme il y a si peu de vent, elle ne flotte pas en arrière et finit quand même par s'effondrer. Donc le maniement au sol avec un Parakite avec peu de vent est extrêmement frustrant, je le déconseillerais à tout le monde.

[00:50:30] Il faut déjà avoir 20 km/h de vent ou plus, et là, ça fonctionne vraiment bien.

[00:50:37] **Lucian Haas:** Quelles sont les erreurs typiques que font les débutants qui viennent du parapente quand ils passent aux Parakites ? C'est quoi ton expérience là-dessus ?

[00:50:50] **Beni Kälän:** Par exemple, avec peu de vent, ils ont du mal parce qu'ils ne freinent pas assez. Donc, au sol avec le parakite,

[00:51:00] il ne réagit et ne te suit vraiment que si tu as les mains assez basses pour que le bord d'attaque ait de la tension. Donc, piloter uniquement avec l'angle d'attaque sur le plan B-C au sol avec peu de vent, ça ne fonctionne pas très bien. Le truc fait un peu n'importe quoi. Tu remarques alors que tu n'es pas vraiment engagé. Donc, les gens au sol ont souvent les mains trop hautes, et le truc fait alors n'importe quoi. En vol actif en l'air, quand ça devient vraiment turbulent et qu'ils pilotent activement, les gens tirent souvent aussi vers le bas, mais juste assez pour que le frein accroche, au lieu de tirer encore 10-15 cm de plus. Et à cause de ça, dans le meilleur plané, quand le frein commence à peine à avoir de la tension, c'est là que le Parakite est le plus instable.

[00:51:52] Avec ce pilotage actif un peu hésitant, je dis ça pour une fois, ils rendent en fait le truc plus instable. Ils feraient mieux de laisser les mains hautes. Là, l'aile a des réflexes, et ces réflexes pilotent activement pour eux. Mais

comme ils tirent à chaque fois un petit peu, mais en fait trop peu pour les soutenir correctement, juste assez pour que le frein accroche bien, ils le rendent instable. Je l'ai déjà vu par moments. Sinon, pour le pilotage en Parakite, ce qui est super décisif, c'est ce que fait le frein extérieur. Tu peux faire des virages plats, aussi des cercles, des cercles plats, et là, il faut juste maintenir le frein extérieur assez bas. Dès que le frein extérieur monte, le truc commence à piquer, non ?

[00:52:38] Et là, tu peux faire des virages ou des cercles extrêmement serrés, ou même plats, c'est sûr que c'est un truc auquel il faut s'habituer. Mais l'une des choses les plus difficiles, sur laquelle beaucoup de gens galèrent, et moi aussi j'ai souvent du mal, et au début j'en avais aussi eu, c'est qu'il faut imaginer que tu veux atterrir au top en faisant du soaring. Avec le parapente, pour atterrir au top, tu vas juste sur le frein, tu sors de l'ascendance quelque part et tu attends que tu descendes, genre. Derrière l'ascendance, ou à côté de l'ascendance, peu importe. Ou tu sors de l'ascendance et tu attends que tu redescendes. Avec le parapente, la vitesse de décrochage est souvent plus élevée que la vitesse du vent. Ça veut dire que tu ne peux pas juste voler en position stationnaire.

[00:53:25] Sauf s'il y a énormément de vent. Tu peux rester en haut, faire du soaring et te tenir, pas de problème, mais tu ne peux pas juste voler derrière l'ascendance et attendre que tu redescendes tout simplement. Tu voles toujours vers l'avant. Et là, tu continues de voler vers l'avant et tu te retrouves à nouveau dans l'ascendance. Et là, tu es de nouveau en haut. Et puis tu recules, tu réessaies et c'est le même scénario. Et là, tu continues juste de voler vers l'avant, parce que tu ne peux pas voler aussi lentement. La vitesse de décrochage est plus élevée. Et là, tu redescends et tu te retrouves sans cesse dans la bande d'ascendance. Maintenant, tu peux bien sûr aussi juste lever les mains, alors tu plonges vers le bas. Et là, tu es en bas. Mais avec de l'élan. Tu as une vitesse vers l'avant énorme. Et là, qu'est-ce que tu fais ? Tu freines.

[00:54:10] Parce qu'en parapente, quand tu vas vite, tu freines à l'atterrissage. Et là, ça te fait juste remonter de 5 mètres. Tu es alors à nouveau à la même hauteur. Tu redescends certes, mais tu as cette énergie, cette vitesse que tu n'arrives pas à éliminer. Et là, ça te reprend vers la bande d'ascendance et tu es à nouveau en haut.

[00:54:31] L'astuce, en fait, c'est soit tu le pompes vers le bas, parce qu'il se décroche brièvement à chaque fois. Ça a l'air assez risqué maintenant, mais ce pompage est beaucoup plus sûr, beaucoup plus prévisible sur le Parakite. Tu peux même, si tu maîtrises bien le truc, avec le Parakite, quand tu dois descendre loin,

[00:54:53] tu peux simplement le mettre en décrochage parachutal. Tu fais alors tout simplement un décrochage parachutal très conscient près du sol avec le truc. Et il y a des ailes où tu peux bien doser le décrochage parachutal. Tu n'as pas arraché toute l'aile, seulement des parties de l'aile ont été "volées". Et là, tu peux en fait complètement doser cette vitesse de descente du décrochage parachutal. Tu peux descendre plus vite, avoir plus de décrochage parachutal ou descendre moins. Et ensuite, tu termines le décrochage parachutal à 2-3 mètres du sol, tu reprends un peu de vitesse et tu voles à nouveau. Ou alors la troisième variante, c'est que tu arrives avec beaucoup de vitesse et que tu freines ensuite avec les pieds ou avec les fesses. Et là, tu dois freiner avec les pieds pour ne pas dépasser à nouveau et retomber dans la bande d'ascendance.

[00:55:40] Dans le sable, ça marche bien, bien sûr. Parfois, tu dois freiner avec les pieds, comme un cygne qui atterrit sur l'eau. Et tu essaies simplement de dissiper l'énergie au sol d'une manière ou d'une autre. Parce que sinon, l'aile transforme cette énergie en hauteur.

[00:55:54] **Lucian Haas:** Je vois là une atterrissage en Albatross qui arrive en trébuchant un peu. Là où on se retourne si on arrive avec trop de vitesse. C'est à peine fascinant. Avec tous ces, je dis, "trucs de pilotage" entre guillemets qu'on devrait apprendre pour le Parakite, pour savoir aussi les différences avec le parapente. Qu'est-ce qu'il fait de différent ? Comment il réagit ? Dirais-tu qu'il faudrait en fait une formation spécifique ou une formation complémentaire, ou est-ce qu'on fait une formation au parapente et on passe ensuite un brevet de Parakite, mais qu'il serait logique de ne pas laisser les gens se lancer sur ces engins comme ça, et qu'on régulerait ça un peu mieux ?

[00:56:36] **Beni Kālin:** Je pense que si on rend la formation obligatoire, il y aura tout simplement beaucoup moins d'accidents, et c'est fondamentalement logique. Pour un pilote expérimenté comme toi, je t'enverrais immédiatement un parakite et je t'enverrais aux dunes en Hollande ; je suis convaincu que tu te débrouillerais super vite tout seul et que tu trouverais très rapidement par toi-même ces petits tricks et ces choses que je viens de t'expliquer. C'est vraiment extrêmement intuitif pour un parapentiste. Mes clients me le disent aussi tout le temps. J'ai déjà équipé des centaines de

personnes pour la première fois sur un parakite et ça se passe généralement vraiment très bien, et les gens sont toujours surpris de voir à quel point c'est intuitif et facile en réalité.

[00:57:21] Mais si des gens apprennent à voler sur un Parakite sans avoir fait de formation au parapente, il leur manque une certaine compréhension de base de l'aérodynamique, de la météo, et ainsi de suite. Et s'ils arrivent à se construire et à acquérir ça, je pense que ce n'est pas un problème. S'ils sont à 50 km/h et qu'ils ont les compétences pour gérer l'aile dans le vent, et tout ça, super. Mais s'ils ne comprennent pas où se trouve le rotor parce qu'ils ne l'ont pas appris et qu'ils se prennent un rotor à 50 km/h sur une falaise abrupte avec des rochers, alors oui, ça peut simplement être mortel. Cette année, il y a eu un accident mortel en Angleterre où le vent venait un peu de côté et c'était une

[00:58:14] Une falaise avec des renforcements et des arêtes, là où il y a des rotors. Et c'était un mauvais pilote, qui n'avait peut-être même aucune expérience en parapente. Il n'a pas capté ou a simplement oublié, je ne sais pas, mais il est simplement tombé dans le rotor en tournant. Oui, il a eu une fermeture et a fini par s'écraser contre la paroi rocheuse, ce qui a été fatal. Donc, en principe, le parapente est super simple. Beaucoup de kitesurfeurs en viennent, achètent un truc et s'en servent pour voler tout seuls ou ont des potes qui leur apprennent, et quand ils ont un peu de coordination et une bonne conscience corporelle, ils s'en sortent super vite.

[00:59:00] Ce qui me manque, ou ce que je constate souvent, c'est le respect du vol. Je dis toujours à mes élèves de parapente que dès que vous êtes à trois mètres de haut, vous avez simplement assez d'énergie pour atterrir en fauteuil roulant. Ça demande si peu, parce qu'en parapente, je veux dire, monte sur la table et saute sur tes fesses. Oui, ça ne va pas bien finir. Et ce respect, cette conscience que ça demande si peu parce qu'on est assis et qu'on avance vite, surtout en parapente, ça manque parfois un peu aux gens. Oui, et c'est pour ça que je trouve que c'est bien plus judicieux quand on

[00:59:46] Il faut passer sa licence. Peu importe, je pense que dans un pays comme le Danemark, avec la mer et la côte, je trouve que, de mon point de vue, il faudrait passer deux licences, une licence de parapente et une licence de aile, et il faut simplement faire ce qui correspond. Si tu pratiques la aile, tu pourras peut-être faire une formation de parapente plus simple plus tard, et si tu pratiques le parapente, tu pourras faire une formation de aile simplifiée, mais je le ferais comme ça : pour l'instant en Suisse, tu ne pourras pratiquer la aile que si tu as déjà une licence de parapente, et tu devras ensuite suivre un cours pour la aile.

[01:00:33] pour obtenir une licence, et je pense que c'est déjà super pertinent chez nous, parce qu'on n'a tout simplement pas ces dunes de sable faciles pour faire voler des kites sur la côte.

[01:00:44] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet et regardons différents kites ou parakites, juste pour voir l'évolution, parce que le Mustache était le premier, il est sorti il y a quatre ans et, d'après ce que j'ai suivi, il y en avait en gros, pour simplifier, genre trois

[01:01:03] vagues de développement concernant les conceptions de ce que doit être une aile. Le Mustache était le premier, puis est arrivé Flow, Mullet je crois, et Mullet X et tout ça, mais ils avaient tous des profils similaires, quelque chose entre 5 ou 6, quelques modèles plus compacts, donc tout dans une zone où tu dirais, si tu regardes dans le domaine du parapente, c'est probablement similaire à ce qu'on voit pour une aile de catégorie B, un modèle polyvalent. Ensuite est arrivée une deuxième vague, soudainement tu voyais, ah, les gens commencent à construire des ailes beaucoup plus profilées. Puis il y a eu, je ne sais plus, un Dune Rider néerlandais ou comment il s'appelle, il y avait le Scraper, qui avait des profils de 7, puis à un moment est sorti le Flair Bandit, pas Mustache, le Bandit, qui a aussi parfois des profils de 7, puis il y a eu l'Albatrox de Flow et tout ça, donc soudainement on est passé au niveau performance.

[01:01:49] et maintenant, ces derniers temps, j'ai vu que, ah, maintenant, les fabricants sortent des parapentes peu étirés, donc comme tu l'as dit, du Flair Scout, donc en gros une aile pour débutants, je crois qu'elle n'a plus qu'un étirement de 4,8 ou quelque chose comme ça, et il y a aussi des ailes pour débutants, je crois que du Der Scout, qui

[01:02:08] **Beni Kälän:** Le Scout est jusqu'à présent la seule vraie aile pour débutants, spécifiquement pour les débutants.

[01:02:14] **Lucian Haas:** Oui, si on le désigne comme tel, mais si tu regardes l'allongement, oui, pour le Scout, je crois que le BGD Kiss 2 a aussi un allongement de 4, quelque chose, donc juste en dessous de 5 ou peu, si j'ai bien vu. Il faut

dire que...

[01:02:29] **Beni Kälän:** c'est vraiment un parapente et il a simplement cette option de kite réacteur que tu peux utiliser, mais c'est un parapente, ce n'est pas un aile, donc il ne peut pas dépasser et flotter au sol, non ? Et ils l'écrivent aussi très clairement, enfin je trouve qu'ils font vraiment un super boulot sur la communication et je trouve que c'est une idée super cool ce qu'ils ont là, mais ce n'est pas une vraie aile.

[01:02:55] **Lucian Haas:** Alors, je reviens encore sur la portance, même si tu me dis peut-être : « d'accord, ça ne colle pas tout à fait ». Air Design a sorti récemment le X, qui est aussi différent des autres Parakites ; ils disent : « nous construisons un Parakite pour la montagne, c'est un aile de montagne légère ». On peut voir si c'est vraiment pertinent ou pas, mais il est aussi plutôt réduit en termes de portance, au point qu'on pourrait dire que c'est peut-être plutôt une

[01:03:19] plus simple, je ne sais pas si la portance fait tant de différence sur la simplicité, tu peux m'expliquer ça tout de suite. Autre exemple, le V-Rowdy n'a qu'une portance de 4,7, c'est en fait aussi une aile de catégorie A, alors que le Rowdy, je ne sais pas si tu l'as déjà piloté, je trouve le concept assez intéressant parce qu'il est construit comme une aile à deux lignes et ils disent qu'il n'a plus que des lignes A et B, donc plus du tout une structure de portance totalement complexe, si c'est pertinent ou non, ça reste à voir. Mais maintenant, en gros, ces trois étapes, l'aile polyvalente qui est sortie au début, ou les ailes polyvalentes toutes avec une portance de 5, quelque chose et au début 6, puis les ailes de performance et maintenant les ailes réduites. Si je suis un pilote normal, qu'est-ce que tu me recommanderais ?

[01:04:05] Quand puis-je passer à quelle aile ? Ou quand devrais-je opter pour quel type d'aile là-bas ? C'est une

[01:04:11] **Beni Kälän:** C'est une très bonne question. En parapente, je suis extrêmement conservateur. Si tu t'achètes une aile avec trop de portance et que tu vas en faire du thermique ou du vol de performance dans le Valais ou n'importe où dans des conditions fortes, tu ne te rends aucun service. Tu auras plus peur, plus de fermeture, tu atterriras plus tôt, tu iras moins loin et en plus, ça deviendra dangereux. Donc, avec une aile de parapente, tu dois contrôler activement la portance en pilotant activement et en gardant la machine ouverte ; plus elle est portante, plus c'est difficile et plus les conséquences, c'est-à-dire la chance d'avoir un gros décrochage si tu ne le fais pas bien, sont grandes. Maintenant, pour le parapente, comme je l'ai dit, même avec un Bandit dans des conditions de soaring côtier normales, tu n'as en fait pas besoin de piloter de manière extrêmement active.

[01:05:03] Même s'il y a de grosses vagues devant et que tu voles à 40-50 km/h avec des secousses et des saccades... Enfin, pour ceux qui n'ont jamais vécu de grosses vagues en soaring côtier, ce sont parfois des turbulences extrêmement fortes. Donc, ceux qui ne connaissent le soaring côtier que par Dürr-die-Pila n'ont tout simplement pas l'image complète. À Dürr-die-Pila, c'est juste de l'eau peu profonde et des bancs de sable sur deux kilomètres, donc l'air y est en fait extrêmement calme. Mais si tu vas faire du soaring là où la mer est juste devant toi avec des vagues de deux ou trois mètres de haut, ça peut être brutalement turbulent. Et justement, parce que les Parakites ont autant de réflexes, ils font en quelque sorte le pilotage actif pour toi.

[01:05:48] Donc, un pilote comme toi, je pense que tu t'en sortiras super bien avec un Bandit. Le Bandit, au sol, je le connais très bien, c'est pour ça que je le prends comme exemple : au sol, avec une extension de 7, il est beaucoup plus exigeant. On a vite les oreilles qui s'ouvrent, il faut presque faire une Cobra avec, il peut aussi partir en vrille, il peut faire des enchevêtrements ou ne pas remplir les oreilles, etc. Toutes les inconvenients qu'une aile en extension apporte lors du maniement au sol, les Parakites les ont. C'est tout simplement beaucoup plus exigeant. Si tu prends un Scout, tu peux juste le lâcher, tout relâcher, tu prends les commandes de freinage, tu tires juste avec les hanches, il se remplit doucement, il ne part pas en vrille et les oreilles s'ouvrent et

[01:06:34] ...tu te tournes, tu prends les commandes de freinage et c'est parti. Super relax. La chance qu'il s'enroule, qu'il s'envole ou qu'il fasse n'importe quoi comme un fer à cheval, est beaucoup, beaucoup plus petite, donc c'est bien plus simple au sol. Mais en l'air, le Bandit est aussi assez stable pour que tu n'aies pas besoin de piloter de manière très active, dans les conditions où le soaring côtier reste amusant. Donc de mon point de vue, je parle ici seulement du soaring côtier, si tu voles en montagne, c'est une autre histoire. Mais pour le soaring côtier pur, la différence principale se situe vraiment surtout au sol. En l'air, un Bandit n'est pas beaucoup plus difficile à piloter qu'un Mustache.

[01:07:19] Si tu as, hypothétiquement, une fermeture avant sur un parapente avec une allongée de 7, que ce soit un Bandit, un Scraper ou un Albatrox, la probabilité que ça s'enraye et que tu finisses par tomber avec le truc est nettement plus grande qu'avec une allongée de 5. C'est clair. Mais je n'ai jamais vu de vidéo où une aile comme ça fait une fermeture avant. Donc, pour le parapente de côte, ça ne semble pas être un problème jusqu'à présent. Autrement dit, l'allongée en parapente est vraiment déterminante, ou beaucoup plus déterminante que pour le parapente de côte. Et c'est pour ça que je pense personnellement qu'à l'avenir, on aura tendance à voler avec des ailes plus allongées en parapente de côte qu'en parapente.

[01:08:10] **Lucian Haas:** Est-ce que le Scout de Flair n'est pas, en quelque sorte, un mauvais investissement ? Une erreur de développement, si tu dis qu'en fait, on tend plutôt à se dire que les moins bonnes ailes sont celles pour lesquelles on a besoin d'un Scout ? Ou est-ce que ce ne sont pas les gens, ou est-ce vraiment que tu dis que c'est une aile de formation ? Et quand on commence vraiment à dire, "on va faire des formations Parakite", on finit par se dire qu'il existe cette catégorie de peu étirées qui décollent complètement toutes seules, il suffit de donner un petit coup de hanche et elles montent déjà en faisant tout pour toi. Et qu'on commence par dire : commencez par ça, et si vous faites les 10 premières heures avec, alors vous pourrez passer sur le Moustache ou quoi que ce soit, et ensuite aussi assez rapidement passer sur le Bandit et dire qu'en côte, vous pouvez aussi le piloter.

[01:08:51] **Beni Kälän:** Exactement, je vois ça un peu comme toi, non ? Pour quelqu'un qui est vraiment un peu plus âgé, qui n'a pas forcément la même finesse, tu sais comment les débutants se comportent au début pour manipuler au sol, on en voit soit trop, soit pas assez, jusqu'à ce qu'on développe à nouveau le ressenti pour l'aile et ainsi de suite, c'est donc déjà cool d'avoir une aile qui te simplifie activement la tâche, ou qui te permet de progresser plus vite et d'être moins frustré, ouais, ou alors surtout pour les gens qui ne font pas de parapente, les kitesurfeurs et tout le reste, ou alors pour les écoles je pense, c'est tout à fait justifié et ils ont besoin d'un truc pareil. Ou aussi, si tu veux voler dans des conditions très turbulentes, où une aile compacte est simplement plus stable qu'une aile étirée, non ?

[01:09:43] Alors, il a déjà sa raison d'être, mais je ne te recommanderais pas un Scout maintenant. En gros, tu serais un parapentiste normal qui vole depuis un moment, tu pourrais commencer directement avec un Moustache, non ? Peut-être que ce n'est pas bête de faire quelques vols sur un Scout si l'école de vol où tu apprends en a un, mais pour moi, tu pourrais passer directement sur un Moustache, aucun problème, non ?

[01:10:07] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour un pilote ENB moyen, disons, tu dirais que la classe intermédiaire de parapentes, la classe Moustache avec une portance de 5860, dans cette zone ou quelque chose comme ça, c'est en fait la voie à suivre.

[01:10:23] **Beni Kälän:** Oui, je dirais ça. Ça dépend aussi énormément de la sensibilité des pilotes, tu sais, dans la scène du parapente, il y a des gens qui volent vraiment bien mais n'ont aucune expérience, ou aucune expérience, n'ont tout simplement aucune compétence au sol, en maniement au sol, et ils sont vraiment mauvais, pas entraînés, et pourtant ils volent super bien, et il y a aussi l'inverse, alors là, ça a peut-être du sens de prendre quelques semaines, non ? Mais fondamentalement, c'est comme tu dis, oui.

[01:10:54] **Lucian Haas:** Passons au deuxième point, qui est probablement déterminant : le choix de la taille. Absolument. Ça influence principalement la dynamique et peut-être la vitesse maximale, ou la vitesse maximale du vent que l'on peut avoir là-dessus. C'est quoi une taille idéale...

[01:11:11] Quelle pour débutant, taille moyenne pour un pilote qui pèse environ 80 kilos ?

[01:11:17] **Beni Kälän:** Je dis toujours que ça dépend si tu veux compléter ou remplacer ton parapente. Beaucoup de pilotes aiment voler en parapente, ils aiment bien leur aile tant que c'est possible, et ils veulent ensuite se prendre un parakite pour pouvoir continuer à voler avec leur parapente quand le vent est trop fort, non ? Et du coup, pour un pilote de 80 kilos, un 22 ou un 18 est sûrement pertinent, non ? Avec un 18 et 80 kilos, si tu as les compétences, tu peux voler tranquillement jusqu'à, enfin jusqu'à 50 km/h, non ? Donc 55.

[01:11:54] **Lucian Haas:** Et en ce qui concerne les tailles, si tu dis par exemple, par rapport au Moustache, qu'il te faudrait un 22 ou un 18. Est-ce que ces tailles en mètres carrés réagissent de la même manière sur tous les parapentes, ou faut-il dire : d'accord, pour le Moustache, il faut peut-être un 22, alors que pour un autre, il en faudrait un 18 ou un 24 ou

quelque chose comme ça ? Ou est-ce qu'on peut dire de manière assez uniforme que la catégorie 22 est très similaire sur les parapentes en termes de capacités ou de plages de vitesse qu'ils peuvent développer ?

[01:12:25] **Beni Kälín:** Elles ne sont pas tous identiques, même entre les différents fabricants, mais je dirais que la principale différence, c'est l'allongement.

[01:12:32] Plus la aile est étirée, plus tu peux choisir une petite taille, c'est pareil pour les hautes performances. Le plus grand Enzo fait je crois 25,5 mètres carrés et la plus grande aile débutant fait environ 31, 32 mètres carrés pour la même plage de poids, donc plus les parakites sont étirées, plus tu peux prendre de petites tailles. Par exemple, chez Bandit, la plus grande taille est la 22 et chez Mustache, il y a une 26. Mais on n'a pas besoin d'une Bandit 26, parce qu'avec une Bandit 22, tu peux, elle décolle presque aussi tôt qu'une Mustache 26, environ.

[01:13:11] **Lucian Haas:** Si un pilote de 80 kilos, donc quelqu'un qui a essayé d'en tirer une règle quelconque, un pilote de 80 kilos, il piloterait normalement un parapente de 26. Tu dirais alors, d'accord, pour une moyenne similaire, si c'était un parapente de classe B ou quelque chose comme ça chez Mustache, alors tu dirais, d'accord, prends ton parapente classique et retire quatre mètres carrés, alors tu as à peu près ça en tant que parapente, avec une dynamique similaire peut-être, et si tu en veux encore plus, alors retire encore deux ou encore quatre mètres carrés. Là, tu serais soit sur le 22, soit sur le 18.

[01:13:45] **Beni Kälín:** Bonne question, je ne me suis pas encore demandé combien il faut retirer exactement. Je dirais que tu as une dynamique similaire si tu gardes la même taille. Si tu en prends une plus petite, elle sera toujours plus dynamique et plus rapide. Mais la plupart des gens veulent compléter leur parapente, et il faut bien dire que c'est simplement plus amusant avec un peu plus de vent, parce que c'est plus dynamique et plus rapide qu'avec peu de vent. Chez Flair, les tailles les plus vendues sont déjà le 18 et le 22, je crois. Donc je dirais qu'entre le 18 et le 22 pour un pilote de 80 kilos, ce n'est certainement pas une mauvaise taille pour que tu puisses aussi avoir le

[01:14:32] ...plage de vent du parapente peux encore élargir. Si tu passes sur un 15 avec 80 kilos, ça va devenir très dynamique.

[01:14:41] **Lucian Haas:** Là, il faut déjà être un pilote plus expérimenté.

[01:14:44] **Beni Kälín:** Ouais, ou avoir un spot simple et tout ça. Mais si tu veux voler en montagne avec 80 kilos et un Parakite de 15 m², décoller et atterrir avec zéro vent, là tu vas vite atteindre des vitesses élevées. On fait même des boucles avec le 15 m² et Luca a un peu mesuré avec le GPS. Si tu fais une spirale avant la boucle avec le 15 m², je crois que tu montes à 145 km/h.

[01:15:15] Mais alors, tu fais aussi trois cercles avant. Mais dès que tu fais une rotation rapide à 180 degrés ou quelque chose comme ça, avec 15 m², tu dépasses les 100 km/h. Ça devient donc vite sportif. Peut-être encore un truc intéressant. Beaucoup de gens pensent toujours qu'une Parakite est difficile quand elle est rapide. Les gens s'imaginent que la Mustache est méga rapide ou que la Bandit est méga rapide, et que c'est pour ça qu'elle est exigeante. Mais ce qui rend une Parakite exigeante, ce n'est pas la vitesse maximale, parce que c'est volontaire. Si tu ne veux pas voler vite, tu ne montes simplement pas les mains plus haut que tu ne le souhaites. Tu n'as qu'à voler aussi vite que tu en as envie.

[01:16:01] Mais si l'aile ne peut pas voler doucement, c'est-à-dire si elle décroche juste assez vite et surtout sans prévenir — et c'est malheureusement le cas pour beaucoup de modèles sur le marché, ils ne deviennent pas assez fermes. Les Parakites en haut sont tous mous et bizarres, et chaque pilote dit toujours : « je ne sens rien, c'est trop mou ». C'est vrai, mais en bas, quand on tire la suspente de frein, le bord d'attaque, il faut qu'il devienne ferme pour que tu saches où tu en es. Maintenant tu sais : je suis dans la zone de freinage, le réflexe est parti et je n'ai plus beaucoup de marge, là il va bientôt décrocher. Donc il faut vraiment bien le sentir là et pouvoir voler doucement. Un Parakite où tu peux vraiment voler doucement avant qu'il ne décroche, c'est simple, non ?

[01:16:48] Qu'il soit super rapide ou non ne joue pas vraiment un rôle, mais on a remarqué que le vol lent est hyper crucial.

[01:16:57] **Lucian Haas:** Pour l'instant, il n'y a aucune homologation d'une quelconque manière pour les Parakites. Est-ce que ce serait pour toi un critère où l'on dirait qu'on ne peut pas tirer sur la fermeture sur ces kites, donc qu'on ne

peut pas faire de tests EN classiques avec. Si on dit maintenant qu'on voulait introduire autre chose, pour dire au moins des tests de base, est-ce que ce serait aussi, par exemple, que tu dirais qu'un kite simple, un kite pour débutant, ne devrait peut-être pas dépasser certaines longueurs, mais qu'il devrait aussi avoir des propriétés de vol lent particulièrement bonnes, pour que tu dises : celui-là, tu peux vraiment le freiner loin, de sorte que tu puisses aussi atterrir raisonnablement avec le truc.

[01:17:33] **Beni Kälín:** Absolument, oui. On a un peu fait du brainstorming l'année dernière et on a noté des points qui pourraient être pris en compte pour une certification de parapente, et j'ai écrit ou proposé exactement ça : qu'il doit avoir une certaine distance de freinage à partir du moment où la suspente de freinage est tirée jusqu'à ce qu'il lâche. C'est aussi le cas pour le parapente, je crois qu'il faut avoir environ 80 cm au total pour une aile EN-A, et j'aurais proposé la même chose pour le parapente, pas au total, pas toute la distance de freinage, mais à partir du moment où la suspente de freinage, donc le bord d'attaque, est tirée, pour qu'on puisse tirer assez loin et que ça devienne assez dur, par exemple.

[01:18:19] Alors, je trouverais ça super s'il y avait une certification simple pour les parakites, je pense.

[01:18:29] tant que ça ne restreint pas trop les fabricants, je pense que c'est une bonne chose, parce qu'actuellement, il y a sur le marché différents Parakites de divers fabricants : certains ont pas mal de réflexes et sont extrêmement stables, alors que d'autres en ont moins et peuvent soudainement s'effondrer même dans des conditions normales. Donc, ils n'ont pas tous la même chose.

[01:18:57] Avec l'autopilote intégré, je dirais qu'ils ne volent pas tous de la même manière activement pour toi, non ? Et en tant que client, c'est dangereux pour toi. Tu ne sais pas, quand tu achètes un modèle, s'il va voler activement pour moi ou si je dois piloter activement moi-même. C'est pour ça que je pense qu'il serait probablement mieux s'il y avait une sorte de certification quelque part qui permettrait de normaliser un peu tout ça, non ? Et personnellement, j'espère que les Parakites garderont vraiment toujours cette stabilité extrême et que le développement ne se concentrera pas trop sur la vitesse et la performance, mais sur cette super stabilité, pour que tu puisses simplement te fier à l'aile, ou du moins la plupart du temps à l'aile, qu'on conserve ça, non ?

[01:19:46] **Lucian Haas:** Tu as parlé tout à l'heure du fait que des loopings ont déjà été faits avec le Parakite. Est-ce que les Parakites seraient peut-être un peu différents, mais aussi quasi Akro-capables ? Est-ce que ce serait une autre forme d'Akro que l'on pourrait faire avec des Parakites, et est-ce que ce serait peut-être une catégorie de sport à part entière, où tu dirais : « Maintenant, il y a l'Akro en Parakite » ?

[01:20:08] **Beni Kälín:** Je ne pense pas, parce que tu peux faire une boucle, un barrel, un Sudgate, des Wing-Overs, une spirale, mais c'est tout. Tu ne peux pas faire de hélices, de frilles, de Tailglides et tout ça, donc tu es assez limité.

[01:20:27] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il des autres formes de compétition ? Enfin, le parapente se définit aussi par le fait que les gens se comparent, qu'ils se disent : je fais mes vols de cross-country et à la fin je peux dire que j'ai fait 100 et que toi tu n'as fait que 98 kilomètres, ou que j'ai fait 250 et que toi tu n'as fait que 200, ou quoi que ce soit, et là, les gens tirent un peu leur motivation de ça. Carrément. Avec le parapente, je n'ai pas ça, je peux juste faire mes vols pour moi et me dire : oh super, j'ai eu une super dynamique ou autre chose, et avec le petit truc, peut-être que quelqu'un peut faire la roulade ou autre chose, mais on n'a pas ce côté où on peut se mesurer aux autres. Ou est-ce que tu vois un jour quelque chose comme des courses sur la côte où il est dit que les parapentes font genre 20 allers-retours avec trois boies, où ils doivent toujours faire un petit virage ou quoi que ce soit ?

[01:21:17] **Beni Kälín:** Oui, comme tu le dis, ça n'existe pas en fait. Je pense que je trouverais ça cool s'il y en avait, si un jour il y avait un format amusant, un format intéressant de compétition. Il y a déjà des idées et des projets dans l'esprit de certaines personnes. Flair a même organisé une course au Danemark où il fallait voler autour de deux bouées, je n'y étais pas, et celui qui était le plus rapide... donc oui, j'espère que ça existera un jour.

[01:21:53] **Lucian Haas:** Pour finir, je veux aborder un sujet. Les parapentes arrivent maintenant et avec ça, les fabricants vont aussi réapprendre pas mal de choses, peut-être concernant les profils réflex ou quelque chose comme ça, parce qu'ils peuvent davantage expérimenter. Dans quelle mesure les parapentes peuvent-ils non seulement peut-être enlever un petit bout de marché quelque part, mais où les parapentes peuvent-ils aussi fertiliser la conception des parapentes d'une manière ou d'une autre ?

[01:22:21] **Beni Kälín:** Question difficile, mais je pense que comme tu le dis, toute cette histoire de profils réflex, ça existe déjà depuis longtemps dans le paramoteur. Mais là-bas, on a besoin de beaucoup de réflex, si j'ai bien compris, ce qui est même visible dans le bord d'attaque. Pour les parakites, c'est plutôt intégré dans le bord de fuite, là où le bord d'attaque n'est pas encore bombé, et je pense aussi que les parakites sont un super

[01:22:52] ...place pour acquérir de nouvelles connaissances sur ces profils réflex. Moi-même, je n'aurais jamais pensé que les ailes soient aussi stables quand nous avons lancé le Mustard il y a quatre ans. Chez Flare, on disait aux gens : « Hé, s'il y a de la turbulence, volez doucement, volez en freinant et ne mettez pas juste les gaz à fond, ne comptez pas sur le réflex, mais volez plutôt doucement et activement. » Mais maintenant, avec le recul, toutes les vidéos qui font le buzz où une aile se retourne, c'est souvent parce que le pilote a volé trop doucement ou qu'il a ralenti l'aile un court instant et a sorti le réflex. Donc maintenant, on sait en fait et on dit : « Hé, s'il y a de la turbulence, il vaut mieux voler vite. »

[01:23:38] Tu mènes mieux en gardant les mains hautes, là où le réflex est plus présent et peut faire son travail, et tu veilles à avoir de la dynamique, peut-être un léger carving ou un wing-over, et ainsi de suite, en te fiant au profil réflex. Tu peux toujours piloter un peu activement dans la partie haute, mais souvent sans tirer aussi loin que le frein est actionné. Et pour moi, c'est impressionnant de voir combien de parachutes volent là-bas, chaque jour dans le monde entier, dans des conditions vraiment extrêmes. Tu peux voler avec des parachutes dans des conditions où tu ne le penserais jamais, où tu te demanderais si tu n'es pas en train de devenir fou, disons en Suisse, et tu te dirais que c'est tout simplement dingue de voler là-bas.

[01:24:24] Et ça marche, ça fonctionne et les trucs fonctionnent là-bas, c'est vraiment impressionnant. Et j'espère vraiment que les parapentes vont évoluer dans ce sens. De mon point de vue, les parapentes sont encore bien trop instables. J'espère qu'à l'avenir, les parapentes deviendront nettement plus stables et qu'ils s'enrouleront moins. Mais pour l'instant, avec les ailes A et B, il faut être capable de tirer sur les fermetures via les suspentes A pour la certification. Et tant qu'on n'a pas le droit d'utiliser des suspentes de pliage pour certifier un parapente A et B, c'est vraiment difficile. Skywalk vient de faire quelque chose avec le Chili 6, un truc à l'arrière du harnais qui permet quand même de le faire : tu tires les A vers le bas et alors les B remontent, et juste parce que les B montent plus haut,

[01:25:13] l'aile perd alors son réflexe et c'est seulement à ce moment-là qu'on peut tirer sur les fermetures. Mais en fait, c'est juste une astuce.

[01:25:21] Oui, j'espère bien qu'un jour on autorisera aussi cette histoire de Faltlein dans les catégories inférieures. Simplement, pour que les fabricants n'aient pas à construire les ailes de manière intentionnellement instables. C'est juste qu'en ce moment, les fabricants pourraient construire les ailes beaucoup plus stables, mais ils ne le peuvent pas parce qu'on ne pourrait plus les certifier. C'est vraiment dommage, en fait.

[01:25:45] **Lucian Haas:** On pourrait imaginer quelque chose comme, s'il y a un jour une norme pour les parapentes, donc une norme de certification, qui dirait en quelque sorte : d'accord, tu dois avoir une telle distance de freinage ou l'aile ne doit pas s'effondrer si tu lâches complètement le frein, elle avance, elle ne doit pas s'effondrer là. Elle doit toujours se freiner automatiquement et c'est la preuve que le réflexe fonctionne. Et une fois qu'une telle norme est établie, on pourrait même imaginer, si on dit : d'accord, avec ça, on fait quasiment homologuer beaucoup de parapentes sûrs, qu'on puisse dire un jour : hé, ne devrions-nous pas aussi adapter la norme EN pour les parapentes en conséquence, pour ne plus forcément tant regarder les fermetures, mais plutôt dire : d'accord, essayons peut-être

[01:26:34] définir les classes d'extension, parce que beaucoup de choses sont définies par l'extension : comment une aile réagit quand elle se bloque, ou à quelle vitesse elle peut se bloquer, et c'est ça qui est dangereux. Mais si je sais que les ailes ont elles-mêmes des profils qui ne sont pas du tout sujets au repliement, ou qui sont si peu sujets au repliement qu'on peut dire, peut-être ne devons-nous plus faire ces tests de fermeture, mais que nous effectuons les tests que nous avons introduits pour les parapentes et que nous les transférons simplement aux parapentes, et d'un coup, nous volerons finalement avec des parapentes qui ont été très, très influencés par les parapentes eux-mêmes.

[01:27:12] **Beni Kälín:** Oui, ce serait une belle idée. Le problème avec le parapente, c'est que pour voler en thermique, tu dois tirer sur les freins. Et quand tu tires sur les freins, tu crées une courbure à l'arrière de l'aile, ce qui veut dire que tu crées de la portance à l'arrière, c'est-à-dire que tout réflexe, peu importe à quel point tu en as intégré, disparaît alors. Sur

le parakite, c'est différent. Sur le parakite, tu voles la plupart du temps sans tirer sur la suspente de frein. Donc tu voles en réalité la plupart du temps dans la zone de réflexe et tu n'utilises le frein que rarement. Et en parapente, en vol thermique, c'est exactement l'inverse. Là, tu voles en réalité la plupart du temps sur le frein, là où le réflexe disparaît, c'est-à-dire que l'aile redevient aussi

[01:28:03] plus sensibles aux fermetures et tu ne libères le bord d'attaque que si tu accélères ou que tu voles en ligne droite. De plus, je pense aussi que les turbulences en montagne, dans les thermiques vraiment forts, provoquent des cisaillements de vent verticaux beaucoup plus violents que sur la côte avec le Sohren. Et c'est pour ça que je pense que les parapentes ne seront jamais increvables, même si les parapentes le seront presque un jour.

[01:28:33] la fermeture restera toujours un sujet pour les parapentes et je pense que c'est bien qu'on vérifie ça et qu'on regarde comment une aile se comporte en cas de fermeture. Mais de mon point de vue, en ce moment, on accorde beaucoup trop d'importance à la manière dont l'aile se ferme et pas assez à sa stabilité et au fait qu'elle ne se ferme pas. Et pour les parapentes, c'est exactement l'inverse. Pour la plupart des fabricants de parapentes, ils ne se soucient pas du tout de la fermeture. Ils ne vérifient même pas comment il réagit s'il se ferme.

[01:29:19] Sinon, ils vérifient juste qu'il est tellement stable que tu finis par avoir peur avant et que tu ne veux plus voler. Et seulement à ce moment-là, il se replie. Tu vois ce que je veux dire ? Tant que c'est encore amusant et que ça semble relativement correct, il ne doit pas se replier, et seulement quand ça devient vraiment désagréable, quand plus personne ne vole, est-ce qu'il peut alors se replier.

[01:29:47] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu pars du principe qu'il n'y aura jamais une sorte de convergence des deux techniques, que tu ne diras pas qu'à un moment donné, les parapentes auront peut-être d'autres élévateurs, mais au bout du compte, ils ne seront quand même pas construits comme des parakites, ou que tu diras que les parakites seront toujours plus extrêmes en termes de réflex que les parapentes classiques, parce que pour le vol en thermique, j'ai besoin de profils un peu différents.

[01:30:09] **Beni Kälän:** Probablement, mais c'est difficile à dire. J'espère en tout cas que les parapentes auront plus de reflex et deviendront plus stables. Mais le reflex signifie aussi moins de cambrure, moins de portance, et pour bien monter, il faut aussi une certaine cambrure dans le profil pour générer de la portance. Pour le parapente, le plus important n'est pas qu'il monte bien, c'est plutôt la stabilité qui prime. Mais je peux bien imaginer qu'un jour il y aura des ailes qui font les deux relativement bien, parce qu'un bon parapente qui vole aussi vite doit être stable, il doit pouvoir voler lentement sans décrochage, il doit être maniable, et pour le parapente, c'est en fait assez similaire.

[01:30:54] Il doit être rapide, il doit être stable, il doit être maniable et il doit aussi pouvoir voler lentement sans décrocher. Ce n'est pas complètement différent, non ? Côté exigences. Et oui, peut-être qu'un jour on aura une aile avec laquelle on peut vraiment faire du vol de ligne et ensuite tu accroches quelque chose à la sellette, ou tu en enroules un, ou tu prends une autre sellette ou tu prends une autre commande et tu pars en soaring. Qui sait ?

[01:31:24] **Lucian Haas:** Dernière question. C'est peut-être un peu méchant. Si tu étais dans un monde où tu pourrais dire, d'accord, tu ne peux faire que l'un ou seulement l'autre. Donc soit faire du parapente, en mode soaring, soit pouvoir faire du vol de distance, du vol en thermique avec le parapente. Où ton cœur est-il le plus attaché ou où dirais-tu, sur le long terme, qu'est-ce qui m'apporterait le plus si je devais choisir entre l'un ou l'autre, je choisirais ça ? Et ce serait quoi ? Je pense qu'en ce moment, je choisirais le parapente.

[01:31:55] **Beni Kälän:** choisir. Mais j'ai un TDAH et pour les gens qui ont un TDAH, les trucs finissent toujours par devenir ennuyeux et ils ont besoin de les ressentir à nouveau et d'avoir de nouveaux défis, donc pour aujourd'hui, je choisirais le Parakite. Pourquoi ?

[01:32:16] Parce qu'il y a la vitesse. J'aime les sports où le flow et la vitesse entrent en jeu, et même si le vol à voile est super beau et super cool, la vitesse n'est pas vraiment en jeu. Je fais aussi des vols de distance rapides et j'aime ça, réussir à avoir une vitesse de pointe plus élevée, mais cette sensation de vitesse manque complètement, comme en avion. Tu n'as pas ce frisson de vitesse. L'adrénaline. Peut-être, oui. Je pense que c'est moins l'adrénaline, c'est plutôt simplement cette sensation de flow. Ce qui me manque un peu dans le vol à voile et qui est là avec le parapente ou le surf, avec le

[01:33:02] En snowboard ou en ski en poudre, tu as ça. Ou en VTT, tu as vraiment cette sensation de flow, et avec le Parakite, tu l'as aussi.

[01:33:13] **Lucian Haas:** Je laisse ça comme ça. On a plus cette sensation de flow avec le Parakite qu'avec le parapente. Merci pour toutes ces explications. Je pense que certaines personnes auront maintenant encore plus envie d'essayer de voler avec le Parakite. De le tester. En même temps, ils ont peut-être aussi reçu quelques conseils sur ce qu'il faut surveiller. Comment on arrive quand même à se poser lors d'un atterrissage difficile ou sur quoi faire attention pour le choix de la taille. Je pense que pour beaucoup, c'était une bonne introduction et je te souhaite encore beaucoup de plaisir dans toutes tes expériences de flow, où que tu les vives.

[01:33:48] **Beni Kälän:** Merci, Lucian. Et j'espère que tu pourras bientôt profiter du flow avec un Parakite toi aussi. Je vais essayer.

[01:33:55] **Lucian Haas:** Côté maniement au sol, je l'ai déjà fait plusieurs fois, mais je n'ai pas encore moi-même pris de vraies sensations de flow en décollant avec le Parakite sur les côtes. Mais ça peut encore arriver.

[01:34:04] **Beni Kälän:** Je dis toujours que pour vraiment comprendre un Parakite, il faut se tenir quelque part sur la crête à 40 ou 50 nœuds, avoir une session de dingue et avoir l'impression qu'il pourrait y avoir encore plus de vent. C'est seulement là qu'on capte vraiment ce que les Parakites sont capables de faire.

[01:34:30] **Lucian Haas:** Le marché en pleine expansion et l'intérêt croissant pour le parapente ne se reflètent que très peu dans les médias spécialisés pour l'instant. Il n'existe encore aucun magazine qui publie, par exemple, des tests indépendants de nouveaux parapentes. Quiconque cherche des informations ici finira rapidement sur Beni Kälän. Sur son site speedflyingschool.com, sous la rubrique knowledgebase, il propose toute une série de courtes critiques en décrivant les caractéristiques qu'il juge importantes pour différents modèles. Vous trouverez le lien ainsi que d'autres liens vers des infos complémentaires sur le parapente dans les notes de l'épisode. L'épisode vous a plu ? Alors abonnez-vous à Podz-Glitz, laissez un commentaire et recommandez le podcast à vos amis. Si vous voulez également contribuer durablement à ce que je puisse continuer à vous divertir et à vous informer aussi bien avec Podz-Glitz et le blog de parapente Lu-Glitz, alors devenez contributeur.

[01:35:25] Tu peux choisir librement le montant de ton soutien. 1 à 2 euros par épisode de podcast, plus 1 à 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz, ne te coûteront rien, mais me permettront, en tant que journaliste indépendant, de disposer d'une base solide pour poursuivre ces projets. Toutes les infos nécessaires sur la manière dont ton soutien me parvient se trouvent sur le blog Lu-Glitz, dans la page Fördern. À la prochaine, c'était Lucian.