

Bernhard Kalin and the coming future, dangers of overconfidence, Speed flying best-practices

Cloudbase Mayhem Podcast 71 — Bernhard Kalin

Published	2018-07-14
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-71-bernhard-kalin-and-the-coming-future-dangers-of-overconfidence-speed-flying-best-practices/
Duration	01:03:19
Speakers	Bernhard Kalin, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0071-bernhard-kalin-and-the-coming-future-dangers-of-overconfidence-speed-flying-best-practices.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	17
Show notes	17
Transcript	17
Deutsch	32
Show notes	32
Transcript	32

English

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

Show notes

Bernhard (Benni) Kalin is a Swiss all-things-flight instructor at ChillOutParagliding. Based in Interlaken, speedflying was his initial addiction but over the years it has spread to all canopies- paragliding, base jumping, kitesurfing, kiteskiing- you name it. Last year flying with his father in the Wallis Benni had to deploy his reserve for the first time and ended up in a terrifying position that required a helicopter recovery. In this episode we discuss the exciting future of Reflex wings, dealing with fear injuries, some of Benni's most-memorable flights, speed-flying best practices and why it's as dangerous as base jumping, how to safely get started on mini wings, why learning paragliding before speed flying is so essential and the risks of overconfidence. Enjoy!

The post Episode 71- Bernhard Kalin and the coming future, dangers of overconfidence, Speed flying best-practices first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. Got a great show for you today with Benny Kalin, Swiss instructor, big time into kite foiling, kite surfing, base jumping, paragliding, speed flying, started off speed flying, so we talk quite a bit about speed flying and speed riding. We talk about his crazy incident last year that all ended really well in the Volus with his dad, super wild, and you can check that out in the show notes, pictures of that incident. Talk about coming back from fear injuries like we did with Nik Hawks from that incident, which went really well. He didn't have any physical injuries, but he's having really kind of a hard time getting back on the horse, so we talk about what he's doing for that. We talk about some of his most memorable flights, like top landing.

[00:01:01] Mont Blanc, which I remember from a few years ago when all those people did it on that same day, just amazing, what must have been an amazing experience, so great dude, super fun, lives in Interlochen, one of the meccas for our sport, and a lot of terrific advice here that I think you're going to love. Just a reminder that we're working with some friends of ours at Truck Gloves. They're not a sponsor, but this is just something we're doing for our listeners. These are a couple guys that broke off from Black Diamond. A little while ago, and they're making these really cool gloves that a friend of mine, Evan Bouchier, was selling at the Rat Race a few weeks ago down in Oregon, and they're super cool. And if you go to truckgloves.com and then put in the promo code CLOUDBASEMAYHEM, two separate words, you'll get 10 % off on those, so check those out.

[00:01:52] And yeah, let's get into it. Without further delay, please enjoy this conversation with Benny Galen.

[00:02:02] Bernie, welcome to the Cloud Base Mayhem. So excited to talk to you. I've just spent an inordinate amount of time actually on your Facebook page. I'm not much of a Facebooker, but really cool videos, and I didn't realize you were such a speed pilot. You obviously do a lot of speed flying and a ton of instructing and foiling and kite surfing, and you and I, you look like my younger brother, my much younger brother actually. Yeah. Yeah. I thought maybe a great place for us to start would be if you could just tell a story of your most magnificent flying memory. It can be – it doesn't even have to be yours personally, but just the coolest thing that comes up when you think of flying because it looks like flying is definitely your passion.

[00:02:49] **Bernhard Kalin:** Yeah. Hi, Gavin. Thanks for calling. Can you call me Benny? That's how all my friends call me.

[00:02:57] **Gavin McClurg:** Benny. Okay. You got it. We'll do. I think I was calling you Bernie. Sorry about that. Yeah, exactly. That's

[00:03:03] **Bernhard Kalin:** my proper name, but no one calls me Bernie. Okay.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** That's a good start. We'll start there. Yeah. So

[00:03:10] **Bernhard Kalin:** first question, the best thing I've experienced.

[00:03:16] Back in the days, I was really into speed flying, but it definitely turned more towards the paragliding now. And the two best experiences I've had is one is top landing on Moblo. Wow. Back a few years with the big party. I was one of them there.

[00:03:33] **Gavin McClurg:** Wow. Very cool. That was famous all around the world. There was more than like 50 of you up there, wasn't there?

[00:03:39] **Bernhard Kalin:** Absolutely. And we just stayed up there until everybody else left. And we kept on soaring. For some reason, there was no wind that day in the altitude, no meteo wind, but there was a constant updraft on the top, on the summit. And you could soar it up there like doing the pila. It was absolutely amazing. Absolutely constant. And we did some wing overs and ground spirals on the glacier. And yeah, it just had our fun there. But we kind of starved and got really thirsty and cold and a headache. So we just had to get down at some point. Oh,

[00:04:15] **Gavin McClurg:** what a magnificent day. That was, yeah, we were, the rest of the paragliding world was very envious of that day.

[00:04:22] **Bernhard Kalin:** Yeah, I'm sure they were. Yeah, that was one of the best things. And the other best thing I've just done this winter was... It was just a soaring flight up from Jungfrauoch and then soaring up on the three big famous mountains here in Interlaken, the Eiger Mönch and Jungfrau.

[00:04:43] Did you do that from the

[00:04:44] **Gavin McClurg:** Interlaken side?

[00:04:46] **Bernhard Kalin:** No, no, no. I took the train up to Jungfrauoch, three and a half thousand meters. So takeoff was on three and a half thousand and then I soared up to 4,200. And that was on a cold winter. It was a cold winter day in the evening light. You know, the sun was about to go down. And then during sunset, I was still soaring up on 4,000 meters. It was full moon that day. And it was just, yeah, very clear sky. And I just kept on soaring because it was so amazing. I wasn't ready for it. I didn't plan really for it. So I wasn't dressed very much. I was cold, shivering every now and then.

[00:05:31] I had to keep on going. It was just so amazing. So I just kept on soaring up on 4,000 meters, tried to soar as far as I could. And meantime, it got dark and I just kept on soaring. And then I was still soaring in the night. It was completely dark, but it was full moon and I was still soaring at 4,000 meters plus. That was also just one of the best experiences I've ever had on a paraglider. Was

[00:06:00] **Gavin McClurg:** that just a really long glide? Was

[00:06:02] **Bernhard Kalin:** that just a glass

[00:06:02] **Gavin McClurg:** off? Or was that more, you just had the right kind of laminar, almost like a laminar coastal breeze coming up through the mountains? Were you just soaring on like a ridge soaring? Or was it more just the latent heat from the valley of the day?

[00:06:17] **Bernhard Kalin:** No heat at all. No thermals at all. It was winter. In winter, the sun is very low here. It was just ridge soaring, you know, basically ridge soaring in the big mountains, you know? Jeez, that

[00:06:28] **Gavin McClurg:** must have been incredible. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. When I was a very new pilot, a very good friend of mine, Bruce, who was my supporter in the last couple of X-Hops, we, is it the Shilthorn? The James Bond? Yes,

[00:06:45] **Bernhard Kalin:** exactly. Yeah.

[00:06:45] **Gavin McClurg:** We took that up to the top and launched in the morning and flew back to Interlochen. And it wasn't, you know, it's like 40K, it's nothing. But it was, ah, you know, just early in the morning. And, you know, that launch is kind of, I mean, by now, I don't think it would be scary anymore. Yeah. But back then it was really

committing, you know, because you're running down the scree field and then it gets really steep. And wow, it was just amazing. It's an incredible part of the world. And then do you, are you there, did you grow up in Interlochen? Are you there to instruct or to do tandems or all of the above? All of it. I grew up

[00:07:24] **Bernhard Kalin:** here. My dad, he's a pilot. He's paragliding since 20 years. And that's how I got into it. I probably wouldn't have started so young otherwise. Yeah. And I'm working at the Chill Out School for about 13 years, instructing for about 9, 10 years now. Doing a bit of tandems as well, just to have a bit of a change. Yeah. Yeah. I've traveled a few places in the world, but mostly for surfing and kite surfing. But I always love coming back here. It's a magical place, that Interlochen and the area. Yeah.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Well, a very dear friend of mine. A dear friend of mine is Whaley Kestenholtz. I know he lives there as well, but he was on our boat in Indonesia a few years back when he was filming Play Gravity 2. And he spent some time with us there. We did a bunch of towing and towed him right off the bow of the boat. And that was pretty special. But you guys must run in the same circles.

[00:08:23] **Bernhard Kalin:** Yeah, sure. We're friends. We know each other.

[00:08:26] **Gavin McClurg:** Yeah, Whaley's a good dude. Tell me about foiling and kite surfing and that tie-in. Obviously, from your Facebook page, you do a lot of surfing as well. How does that lend and tie-in to your flying?

[00:08:42] **Bernhard Kalin:** Well, I've started kite surfing at the same time I did paragliding.

[00:08:49] And I was windsurfing already as a kid, because my dad, he's a passionate windsurfer. And somehow, I just tried foiling one day, and it got me hooked like many other guys. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. It's a great thing here to have two legs. And we have nearly every day a bit of wind, but never really enough for normal kite surfing gear. But with the foiling, you can really kite every day here if you have time. And you can arrange to go at that time of the day, which is very special to kite at home for me.

[00:09:24] **Gavin McClurg:** And do you like one more than the other, or do you like them all the same? The kite surfing or the sports? No, flying, kite surfing. Because I still do run a kite surfing business, but some of my best days forever, for sure, in my life have been kiting waves. But it never really grabbed me like paragliding did.

[00:09:46] **Bernhard Kalin:** Yeah. I like having a change. I think anything except surfing perfect unspoiled waves or powder would become boring for me. These two things, I can't imagine ever to pick. Right. To be boring.

[00:10:04] But apart from that, I like doing different things.

[00:10:09] **Gavin McClurg:** You mentioned your dad, Chris Banford, a friend of yours who recommended that I get you on the show and sent me an article, I think, in one of the Swiss magazines. You had quite an episode with your dad last year. I couldn't believe the picture. What happened there? We talked about that a little bit. Before we started recording. But I'd love you to talk about that quite scary incident.

[00:10:41] **Bernhard Kalin:** Yeah, yeah, totally. That was the first time I had to use my reserve.

[00:10:47] I convinced my dad to go for a cross country flight with me to Wallis. He never wanted to go to Wallis because he heard a lot of bad stories about it. Thermals are stronger there, valley winds are stronger. But you can fly bigger distances more easily, you know. And the mountains are bigger. It's just a very special place for flying. So I convinced him to come there with me for the first time. And I was just feeling way too confident that day. I was flying a Sigma 10 after doing very long flights, some of the longest flights I've done in my life with the Sigma 10. Yeah. Yeah.

[00:11:32] Yeah. I switched to Omega and I've already done a lot of flights on the Omega in the past. So for some reason that day, I just felt like on the Sigma, hey, that's a beginner wing for me, you know. There's nothing that can happen to me with that Sigma. So I just took it too easy. And I just didn't active fly enough. And falling out of a thermal got a big 90 % collapse.

[00:12:00] And I put my weight to the wrong side. So you went

[00:12:04] **Gavin McClurg:** against it?

[00:12:07] **Bernhard Kalin:** Yeah, exactly. I didn't go with it. I landed to the open side. That got me twisted right away.

[00:12:15] It was also the moment I was just trying to get back into the thermal. My harness had a bit of a swing. I had a lot of brake on. And so it twisted me. And because I didn't react very quickly, I didn't release the brake. If you have a 90 % collapse, you're going to have a lot of brake on. If you have a 90 % collapse, the 10 % left flying is going to stall instantly if you're not going to let up the brake there from a deep thermal position. So I found myself twisted in a full stall and I just couldn't control that. So I had to give up after a while, hoping that the glide is going to fix itself. And I needed my reserve, which isn't a big deal. But the place I worry was.

[00:13:01] Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. I was lucky.

[00:13:33] I didn't hurt myself. Um, I got a bruise on my hand and my wrist, but that's all I had. Um, yeah, but definitely a scary experience. And then my dad, he was, he was flying right next to me and he had to watch it all. Oh, terrifying. I'm not sure if he's ever going to come with me to volleys. Yeah. Right.

[00:13:54] **Gavin McClurg:** Yeah. You didn't really convince him that that was the place to go. Did you, did you take off from Fiche or Grindelwald or where?

[00:14:01] **Bernhard Kalin:** No, we went to Zermatt.

[00:14:03] **Gavin McClurg:** Oh, oh, wow. Yeah. Yeah. That's something special. Yeah. Zermatt is really special. Um, that picture, we'll put that picture up for those of you listening. We'll put that picture up in the, in the show notes. Cause it is, it's unbelievable. You look like an ant on the side of a glacier mountain. It's just, it's quite spooky. Yeah.

[00:14:23] **Bernhard Kalin:** It was, it's definitely one of those places you don't want to throw

[00:14:26] **Gavin McClurg:** your reserve. No. And, and I, and I don't blame you for calling the emergency and not walking out of there that you, uh, there's no way to walk out of there. That was some pretty stupid. Rain. Um, That would

[00:14:36] **Bernhard Kalin:** have been stupid.

[00:14:37] **Gavin McClurg:** So, so you can, can you just chalk that up to complacency?

[00:14:42] **Bernhard Kalin:** Yeah, for sure. Absolutely. Yeah. I just felt overconfident. I felt invincible. Right.

[00:14:47] **Gavin McClurg:** Huh. And was there any kind of, uh, mental, was there any kind of, when you coming back from that, that were you more different, were you different in any way? Were you scared flying after that? Or was it, is it just kind of, Jesus, that was stupid and you got over it?

[00:15:04] **Bernhard Kalin:** No, not at all. Um, it was kind of the end of the cross country season. Um, I always fly a little bit there and now tandems and with students, you know, but it was kind of the end of the tandem season. So I didn't fly cross country for at least a half a year until I went to, uh, beer billing this March and, um, April, sorry. Yeah. I thought I came over it pretty well, but this year I realized I didn't. Um, and since. I used that reserve for me, having a collapse means, uh, crashing, falling out of the sky, which obviously isn't the case. Um, I've trained a lot handling those collapses, um, whatever.

[00:15:51] I think I'm pretty good dealing with any kind of extreme situation on my wing. Um, but the problem is that I feel like a collapse is means a reserve now. So. I'm not so relaxed anymore. Cross country flying, uh, as I've been, anytime it gets a little rough, um, I don't hold on the speed bar anymore. I let go. I, I kind of pussy out there and, um, I just realized I have a lot more fear than, than I had before. Yeah.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** No, no, I might be confusing the names, but I keep a pretty close eye on, on X contest. And I was watching, there were some really nice flights in beer this spring. Did you have some big flights there?

[00:16:37] **Bernhard Kalin:** Yeah. Um. I did one 234. Yeah.

[00:16:40] **Gavin McClurg:** I saw that. Um, that's a nice flight.

[00:16:44] **Bernhard Kalin:** Yeah, it's good. But you know, honestly, I was just nine hours scared.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** Wow. Interesting.

[00:16:51] **Bernhard Kalin:** Um, I can still do it obviously. And I do it. I push myself to do it, but it's not half the fun it used to be.

[00:16:59] **Gavin McClurg:** Hmm. Well, I appreciate the honesty. Is there anything you're, you're doing to change that or to help it?

[00:17:09] **Bernhard Kalin:** Um. I think I'm just going to try to, to keep on flying, to push me a little bit, to, to keep on cross country flying and by spending enough hours in the sky, hopefully, you know, getting more joy again and having less fear. Yeah. That's, that's basically my plan. Um, I think, um, you know, there's, there's, there's a reason the crash happened. I did something wrong and I think I need to improve something. So I also work on my, you know, career. Collapse is even more, just get even more confidence there. Um, yeah, try to work on my skills and, uh, and, uh, flight time to, to compensate that.

[00:17:55] Yeah.

[00:17:55] **Gavin McClurg:** Yeah. I think that's a good plan. We've had, we've had some really good advice in the last couple of years from some of the guests about dealing with fear. Cause it's something we all deal with in this sport for sure. Uh, one of the ones I loved from Adele Honte, she was talking about having like a uh, a mantra, you know, in the air, just something, you know, that's unique to you. Uh, you know, I got this or, or yes, yes, yes. Bring it. Or, you know, something, just something. And, and then another one I loved was, uh, Nick name. And we talked about, he always imagines what it would look like from the ground with the Vario off, you know? So if you had, if you didn't have the Vario on, you know, cause that the, the noise that a Vario makes is, is, can be quite disconcerting, you know? But if you don't, if you don't have that on, it's not that radical.

[00:18:43] And then, you know, and it, of course, if you look at a paraglider from the ground and nothing looks that radical, you know, really. And, uh, and so he, he uses those two. And then, uh, another one I like that I've been using lately a lot is, uh, like when I noticed that my shoulders come up, you know, like when I start sitting up, you know, things are getting a little tense and I, and I get, and I get more tense. And then I realized, wow, if I'm tense, if something happens, I'm not going to. It's not like doing SIV. I'm not relaxed. You know, I need to relax in case something happens, I can react better. And, uh, Nick Cox talks about, this is a seal method, a Navy seal saying, but the, the four and four, you know, so you inhale for four seconds, exhale for four seconds, four times. It's super easy, you know, but it's, it's surprising how fast you're breathing when you don't realize it, you know, you're kind of like, you know, instead of just, just nice and slow, like slow it down.

[00:19:36] And, and, uh, but. Yeah. I mean, it's almost like, uh, one of the things we talked about in a recent show too, or like fear injuries. And it sounds like that's something you had. It's actually a, it's, it's a, you, you do, even though you didn't get physically hurt, you can still get hurt, you know, when you have those kinds of.

[00:19:52] **Bernhard Kalin:** Yeah. Huh. Interesting. You never had an experience like that?

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Um, I, I haven't had a kind of a thing where for sure I go through periods, uh, where I, you know, in the 2015 X-Alps before the race for about a year. About a month before, um, I went through a period where I was training down in the maritime Alps. So kind of South of Chamonix between there and Monaco. And there, there are areas down there that are just notoriously bad, uh, really, really strong Valley winds and tons of power lines and not a lot of places to land. And it's just, it's a spooky place. It's, it's a spooky place in the race. Like even the French pilots don't typically fly much down there except on the really good days, you know? And, um, I, I just, so I was kind of scared training in that area anyway, but I, I was just, you know, there, there are times when I'm flying, when I'm paragliding, where I just feel like I've got it.

[00:20:49] And there's other times where I'm constantly thinking about my reserve. I'm constantly like checking it just to make sure. And I, I just feel like, yeah, I'm, I'm nervous and I'm scared. And, uh, and it just, it kind of comes in waves and it, you know, it's never so far knock on wood. It hasn't been debilitating, but I haven't had. Um, you know, like I

haven't thrown my reserve for XC. I've thrown it practicing acro, but, uh, you know, I've never had an incident like you did and, uh, you know, yeah, I think it would shake me up.

[00:21:20] **Bernhard Kalin:** It totally did for myself. Yeah. And I'm surprised how much it did.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. And

[00:21:25] **Bernhard Kalin:** I can understand everybody that, you know, gets into paragliding and has that experience at an early stage, he's going to give it up straight away or he's gonna, he's, he's going to go away from cross cross. I can't be paragliding or thermaling and just doing hike and fly or, or whatever. I can totally understand this now, you know, how, how you don't like flying thermals anymore when you had a bad experience in them.

[00:21:52] **Gavin McClurg:** How do you, how do you compensate for that with teaching? You know, what, what do you, do you, have you changed your teaching methods because of that incident?

[00:22:06] **Bernhard Kalin:** Um, not the methods much, but. I think what happened to me. It's kind of a classic thing. What would happen to people that switch to a, to demanding wing for their level. And, um, I'm just trying to make sure more that, you know, our ex students, uh, they're going to stick to their wing for a while and not going to go to a, to a demanding high B or C wing too quickly. And I really try to tell them, Hey, this is paragliding. And if you have a bad experience, you're going to give it up. And it's not like skiing when you have an accident, you're just gonna, you know, get up and you keep on skiing. It's, it's different.

[00:22:51] I think most people are not aware of that fact.

[00:22:54] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. They think they, they've obviously, they know they're flying. They know it can happen, but it hasn't really sunk in until it's seeing until it happens.

[00:23:03] **Bernhard Kalin:** Yes, exactly. Yeah.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** We have this thing that, oh, it's, it's not going to happen to me.

[00:23:10] Yeah.

[00:23:11] **Bernhard Kalin:** Yeah. Exactly. I don't think, I don't even think it's, this is what most people think. Sure. There's some that think this, but I think, um, it's just a sport. It's easy to become overconfident, you know, you're sitting there, it's easy. It's not exhausting, you know, and it's a lot of time, not too scary, you know? Um, for example, climbing for me is a lot more scarier. Um, yeah,

[00:23:40] **Gavin McClurg:** me too.

[00:23:42] **Bernhard Kalin:** Paragliding. If you do it step by step the right way, it's not too scary, you know, you can obviously make it scary if you want it scary, but if you don't want it, it doesn't have to be very scary. Uh, sometimes it gets unexpectedly, but you can also, uh, by, you know, by gaining more knowledge, you can cut those, avoid those, um, unexpected moments of scariness. Uh, you can avoid them. And then I think it's just easy to get, um, uh, overconfident and, and yeah, doing something you wouldn't actually want to do. Otherwise, you know, take a risk where afterwards you got to say, Hey, that was stupid. I did this, you know, but it felt good at the moment you did it.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** Hmm. Does your teaching, do you, do you do more speed flying teaching or more paragliding teaching?

[00:24:35] **Bernhard Kalin:** Much more paragliding.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Okay. Oh, much more. Okay. Okay. Um, cause I, I definitely want to talk speed flying and speed riding and stuff cause there's some terrific videos on your site. That's obviously something you're, you're into and your family is into. Um, but before we go there, uh, I saw a couple of videos, you know, the last guest Armand Harish, uh, talked about with, with Skywalk talked about these new wings. I don't even know what you call them, but it sounds like you've got some experience on those and maybe just a week ago, some not so good experience.

[00:25:08] **Bernhard Kalin:** Yes.

[00:25:10] Um, I think, um, uh, you talk about the reflex profiles and, um, I think that's the future of speed flying. Um, I've started flying, uh, with, with, with those kites, um, at doing the PILA and I realized it's, it's amazing how they perform flying one of those race kites, for example, a 17 meter. Um, I've did some measurements on it, a 17 meter kite, a race kite gives you a glide ratio of 90.

[00:25:45] Plus, and at the same time, you can speed it up to 90 kilometers an hour and probably down to glide ratio three.

[00:25:57] So it's just a three D paraglider. Um, it, it adds what is missing on a paraglider. You can't go down on a paraglider, right? Uh, you have to spiral or you have to take in the ears, but otherwise there's, there's not many ways to go down. You can't just dive like a bird can. Or like a plane or a hang glider can. And those profiles, they allow us to just dive, not straight down, but it feels like you're going straight down. It's just another dimension.

[00:26:28] **Gavin McClurg:** Are those kinds of speeds that you can attain? Is that just, is that going to make speed flying even more dangerous or is it quite a stable profile?

[00:26:41] **Bernhard Kalin:** Um, I think it's quite a stable profile. Uh, if it's. If it's done, uh, correctly, but you know, I'm not a designer and I don't have so much experience with that. Um, but I think this is definitely the future of speed flying because with speed flying, you want to profile that when you speed up the wing, it doesn't go necessarily faster. Only you want it special to go down, to stay along the mountain. And this is exactly what reflex does. This is why it's not working. You know, for paragliders, for, uh, cross country paragliders, some paraglider manufacturers that use a tiny bit of reflex or they use the bit to make the gliders more stable.

[00:27:28] But I think if you put too much on it, it's going to cost a lot of, um, uh, it's going to cost performance. And obviously this is not what you want on a paraglider. If you want to push the speed bar, you want to go fast and not down. But if you want to speed up a speed flying wing, you want to go down, uh, it's nice if it goes a little faster. But you actually want to go down and being able to change the angle of the flight. And I think this is what that reflex is allowing us.

[00:27:57] **Gavin McClurg:** If someone came to you off the street and said, listen, I've seen your videos and I've, I just, I'm fascinated with all these, all these people flying and interlocking. I really want to learn where would you start them? Would you, uh, but given that they were there, their interest was speed flying. Um, they, they wanted to learn how to speed fly. And fly many wings. Where would you start them? And what would that progression look like ideally?

[00:28:23] I

[00:28:24] **Bernhard Kalin:** would usually try to talk them out of speed flying first.

[00:28:29] Um, I'm just honest with them and I'm telling them, Hey, speed flying statistically seen it's, it's very dangerous that it's as dangerous as space jumping, I think, um, at least here, you know, we've had a lot of, uh, accidents here in Switzerland and also in the Alps. Um, and I've also done a lot of face jumping myself and I really see it that way. It's, you can do it safely for sure, but it's just a bigger risk to get overconfident, um, because, uh, it makes you feel even better than paragliding. Paragliding sometimes is scary, but speed flying, it's not, if you learn the right way, it's never scary.

[00:29:14] Um, and that's what makes it dangerous. So. So normally I would, you know, just tell those people that it's as dangerous as space jumping, and then they would think about a while, maybe they still want to do it and I'm happy to teach them, but I would definitely tell them if they want to learn to speed fly, they need to learn to paraglide. Uh, one thing I like to say is learning how to speed fly, not not knowing how to paraglide and not having the paragliding knowledge is like learning how to base jump without skydiving. It works. People do it, but is it something smart? Is it something you want to do?

[00:29:52] **Gavin McClurg:** I don't think so. That's a great analogy. I hadn't ever thought of it that way.

[00:29:57] **Bernhard Kalin:** Yeah. Um, I'm sure you can learn it if you take it easy and step by step, but there's always going to be a few things. You're, you're going to miss out, you know, you don't fully understand thermals. If you know

the paraglider, um, the winds and everything, the weather, um, it's just something you, or active flying as well. It's just something you're not going to learn on a speedway. You know, these are skills you need to get on your paraglider first.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** There was a video you had on, on your, in your feed of a guy that was speed flying with his trimmers all the way out in kind of thermic conditions and had the most insanely scary blowout. I, that was amazing. That was caught on film, but he, he had like a complete collapse and then an 80 % and then he pulled it out right above the trees. It was. It was a small, small miracle, but, um, what, what kind of stuff like that does a lot of the community, maybe not, or maybe they're not aware of it. Are there, what are the most common reasons for accidents? Well, what are, what are speed pilots doing that's wrong? Um,

[00:31:07] **Bernhard Kalin:** yeah, so far it's not collapses yet. Um, I would say the first few generations of speed wings, they were so stable. They had big profiles. You know, uh, big cells, uh, they're very forgiving. You could fly with them in any shift and collapse wasn't an issue. And only the last two, three years, uh, where wings, uh, came up on the market with a lot more speed and more glide that have thinner profiles and are more likely to collapse. This is an issue, but so far it's still not the biggest issue in speed flying. I think the biggest. Mistakes people do the biggest, the accidents is still pilot errors.

[00:31:54] Um, and this is, this is taking off, you know, people take off on bumpy takeoffs. Um, they fuck up launches. Um, they fuck up landings. Um, they misjudge landings. You know, they, they bomb in swooping. Um, they, they hit something on the way down. Um. Uh, like, you know, touching the tree with a wing tip or the stabilo line.

[00:32:25] Um, I think it's things like this. I wouldn't say there's a, there's a classic, uh, speed flying, uh, accident yet.

[00:32:34] **Gavin McClurg:** Hmm. And, and all of those just being pilot error. I mean, I guess we see that in, in, in paragliding too, you know, kind of an overconfidence, you know, like you said, complacency.

[00:32:47] **Bernhard Kalin:** Exactly. Yeah. That that's what it is. Yeah. I think so. Yeah. There's for sure some beginner mistakes, you know, um, where people just don't have the skills yet and they're in a too demanding area resort, you know, landing places too small, too many obstacles, too many rocks around in their ride or whatever. And these kinds of things are classic mistakes, you know, beginner, uh, fixes, uh, object fixation.

[00:33:17] Um, but I think.

[00:33:22] Uh, it's hard to say, uh, this is for sure a part of it as well, but a big part of the, uh, or what is really dangerous to me is the complacency that just getting overconfident, I think all others you can avoid by doing it step-by-step, but even if you do it step-by-step, there's a risk you're going to get overconfident.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** Hmm. Uh, is there a system, because I know you're working in the Swiss system, which is really the, you know, the, the best, or if not one of the best. Yeah. In the world, in terms of the, the system they take you through for paragliding in terms of the strictness and all the steps and, and hurdles you have to go over. I mean, it's a, it's, it's what the rest of the world really tries to match. Um, is there also a system like that for many wings now in Switzerland or is it, is it more just depends on the instructor and like, is there a certification process? Mm-hmm.

[00:34:16] **Bernhard Kalin:** So in Switzerland, it was funny when speed flying came up, uh, it wasn't, it was kind of unregulated. So skydiving. Skydivers started doing it, paragliders started doing it, but it wasn't regulated. And then, um, you know, the, the Swiss, um, aviation Federation came and said, Hey, who's going to take care of this skydivers or paragliders, you know, who wants to deal with that? And then the skydivers, they said, no, we don't, we don't want to deal with this. So it ended up being with the paragliders, which is a great thing, I think, uh, just because it's a lot more close. The paragliding than it is to skydiving, obviously. And, um, so we have the regulation now in Switzerland that anything, uh,

[00:35:03] smaller than 14 square meters, you need to have a speed flying license to get your speed flying license. You need to pass your paragliding license and you take another course, which three to five days, uh, with an instructor, and then he's going to sign you off, uh, and you get that speed flying. That's

[00:35:24] **Gavin McClurg:** great. I love it. No, I hope we follow in those footsteps. One of the things that I have struggled with in my own, you know, kind of speed flying in, in, in with progression is, is, uh, cause I, I'm much more passionate about paragliding, but I do a lot of speed flying in the winter. And, um, but it's, it's the lack of time under the canopy. Yeah. I mean, your, your runs are so fast, you know, you, I mean, you really have to get after it to get, you know. Much real time and, you know, like, uh, doing barrel rolls right off the ground is obviously a super advanced maneuver, but the, the, you know, these, the wings are, are so easy to fly. Um, and like you said, so stable, they encouraged me right off the bat to do things that I probably wasn't ready for, you know, like, how do you, how do you stop people from doing that?

[00:36:21] You know, like, it's just, it's like. You said, I think it's great that you're encouraging people to paraglide first, because that's where you get time and that's where you, you understand weather and you get all these, you know, the, the foundational skills to be able to speed fly. But it, it, um, I, they are just incredibly easy wings to fly. I guess is where I'm going with that. And that, that, that makes, that's what makes me nervous.

[00:36:46] **Bernhard Kalin:** Yeah, totally. Uh, I totally agree. It, you know, it doesn't collapse. Um, so it's not scary. So that's, that's how you become, uh, uh, overconfident and complacent.

[00:37:00] Um, I don't know how to stop people from doing barrels on their first day speed flying. Um, when you look at the YouTube videos, this is all they do, you know, barrels. Um, when I started speed flying, barrels didn't exist. I haven't ever seen somebody doing barrels. I figured out myself that this is actually possible. And I was the first guy to do them. Um, so I didn't have that problem that I wanted to do this the first day, you know, um, but I can, I can understand people that they look at this and it looks cool. And it's kind of the only trick you can do flying. So they all want to do it. Um, what I tell people is that if they speed fly and they don't do cliff launch and barrel, it's twice as safe.

[00:37:48] **Gavin McClurg:** Yeah, that's good.

[00:37:49] **Bernhard Kalin:** That's great advice. Um, I think, you know, obviously. Cliff launches, it's easy to kill, uh, pilots and barrels. Um, it's also easy to get killed or at least badly hurt. And there's a few videos online from people doing barrels the wrong way and fucking up big time.

[00:38:11] Um, I mean, it's, it's easy to do a barrel, you know, there's not much, uh, the interest about it if you do it high and if you do it slow.

[00:38:20] Um, but I think what a lot of people don't understand about the barrel is. You can do it slow. They're afraid of falling into the wing. They're afraid of stopping halfway, uh, in it and then just falling down into the wing. And the moment I tell people, Hey, you can do anything you want. You can't make the wing collapse by doing a battle roll or even fall down in it. It's going to take away a lot of pressure for the people and they're going to be much more relaxed about the barrels and they start doing it slowly, you know, somewhere high over the ground. And then once they've done it. Uh, you know, a dozen times, they figure out themselves how they can do it a little quicker and a little nicer and how to make it look a little better. Um, but I think it's important to understand you can't fall into the wing.

[00:39:09] Yeah. Good point.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** Are you teaching people to do, you know, to, to do their first barrels and that kind of thing high, uh, in with, are they flying with reserves too?

[00:39:20] **Bernhard Kalin:** Yeah, exactly. Uh, I tell them they should go out high and take a reserve when they start practicing. Yeah,

[00:39:29] **Gavin McClurg:** I've been thinking about that a lot myself cause I, I, I never have, and lately I've been thinking, um, I should, I should take a reserve. Why not?

[00:39:35] **Bernhard Kalin:** Yeah. I mean, obviously if you're close to the ground, it doesn't help you, but, um, you don't want to learn a battle roll close to the ground. Right. So, um, yeah, go high, take a reserve.

[00:39:47] **Gavin McClurg:** Where, where should people start, you know, wing size and, uh, you know, how, how to, how to kind of say they've gotten their kind of beginner license with paratroopers. Uh, paragliding and they really want

to speed fly, you know, what, what, where do you start?

[00:40:03] **Bernhard Kalin:** Um, difficult question. It's all about, um, the wing loads. Um, I realized a lot of people, you know, they compare themselves with others. Um, but if you're a hundred kilo or a 90 kilogram and you compare yourself with a guy that is only 60, um, it's like comparing apples with bananas. So you need to, you need to think about wing loading, obviously. Um, we recommend. People, um, to start on skis because skis are more forgiving. Sure. Um, and they let you do a lot of flights, you know, in a ski resort, if you have a chairlift, you can go up and down. You can do 30 flights a day, uh, still short flights, but it's 30 runs. You know, you get to take off 30 times, you get to land 30 times.

[00:40:49] Um, I think this is a good way to progress in skis and plus it's forgiving. If you, if you fuck up launches or landings, you've got the skis, they take away a lot of energy.

[00:41:00] Um, and we think wing loading wise, it's, it's good for the last, for the first two years or for the first couple of hundred flights, not to go over eight kilogram per square meter.

[00:41:15] **Gavin McClurg:** Okay, great. I hadn't heard that one before. Okay.

[00:41:18] **Bernhard Kalin:** Yeah. Um, if you go above that, you're very high loaded. And what I think as well is important is, um, I would start flying a mini wing first. Okay. When I started speed flying, there was only two wings. Um, one was the chin and you could buy it in 14, 13, 12 and 10. So 14 was the biggest sizes and there wasn't anything between 14 and the 20 meter paraglider or even 23 meter paraglider. Uh, but nowadays you can start with, uh, you know, a 16 meter, 15 meter or 17 meter mini wing. Which is a great thing if you're not very experienced paragliding yet, um, or you're not a great skier and you want to learn foot launching, uh, then this is a great step in between.

[00:42:11] And I really recommend people take that step, uh, take your time, fly that mini wing for a while and then switching for a sip from a 16 meter mini wing down to a 13 Mirage or 15 Mirage is not a huge step anymore.

[00:42:27] **Gavin McClurg:** There was a video on your, on your, uh, on, on 15. Facebook that was like a, uh, the video was the perspective from the, somebody on a mini wing, uh, following on skis. And the, the, one of these kites, the, one of the reflex kite was out in front and he was just getting these, like, obviously just hitting the brakes a little bit and just going, you know, hundreds of feet above the ground. Just amazing. It looked like performance. Well, I, I couldn't really tell, um, how that was happening. Is that, is that all it is, is just a matter of letting it dive and pulling it back?

[00:43:01] **Bernhard Kalin:** Yeah, exactly. Yeah. It's just, um, yeah, so much more performance in it than on a speed wing. That's why we're flying these things. Amazing. Um, going back to a speed wing feels like a beginner wing.

[00:43:15] **Gavin McClurg:** Wow. Is it, are there many companies working on this? Cause we haven't seen one of these over here, at least not that I know of.

[00:43:22] **Bernhard Kalin:** I don't think so. Um, uh, I only know, know from Skywalk that they're working on it, but I hope there's some other guys working on it too.

[00:43:32] **Gavin McClurg:** It's a, it's a, it's an enticing part of the sport and I can't wait to see how that goes.

[00:43:38] **Bernhard Kalin:** Oh, totally. This is going to be, uh, amazing. I think not only for speed flying, you know, but I think for coastal soaring, if you think about coastal soaring, you know, uh, with a paraglider, the, the window you can fly your wing on the coast is kind of limited. You know, when the wing gets a little strong, it gets really hard to launch and you're going to get dragged. Um, you know, when you pull up the wing, you get. Thrown in the air, um, on voluntary, um, it's just hard to deal with a paraglider in strong winds where with those kites, it's so much easier. Uh, especially if those reflex, they don't overshoot, um, or they overshoot, but it don't collapse and you can, you can stand in probably, you

[00:44:26] know, 40, 50 % more wind than you could handle the same size paraglider when you have a reflex wing.

[00:44:33] **Gavin McClurg:** Wow. Uh, I get, it's hard for me to even get my head around it and I need to watch, I need to look at more of your videos.

[00:44:41] It's

[00:44:41] **Bernhard Kalin:** so fascinating. Um, if you'd ever fly one, you'd be totally surprised and amazed for sure. Uh, it's the future, I think. Yeah. And

[00:44:52] **Gavin McClurg:** you talk about it being the future for speed for flying, but would it be for paragliding as well?

[00:44:58] **Bernhard Kalin:** I don't think so for cross country paragliding. Cause it, it does kill performance. Um, okay. I think mini wing flying and coastal soaring. That's where I see it.

[00:45:08] **Gavin McClurg:** Okay. Huh? Yeah. Do you think your, your background and kind of passion in, in surfing and kite surfing and foiling, do you think that really helps your flying? And if so, why? I

[00:45:25] **Bernhard Kalin:** don't think so. No. Interesting. No, it's, it's a different thing. Yeah. Do you think the kite surfing helped you?

[00:45:32] **Gavin McClurg:** I do. And I think the sailing did as well, just because it's, it's air. You know, it's still. Understanding. Well, so I've had this theory for a while. I've talked to some other people. I used to do a lot of paddling, a lot of whitewater paddling, kayaking and paddling and stuff. And, um, you know, I think we'll, I did this, this traverse, prairie gliding, bivvy trip with Will Gadd, a Red Bull project a few years ago, and he's a big paddler. And we talked about that a lot that, you know, that understanding the, how water moves is, is basically the same how air moves. You know, there's Eddie's and Lee and, uh, like the ocean moves. And, and so there's, there seem to be, you know, like kayakers seem to get paragliding really fast, faster than other people.

[00:46:17] And I think some of that is because of the movement, you know, it's in your hips and it's in your, it's in your belly and it's all about core. But I think it's also the risk profile, you know, like kayaking is kind of similar in that you can't hit the stop button midway down the rapid, you know, just like in paragliding. You can't just be like, okay, I'm done. I want to pull over now and stop, you know? So I think that's, so part of it. Yeah. I'm sure just that mental, you know, people are drawn to that kind of risk profile, but, um, I've often thought that, and I, I don't, I don't have any proof to back this up. This is just a thought, uh, but the, the, the, all the years I spent sailing and kite surfing and that's, it's a different kind of air that's laminar. It's in the ocean. It's very different than what we deal with in the mountains on a paraglider. So I might be just totally wrong about this, but I think it did help me understand just how air moves in the mountain, you know?

[00:47:07] You know, like Kregel's magic, uh, I've said this so many times, I'm sorry, folks and listeners, but, you know, his magic is really understanding the big picture. This is my theory is that he understands the big picture of how air moves in the mountains and he's just using it better than everybody else. And, and I think, I think that just comes from an understanding of air and, and, and wind and movements and, you know, just how it moves around objects and where you can utilize that. Um, so, yeah, I mean, I think I'd like to think that kite surfing in the sailing helped, but I don't know. It's interesting that you think it didn't.

[00:47:47] **Bernhard Kalin:** Um, sure does help a little bit to understand it, but, um, paddling for sure helps a lot, I think, because you really need to understand the water. If you don't understand the water, uh, it's going to kill you. And paragliding is very similar. If you want to go far on a wing, you need to understand the air, how it's working. Um.

[00:48:08] But, um, you're going to learn it anyhow, you know, guiding on the ocean is somewhat different than it's laminar wind than paragliding in the mountains. And I think you only learn this by doing it by experiencing it, but at the same time, reading it up or reading it up first and then experience it or the other way, but kind of, you really have to work on it. You have to interest it, uh, be interesting in it. Um. To fully understand what's going on.

[00:48:41] **Gavin McClurg:** When you think about flying, when you're in bed at night and you're dreaming, um, what, what gets you really excited right now about the sport? Like what, do you have any projects in mind or, um, is it, you know, is it big cross country flights or is it like travel to beer, uh, that kind of stuff? What, what has you excited about the next kind of five years?

[00:49:04] **Bernhard Kalin:** Hmm. Good question.

[00:49:09] Um, yeah. I get my, um, my confidence back, um, cross country paragliding, and I hope I enjoy it again more, uh, that I do right now, but I don't have any big dreams right now, to be honest.

[00:49:25] **Gavin McClurg:** if you look back at your this is i ask this of everybody and i love it but if you look back at your flying career uh all the way back to the beginning if you you know imagine you're imagine you're back at your 50 hour self um tell us when that was where you were and if you could you know go back and talk to that benny at that time what advice would you give him and

[00:50:03] **Bernhard Kalin:** i was a 50 hours pilot i didn't care much about thermaling and paragliding all i wanted to do is be flying

[00:50:12] uh the speed flying got me hooked a lot more than the paragliding did first um i remember i even had a time where uh it was a little scary to paragliding um because i haven't flown much myself for a while and you know you always hear about accidents and it's like hey this might happen to me as well but then i got hooked with that speed flying and all i did is just be flying every every single minute i could uh whether in winter with skis or in summer foot launching and then um i felt confident that i never thought back about uh that fear i had in paragliding in

[00:50:58] **Gavin McClurg:** what what year would this be and were you an interlock and then too yeah

[00:51:02] **Bernhard Kalin:** exactly yeah

[00:51:03] **Gavin McClurg:** and when what when would that when were you when were you a 50 hour pilot how long ago uh it was probably 2007

[00:51:12] wow quite a while okay and then so advice for your 50 hour self what would you would you have changed anything about your trajectory and what you've done

[00:51:25] **Bernhard Kalin:** um yes um yes stay more current paragliding when you speak uh okay don't put your paraglider into the basement when you start speed flying interesting keep doing both that's

[00:51:38] **Gavin McClurg:** really cool so you really see that they're super integral skills in other words say you you really need to do both to perform at one for

[00:51:48] **Bernhard Kalin:** sure yeah but you're a much safer speed flying pilot uh if you're a good paraglider pilot i think yeah

[00:51:55] **Gavin McClurg:** cool i like it uh any other family members in the sport other than your dad is he still pretty active pilot um yeah

[00:52:04] **Bernhard Kalin:** he is yeah he's just trying to get his um he's retired now from work and he's now um just trying to get his uh tandem license oh that's so cool yeah so he's still keen and i think he's flying more than ever as he's got time now uh as uh as being retired that

[00:52:25] **Gavin McClurg:** is so cool i mean you guys are in the spot maybe in the world for tandems i don't i don't think i've ever seen a more busy tan than interlock and it's such a gorgeous place to to do it yeah

[00:52:38] **Bernhard Kalin:** totally it's busy but i think there's busier places like only than he's i think they do even more really gosh

[00:52:44] **Gavin McClurg:** i couldn't i think so yeah yeah maybe you're right yeah

[00:52:47] **Bernhard Kalin:** yeah yeah wow um i can't imagine yeah it's for sure a great place here in the lock and um i think it's also a great flight for the tourists you know um up at launch the view is amazing you see the three huge mountains you can see lakes you can see glaciers um and then you go and fly over the city and you land in the middle of the city in between two lakes which is very special too

[00:53:17] **Gavin McClurg:** yeah it's a it's truly a unique unique place in the world i'm really hoping the X-Alps goes through there again although when it does then we give Chrigel even more of an advantage so maybe that's maybe that's a bad idea i've been i've been gripped watching the X-Pyr the last few days and he just smoked everybody yet again he's

just in a totally different league it's it's so impressive yeah

[00:53:41] **Bernhard Kalin:** so but do you think it's a big advantage when you fly in a place um and you know it well for cross country flying you

[00:53:50] **Gavin McClurg:** know that that's a really good question the um the kind of going thought on that seems to be like it competitions you know so like pwcs and that kind of thing it seems to not be an advantage you know the local pilots and the pilots will often will often get beat because they do what they know and and the people that come in with a fresh mind uh you know have new ideas that often work better and i think you know that's interestingly on that exact same note Chrigel is one of the only pilots uh other than the ones that just don't have the time or don't have the money to to spend before the race but he doesn't scout at all um i was amazed to hear that in 2015 he and i were sitting right next to each other at a um uh yeah a press conference at the one of the red bull hangers like a couple days before the race and they said you know what have you been doing the last few weeks and you said i've just been training at home and uh you know and i had been going everywhere i possibly could on the course to try to learn it and part of that's because you know for those of us that aren't europeans which is you know we don't know nearly as much about the alps as the europeans do so i think that's important but he says he he does that you know really specifically

[00:55:03] because he doesn't want to go into an area with preconceived notions you know like he kept hearing you know a great example he said this on the podcast we had with him but he he kept hearing from everybody that had scouted that getting down to the guard a turn point in the air would basically be impossible unless you came in there at a perfect time of day because the the valley winds are so strong from the south and we were flying south and and then he did it you know because he he just because he he went in there with all

[00:55:33] **Bernhard Kalin:** the time and he just didn't have the

[00:55:33] **Gavin McClurg:** open eyes and figured it out and uh i mean he didn't all the way do it but he he was the only one really that flew that and uh and so i think that's that's part of his magic you know i don't i don't know that i mean i think i'll still go and scout in advance but but um yeah i don't know if it's much more of an advantage i mean i i just i don't know that they can take that race anywhere that's going to disadvantage him yeah he's just better than everybody else by a huge margin

[00:56:07] **Bernhard Kalin:** yeah it

[00:56:08] **Gavin McClurg:** is impressive i

[00:56:08] **Bernhard Kalin:** think it's also hard to have experience he has yeah exactly i think uh cross country flying has got a lot to do with uh experience yeah

[00:56:19] **Gavin McClurg:** and that's my ben and i were just laughing about that yesterday ben's my my other supporter uh and we were laughing about that you know the the problem is is we are all training really hard but so is he so he just keeps getting better you know it's not like it's not like we're catching up or making ground you know he started when i was nine i started when i was 35 that just that doesn't compute that's not i'm never gonna catch him that's just how it goes

[00:56:45] **Bernhard Kalin:** yeah exactly yeah and uh i think he's he's training a lot too and very focused you know like uh like a proper sportsman yeah he's a professional he's a professional yeah very professional training i think yeah that's what he's doing yeah yeah

[00:57:02] **Gavin McClurg:** absolutely for all the aspects the psychology the the soft training the you know everything he's doing it all yeah

[00:57:10] **Bernhard Kalin:** i think

[00:57:10] **Gavin McClurg:** so benny that was a real pleasure thank you so much uh just a joy to talk to you and i hope to come speed fly and paraglide with you at some point i i am not the the speed pilot you are but i'm sure i could learn a ton and uh and i think we could have fun turning circles in the sky but i'm sure i could learn a ton and i think we could have fun turning circles in the sky but thanks for sharing your time this took us weeks to put together i'm glad we're so

glad we were finally able to pull it off yeah

[00:57:34] **Bernhard Kalin:** you're welcome gavin thanks uh for the ring no problem and let me know when you're in interlock and anytime sounds

[00:57:40] **Gavin McClurg:** great talk to you soon thank

[00:57:42] **Bernhard Kalin:** you bye bye i hope

[00:57:53] **Gavin McClurg:** you enjoyed that cool talk with a cool guy who's been uh at this this sport in all of its ramifications and iterations for an awfully long time i learned a lot from you and i hope you did too so a couple public service announcements i guess is what you'd call them uh that have come up in the last few weeks uh from the last couple shows uh one was Nik Hawks a lot of people really resonated with that one i'm having his having those couple of close calls and i actually got quite a few emails about his wing choice and they were pretty disappointed that i didn't call it out he's flying the carrera plus which i'm not super familiar with i guess it's a pretty hot bee as hot as the carrera um but you know people were like oh my god how you know he shouldn't be on that kind of wing um so the reason i didn't pull that out is because i think it's really important that we judge people not by the numbers by hours but by ability um you know it's probably not fair to make a comparison to myself but when i was probably around his same number of hours i was over in beer in india and uh flying the gen rebel which was a c so quite a bit hotter than what he's flying and you know i was doing that was kind of where i did my first kind of 100k flight so you know at that point i had done two major sivs and a couple little one dayers so kind of like what nick has done i had been training a lot i've been flying a ton um you know i didn't have the hours necessarily that justified that but i kind of agree with nick's thoughts that you know when you're learning late in the game and you want to get really good you know you're going to have to have some risks so uh and it's really on that person

[00:59:35] to decide so i agree with him there you know he knows the risk he's taken and you know maybe those two incidents are a little bit of a oh man maybe i'm not on the right wing but that's really for him to decide and uh you know in his community to decide and it's kind of hard for us to make these judgment calls really from a podcast or from the outside so that's my opinion on that um i you know i think one of the things you'll hear on this show over and over and over again is trying to talk people down from moving up on wings and staying on safe but you know the reality is is you know if if you're getting bored or you want more performance or you want more um you know not thrill but you you want to move up then you know this sport is risky and it's going to just you just have to eat those risks sometimes and and move forward and that's how you get better as well so i think what we're trying to say is that do it as safely as you possibly can and uh you know spend the money on training before gear for sure that's a

[01:00:35] the other one was the the last episode we did with Nick Greece um a lot of people also really resonated with his story of of kenya and the ptsd and kind of all the mental stuff he went through and got a great email from a guy named anti i'm sure i'm not saying his name right a n t t i i will put his uh contact details in the show notes for this one because he has offered and has done a lot

[01:01:06] of psychology and you know he he has uh helped a lot of pilots he comes from medical background and psychology background and he's helped a lot of pilots he's not doing it for the money um but if you know if you if you've been through something like that or you're dealing with fear injuries or any kind of things he has offered to help and uh what they're doing is just doing a donation to like the cloud bait cloud-based foundation or karma flights or something and so that's kind of his way of giving back to the community so super generous really interesting i think obviously really helpful for uh many in this community that have had to deal with that kind of stuff and stuff that's pretty scary and so uh check out the show notes and feel free to reach out to auntie he's pretty uh psyched to receive the the emails and and try to help where he can so there you go as always all we ask for is a buck a show if you enjoyed the show or one of the previous ones uh we're stacking up a lot of hours a great you content there so go back and check them out if you haven't um but if you're enjoying it treat it like a magazine subscription or something and uh don't just send us a dollar wait till you listen to 20 or 30 or 40 and decide if it's worth it and uh you can do a one-time donation through paypal you'll find the links for that on cloudbasedmayhem.com or you can be a regular supporter of the show and you only pay when content comes out and you're rewarded for doing so on patreon.com forward slash cloud-based mayhem so and there's also we've got a new store in the store we've got some great patagonia swag t-shirts with the cloud-based mayhem

logo on the back those are all organic fair trade classic patagonia last forever great quality shirts for men and women and we've got the annika herndon makes these killer recaps these trucker hats that are awesome i love them each one is totally unique and you can find those on there as well so many ways to do it and if you can't there's no problem with that too we will keep putting out the content there's other ways to support the show you can blog about it you can share it with your friends you can share it on facebook many many different ways but uh we appreciate you listening we appreciate your support and we'll see you on the next one thank you

Français

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

Show notes

Bernhard (Benni) Kalin est un instructeur suisse spécialisé dans tous les domaines du vol chez ChillOutParagliding. Basé à Interlaken, le speedflying était son addiction initiale, mais au fil des années, cela s'est étendu à toutes les voiles : parapente, base jump, kitesurf, kiteski — tout ce qui est possible. L'année dernière, en volant avec son père dans le Wallis, Benni a dû déployer son parachute de secours pour la première fois et s'est retrouvé dans une position terrifiante qui a nécessité une récupération en hélicoptère. Dans cet épisode, nous discutons de l'avenir passionnant des ailes Reflex, de la gestion de la peur et des blessures, de certains des vols les plus mémorables de Benni, des meilleures pratiques en speedflying et pourquoi c'est aussi dangereux que le base jump, comment débiter en toute sécurité sur les mini wings, pourquoi apprendre le parapente avant le speed flying est si essentiel et les risques de l'excès de confiance. Profitez-en bien !

Le post Episode 71- Bernhard Kalin and the coming future, dangers of overconfidence, Speed flying best-practices est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'ai un super programme pour vous aujourd'hui avec Benny Kalin, instructeur suisse, grand passionné de kite foiling, de kitesurf, de base jump, de parapente et de speed flying. Il a commencé par le speed flying, donc on va pas mal parler de speed flying et de speed riding. On va parler de son incident de dingue l'année dernière qui s'est très bien terminé dans le Volus avec son père, super intense, et vous pouvez voir les photos de cet incident dans les notes de l'épisode. On va aussi parler de la reconstruction après des blessures psychologiques, comme on l'a fait avec Nik Hawks après son incident, qui s'est très bien passé. Il n'a pas eu de blessures physiques, mais il a vraiment du mal à se remettre dans le bain, alors on va parler de ce qu'il fait pour ça. On va aussi évoquer certains de ses vols les plus mémorables, comme un atterrissage au décollage.

[00:01:01] Le Mont Blanc, dont je me souviens d'il y a quelques années quand tous ces gens l'ont fait le même jour, c'était juste incroyable, ça a dû être une expérience dingue. C'est un super gars, super sympa, il vit à Interlochen, l'un des lieux de pèlerinage pour notre sport, et il va nous donner plein de super conseils que je pense que vous allez adorer. Juste un rappel, nous travaillons avec quelques amis chez Truck Gloves. Ils ne sont pas sponsors, mais c'est juste quelque chose que nous faisons pour nos auditeurs. Ce sont deux gars qui se sont séparés de Black Diamond il y a quelque temps, et ils fabriquent des gants vraiment cools qu'un ami, Evan Bouchier, vendait à la Rat Race il y a quelques semaines dans l'Oregon, et ils sont super stylés. Si vous allez sur truckgloves.com et que vous entrez le code promo CLOUDBASEMAYHEM, deux mots séparés, vous aurez 10 % de réduction sur ces gants, alors allez voir ça.

[00:01:52] Et oui, c'est parti. Sans plus attendre, profitez de cette conversation avec Benny Galen.

[00:02:02] Bernie, bienvenue sur Cloud Base Mayhem. Je suis ravi de discuter avec toi. Je viens de passer un temps fou sur ta page Facebook. Je ne suis pas très Facebook, mais les vidéos sont vraiment cool, et je ne savais pas que tu étais un tel pilote de vitesse. On voit bien que tu fais beaucoup de speed flying, énormément d'instruction, de foil et de kitesurf, et toi et moi, on dirait que tu es mon petit frère, mon bien plus jeune frère en fait. Ouais. Ouais. Je me disais que ce serait peut-être un bon point de départ si tu pouvais juste nous raconter ton souvenir de vol le plus magnifique. Ça peut être — ça n'a même pas besoin d'être personnel — mais juste le truc le plus cool qui te vient à l'esprit quand tu penses au vol, parce qu'on voit bien que le vol est vraiment ta passion.

[00:02:49] **Bernhard Kalin:** Ouais. Salut Gavin. Merci de m'appeler. Tu peux m'appeler Benny ? C'est comme ça que tous mes amis m'appellent.

[00:02:57] **Gavin McClurg:** Benny. D'accord. C'est noté. Je crois que je t'appelais Bernie. Désolé pour ça. Ouais, exactement. C'est

[00:03:03] **Bernhard Kalin:** c'est mon vrai nom, mais personne ne m'appelle Bernie. D'accord.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** C'est un bon début. On va commencer par là. Ouais. Alors

[00:03:10] **Bernhard Kalin:** première question, la meilleure expérience que j'ai vécue.

[00:03:16] À l'époque, je faisais vraiment du speed flying, mais c'est devenu plus du parapente maintenant. Et les deux meilleures expériences que j'ai vécues, l'une d'elles, c'est l'atterrissage au décollage sur Moblo. Waouh. Il y a quelques années avec la grande fête. J'en faisais partie.

[00:03:33] **Gavin McClurg:** Wow. Trop cool. C'était connu dans le monde entier. Vous étiez plus de 50 là-haut, non ?

[00:03:39] **Bernhard Kalin:** Absolument. Et on est restés là-haut jusqu'à ce que tout le monde parte. On a continué à planer. Pour une raison quelconque, il n'y avait pas de vent à cette altitude ce jour-là, pas de vent météo, mais il y avait un courant ascendant constant sur le sommet. Et on pouvait planer là-haut comme en faisant des pilas. C'était absolument incroyable. Absolument constant. Et on a fait des wing overs et des spirales au sol sur le glacier. Et ouais, on s'est bien amusés là-bas. Mais on a fini par avoir faim, on avait vraiment soif, froid et mal à la tête. Du coup, il a fallu qu'on redescende à un moment donné. Oh,

[00:04:15] **Gavin McClurg:** quelle journée magnifique. C'était, ouais, on était, le reste du monde du parapente était très jaloux de cette journée.

[00:04:22] **Bernhard Kalin:** Ouais, j'en suis sûr. C'était l'un des meilleurs moments. Et l'autre chose géniale que j'ai faite cet hiver, c'est... C'était juste un vol en plané depuis Jungfraujoch, puis en plané au-dessus des trois grandes montagnes célèbres ici à Interlaken, l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau.

[00:04:43] Tu as fait ça depuis le

[00:04:44] **Gavin McClurg:** Côté Interlaken ?

[00:04:46] **Bernhard Kalin:** Non, non, non. J'ai pris le train jusqu'à Jungfraujoch, à trois mille cinq cents mètres. Donc le décollage était à trois mille cinq cents et j'ai plané jusqu'à 4 200 mètres. Et c'était en plein hiver. C'était une journée d'hiver froide, à la lumière du soir. Vous savez, le soleil était sur le point de se coucher. Et puis pendant le coucher du soleil, je planais encore à 4 000 mètres. C'était la pleine lune ce jour-là. Et c'était, ouais, un ciel très dégagé. Et je n'ai pas arrêté de planer parce que c'était tellement incroyable. Je n'étais pas préparé. Je ne l'avais pas vraiment prévu. Du coup, je n'étais pas très bien habillé. J'avais froid, je tremblais de temps en temps.

[00:05:31] Je devais continuer. C'était juste tellement incroyable. Alors j'ai continué à planer à 4 000 mètres, j'ai essayé d'aller aussi loin que possible. Et pendant ce temps, il a fait nuit et j'ai continué à planer. Et puis je planais encore pendant la nuit. Il faisait complètement noir, mais c'était la pleine lune et je planais toujours à plus de 4 000 mètres. C'était aussi l'une des meilleures expériences que j'aie jamais eues en parapente. Était

[00:06:00] **Gavin McClurg:** c'était juste un plané très long ? C'était

[00:06:02] **Bernhard Kalin:** c'était juste un plané ?

[00:06:02] **Gavin McClurg:** C'est coupé ? Ou c'était plutôt que vous aviez le bon type de flux laminaire, presque comme une brise côtière laminaire remontant à travers les montagnes ? Vous étiez juste en vol de crête, vous voyez ? Ou c'était plutôt la chaleur latente de la vallée pendant la journée ?

[00:06:17] **Bernhard Kalin:** Aucune chaleur du tout. Aucune thermique du tout. C'était en hiver. En hiver, le soleil est très bas ici. C'était juste du vol de pente, vous voyez, essentiellement du vol de pente dans les grandes montagnes, vous voyez ? Purée, ça...

[00:06:28] **Gavin McClurg:** ça devait être incroyable. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Quand j'étais un pilote débutant, un très bon ami à moi, Bruce, qui m'a soutenu lors des derniers X-Hops, on, est-ce que c'est le Shilthorn ? Le James Bond ? Oui,

[00:06:45] **Bernhard Kalin:** exactement. Ouais.

[00:06:45] **Gavin McClurg:** On a remonté jusqu'en haut, on a décollé le matin et on est revenus à Interlochen. Et ce n'était pas, vous savez, genre 40 000 pieds, c'est rien. Mais c'était, ah, vous savez, juste tôt le matin. Et, vous savez, ce décollage est un peu, enfin, maintenant, je ne pense plus que ce serait effrayant. Ouais. Mais à l'époque, c'était vraiment engagé, vous savez, parce que vous courez dans le champ d'éboulis et que ça devient vraiment raide. Et wow, c'était juste incroyable. C'est une partie incroyable du monde. Et alors, est-ce que vous êtes là, est-ce que vous avez grandi à Interlochen ? Vous êtes là pour donner des cours ou pour faire des tandems ou tout ça à la fois ? Tout ça. J'ai grandi

[00:07:24] **Bernhard Kalin:** ici. Mon père est pilote. Il fait du parapente depuis 20 ans. C'est comme ça que je m'y suis mis. Je n'aurais probablement pas commencé si jeune autrement. Ouais. Et je travaille à la Chill Out School depuis environ 13 ans, j'enseigne depuis 9 ou 10 ans maintenant. Je fais aussi un peu de tandems, juste pour changer un peu. Ouais. Ouais. J'ai voyagé dans quelques endroits du monde, mais surtout pour le surf et le kitesurf. Mais j'adore toujours revenir ici. C'est un endroit magique, Interlochen et les environs. Ouais.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Eh bien, un ami très cher. Un ami très cher, c'est Whaley Kestenholtz. Je sais qu'il vit là-bas aussi, mais il était sur notre bateau en Indonésie il y a quelques années quand il tournait Play Gravity 2. Et il a passé un peu de temps avec nous là-bas. On a fait pas mal de remorquages et on l'a tracté juste depuis la proue du bateau. Et c'était assez spécial. Mais vous devez forcément fréquenter les mêmes cercles.

[00:08:23] **Bernhard Kalin:** Ouais, bien sûr. On est amis. On se connaît.

[00:08:26] **Gavin McClurg:** Ouais, Whaley est un bon gars. Parle-moi du foil, du kite surf et du lien entre les deux. Évidemment, d'après ta page Facebook, tu fais aussi beaucoup de surf. Comment ça complète et se lie à ta pratique du vol ?

[00:08:42] **Bernhard Kalin:** Eh bien, j'ai commencé le kite surf en même temps que le parapente.

[00:08:49] Et je faisais déjà du windsurf quand j'étais gamin, parce que mon père est un passionné de windsurf. Et je me suis juste mis au foiling un jour, et ça m'a accroché comme beaucoup d'autres gars. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. C'est super ici d'avoir deux jambes. Et on a un peu de vent presque tous les jours, mais jamais assez pour du matériel de kite surf classique. Mais avec le foiling, on peut vraiment faire du kite tous les jours ici si on a le temps. Et on peut s'organiser pour y aller à ce moment de la journée, ce qui est très spécial pour moi de pouvoir faire du kite chez moi.

[00:09:24] **Gavin McClurg:** Et est-ce que tu en préfères un plus que l'autre, ou est-ce que tu les aimes tous de la même manière ? Le kite surf ou les sports ? Non, le vol, le kite surf. Parce que je gère toujours une entreprise de kite surf, mais certains de mes meilleurs jours, pour sûr, dans ma vie, ont été à faire du kite sur les vagues. Mais ça ne m'a jamais vraiment captivé comme le parapente.

[00:09:46] **Bernhard Kalin:** Ouais. J'aime bien changer. Je pense que n'importe quoi d'autre que le surf sur des vagues parfaites et vierges ou de la poudre deviendrait ennuyeux pour moi. Ces deux-là, je ne peux pas imaginer jamais choisir. C'est ça. Pour être ennuyeux.

[00:10:04] Mais à part ça, j'aime faire des choses différentes.

[00:10:09] **Gavin McClurg:** Tu as mentionné ton père, Chris Banford, un ami à toi qui m'a recommandé de t'inviter sur l'émission et m'a envoyé un article, je crois, dans l'un des magazines suisses. Tu as eu un épisode assez intense avec ton père l'année dernière. Je n'arrivais pas à croire la photo. Qu'est-ce qui s'est passé là-bas ? On en a un peu parlé avant de commencer l'enregistrement. Mais j'aimerais que tu me parles de cet incident assez effrayant.

[00:10:41] **Bernhard Kalin:** Ouais, carrément. C'était la première fois que je devais utiliser mon parachute de secours.

[00:10:47] J'ai convaincu mon père de faire un vol cross country avec moi jusqu'à Wallis. Il n'a jamais voulu aller à Wallis parce qu'il avait entendu beaucoup d'histoires négatives à ce sujet. Les thermiques y sont plus forts, les brises de vallée aussi. Mais on peut parcourir de plus longues distances plus facilement, vous voyez. Et les montagnes sont plus grandes. C'est juste un endroit très spécial pour le vol. Alors je l'ai convaincu de venir avec moi pour la première fois. Et je me sentais beaucoup trop confiant ce jour-là. Je pilotais une Sigma 10 après avoir fait de très longs vols, certains des plus longs que j'aie faits de ma vie avec la Sigma 10. Ouais. Ouais.

[00:11:32] Ouais. Je suis passé sur l'Omega et j'en ai déjà fait beaucoup par le passé. Du coup, pour une raison ou une autre ce jour-là, j'ai juste eu l'impression que sur la Sigma, genre, c'est une aile de débutant pour moi, tu vois. Il ne peut rien m'arriver avec cette Sigma. Alors je me suis juste trop relâché. Et je n'ai pas assez piloté activement. Et en sortant d'une thermique, j'ai eu une grosse fermeture à 90 %.

[00:12:00] Et j'ai mis mon poids du mauvais côté. Du coup, tu es parti...

[00:12:04] **Gavin McClurg:** contre ?

[00:12:07] **Bernhard Kalin:** Ouais, exactement. Je ne l'ai pas suivi. J'ai atterri sur le côté ouvert. Ça m'a tout de suite fait pivoter.

[00:12:15] C'était aussi le moment où j'essayais de revenir dans la thermique. Ma sellette a fait un petit mouvement de balancier. J'avais beaucoup de frein. Du coup, ça m'a tordu. Et comme je n'ai pas réagi très vite, je n'ai pas lâché le frein. Si vous avez une fermeture à 90 %, vous allez avoir beaucoup de frein. Si vous avez une fermeture à 90 %, les 10 % restants qui volent vont décrocher instantanément si vous ne relâchez pas le frein depuis une position profonde en thermique. Je me suis retrouvé tordu en décrochage complet et je ne pouvais plus rien contrôler. J'ai donc dû abandonner après un moment, en espérant que la portance allait se rétablir d'elle-même. Et j'ai dû utiliser mon parachute de secours, ce qui n'est pas grave. Mais ce qui m'inquiétait, c'était...

[00:13:01] Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. J'ai eu de la chance.

[00:13:33] Je ne me suis pas blessé. Je me suis fait un bleu à la main et au poignet, mais c'est tout. Ouais, mais c'était carrément une expérience effrayante. Et puis mon père, il était juste à côté de moi, il a dû tout voir. Oh, terrifiant. Je ne sais pas s'il viendra avec moi faire du volley un jour. Ouais. C'est clair.

[00:13:54] **Gavin McClurg:** Ouais. Tu n'as pas vraiment réussi à le convaincre que c'était l'endroit où il fallait aller. Vous avez décollé de Fiche ou de Grindelwald ou d'où ?

[00:14:01] **Bernhard Kalin:** Non, on est allés à Zermatt.

[00:14:03] **Gavin McClurg:** Oh, oh, wow. Ouais. Ouais. C'est quelque chose de spécial. Ouais. Zermatt est vraiment spécial. Euh, cette photo, on va la mettre pour ceux qui nous écoutent. On va mettre cette photo dans les notes de l'épisode. Parce que c'est, c'est incroyable. On dirait une fourmi sur le côté d'une montagne glaciaire. C'est juste, c'est assez impressionnant. Ouais.

[00:14:23] **Bernhard Kalin:** C'est, c'est carrément l'un de ces endroits où on n'a pas envie de se lancer

[00:14:26] **Gavin McClurg:** votre parachute de secours. Non. Et, et je, et je ne vous blâme pas d'avoir appelé les secours et de ne pas être sorti de là, parce que, euh, il n'y a aucun moyen de sortir de là. C'était assez stupide. La pluie. Euh, ça aurait

[00:14:36] **Bernhard Kalin:** avoir été stupide.

[00:14:37] **Gavin McClurg:** Alors, on peut juste attribuer ça à de la complaisance ?

[00:14:42] **Bernhard Kalin:** Ouais, carrément. Absolument. Ouais. Je me sentais trop confiant. Je me sentais invincible. C'est ça.

[00:14:47] **Gavin McClurg:** Hein. Et est-ce qu'il y a eu un truc, euh, mental, quand tu es revenu de ça, est-ce que tu étais plus différent, d'une manière ou d'une autre ? Est-ce que tu avais peur de voler après ça ? Ou est-ce que c'était juste genre, "Putain, c'était stupide" et tu as passé à autre chose ?

[00:15:04] **Bernhard Kalin:** Non, pas du tout. C'était plutôt la fin de la saison de cross country. Je vole toujours un peu là-bas en tandem avec des élèves, mais c'était la fin de la saison des tandems. Je n'ai donc pas fait de cross country pendant au moins un semestre jusqu'à ce que je me rende à Beer Billing en mars et en avril, pardon. Oui. Je pensais m'en être plutôt bien remis, mais cette année j'ai réalisé que ce n'était pas le cas. Et depuis que j'ai utilisé ce parachute de secours, pour moi, une fermeture signifie s'écraser, tomber du ciel, ce qui n'est évidemment pas le cas. J'ai beaucoup

entraîné la gestion de ces fermetures, quoi qu'il en soit.

[00:15:51] Je pense que je gère plutôt bien n'importe quelle situation extrême avec mon aile. Mais le problème, c'est que j'ai l'impression qu'une fermeture signifie maintenant le parachute de secours. Donc, je ne suis plus si détendu. En cross country, comme je l'ai fait, dès que ça devient un peu difficile, je ne tiens plus l'accélérateur. Je lâche. Je flanche un peu et je viens de réaliser que j'ai beaucoup plus peur qu'avant. Ouais.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** Non, non, je confonds peut-être les noms, mais je suis assez attentif à X contest. Et je regardais, il y a eu des vols vraiment super à Beer ce printemps. Vous avez fait de gros vols là-bas ?

[00:16:37] **Bernhard Kalin:** Ouais. Euh. J'en ai fait un 234. Ouais.

[00:16:40] **Gavin McClurg:** J'ai vu ça. C'est un beau vol.

[00:16:44] **Bernhard Kalin:** Ouais, c'est bien. Mais honnêtement, j'ai juste eu peur pendant neuf heures.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** Wow. Intéressant.

[00:16:51] **Bernhard Kalin:** Euh, je peux encore le faire, évidemment. Et je le fais. Je me pousse à le faire, mais ce n'est plus du tout aussi amusant qu'avant.

[00:16:59] **Gavin McClurg:** Hmm. Eh bien, j'apprécie votre honnêteté. Est-ce qu'il y a quelque chose que vous faites pour changer cela ou pour vous aider ?

[00:17:09] **Bernhard Kalin:** Je pense que je vais juste essayer de continuer à voler, de me pousser un peu, de continuer à faire du cross country et, en passant assez d'heures dans le ciel, j'espère retrouver plus de plaisir et avoir moins peur. Ouais, c'est pratiquement mon plan. Je pense qu'il y a une raison pour laquelle l'accident a eu lieu. J'ai fait quelque chose de mal et je pense que je dois améliorer quelque chose. Je travaille donc aussi sur ma carrière de fermeture, pour gagner encore plus de confiance là-dedans. Ouais, j'essaie de travailler sur mes compétences et sur mon temps de vol pour compenser ça.

[00:17:55] Ouais.

[00:17:55] **Gavin McClurg:** Ouais. Je pense que c'est un bon plan. On a reçu de très bons conseils ces deux dernières années de la part de certains invités sur la gestion de la peur. Parce que c'est quelque chose avec lequel on fait tous face dans ce sport, c'est sûr. Euh, l'un des conseils que j'ai adorés, c'était celui d'Adele Honte ; elle parlait d'avoir genre un mantra, tu vois, en l'air, juste quelque chose qui te soit propre. Euh, tu vois, « j'ai ça » ou, ou « oui, oui, oui, vas-y ». Ou, tu vois, n'importe quoi, juste quelque chose. Et, et puis un autre que j'ai aimé, c'était le nom de famille. Et on a parlé du fait qu'il imagine toujours à quoi ça ressemblerait depuis le sol avec le Vario éteint, tu vois ? Donc si tu n'avais pas le Vario allumé, tu vois, parce que le bruit que fait un Vario peut être assez déconcertant, tu vois ? Mais si tu ne l'as pas, si tu ne l'as pas allumé, ce n'est pas si radical.

[00:18:43] Et puis, vous savez, si on regarde un parapente depuis le sol, rien n'a l'air si radical, vraiment. Et donc il utilise ces deux techniques. Et puis, il y en a une autre que j'aime beaucoup et que j'utilise beaucoup ces derniers temps, c'est quand je remarque que mes épaules remontent, vous savez, quand je commence à me redresser, les choses deviennent un peu tendues et je deviens encore plus tendu. Et là je me suis rendu compte : « Waouh, si je suis tendu et que quelque chose arrive, je ne vais pas... » Ce n'est pas comme faire du SIV, je ne suis pas détendu. Vous savez, j'ai besoin de me détendre pour pouvoir mieux réagir si quelque chose arrive. Et Nick Cox parle de la méthode des Navy Seals, le « quatre pour quatre », vous savez, on inspire pendant quatre secondes, on expire pendant quatre secondes, quatre fois. C'est super facile, mais c'est surprenant de voir à quel point on respire vite quand on ne s'en rend pas compte, vous savez, au lieu de juste respirer doucement, genre, ralentissez.

[00:19:36] Et, mais, ouais. Je veux dire, c'est presque comme l'une des choses dont on a parlé dans une émission récente aussi, ou genre les blessures liées à la peur. Et on dirait que c'est quelque chose que tu as vécu. En fait, c'est, c'est, tu sais, même si tu ne t'es pas blessé physiquement, on peut quand même être blessé, tu vois, quand on a ce genre de...

[00:19:52] **Bernhard Kalin:** Ouais. Hmm. Intéressant. Tu n'as jamais vécu ça ?

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Euh, je n'ai pas vraiment eu de moment où, c'est sûr, je traverse des périodes, euh, où, vous savez, pendant l'X-Alps 2015 avant la course, pendant environ un an. Environ un mois avant, euh, j'ai traversé une période où je m'entraînais plus bas dans les Alpes maritimes. Donc un peu au sud de Chamonix, entre là et Monaco. Et là-bas, il y a des zones qui sont notoirement mauvaises, avec des brises de vallée vraiment, vraiment fortes et des tonnes de lignes électriques, et pas beaucoup d'endroits pour atterrir. C'est juste, c'est un endroit flippant. C'est un endroit flippant pendant la course. Même les pilotes français ne volent généralement pas beaucoup là-bas, sauf les jours vraiment bons, vous voyez ? Et, euh, moi, je... donc j'avais un peu peur de m'entraîner dans cette zone de toute façon, mais j'étais juste, vous savez, il y a des moments où je vole, quand je fais du parapente, où j'ai juste l'impression que je maîtrise.

[00:20:49] Et il y a d'autres moments où je pense constamment à mon parachute de secours. Je le vérifie sans arrêt, juste pour être sûr. Et je me dis, ouais, je suis nerveux et j'ai peur. Et ça arrive par vagues, et ça n'est jamais... enfin, touche du bois, ça n'a pas été invalidant, mais je n'ai pas... enfin, je n'ai pas sorti mon parachute de secours pour du XC. Je l'ai sorti en pratiquant l'acro, mais je n'ai jamais eu d'incident comme le tien et, ouais, je pense que ça me secouerait.

[00:21:20] **Bernhard Kalin:** Ça m'a totalement secoué, moi. Ouais. Et je suis surpris de voir à quel point ça m'a affecté.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. Et

[00:21:25] **Bernhard Kalin:** Je peux comprendre tous ceux qui se mettent au parapente et vivent cette expérience au début ; ils vont arrêter tout de suite ou ils vont délaissé le cross-country. Ils ne pourront plus faire de parapente ou de thermiques et se contenter de marche et vol, ou peu importe. Je comprends tout à fait maintenant comment on ne veut plus voler en thermiques après avoir eu une mauvaise expérience avec.

[00:21:52] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que vous compensez ça dans votre enseignement ? Est-ce que vous avez changé vos méthodes pédagogiques à cause de cet incident ?

[00:22:06] **Bernhard Kalin:** Euh, pas tant les méthodes, mais je pense que ce qui m'est arrivé est un cas assez classique. C'est ce qui arrive aux gens qui passent à une aile trop exigeante pour leur niveau. Et, j'essaie surtout de m'assurer que, vous savez, nos anciens élèves vont rester sur leur aile pendant un moment et ne vont pas passer trop vite à une aile de catégorie haute B ou C trop exigeante. Et j'essaie vraiment de leur dire : « Hé, c'est du parapente. Si vous avez une mauvaise expérience, vous allez arrêter. » Ce n'est pas comme le ski où, après un accident, vous vous relevez et vous continuez à skier. C'est différent.

[00:22:51] Je pense que la plupart des gens n'en ont pas conscience.

[00:22:54] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ils pensent qu'ils... ils savent évidemment qu'ils volent. Ils savent que ça peut arriver, mais ça ne rentre pas vraiment avant qu'ils ne le voient, avant que ça n'arrive.

[00:23:03] **Bernhard Kalin:** Oui, exactement. Ouais.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** On a ce truc où, oh, ça ne m'arrivera pas à moi.

[00:23:10] Ouais.

[00:23:11] **Bernhard Kalin:** Ouais. Exactement. Je ne pense pas, je ne pense même pas que c'est ce que la plupart des gens pensent. Bien sûr, certains pensent ça, mais je pense que c'est juste un sport. On peut vite devenir trop confiant, tu sais, tu es assis là, c'est facile. Ce n'est pas épuisant, tu vois, et ça prend beaucoup de temps, ce n'est pas si effrayant, tu sais ? Par exemple, l'escalade pour moi est beaucoup plus effrayante. Ouais.

[00:23:40] **Gavin McClurg:** moi aussi.

[00:23:42] **Bernhard Kalin:** Le parapente. Si on le fait étape par étape, de la bonne manière, ce n'est pas trop impressionnant, vous voyez, on peut évidemment en faire quelque chose de terrifiant si on veut, mais si on ne le veut pas, ça n'a pas à être très effrayant. Parfois, ça devient inattendu, mais on peut aussi, en acquérant plus de connaissances, réduire, éviter ces moments de peur inattendus. On peut les éviter. Et puis je pense qu'il est facile de devenir trop sûr de soi et de faire quelque chose qu'on ne voudrait pas vraiment faire. Sinon, vous savez, prendre un risque pour lequel on

doit dire après : « Hé, c'était stupide, j'ai fait ça », mais qui était agréable au moment où on le faisait.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** Hmm. Est-ce que vous enseignez plus le speed flying ou plus le parapente ?

[00:24:35] **Bernhard Kalin:** Beaucoup plus de parapente.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** D'accord. Oh, beaucoup plus. D'accord. D'accord. Parce que je veux absolument parler de speed flying, de speed riding et tout ça, parce qu'il y a des vidéos géniales sur votre site. C'est évidemment quelque chose que vous pratiquez et que votre famille pratique aussi. Mais avant d'en parler, j'ai vu quelques vidéos, vous savez, le dernier invité Armand Harish, a parlé avec Skywalk de ces nouvelles ailes. Je ne sais même pas comment vous les appelez, mais on dirait que vous avez de l'expérience avec, et peut-être il y a juste une semaine, une expérience pas très bonne.

[00:25:08] **Bernhard Kalin:** Oui.

[00:25:10] Je pense que vous parlez des profils réflex et je crois que c'est l'avenir du speed flying. J'ai commencé à voler avec ces cerfs-volants pour faire le PILA et je me suis rendu compte que c'est incroyable la façon dont ils se comportent en volant l'un de ces cerfs-volants de course, par exemple un 17 mètres. J'ai fait quelques mesures dessus, un cerf-volant de course de 17 mètres vous donne une finesse de 90.

[00:25:45] De plus, en même temps, vous pouvez monter jusqu'à 90 kilomètres par heure et descendre jusqu'à une finesse de trois.

[00:25:57] C'est juste un parapente en 3D. Ça ajoute ce qui manque à un parapente. On ne peut pas descendre en parapente, n'est-ce pas ? Il faut faire une spirale ou rentrer les oreilles, mais sinon, il n'y a pas beaucoup de façons de descendre. On ne peut pas juste plonger comme un oiseau. Ou comme un avion ou un deltaplane. Et ces profils nous permettent de plonger, pas tout droit, mais on a l'impression de tomber verticalement. C'est juste une autre dimension.

[00:26:28] **Gavin McClurg:** Est-ce que ce sont des vitesses que l'on peut atteindre ? Est-ce que ça va rendre le speed flying encore plus dangereux ou est-ce que c'est un profil assez stable ?

[00:26:41] **Bernhard Kalin:** Je pense que c'est un profil assez stable. Si c'est fait correctement, mais vous savez, je ne suis pas un concepteur et je n'ai pas tant d'expérience là-dedans. Mais je pense que c'est définitivement l'avenir du speed flying parce qu'en speed flying, quand vous accélérez l'aile, vous ne voulez pas forcément qu'elle aille plus vite. Vous voulez surtout qu'elle plonge, qu'elle reste le long de la montagne. Et c'est exactement ce que fait le reflex. C'est pour ça que ça ne fonctionne pas pour les parapentes, pour les parapentes de cross country ; certains fabricants de parapentes utilisent un tout petit peu de reflex ou utilisent le reflex pour rendre les ailes plus stables.

[00:27:28] Mais je pense que si on en met trop, ça va coûter beaucoup en termes de... en termes de performance. Et évidemment, ce n'est pas ce qu'on veut sur un parapente. Si vous voulez pousser l'accélérateur, vous voulez aller vite sans descendre. Mais si vous voulez accélérer une aile de speed flying, vous voulez descendre, c'est bien si elle va un peu plus vite, mais en fait, vous voulez descendre et être capable de changer l'angle de vol. Et je pense que c'est ce que ce reflex nous permet de faire.

[00:27:57] **Gavin McClurg:** Si quelqu'un venait vous voir dans la rue et disait : « Écoutez, j'ai vu vos vidéos et je suis fasciné par tous ces gens qui volent et qui s'entrelacent. Je veux vraiment apprendre », par où les enverriez-vous ? Vu qu'ils étaient là et que leur intérêt était le speed flying, ils voulaient apprendre à pratiquer le speed flying et à piloter plusieurs ailes. Par où les commenceriez-vous ? Et à quoi ressemblerait idéalement cette progression ?

[00:28:23] Je

[00:28:24] **Bernhard Kalin:** j'essaierais normalement de les dissuader de faire du speed flying en premier.

[00:28:29] Je suis juste honnête avec eux et je leur dis : « Écoutez, statistiquement, le speed flying est très dangereux, c'est aussi dangereux que le base jump, je pense. » Enfin, au moins ici, on a eu beaucoup d'accidents en Suisse et aussi dans les Alpes. Et j'ai moi-même fait beaucoup de base jump et je le vois vraiment comme ça. On peut le faire en toute sécurité, bien sûr, mais il y a un risque plus important de devenir trop confiant parce que ça procure une sensation encore

plus forte que le parapente. Le parapente est parfois effrayant, mais le speed flying, non ; si on apprend de la bonne manière, ce n'est jamais effrayant.

[00:29:14] Et c'est ce qui le rend dangereux. Alors, normalement, je dirais juste à ces gens que c'est aussi dangereux que le base jumping, et ils y réfléchiraient un moment ; ils voudront peut-être toujours le faire et je serai ravi de leur apprendre, mais je leur dirais clairement que s'ils veulent apprendre le speed flying, ils doivent apprendre le parapente. Une chose que j'aime dire, c'est qu'apprendre le speed flying sans savoir faire de parapente et sans avoir les connaissances du parapente, c'est comme apprendre le base jumping sans avoir fait de parachutisme. Ça marche, les gens le font, mais est-ce que c'est intelligent ? Est-ce que c'est quelque chose que vous voulez faire ?

[00:29:52] **Gavin McClurg:** Je ne pense pas. C'est une excellente analogie. Je n'avais jamais vu les choses sous cet angle.

[00:29:57] **Bernhard Kalin:** Ouais. Je suis sûr qu'on peut l'apprendre si on y va doucement, étape par étape, mais il y aura toujours quelques trucs. Tu vas passer à côté, tu ne comprendras pas pleinement les thermiques. Si tu connais le parapente, les vents et tout le reste, la météo, c'est juste quelque chose que tu n'apprendras pas en speed flying. Ce sont des compétences qu'il faut d'abord acquérir en parapente.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** Il y avait une vidéo dans ton flux d'un gars qui faisait du speed flying avec ses freins complètement sortis dans des conditions thermiques et qui a eu un décrochage absolument terrifiant. C'était incroyable. Ça a été filmé, mais il a eu une fermeture complète, puis un 80 %, et il a réussi à le sortir juste au-dessus des arbres. C'était un petit miracle, mais, quel genre de trucs comme ça arrive souvent ? Beaucoup de membres de la communauté ne le savent peut-être pas, ou ne sont pas au courant. Quelles sont les raisons les plus courantes d'accidents ? Enfin, que font les pilotes de speed qui ne va pas ?

[00:31:07] **Bernhard Kalin:** Ouais, pour l'instant, ce ne sont pas encore des fermetures. Je dirais que les premières générations d'ailerons de speed étaient tellement stables. Elles avaient de gros profils. Vous savez, de grosses cellules, elles étaient très permissives. On pouvait voler avec dans n'importe quel shift et la fermeture n'était pas un problème. Et seulement depuis deux ou trois ans, des ailerons sont arrivés sur le marché avec beaucoup plus de vitesse et de portance, avec des profils plus fins et qui sont plus susceptibles de subir une fermeture. C'est un problème, mais pour l'instant, ce n'est toujours pas le plus gros problème en speed flying. Je pense que les plus grosses erreurs que font les gens, les plus gros accidents, ce sont toujours des erreurs de pilotage.

[00:31:54] Et ça, c'est le décollage, vous voyez, les gens décollent sur des décollages accidentés. Ils foirent leurs lancements. Ils foirent leurs atterrissages. Ils mal jugent leurs atterrissages. Ils se jettent en faisant des swoops. Ils percutent quelque chose en descendant. Genre, vous savez, toucher un arbre avec le bout d'une aile ou la ligne de stabilisation.

[00:32:25] Je pense que c'est des choses comme ça. Je ne dirais pas qu'il y a encore un accident classique de speed flying.

[00:32:34] **Gavin McClurg:** Hmm. Et tout ça, c'est juste de l'erreur de pilote. Je veux dire, je suppose qu'on voit ça aussi en parapente, une sorte de confiance excessive, comme tu l'as dit, de la complaisance.

[00:32:47] **Bernhard Kalin:** Exactement. Ouais. C'est ça. Ouais, je pense. Ouais. Il y a bien sûr des erreurs de débutants, tu sais, où les gens n'ont pas encore les compétences et qu'ils sont dans une zone trop exigeante, une station, tu vois, des zones d'atterrissage trop petites, trop d'obstacles, trop de rochers autour d'eux pendant leur vol ou quoi que ce soit. Et ce genre de choses, ce sont des erreurs classiques, tu sais, des erreurs de débutants, des fixations sur des objets.

[00:33:17] Mais je pense que...

[00:33:22] C'est difficile à dire, c'est certainement une partie du problème, mais une grande partie de ce qui est vraiment dangereux pour moi, c'est le relâchement, le fait de devenir trop confiant. Je pense qu'on peut éviter tous les autres aspects en procédant étape par étape, mais même en le faisant ainsi, il y a un risque de devenir trop confiant.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** Hmm. Est-ce qu'il y a un système, parce que je sais que vous travaillez avec le système suisse, qui est vraiment, vous savez, le meilleur, ou l'un des meilleurs au monde, en termes de système de formation pour le parapente, par rapport à la rigueur et à toutes les étapes et les obstacles qu'il faut franchir. Je veux dire, c'est ce que le reste du monde essaie vraiment d'imiter. Est-ce qu'il y a aussi un système comme celui-là pour le speed flying maintenant en Suisse, ou est-ce que ça dépend plus de l'instructeur et est-ce qu'il y a un processus de certification ? Mm-hmm.

[00:34:16] **Bernhard Kalin:** Alors en Suisse, c'était marrant quand le speed flying est apparu, ce n'était pas, c'était un peu non réglementé. Les parachutistes ont commencé à le faire, les parapentistes aussi, mais ce n'était pas réglementé. Et puis, vous savez, la Fédération suisse d'aviation est intervenue en disant : « Hé, qui va s'en occuper, les parachutistes ou les parapentistes, qui veut gérer ça ? » Et alors les parachutistes ont dit : « Non, on ne veut pas s'en occuper. » Du coup, c'est retombé sur les parapentistes, ce qui est une excellente chose, je pense, simplement parce que c'est beaucoup plus proche du parapente que du parachutisme, évidemment. Et donc, on a maintenant la réglementation en Suisse pour tout ce qui est...

[00:35:03] inférieures à 14 mètres carrés, vous devez avoir une licence de speed flying pour obtenir votre licence de speed flying. Vous devez passer votre licence de parapente et suivre une autre formation de trois à cinq jours avec un instructeur, et ensuite il va vous valider pour obtenir cette licence de speed flying. C'est

[00:35:24] **Gavin McClurg:** Super. J'adore. Non, j'espère qu'on suivra cet exemple. L'une des choses avec lesquelles j'ai eu du mal dans ma propre progression en speed flying, c'est que je suis beaucoup plus passionné par le parapente, mais je fais beaucoup de speed flying en hiver. Et c'est le manque de temps sous la voile. Ouais, je veux dire, vos courses sont tellement rapides, vous devez vraiment vous y mettre pour avoir beaucoup de temps réel, et faire des tonneaux juste après le décollage est évidemment une manœuvre super avancée, mais ces ailes sont tellement faciles à piloter. Et comme tu l'as dit, elles sont si stables qu'elles m'ont encouragé dès le début à faire des choses pour lesquelles je n'étais probablement pas prêt, tu vois. Comment est-ce qu'on empêche les gens de faire ça ?

[00:36:21] Tu sais, c'est juste que... comme tu l'as dit, je pense que c'est super que tu encourages les gens à faire du parapente d'abord, parce que c'est là qu'on gagne du temps, que tu comprends la météo et que tu acquiers toutes ces compétences de base pour pouvoir faire du speed flying. Mais, elles sont juste incroyablement faciles à piloter, ces ailes. Je suppose que c'est là que je veux en venir. Et ça, c'est ce qui me rend nerveux.

[00:36:46] **Bernhard Kalin:** Ouais, carrément. Je suis tout à fait d'accord. Tu sais, ça ne fait pas de fermeture. Donc ce n'est pas effrayant. C'est comme ça qu'on devient trop confiant et qu'on finit par se relâcher.

[00:37:00] Je ne sais pas comment empêcher les gens de faire des barils dès leur premier jour de speed flying. Quand on regarde les vidéos sur YouTube, c'est tout ce qu'ils font, tu vois, des barils. Quand j'ai commencé le speed flying, les barils n'existaient pas. Je n'avais jamais vu personne en faire. J'ai découvert moi-même que c'était possible. Et j'ai été le premier à les faire. Donc je n'ai pas eu ce problème de vouloir faire ça dès le premier jour, tu vois, mais je peux comprendre les gens qui regardent ça et qui trouvent ça cool. C'est un peu la seule figure qu'on peut faire en vol. Du coup, tout le monde veut le faire. Ce que je dis aux gens, c'est que s'ils font du speed flying sans décollage en falaise ni baril, c'est deux fois plus sûr.

[00:37:48] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est bien.

[00:37:49] **Bernhard Kalin:** C'est un excellent conseil. Je pense que, évidemment, les décollages en falaise, c'est facile de tuer des pilotes et de faire des tonneaux. C'est aussi facile de se faire tuer ou au moins de se blesser gravement. Et il y a quelques vidéos en ligne de gens qui font des tonneaux de la mauvaise façon et qui se font gravement mal.

[00:38:11] Je veux dire, c'est facile de faire un baril, tu sais, il n'y a pas grand intérêt à le faire si tu le fais en altitude et lentement.

[00:38:20] Mais je pense que beaucoup de gens ne comprennent pas bien le baril. On peut le faire lentement. Ils ont peur de tomber dans l'aile. Ils ont peur de s'arrêter à mi-chemin, euh, dedans et de simplement tomber dans l'aile. Dès que je leur dis : « Hé, vous pouvez faire ce que vous voulez. Vous ne pouvez pas provoquer la fermeture de l'aile en

faisant un battle roll ou même en tombant dedans. » Ça enlève beaucoup de pression aux gens et ils seront beaucoup plus détendus avec les barrels ; ils vont commencer à les faire lentement, vous savez, quelque part en hauteur au-dessus du sol. Et puis une fois qu'ils l'ont fait, euh, vous savez, une douzaine de fois, ils découvrent par eux-mêmes comment ils peuvent le faire un peu plus vite et un peu mieux, et comment le rendre un peu plus beau. Euh, mais je pense qu'il est important de comprendre qu'on ne peut pas tomber dans l'aile.

[00:39:09] Ouais. Bon point.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous apprenez aux gens à faire, vous savez, leurs premiers barrels et ce genre de trucs en hauteur, euh, avec, est-ce qu'ils volent avec des parachutes de secours aussi ?

[00:39:20] **Bernhard Kalin:** Ouais, exactement. Je leur dis qu'ils devraient aller haut et prendre un parachute de secours quand ils commencent à s'entraîner. Ouais.

[00:39:29] **Gavin McClurg:** J'y ai beaucoup réfléchi moi aussi parce que je ne l'ai jamais fait, et ces derniers temps, je me suis dit que je devrais prendre un parachute de secours. Pourquoi pas ?

[00:39:35] **Bernhard Kalin:** Ouais. Enfin, évidemment, si vous êtes près du sol, ça ne vous aide pas, mais vous ne voulez pas apprendre un roulis de combat près du sol, c'est ça. Alors, ouais, montez haut, prenez un parachute de secours.

[00:39:47] **Gavin McClurg:** Par où, par où les gens devraient-ils commencer, en termes de taille d'aile et, euh, comment, comment dire qu'ils ont obtenu leur genre de licence de débutant en parapente et qu'ils veulent vraiment faire du speed flying, quoi, par où commencer ?

[00:40:03] **Bernhard Kalin:** C'est une question difficile. Tout dépend de la charge alaire. Je me suis rendu compte que beaucoup de gens se comparent aux autres. Mais si tu pèses cent kilos ou 90 kilos et que tu te compares à un gars qui n'en fait que 60, c'est comme comparer des pommes et des bananes. Il faut donc, évidemment, penser à la charge alaire. On recommande aux gens de commencer avec des skis parce que c'est plus indulgent. Bien sûr. Et ça permet de faire beaucoup de vols, tu sais, dans une station de ski, si tu as un télésiège, tu peux monter et descendre. Tu peux faire 30 vols par jour, ce sont encore des vols courts, mais ce sont 30 descentes. Tu peux décoller 30 fois, tu peux atterrir 30 fois.

[00:40:49] Je pense que c'est une bonne façon de progresser en skis, et en plus, c'est indulgent. Si tu foires un décollage ou un atterrissage, tu as les skis, ils absorbent beaucoup d'énergie.

[00:41:00] Et on pense que pour la charge alaire, c'est bien de ne pas dépasser huit kilogrammes par mètre carré pendant les deux premières années ou pour les premières centaines de vols.

[00:41:15] **Gavin McClurg:** D'accord, super. Je n'avais pas entendu ça auparavant. D'accord.

[00:41:18] **Bernhard Kalin:** Ouais. Si vous allez au-delà, vous êtes très chargé. Et ce que je pense aussi être important, c'est que je commencerais par voler une mini aile d'abord. Quand j'ai commencé le speed flying, il n'y avait que deux ailes. L'une était la Chin, et on pouvait l'acheter en 14, 13, 12 et 10. Donc la 14 était la plus grande taille et il n'y avait rien entre la 14 et le parapente de 20 mètres, ou même de 23 mètres. Mais aujourd'hui, on peut commencer avec, vous savez, une mini aile de 16, 15 ou 17 mètres. C'est une excellente chose si vous n'avez pas encore beaucoup d'expérience en parapente, ou si vous n'êtes pas un grand skieur et que vous voulez apprendre le décollage au pied, alors c'est une super étape intermédiaire.

[00:42:11] Et je recommande vraiment aux gens de franchir cette étape, prenez votre temps, faites voler cette mini aile pendant un moment, et ensuite passer d'une mini aile de 16 mètres à une Mirage de 13 ou 15 mètres n'est plus un énorme saut.

[00:42:27] **Gavin McClurg:** Il y avait une vidéo sur ton, sur ton, sur, sur Facebook, c'était genre, la vidéo était prise du point de vue de quelqu'un sur une mini aile, qui suivait sur des skis. Et l'une de ces ailes, celle avec le reflex, était devant et il se contentait de, genre, freiner un peu et de monter, tu sais, à des centaines de pieds au-dessus du sol. Juste incroyable. On aurait dit de la performance. Enfin, je n'ai pas vraiment pu voir, comment ça se passait. Est-ce que c'est tout simplement une question de la laisser plonger et de la ramener en arrière ?

[00:43:01] **Bernhard Kalin:** Ouais, exactement. Ouais. C'est juste qu'il y a tellement plus de performance dedans que sur une aile de vitesse. C'est pour ça qu'on fait voler ces trucs. Incroyable. Revenir à une aile de vitesse, on a l'impression de repasser sur une aile de débutant.

[00:43:15] **Gavin McClurg:** Wow. Est-ce qu'il y a beaucoup d'entreprises qui travaillent là-dessus ? Parce qu'on n'en a pas vu ici, du moins pas à ma connaissance.

[00:43:22] **Bernhard Kalin:** Je ne pense pas. Je sais seulement que Skywalk travaille dessus, mais j'espère que d'autres boîtes s'y mettent aussi.

[00:43:32] **Gavin McClurg:** C'est un aspect très tentant du sport et j'ai hâte de voir comment ça va se passer.

[00:43:38] **Bernhard Kalin:** Oh, carrément. Ça va être incroyable. Je pense que ce n'est pas seulement pour le speed flying, mais je pense aussi pour le vol de côte. Si vous pensez au vol de côte, vous savez, avec un parapente, la fenêtre de vol sur la côte est plutôt limitée. Vous savez, quand l'aile devient un peu forte, ça devient vraiment difficile de décoller et vous allez être traîné. Vous savez, quand vous relevez l'aile, vous êtes projeté en l'air, volontairement, c'est juste difficile de gérer un parapente avec des vents forts alors qu'avec ces ailes, c'est tellement plus facile. Surtout si ces reflex ne dépassent pas, ou s'ils dépassent mais ne subissent pas de fermeture et que vous pouvez, vous pouvez rester debout probablement, vous

[00:44:26] vous savez, 40, 50 % de vent en plus que vous ne pourriez supporter avec un parapente de la même taille quand vous avez une aile reflex.

[00:44:33] **Gavin McClurg:** Wow. Je vois, c'est difficile pour moi d'envisager ça, je dois regarder plus de vos vidéos.

[00:44:41] C'est

[00:44:41] **Bernhard Kalin:** C'est fascinant. Si vous en pilotiez un un jour, vous seriez totalement surpris et impressionné, c'est certain. C'est l'avenir, je pense. Ouais. Et

[00:44:52] **Gavin McClurg:** Tu parles de ça comme étant le futur de la vitesse en vol, mais est-ce que ce serait aussi le cas pour le parapente ?

[00:44:58] **Bernhard Kalin:** Je ne pense pas pour le cross country en parapente. Parce que ça, ça tue les performances. Euh, d'accord. Je pense au vol en mini wing et au vol côtier. C'est là que je le vois.

[00:45:08] **Gavin McClurg:** D'accord. Hein ? Ouais. Est-ce que tu penses que ton parcours et ta passion pour le surf, le kitesurf et le foil, est-ce que ça t'aide vraiment pour le vol ? Et si oui, pourquoi ?

[00:45:25] **Bernhard Kalin:** Je ne pense pas. Non. Intéressant. Non, c'est une chose différente. Ouais. Tu penses que le kite surf t'a aidé ?

[00:45:32] **Gavin McClurg:** Oui. Et je pense que la voile a aussi aidé, simplement parce que c'est de l'air. Tu vois, c'est toujours une question de compréhension. Eh bien, j'ai cette théorie depuis un moment. J'en ai parlé avec d'autres personnes. Je faisais beaucoup de pagaie, beaucoup de pagaie en eau vive, du kayak et des trucs du genre. Et, tu sais, j'ai fait cette traversée en prairie gliding avec bivouac avec Will Gadd, un projet Red Bull il y a quelques années, et c'est un grand passionné de pagaie. Et on a beaucoup parlé du fait que, tu sais, comprendre comment l'eau bouge, c'est pratiquement la même chose que comment l'air bouge. Tu vois, il y a des courants, des vagues, et la façon dont l'océan bouge. Et donc, il semble que, tu sais, les kayakistes s'adaptent très vite au parapente, plus vite que les autres.

[00:46:17] Et je pense qu'une partie de ça vient du mouvement, vous savez, c'est dans les hanches, c'est dans le ventre, tout est une question de gainage. Mais je pense que c'est aussi le profil de risque, vous savez, le kayak est assez similaire dans le sens où on ne peut pas appuyer sur le bouton stop au milieu d'un rapide, tout comme en parapente. On ne peut pas juste se dire : « OK, j'ai fini, je veux m'arrêter là maintenant », vous voyez ? Donc je pense que c'est, c'est une partie de ça. Ouais. Je suis sûr que c'est juste le côté mental, les gens sont attirés par ce genre de profil de risque, mais j'ai souvent pensé que — et je n'ai aucune preuve pour appuyer ça, c'est juste une réflexion — mais toutes ces années passées à faire de la voile et du kitesurf, c'est une autre sorte d'air, de l'air laminaire. C'est dans l'océan. C'est très

différent de ce que nous affrontons en montagne en parapente. Alors, je peux me tromper complètement, mais je pense que ça m'a aidé à comprendre comment l'air se déplace en montagne, vous voyez ?

[00:47:07] Vous savez, comme la magie de Kregel, je l'ai dit tellement de fois, je suis désolé, les amis et les auditeurs, mais sa magie, c'est vraiment de comprendre la vue d'ensemble. Ma théorie, c'est qu'il comprend la vue d'ensemble de la façon dont l'air se déplace dans les montagnes et qu'il l'utilise juste mieux que tout le monde. Et je pense que ça vient simplement d'une compréhension de l'air, du vent, des mouvements, et de la façon dont ça circule autour des objets et de l'endroit où on peut en tirer profit. Donc, oui, je veux bien croire que le kitesurf et la voile ont aidé, mais je ne sais pas. C'est intéressant que vous pensiez le contraire.

[00:47:47] **Bernhard Kalin:** Ça aide un peu, bien sûr, mais je pense que le paddle aide énormément, parce qu'il faut vraiment comprendre l'eau. Si tu ne comprends pas l'eau, ça va te tuer. Et le parapente, c'est très similaire. Si tu veux aller loin avec une aile, tu dois comprendre l'air, comment il fonctionne.

[00:48:08] Mais, vous allez l'apprendre de toute façon, vous savez, le guidage en mer est un peu différent du vent laminaire en parapente en montagne. Et je pense qu'on n'apprend ça qu'en le faisant, en l'expérimentant, mais en même temps, en se documentant d'abord et puis en le vivant, ou l'inverse, mais il faut vraiment s'y mettre. Il faut s'y intéresser, être passionné par ça. Pour comprendre pleinement ce qui se passe.

[00:48:41] **Gavin McClurg:** Quand tu penses au vol, quand tu es au lit le soir et que tu rêves, qu'est-ce qui t'excite vraiment dans ce sport en ce moment ? Genre, est-ce que tu as des projets en tête ou est-ce que ce sont des gros vols en cross country ou des voyages, ce genre de trucs ? Qu'est-ce qui te passionne pour les cinq prochaines années ?

[00:49:04] **Bernhard Kalin:** Hmm. Bonne question.

[00:49:09] Ouais, je retrouve ma confiance en parapente cross country, et j'espère en profiter encore plus que je ne le fais actuellement, mais pour être honnête, je n'ai pas de grands rêves pour le moment.

[00:49:25] **Gavin McClurg:** si vous regardez votre carrière de pilote, je pose cette question à tout le monde et j'adore ça, mais si vous regardez votre carrière de pilote, tout au long du chemin jusqu'au début, si vous imaginez que vous êtes à nouveau votre moi avec 50 heures de vol, dites-nous quand c'était et où vous étiez, et si vous pouviez retourner en arrière et parler à Benny à ce moment-là, quel conseil lui donneriez-vous et

[00:50:03] **Bernhard Kalin:** Quand j'étais un pilote de 50 heures, je ne me souciais pas beaucoup des thermiques et du parapente, tout ce que je voulais, c'était voler.

[00:50:12] le speed flying m'a beaucoup plus accroché que le parapente au début. Je me rappelle, j'ai même eu un moment où c'était un peu flippant de faire du parapente parce que je n'avais pas beaucoup volé moi-même depuis un moment et on entend toujours parler d'accidents, et on se dit « hé, ça pourrait m'arriver aussi ». Mais ensuite, j'ai accroché au speed flying et tout ce que je faisais, c'était voler chaque minute où je le pouvais, que ce soit en hiver avec des skis ou en été au décollage à pied. Et là, je me suis senti confiant, je n'ai plus jamais repensé à cette peur que j'avais avec le parapente.

[00:50:58] **Gavin McClurg:** C'était en quelle année, et tu étais déjà un interlock à ce moment-là ?

[00:51:02] **Bernhard Kalin:** Exactement, ouais.

[00:51:03] **Gavin McClurg:** Et quand ? Quand est-ce que... quand étais-tu... quand étais-tu pilote de 50 heures ? Il y a combien de temps ? Euh, c'était probablement en 2007.

[00:51:12] Wow, ça fait un bail. Et alors, quel conseil donnerais-tu à la version de toi qui avait 50 heures de vol ? Est-ce que tu aurais changé quelque chose dans ta trajectoire ou dans ce que tu as fait ?

[00:51:25] **Bernhard Kalin:** Oui, oui, reste plus à jour en parapente quand tu parles. D'accord, ne mets pas ton parapente au sous-sol quand tu commences le speed flying. C'est intéressant, continue à faire les deux, c'est...

[00:51:38] **Gavin McClurg:** C'est vraiment cool, donc tu vois bien que ce sont des compétences super intégrales. En d'autres termes, disons que tu dois vraiment faire les deux pour performer dans l'un ou dans l'autre.

[00:51:48] **Bernhard Kalin:** Bien sûr, oui, mais tu es un pilote de vitesse beaucoup plus sûr. Si tu es un bon pilote de parapente, je pense que oui.

[00:51:55] **Gavin McClurg:** C'est cool, j'aime bien. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la famille dans le sport à part ton père ? Est-ce qu'il est toujours un pilote assez actif ?

[00:52:04] **Bernhard Kalin:** Oui, il essaie juste d'obtenir son... il est à la retraite maintenant et il essaie juste de passer son brevet de tandem. Oh, c'est trop cool. Ouais, il est toujours motivé et je pense qu'il vole plus que jamais puisqu'il a du temps maintenant, comme il est à la retraite.

[00:52:25] **Gavin McClurg:** C'est trop cool. Je veux dire, vous êtes peut-être au meilleur endroit au monde pour le tandem. Je ne pense pas avoir jamais vu un tandem plus fréquenté qu'Interlock, et c'est un endroit tellement magnifique pour le faire.

[00:52:38] **Bernhard Kalin:** Carrément, il y a du monde, mais je pense qu'il y a des endroits encore plus fréquentés que celui-ci, je crois qu'ils en font même plus, vraiment.

[00:52:44] **Gavin McClurg:** Je ne pourrais pas, je pense que oui, ouais, tu as peut-être raison, ouais.

[00:52:47] **Bernhard Kalin:** Ouais, ouais, wow, je ne peux même pas l'imaginer. Ouais, c'est vraiment un endroit génial ici dans le lac, et je pense que c'est aussi un super vol pour les touristes, tu sais. En haut au décollage, la vue est incroyable, on voit les trois énormes montagnes, on voit des lacs, des glaciers... et puis tu pars survoler la ville et tu atterris en plein centre, entre deux lacs, ce qui est aussi très spécial.

[00:53:17] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vraiment un endroit unique au monde. J'espère vraiment que l'X-Alps repassera par là, même si dans ce cas, on donnerait encore plus d'avantages à Chrigel, donc c'est peut-être une mauvaise idée. J'ai été scotché à regarder l'X-Pyr ces derniers jours et il a encore complètement écrasé tout le monde. Il est juste dans une catégorie à part, c'est tellement impressionnant, ouais.

[00:53:41] **Bernhard Kalin:** alors, est-ce que tu penses que c'est un gros avantage quand on vole dans un endroit qu'on connaît bien pour le vol cross country ?

[00:53:50] **Gavin McClurg:** C'est une très bonne question. Le genre de réflexion à ce sujet semble porter sur les compétitions, comme les PWC et ce genre de choses. Ça ne semble pas être un avantage, car les pilotes locaux sont souvent battus parce qu'ils font ce qu'ils connaissent, alors que les gens qui arrivent avec un esprit neuf ont souvent de nouvelles idées qui fonctionnent mieux. Et c'est intéressant, sur cette note précise, Chrigel est l'un des seuls pilotes, à part ceux qui n'ont tout simplement pas le temps ou l'argent à consacrer avant la course, qui ne fait aucun repérage. J'ai été étonné d'apprendre qu'en 2015, il et moi étions assis juste l'un à côté de l'autre lors d'une conférence de presse dans l'un des hangars Red Bull quelques jours avant la course, et on nous a demandé ce qu'on avait fait ces dernières semaines. Il a répondu qu'il s'était juste entraîné à la maison, alors que moi, j'étais allé partout où je pouvais sur le parcours pour essayer de l'apprendre. En partie parce que, pour nous qui ne sommes pas Européens — et on ne connaît pas du tout les Alpes autant que les Européens — je pense que c'est important, mais il dit qu'il fait ça de manière très spécifique.

[00:55:03] parce qu'il ne veut pas entrer dans une zone avec des idées préconçues, vous voyez. Il n'arrêtait pas d'entendre, et c'est un excellent exemple, il l'a dit dans le podcast qu'on a fait avec lui, il n'arrêtait pas d'entendre tout le monde dire que descendre jusqu'au garde d'un point de virage en l'air serait pratiquement impossible à moins d'y arriver à un moment parfait de la journée, parce que les brises de vallée sont si fortes du sud et qu'on volait vers le sud. Et puis il l'a fait, parce qu'il y est allé avec toutes ses...

[00:55:33] **Bernhard Kalin:** le moment et il n'avait tout simplement pas

[00:55:33] **Gavin McClurg:** il a ouvert les yeux et il a compris, et enfin, il ne l'a pas fait à fond, mais il était vraiment le seul à avoir réussi ça, et donc je pense que ça fait partie de son truc, vous voyez. Je ne sais pas, je pense que j'irai quand même explorer à l'avance, mais bon, je ne sais pas si c'est un avantage majeur. Je ne sais pas s'ils peuvent mener cette course n'importe où au point que ça le désavantage. Non, il est juste bien meilleur que tous les autres par une marge

énorme.

[00:56:07] **Bernhard Kalin:** ouais, c'est

[00:56:08] **Gavin McClurg:** c'est impressionnant, je

[00:56:08] **Bernhard Kalin:** Je pense qu'il est aussi difficile d'avoir de l'expérience, il en a. Ouais, exactement. Je pense que le cross country a beaucoup à voir avec l'expérience, ouais.

[00:56:19] **Gavin McClurg:** Et c'est ce dont Ben et moi rigolions hier. Ben est mon autre supporter, et on en riait parce que, vous voyez, le problème c'est qu'on s'entraîne tous très dur, mais lui aussi. Du coup, il ne fait que s'améliorer. Ce n'est pas comme si on rattrapait notre retard ou qu'on gagnait du terrain, vous voyez ? Il a commencé quand j'avais neuf ans, moi j'ai commencé à 35 ans. Ça ne colle pas, c'est pas... je ne vais jamais le rattraper, c'est comme ça que ça se passe.

[00:56:45] **Bernhard Kalin:** Ouais, exactement. Ouais, et je pense qu'il s'entraîne beaucoup aussi, et il est très concentré, tu vois, comme un vrai sportif. Ouais, c'est un pro, c'est un pro. Ouais, il s'entraîne de manière très professionnelle, je pense. Ouais, c'est ce qu'il fait. Ouais, ouais.

[00:57:02] **Gavin McClurg:** absolument, pour tous les aspects, la psychologie, l'entraînement "soft", tout ce qu'il fait, tout ça, oui.

[00:57:10] **Bernhard Kalin:** Je pense

[00:57:10] **Gavin McClurg:** Alors Benny, c'était un vrai plaisir, merci infiniment. C'était vraiment un bonheur de discuter avec toi et j'espère qu'on pourra faire du speed fly et du parapente ensemble à un moment donné. Je ne suis pas un pilote de speed comme toi, mais je suis sûr que je pourrais apprendre énormément et je pense qu'on pourrait bien s'amuser à faire des cercles dans le ciel. Mais merci d'avoir partagé ton temps, ça nous a pris des semaines pour organiser tout ça, je suis content qu'on ait enfin pu le faire. Ouais.

[00:57:34] **Bernhard Kalin:** De rien Gavin, merci pour le cadeau. Pas de souci, et préviens-moi quand tu seras à Interlock, n'importe quand ça me va.

[00:57:40] **Gavin McClurg:** Super, on se reparle bientôt, merci.

[00:57:42] **Bernhard Kalin:** Salut, au revoir, j'espère...

[00:57:53] **Gavin McClurg:** Vous avez profité d'une discussion passionnante avec un gars super qui est dans ce sport, avec toutes ses ramifications et ses itérations, depuis un temps awfully long. J'ai beaucoup appris avec vous et j'espère que vous aussi. Alors, j'ai quelques messages d'intérêt public, j'imagine que c'est comme vous diriez, qui ont surgi ces dernières semaines, lors des derniers épisodes. L'un d'eux concernait Nik Hawks ; beaucoup de gens ont vraiment réagi à celui-là. Le fait qu'il ait eu ces deux incidents proches, et j'ai en fait reçu pas mal d'e-mails sur son choix d'aile, et ils étaient assez déçus que je ne l'aie pas mentionné. Il vole la Carrera Plus, que je ne connais pas super bien, mais je suppose que c'est une aile assez chaude, aussi chaude que la Carrera. Mais vous savez, les gens étaient genre : « Oh mon Dieu, il ne devrait pas être sur ce genre d'aile ». La raison pour laquelle je ne l'ai pas soulevé, c'est parce que je pense qu'il est vraiment important de juger les gens non pas par les chiffres, par les heures, mais par la capacité. Ce n'est probablement pas juste de me comparer à lui, mais quand j'avais environ le même nombre d'heures que lui, j'étais en Birmanie en Inde et je volais la Gen Rebel, qui était une C, donc bien plus chaude que ce qu'il vole. Et vous savez, c'est là que j'ai fait mon premier vol de type 100k. À ce stade, j'avais fait deux SIV majeurs et quelques petits vols d'une journée, donc un peu comme ce que Nick a fait, j'avais beaucoup entraîné et j'avais énormément volé. Je n'avais pas forcément les heures qui justifiaient ça, mais je suis plutôt d'accord avec les réflexions de Nick : quand on apprend tardivement et qu'on veut devenir vraiment bon, on va devoir prendre des risques. Et ça revient vraiment à la personne concernée.

[00:59:35] pour décider. Donc je suis d'accord avec lui là, il connaît le risque qu'il a pris et, vous savez, peut-être que ces deux incidents sont un peu du genre « oh là là, je ne suis peut-être pas sur la bonne aile », mais c'est vraiment à lui de décider, et à sa communauté de décider. Il est assez difficile pour nous de porter ces jugements depuis un podcast ou de

l'extérieur, donc c'est mon avis là-dessus. Je pense que l'une des choses que vous entendrez sur cette émission encore et encore, c'est qu'on essaie de dissuader les gens de passer à des ailes plus performantes et de rester sur du sûr. Mais la réalité, c'est que si vous vous ennuyez ou que vous voulez plus de performance ou plus de... enfin, pas de sensations fortes, mais que vous voulez passer au niveau supérieur, alors vous savez que ce sport est risqué et qu'il faut parfois juste accepter ces risques et avancer. C'est comme ça qu'on s'améliore aussi. Donc je pense que ce qu'on essaie de dire, c'est de le faire aussi prudemment que possible et, bien sûr, de dépenser de l'argent pour la formation avant le matériel. C'est un...

[01:00:35] L'autre, c'était le dernier épisode qu'on a fait avec Nick Greece. Beaucoup de gens ont aussi été très touchés par son histoire au Kenya, son PTSD et tout ce qu'il a traversé sur le plan mental. J'ai reçu un super e-mail d'un gars nommé Antti — je ne suis pas sûr de bien prononcer son nom, A-N-T-T-I — je vais mettre ses coordonnées dans les notes de cet épisode parce qu'il a beaucoup proposé et fait pour nous.

[01:01:06] de psychologie et vous savez, il a aidé beaucoup de pilotes. Il vient du milieu médical et de la psychologie et il a aidé énormément de pilotes. Il ne le fait pas pour l'argent, mais si vous savez, si vous avez vécu quelque chose de similaire ou si vous gérez des blessures liées à la peur ou n'importe quel genre de choses, il a proposé son aide. Ce qu'ils font, c'est simplement faire un don à la fondation Cloud-Based Mayhem ou Karma Flights ou quelque chose comme ça, donc c'est sa façon de rendre à la communauté. C'est super généreux, vraiment intéressant. Je pense que c'est évidemment très utile pour beaucoup de personnes dans cette communauté qui ont dû faire face à ce genre de choses, des trucs assez effrayants. Alors, allez voir les notes de l'épisode et n'hésitez pas à contacter Antti. Il est plutôt ravi de recevoir les e-mails et d'essayer d'aider là où il peut. Voilà, comme toujours, tout ce que nous demandons, c'est un dollar par épisode si vous avez aimé l'émission ou l'une des précédentes. On accumule beaucoup d'heures de contenu génial, donc retournez les voir si vous ne l'avez pas fait. Mais si vous appréciez, traitez ça comme un abonnement à un magazine ou quelque chose comme ça, et ne nous envoyez pas juste un dollar, attendez d'en avoir écouté 20 ou 30 ou 40 pour décider si ça en vaut la peine. Vous pouvez faire un don unique via PayPal, vous trouverez les liens sur cloudbasedmayhem.com, ou vous pouvez être un soutien régulier de l'émission et vous ne payez que lorsque du contenu sort, et vous êtes récompensé pour cela sur patreon.com/cloud-based-mayhem. Et aussi, nous avons une nouvelle boutique. Dans la boutique, nous avons de superbes articles Patagonia, des t-shirts avec le logo Cloud-Based Mayhem au dos. Ce sont tous des produits en coton bio, commerce équitable, classiques Patagonia qui durent éternellement, de superbes t-shirts de qualité pour hommes et femmes. Et nous avons les casquettes trucker que fabrique Annika Herndon, elles sont géniales, je les adore, chacune est totalement unique et vous pouvez aussi les trouver là-bas. Il y a tellement de façons de le faire, et si vous ne pouvez pas, il n'y a aucun problème non plus. Nous continuerons à produire du contenu. Il y a d'autres façons de soutenir l'émission : vous pouvez en parler sur un blog, vous pouvez le partager avec vos amis, vous pouvez le partager sur Facebook, énormément de façons différentes. Mais nous apprécions que vous nous écoutiez, nous apprécions votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Bernhard (Benni) Kalin ist ein Schweizer Fluglehrer für alles rund um das Fliegen bei ChillOutParagliding. Basierend in Interlaken war Speedflying seine ursprüngliche Leidenschaft, doch im Laufe der Jahre hat sie sich auf alle Schirme ausgebreitet – Paragliding, Basejumping, Kitesurfen, Kiteskiing – Sie nennen es, wie Sie wollen. Letztes Jahr, als er mit seinem Vater im Wallis flog, musste Benni zum ersten Mal seinen Reservefallschirm auslösen und landete in einer schrecklichen Situation, die eine Bergung per Hubschrauber erforderte. In dieser Episode besprechen wir die spannende Zukunft von Reflex-Flügeln, den Umgang mit Angstverletzungen, einige von Bennis den unvergesslichsten Flügen, Best Practices im Speedflying und warum es genauso gefährlich wie Basejumping ist, wie man sicher mit Mini-Wings beginnt, warum das Erlernen von Paragliding vor dem Speedflying so wichtig ist und die Risiken von Selbstüberschätzung. Viel Spaß!

Der Beitrag zu Episode 71- Bernhard Kalin and the coming future, dangers of overconfidence, Speed flying best-practices erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich habe heute eine tolle Show für euch mit Benny Kalin, einem Schweizer Instruktor, der total auf Kitefoiling, Kitesurfen, Basejumping, Gleitschirmfliegen und Speedflying steht. Er hat mit Speedflying angefangen, also sprechen wir ziemlich viel über Speedflying und Speedriding. Wir reden über seinen verrückten Vorfall letztes Jahr, der mit seinem Vater im Volus wirklich gut ausgegangen ist – super wild, und ihr könnt euch in den Shownotes Bilder von diesem Vorfall ansehen. Wir sprechen darüber, wie man nach Verletzungen durch Angst zurückkehrt, so wie wir es mit Nik Hawks nach jenem Vorfall gemacht haben, der wirklich gut verlaufen ist. Er hatte keine körperlichen Verletzungen, hat aber gerade ziemlich Mühe, wieder den Mut zu fassen, also sprechen wir darüber, was er dagegen unternimmt. Wir reden auch über einige seiner denkwürdigsten Flüge, wie zum Beispiel die Toplanding.

[00:01:01] Mont Blanc – ich erinnere mich noch von vor ein paar Jahren, als all diese Leute am selben Tag das gemacht haben, einfach unglaublich, was für eine wahnsinnige Erfahrung das gewesen sein muss. Ein super Typ, macht total viel Spaß, lebt in Interlochen, einem der Mekkas für unseren Sport, und er gibt hier viele großartige Tipps, die ich denke, euch gefallen werden. Nur zur Erinnerung: Wir arbeiten mit einigen Freunden von uns bei Truck Gloves zusammen. Sie sind kein Sponsor, aber das machen wir einfach für unsere Hörer. Das sind ein paar Typen, die vor einer Weile von Black Diamond abgespalten sind und diese echt coolen Handschuhe herstellen, die ein Freund von mir, Evan Bouchier, vor ein paar Wochen beim Rat Race in Oregon verkauft hat, und die sind echt klasse. Wenn ihr auf truckgloves.com geht und dann den Promo-Code CLOUDBASEMAYHEM eingibt – zwei separate Wörter – bekommt ihr 10 % Rabatt darauf, also schaut euch die mal an.

[00:01:52] Und ja, lass uns anfangen. Ohne weitere Umschweife, genießt diese Unterhaltung mit Benny Galen.

[00:02:02] Bernie, willkommen bei Cloud Base Mayhem. Ich freue mich riesig, mit dir zu sprechen. Ich habe gerade eine Unsumme an Zeit auf deiner Facebook-Seite verbracht. Ich bin kein großer Facebook-Nutzer, aber die Videos sind echt cool, und mir war gar nicht klar, dass du so ein Speed-Pilot bist. Du machst offensichtlich viel Speed-Flying und eine Menge Instruktion, Foiling und Kitesurfen, und du und ich – du siehst aus wie mein jüngerer Bruder, eigentlich mein viel jüngerer Bruder. Ja. Ja. Ich dachte, ein guter Anfang wäre, wenn du mir einfach eine Geschichte von deiner prächtigsten Flugerinnerung erzählen könntest. Es muss nicht mal deine persönliche sein, sondern einfach das Coolste, was dir einfällt, wenn du an das Fliegen denkst, weil Fliegen ist ja definitiv deine Leidenschaft.

[00:02:49] **Bernhard Kalin:** Ja. Hi, Gavin. Danke für den Anruf. Kannst du mich Benny nennen? So nennen mich alle meine Freunde.

[00:02:57] **Gavin McClurg:** Benny. Okay. Alles klar. Ich glaube, ich habe dich Bernie genannt. Tut mir leid. Ja, genau. Das ist

[00:03:03] **Bernhard Kalin:** mein richtiger Name, aber niemand nennt mich Bernie. Okay.

[00:03:07] **Gavin McClurg:** Das ist ein guter Anfang. Damit fangen wir an. Ja. Also

[00:03:10] **Bernhard Kalin:** Die erste Frage: Das Beste, was ich je erlebt habe.

[00:03:16] Früher war ich total auf Speed Flying abgefahren, aber mittlerweile hat es sich definitiv mehr in Richtung Gleitschirmfliegen entwickelt. Und die zwei besten Erfahrungen, die ich gemacht habe, sind: die eine war die Toplanding auf Moblo. Wow. Vor ein paar Jahren mit der großen Party. Ich war eine von ihnen dabei.

[00:03:33] **Gavin McClurg:** Wow. Sehr cool. Das war weltweit bekannt. Ihr wart dort mehr als 50 Leute, oder?

[00:03:39] **Bernhard Kalin:** Absolut. Und wir sind oben geblieben, bis alle anderen weg waren. Und wir sind immer weiter im Segelflug geblieben. Aus irgendeinem Grund gab es an dem Tag in der Höhe keinen Wind, keinen Meteo-Wind, aber oben auf dem Gipfel gab es eine konstante Thermik. Und man konnte dort oben im Segelflug bleiben, so wie beim Pila. Es war absolut fantastisch. Absolut konstant. Und wir haben einige Wing Overs und Ground Spirals auf dem Gletscher gemacht. Und ja, wir hatten dort einfach Spaß. Aber wir haben irgendwie Hunger bekommen und wurden richtig durstig und kalt und hatten Kopfschmerzen. Also mussten wir irgendwann runter. Oh,

[00:04:15] **Gavin McClurg:** was für ein großartiger Tag. Das war, ja, wir waren, der Rest der Gleitschirmfliegerwelt war sehr neidisch auf diesen Tag.

[00:04:22] **Bernhard Kalin:** Ja, das bin ich mir sicher. Ja, das war eine der besten Sachen. Und das andere Beste, was ich diesen Winter gemacht habe, war... es war einfach ein Gleitflug hoch vom Jungfraujoch und dann das Gleiten über die drei großen berühmten Berge hier in Interlaken, den Eiger, Mönch und die Jungfrau.

[00:04:43] Hast du das von der...

[00:04:44] **Gavin McClurg:** Von der Interlaken-Seite?

[00:04:46] **Bernhard Kalin:** Nein, nein, nein. Ich bin mit dem Zug zum Jungfraujoch hochgefahren, auf dreithalbttausend Meter. Der Start war also auf dreithalbttausend und dann bin ich bis auf 4.200 hochgestiegen. Und das war an einem kalten Wintertag im Abendlicht. Weißt du, die Sonne war gerade untergegangen. Und während des Sonnenuntergangs bin ich immer noch auf 4.000 Metern hochgestiegen. An dem Tag war Vollmond. Und es war, ja, ein sehr klarer Himmel. Und ich bin einfach weitergestiegen, weil es so unglaublich war. Ich war nicht darauf vorbereitet. Ich hatte das eigentlich nicht geplant. Also war ich nicht besonders warm angezogen. Mir war kalt, ich habe zwischendurch immer wieder gezittert.

[00:05:31] Ich musste einfach weitermachen. Es war so unglaublich. Also bin ich einfach weiter auf 4.000 Metern hochgestiegen und habe versucht, so weit wie möglich zu gleiten. In der Zwischenzeit wurde es dunkel und ich bin einfach weitergestiegen. Und dann bin ich noch in der Nacht weitergestiegen. Es war komplett dunkel, aber es war Vollmond und ich bin immer noch auf über 4.000 Metern gestiegen. Das war auch eines der besten Erlebnisse, die ich je auf einem Gleitschirm hatte. War

[00:06:00] **Gavin McClurg:** war das nur ein richtig langer Gleitflug? War

[00:06:02] **Bernhard Kalin:** war das nur ein Gleitflug?

[00:06:02] **Gavin McClurg:** Aus? Oder war das eher, dass ihr einfach die richtige Art von laminarer Strömung hattet, fast wie eine laminare Küstenbrise, die durch die Berge nach oben zog? Seid ihr einfach so auf einer Thermik am Grat geflogen, oder war es eher die latente Wärme aus dem Tal des Tages?

[00:06:17] **Bernhard Kalin:** Gar keine Thermik. Überhaupt keine Thermik. Es war Winter. Im Winter steht die Sonne hier sehr tief. Es war einfach nur Gratsoaren, wisst ihr, im Grunde Gratsoaren in den großen Bergen, versteht ihr? Wahnsinn, das

[00:06:28] **Gavin McClurg:** das muss unglaublich gewesen sein. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Als ich noch ein ganz neuer Pilot war, ein sehr guter Freund von mir, Bruce, der mich bei den letzten paar X-Hops unterstützt hat, wir, war das der Shilthorn? Der James Bond? Ja,

[00:06:45] **Bernhard Kalin:** Genau. Ja.

[00:06:45] **Gavin McClurg:** Wir sind da hochgegangen, sind am Morgen gestartet und sind zurück nach Interlochen geflogen. Und es war, weißt du, so 40 K, das ist nichts. Aber es war, ah, weißt du, einfach früh am Morgen. Und dieser Start ist irgendwie, ich meine, mittlerweile wäre es wohl nicht mehr beängstigend. Ja. Aber damals war das echt eine große Entscheidung, weißt du, weil man über das Geröllfeld rennt und es dann richtig steil wird. Und wow, es war einfach unglaublich. Das ist ein unglaublicher Teil der Welt. Und bist du, bist du dort, bist du in Interlochen aufgewachsen? Bist du da zum Unterrichten oder für Tandemflüge oder beides? Alles davon. Ich bin aufgewachsen

[00:07:24] **Bernhard Kalin:** hier. Mein Vater ist Pilot. Er geht seit 20 Jahren Gleitschirmfliegen. Und so bin ich dazu gekommen. Wahrscheinlich hätte ich sonst nicht so früh angefangen. Ja. Und ich arbeite seit etwa 13 Jahren an der Chill Out School, gebe seit ca. 9 oder 10 Jahren Unterricht. Ich mache auch ein bisschen Tandemflüge, einfach um mal etwas Abwechslung zu haben. Ja. Ja. Ich bin an einige Orte auf der Welt gereist, aber meistens zum Surfen und Kitesurfen. Aber ich liebe es immer, hierher zurückzukehren. Interlochen und die Gegend sind ein magischer Ort. Ja.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Nun, ein sehr guter Freund von mir. Ein guter Freund von mir ist Whaley Kestenholtz. Ich weiß, er lebt auch dort, aber er war vor ein paar Jahren auf unserem Boot in Indonesien, als er Play Gravity 2 gefilmt hat. Und er hat eine Weile mit uns dort verbracht. Wir haben eine Menge Towing gemacht und ihn direkt von der Bugspitze des Bootes ins Wasser gezogen. Und das war ziemlich besonders. Aber ihr müsst euch wohl in denselben Kreisen bewegen.

[00:08:23] **Bernhard Kalin:** Ja, klar. Wir sind Freunde. Wir kennen uns.

[00:08:26] **Gavin McClurg:** Ja, Whaley ist ein guter Typ. Erzähl mir mal was über Foiling und Kitesurfen und die Verbindung dazu. Aus deiner Facebook-Seite ist offensichtlich, dass du auch viel surfst. Wie ergänzt das dein Fliegen und wie hängt das zusammen?

[00:08:42] **Bernhard Kalin:** Nun, ich habe mit dem Kitesurfen angefangen, zur gleichen Zeit wie mit dem Gleitschirmfliegen.

[00:08:49] Und ich bin schon als Kind Windsurfer gewesen, weil mein Vater ein leidenschaftlicher Windsurfer ist. Und irgendwie habe ich eines Tages einfach mal Foiling ausprobiert, und ich war sofort hooked, wie viele andere Typen auch. Ja. Ja. Ja. Ja. Es ist eine tolle Sache, hier zwei Beine zu haben. Und wir haben fast jeden Tag ein bisschen Wind, aber nie wirklich genug für normales Kitesurf-Equipment. Aber mit dem Foiling kann man hier wirklich jeden Tag kiten, wenn man Zeit hat. Und man kann sich die Zeit am Tag so einrichten, was es für mich sehr besonders macht, zu Hause zu kiten.

[00:09:24] **Gavin McClurg:** Und magst du eines mehr als das andere, oder magst du sie alle gleich? Das Kitesurfen oder die anderen Sportarten? Nein, Fliegen, Kitesurfen. Denn ich betreibe zwar immer noch ein Kitesurf-Unternehmen, aber einige meiner besten Tage in meinem Leben waren definitiv beim Wellen-Kiten. Aber es hat mich nie so gepackt wie das Gleitschirmfliegen.

[00:09:46] **Bernhard Kalin:** Ja. Ich mag Abwechslung. Ich glaube, alles außer das Surfen an perfekten, unberührten Wellen oder im Powder würde mir irgendwann langweilig werden. Diese beiden Dinge, ich kann mir nicht vorstellen, dass ich mich jemals dagegen entscheiden würde. Genau. Dass es langweilig wird.

[00:10:04] Aber abgesehen davon mag ich es einfach, verschiedene Dinge zu machen.

[00:10:09] **Gavin McClurg:** Du hast deinen Vater erwähnt, Chris Banford, einen Freund von dir, der mir empfohlen hat, dich in die Show zu holen, und mir glaube ich einen Artikel in einem der Schweizer Magazine geschickt hat. Du hattest letztes Jahr eine ziemlich heftige Episode mit deinem Vater. Ich konnte das Bild kaum glauben. Was ist da passiert? Wir haben kurz davor, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, ein bisschen darüber gesprochen. Aber

ich würde mich freuen, wenn du über diesen ziemlich beängstigenden Vorfall erzählen würdest.

[00:10:41] **Bernhard Kalin:** Ja, ja, absolut. Das war das erste Mal, dass ich meinen Rettungsschirm benutzen musste.

[00:10:47] Ich habe meinen Vater davon überzeugt, mit mir nach Wallis zum cross country Flug zu kommen. Er wollte nie nach Wallis, weil er viele schlechte Geschichten darüber gehört hatte. Die Thermik ist dort stärker, die Talwinde sind stärker. Aber man kann größere Distanzen einfacher fliegen, weißt du. Und die Berge sind größer. Es ist einfach ein sehr besonderer Ort zum Fliegen. Also habe ich ihn überzeugt, zum ersten Mal mit mir dorthin zu kommen. Und ich war an dem Tag einfach viel zu selbstbewusst. Ich flog eine Sigma 10, nachdem ich sehr lange Flüge gemacht hatte, einige der längsten Flüge, die ich in meinem Leben mit der Sigma 10 gemacht habe. Ja. Ja.

[00:11:32] Ja. Ich bin zur Omega gewechselt und habe in der Vergangenheit schon viele Flüge mit der Omega gemacht. Aber aus irgendeinem Grund hatte ich an dem Tag das Gefühl, dass die Sigma für mich ein Anfänger-Schirm ist, weißt du? Mit der Sigma kann mir nichts passieren. Also habe ich es einfach zu locker angegangen. Ich habe nicht aktiv genug geflogen. Und als ich aus der Thermik herausgefallen bin, gab es einen riesigen Klapper von 90 %.

[00:12:00] Und ich habe mein Gewicht auf die falsche Seite verlagert. Also bist du gegangen

[00:12:04] **Gavin McClurg:** gegenüber?

[00:12:07] **Bernhard Kalin:** Ja, genau. Ich bin nicht mitgegangen. Ich bin auf die offene Seite gelandet, und das hat mich sofort verdreht.

[00:12:15] Es war auch der Moment, als ich gerade versuchte, zurück in die Thermik zu kommen. Mein Gurtzeug schwang ein bisschen. Ich hatte viel Bremse drin. Und das hat mich verdreht. Und weil ich nicht schnell genug reagiert habe, habe ich die Bremse nicht gelöst. Wenn du einen 90 %igen Klapper hast, hast du viel Bremse drin. Wenn du einen 90 %igen Klapper hast, wird die restlichen 10 %, die noch fliegen, sofort in den Fullstall gehen, wenn du die Bremse aus einer tiefen Thermikposition nicht nachlässt. Also fand ich mich in einem Fullstall verdreht wieder und konnte das einfach nicht kontrollieren. Ich musste also nach einer Weile aufgeben und hoffen, dass sich der Gleitflug von selbst korrigiert. Und ich brauchte meinen Rettungsschirm, was kein großes Problem war. Aber der Ort, an dem ich mir Sorgen machte, war...

[00:13:01] Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ich hatte Glück.

[00:13:33] Ich habe mich nicht verletzt. Ich hatte einen Bluterguss an der Hand und am Handgelenk, aber das war alles. Ja, aber definitiv eine beängstigende Erfahrung. Und dann mein Vater, er ist direkt neben mir geflogen und musste alles mitansehen. Oh, schrecklich. Ich bin mir nicht sicher, ob er jemals wieder mit mir zum Volleying mitkommt. Ja. Genau.

[00:13:54] **Gavin McClurg:** Ja. Du hast ihn wohl nicht wirklich davon überzeugt, dass das der richtige Ort war. Bist du von Fiesch oder Grindelwald oder wo weggestartet?

[00:14:01] **Bernhard Kalin:** Nein, wir sind nach Zermatt gefahren.

[00:14:03] **Gavin McClurg:** Oh, oh, wow. Ja. Ja, das ist etwas Besonderes. Ja, Zermatt ist wirklich besonders. Ähm, das Bild, das werden wir für diejenigen von euch, die zuhören, hochladen. Wir werden das Bild in die Shownotes setzen. Denn es ist, es ist unglaublich. Man sieht aus wie eine Ameise an der Seite eines Gletscherbergs. Es ist einfach, es ist ziemlich unheimlich. Ja.

[00:14:23] **Bernhard Kalin:** Es ist definitiv einer dieser Orte, an denen man nicht einfach so losläuft.

[00:14:26] **Gavin McClurg:** deinen Rettungsschirm. Nein. Und ich, ich mache dir keinen Vorwurf, dass du den Notruf gewählt hast und nicht von dort weggegangen bist, denn da gibt es keine Möglichkeit, da rauszukommen. Das war ziemlich dumm. Regen. Das würde

[00:14:36] **Bernhard Kalin:** dumm gewesen.

[00:14:37] **Gavin McClurg:** Also, kannst du das einfach auf Selbstgefälligkeit schieben?

[00:14:42] **Bernhard Kalin:** Ja, auf jeden Fall. Absolut. Ja. Ich war einfach zu selbstbewusst. Ich habe mich unbesiegbar gefühlt. Genau.

[00:14:47] **Gavin McClurg:** Huh. Und gab es nach deiner Rückkehr eine Art mentale Veränderung? Warst du irgendwie anders? Hattest du danach Angst zu fliegen? Oder war es eher so: „Jesus, das war dumm“, und du hast es einfach hinter dir gelassen?

[00:15:04] **Bernhard Kalin:** Nein, überhaupt nicht. Es war quasi das Ende der cross country Saison. Ich fliege dort immer ein bisschen, auch jetzt noch Tandems und mit Schülern, aber es war quasi das Ende der Tandemsaison. Also bin ich mindestens ein halbes Jahr lang kein cross country geflogen, bis ich diesen März und ähm April, sorry, nach Beer Billing geflogen bin. Ich dachte, ich hätte das ziemlich gut verarbeitet, aber dieses Jahr habe ich gemerkt, dass ich das nicht hatte. Und seitdem – für mich bedeutet der Einsatz des Rettungsschirms, dass ein Klapper gleich einen Absturz bedeutet, also aus dem Himmel zu fallen, was natürlich nicht der Fall ist. Ich habe viel trainiert, wie man mit diesen Klappern umgeht, ähm, egal wie.

[00:15:51] Ich denke, ich komme mit jeder Art von Extremsituation an meinem Schirm ziemlich gut klar. Aber das Problem ist, dass ich das Gefühl habe, ein Klapper bedeutet jetzt Rettungsschirm. Also bin ich nicht mehr so entspannt. Beim cross country Fliegen, so wie ich es bisher gemacht habe, sobald es ein bisschen ruppig wird, halte ich nicht mehr am Beschleuniger fest. Ich lasse los. Ich hab da irgendwie Schiss und mir ist gerade klar geworden, dass ich viel mehr Angst habe als vorher. Ja.

[00:16:26] **Gavin McClurg:** Nein, nein, vielleicht verwechsle ich die Namen, aber ich behalte den X-Contest ziemlich genau im Auge. Und ich habe gesehen, dass es diesen Frühling einige wirklich schöne Flüge in Beer gab. Hattest du da einige große Flüge?

[00:16:37] **Bernhard Kalin:** Ja. Ähm. Ich habe eine 234 gemacht. Ja.

[00:16:40] **Gavin McClurg:** Ich hab das gesehen. Das war ein schöner Flug.

[00:16:44] **Bernhard Kalin:** Ja, es ist gut. Aber ganz ehrlich, ich hatte einfach neun Stunden lang Angst.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** Wow. Interessant.

[00:16:51] **Bernhard Kalin:** Ich kann es natürlich immer noch machen. Und ich mache es auch. Ich pushe mich dazu, aber es macht nicht mehr halb so viel Spaß wie früher.

[00:16:59] **Gavin McClurg:** Hmm. Also, ich schätze deine Ehrlichkeit. Unternehmst du irgendetwas, um das zu ändern oder um dir dabei zu helfen?

[00:17:09] **Bernhard Kalin:** Ich denke, ich werde einfach versuchen, weiterzufliegen, mich ein bisschen zu pushen, weiter cross country zu fliegen und durch ausreichend viele Stunden in der Luft hoffentlich wieder mehr Freude zu haben und weniger Angst. Ja, das ist im Grunde mein Plan. Ich denke, es gibt einen Grund, warum der Absturz passiert ist. Ich habe etwas falsch gemacht und ich glaube, ich muss etwas verbessern. Also arbeite ich auch an meinem Klapper, um dort noch mehr Selbstvertrauen zu gewinnen. Ja, ich versuche, an meinen Fähigkeiten und an der Flugzeit zu arbeiten, um das auszugleichen.

[00:17:55] Ja.

[00:17:55] **Gavin McClurg:** Ja. Ich denke, das ist ein guter Plan. Wir haben in den letzten paar Jahren von einigen Gästen wirklich gute Ratschläge zum Umgang mit Angst bekommen. Denn das ist definitiv etwas, womit wir alle in diesem Sport zu tun haben. Einer, den ich von Adele Honte geliebt habe, war, dass sie so ein Mantra hatte, weißt du, in der Luft, einfach etwas, das für dich einzigartig ist. Weißt du, ich habe das oder, oder ja, ja, ja. Bring es. Oder, weißt du, irgendwas, einfach irgendwas. Und dann noch eines, das ich geliebt habe, war der Nickname. Und wir haben darüber gesprochen, er stellt sich immer vor, wie es vom Boden aus aussehen würde, wenn das Vario aus wäre, weißt du? Also, wenn du das Vario nicht anhättest, weißt du, weil das Geräusch, das ein Vario macht, kann ziemlich beunruhigend sein, weißt du? Aber wenn du das nicht hast, ist es nicht so radikal.

[00:18:43] Und wenn man natürlich von unten auf einen Gleitschirm schaut, sieht nichts so radikal aus, wirklich. Und er nutzt diese beiden. Und dann gibt es noch einen anderen, den ich in letzter Zeit oft benutze: Wenn ich merke, dass meine Schultern hochziehen, weißt du, wenn ich anfangs aufzurecht zu sitzen, werden die Dinge etwas angespannt und ich werde noch angespannter. Und dann wurde mir klar: Wow, wenn ich angespannt bin und etwas passiert, werde ich nicht... Es ist nicht wie beim SIV. Ich bin nicht entspannt. Ich muss mich entspannen, damit ich im Falle eines Ereignisses besser reagieren kann. Und Nick Cox spricht über diese Navy-Seal-Methode, die vier und vier, weißt du, also vier Sekunden einatmen, vier Sekunden ausatmen, viermal. Es ist super einfach, aber es ist überraschend, wie schnell man atmet, wenn man es nicht merkt, weißt du, man ist eher so... anstatt einfach nur schön langsam, also drossel es runter.

[00:19:36] Und, und, äh, aber. Ja. Ich meine, das ist fast wie, äh, eine der Dinge, über die wir in einer letzten Folge auch gesprochen haben, oder so wie Angst-Verletzungen. Und es klingt so, als hättest du so etwas gehabt. Es ist eigentlich so, dass du, auch wenn du nicht körperlich verletzt wurdest, du trotzdem verletzt werden kannst, weißt du, wenn du diese Art von...

[00:19:52] **Bernhard Kalin:** Ja. Hm. Interessant. Hattest du so eine Erfahrung nie?

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Ich hatte zwar keine Situation, in der ich sicher durch Phasen gegangen bin, wo ich – weißt du – bei den X-Alps 2015 vor dem Rennen für etwa ein Jahr, also etwa einen Monat vorher, eine Zeit hatte, in der ich unten in den Maritimen Alpen trainiert habe. Also südlich von Chamonix zwischen dort und Monaco. Und dort gibt es Gebiete, die berüchtigt schlecht sind, mit wirklich, wirklich starken Talwinden und tonnenweise Stromleitungen und nicht vielen Landeplätzen. Es ist einfach ein unheimlicher Ort. Es ist ein unheimlicher Ort während des Rennens. Sogar die französischen Piloten fliegen dort normalerweise nicht viel, außer an den wirklich guten Tagen, weißt du? Und ich war beim Training in dieser Gegend sowieso irgendwie verängstigt, aber ich war eben da, und es gibt Zeiten, in denen ich fliege, in denen ich Gleitschirmfliegen gehe, in denen ich einfach das Gefühl habe, ich hab es im Griff.

[00:20:49] Und es gibt andere Male, da denke ich ständig an meinen Rettungsschirm. Ich checke ihn ständig, nur um sicherzugehen. Und ich habe einfach das Gefühl, ja, ich bin nervös und ich habe Angst. Und es kommt irgendwie in Wellen und es ist, wisst ihr, nie so weit – Gott bewahre – es war nicht lähmend, aber ich habe... ich habe meinen Rettungsschirm nicht beim XC ausgelöst. Ich habe ihn beim acro-Training ausgelöst, aber ich hatte nie einen Vorfall wie du und ja, ich denke, das würde mich ziemlich mitnehmen.

[00:21:20] **Bernhard Kalin:** Bei mir hat es das total getan. Ja. Und ich bin überrascht, wie sehr.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Und

[00:21:25] **Bernhard Kalin:** Ich kann jeden verstehen, der mit dem Gleitschirmfliegen anfängt und diese Erfahrung in einem frühen Stadium macht – er wird es sofort aufgeben oder er wird sich vom Cross-Country fernhalten. Ich kann nicht mehr Gleitschirmfliegen oder Thermik fliegen und nur noch Hike-and-Fly machen oder irgendwas anderes. Ich kann jetzt total nachvollziehen, wie du nicht mehr gerne Thermik fliegst, wenn du eine schlechte Erfahrung damit gemacht hast.

[00:21:52] **Gavin McClurg:** Wie kompensierst du das im Unterricht? Weißt du, was hast du – hast du deine Lehrmethoden wegen dieses Vorfalls geändert?

[00:22:06] **Bernhard Kalin:** Nicht so sehr die Methoden, aber ich denke, was mir passiert ist, ist so etwas Klassisches. Was passiert, wenn Leute auf einen Schirm umsteigen, der für ihr Niveau zu anspruchsvoll ist. Und ich versuche einfach mehr sicherzustellen, dass unsere ehemaligen Schüler erst mal bei ihrem Schirm bleiben und nicht zu schnell auf einen anspruchsvollen High-B- oder C-Schirm wechseln. Ich versuche ihnen wirklich zu sagen: Hey, das ist Gleitschirmfliegen. Und wenn du eine schlechte Erfahrung machst, wirst du damit aufhören. Es ist nicht wie beim Skifahren, wo du nach einem Unfall einfach aufstehst und weiterskiffst. Es ist anders.

[00:22:51] Ich glaube, die meisten Leute sind sich dieser Tatsache nicht bewusst.

[00:22:54] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Sie denken, sie... sie wissen offensichtlich, dass sie fliegen. Sie wissen, dass es passieren kann, aber es geht ihnen erst richtig unter, wenn sie es sehen, wenn es passiert.

[00:23:03] **Bernhard Kalin:** Ja, genau. Ja.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Wir haben da dieses Ding, dass, oh, das wird mir nicht passieren.

[00:23:10] Ja.

[00:23:11] **Bernhard Kalin:** Ja. Genau. Ich glaube nicht, ich glaube nicht mal, dass das das ist, was die meisten Leute denken. Klar, es gibt welche, die das denken, aber ich finde, ähm, es ist einfach nur ein Sport. Man wird leicht überbeweilt, weißt du, man sitzt da, es ist einfach. Es ist nicht erschöpfend, weißt du, und es ist viel Zeit, nicht zu gruselig, weißt du? Ähm, zum Beispiel ist Klettern für mich viel gruseliger. Ähm, ja,

[00:23:40] **Gavin McClurg:** mir auch.

[00:23:42] **Bernhard Kalin:** Gleitschirmfliegen. Wenn man es Schritt für Schritt auf die richtige Weise macht, ist es nicht allzu beängstigend, weißt du, man kann es natürlich beängstigend machen, wenn man es will, aber wenn man das nicht will, muss es nicht sehr gruselig sein. Manchmal kommt es unerwartet, aber man kann diese unerwarteten Momente der Angst auch vermeiden, indem man mehr Wissen aufbaut. Man kann sie vermeiden. Und dann denke ich, es ist einfach, zu selbstüberschätzig zu werden und etwas zu tun, das man eigentlich gar nicht tun wollte. Oder ein Risiko einzugehen, bei dem man danach sagen muss: Hey, das war dumm, das habe ich getan, aber im Moment des Tuns hat es sich gut angefühlt.

[00:24:29] **Gavin McClurg:** Hmm. Unterrichtest du mehr Speed Flying oder mehr Gleitschirmfliegen?

[00:24:35] **Bernhard Kalin:** Viel mehr Gleitschirmfliegen.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Okay. Oh, viel mehr. Okay. Okay. Also, weil ich definitiv über Speedflying und Speedriding und so weiter sprechen möchte, weil es auf deiner Seite einige tolle Videos gibt. Das ist offensichtlich etwas, das du und deine Familie mögt. Aber bevor wir dorthin kommen, habe ich ein paar Videos gesehen, weißt du, der letzte Gast Armand Harish hat mit Skywalk über diese neuen Schirme gesprochen. Ich weiß nicht mal, wie du sie nennst, aber es klingt so, als hättest du Erfahrung damit, und vielleicht erst vor einer Woche eine nicht so gute Erfahrung gemacht.

[00:25:08] **Bernhard Kalin:** Ja.

[00:25:10] Ich denke, Sie sprechen über die Reflex-Profile und ich glaube, das ist die Zukunft des Speed-Flyings. Ich habe angefangen, mit diesen Kites beim PILA zu fliegen, und mir ist klar geworden, wie erstaunlich sie fliegen. Einer dieser Rennkites zum Beispiel, ein 17-Meter-Kite. Ich habe einige Messungen dazu gemacht, ein 17-Meter-Rennkite gibt Ihnen eine Gleitzahl von 90.

[00:25:45] Außerdem kannst du gleichzeitig bis auf 90 Kilometer pro Stunde beschleunigen und wahrscheinlich bis auf eine Gleitzahl von drei abbremsen.

[00:25:57] Es ist also einfach ein 3D-Gleitschirm. Er fügt das hinzu, was einem Gleitschirm fehlt. Man kann mit einem Gleitschirm nicht einfach abtauchen, richtig? Entweder muss man spiralen oder die Ohren einziehen, aber ansonsten gibt es nicht viele Möglichkeiten, abzutauchen. Man kann nicht einfach wie ein Vogel abtauchen. Oder wie ein Flugzeug oder ein Hängegleiter. Und diese Profile ermöglichen es uns, einfach abzutauchen – nicht direkt nach unten, aber es fühlt sich so an, als würde man direkt nach unten gehen. Es ist einfach eine andere Dimension.

[00:26:28] **Gavin McClurg:** Sind das Geschwindigkeiten, die man so erreichen kann? Wird Speedflying dadurch noch gefährlicher oder ist das ein ziemlich stabiles Profil?

[00:26:41] **Bernhard Kalin:** Ich denke, es ist ein ziemlich stabiles Profil. Wenn es korrekt gemacht ist, aber wissen Sie, ich bin kein Designer und habe nicht so viel Erfahrung damit. Aber ich denke, das ist definitiv die Zukunft des Speed Flyings, weil man beim Speed Flying möchte, dass der Schirm beim Beschleunigen nicht zwangsläufig schneller wird. Man will ihn speziell dazu bringen, nach unten zu gehen, um dem Berg zu folgen. Und genau das macht Reflex. Deshalb funktioniert es nicht für Gleitschirme, für cross country Gleitschirme – einige Gleitschirmhersteller nutzen ein winziges bisschen Reflex oder nutzen es, um die Gleitschirme stabiler zu machen.

[00:27:28] Aber ich denke, wenn man zu viel darauf legt, wird das viel Leistung kosten. Und offensichtlich ist das nicht das, was man bei einem Gleitschirm will. Wenn man den Beschleuniger drückt, will man schnell fliegen und nicht nach unten. Aber wenn man einen Speed-Flying-Schirm beschleunigen will, will man nach unten, äh, es ist schön, wenn er ein bisschen schneller wird. Aber man will eigentlich nach unten und in der Lage sein, den Flugwinkel zu verändern. Und ich denke, genau das ermöglicht uns dieser Reflex.

[00:27:57] **Gavin McClurg:** Wenn jemand auf der Straße zu dir käme und sagen würde: „Hör zu, ich habe deine Videos gesehen und ich bin einfach fasziniert von all diesen Leuten, die fliegen und sich verhaken. Ich möchte das wirklich lernen“, wo würdest du sie ansetzen? Und wenn ihr Interesse auf Speedflying lag, also wenn sie lernen wollten, wie man Speedflying macht und viele Schirme fliegt – wo würdest du sie ansetzen? Und wie sähe dieser Fortschritt idealerweise aus?

[00:28:23] Ich

[00:28:24] **Bernhard Kalin:** ich würde normalerweise erst versuchen, sie davon abzubringen, Speedflying zu machen.

[00:28:29] Ich bin einfach ehrlich zu ihnen und sage ihnen: Hey, Speedflying ist statistisch gesehen sehr gefährlich, es ist so gefährlich wie Basejumping, denke ich, zumindest hier. Wir hatten hier in der Schweiz und auch in den Alpen viele Unfälle. Und ich selbst habe auch viel Basejumping gemacht und sehe das wirklich so. Man kann es sicher machen, klar, aber es ist einfach ein größeres Risiko, übermütig zu werden, weil es sich sogar noch besser anfühlt als Gleitschirmfliegen. Gleitschirmfliegen kann manchmal beängstigend sein, aber Speedflying ist es nicht – wenn man es richtig lernt, ist es nie beängstigend.

[00:29:14] Und genau das macht es gefährlich. Also, normalerweise würde ich diesen Leuten einfach sagen, dass es genauso gefährlich ist wie Basejumping, und dann würden sie kurz nachdenken. Vielleicht wollen sie es trotzdem machen, und ich unterrichte sie gerne, aber ich würde ihnen definitiv sagen, dass sie Gleitschirmfliegen lernen müssen, wenn sie Speedflying lernen wollen. Eine Sache, die ich gerne sage, ist: Speedflying zu lernen, ohne zu wissen, wie man Gleitschirmfliegen betreibt und ohne das entsprechende Wissen über Gleitschirmfliegen, ist so, als würde man lernen, wie man Basejumping macht, ohne jemals Fallschirmspringen zu haben. Es funktioniert. Die Leute machen es, aber ist das klug? Ist das etwas, das man machen will?

[00:29:52] **Gavin McClurg:** Ich glaube nicht. Das ist ein super Vergleich. Ich hatte noch nie so darüber nachgedacht.

[00:29:57] **Bernhard Kalin:** Ja. Ich bin sicher, man kann es lernen, wenn man es ruhig angeht und Schritt für Schritt vorgeht, aber es wird immer ein paar Dinge geben, die man verpasst, weißt du, die man nicht vollständig versteht – die Thermik. Wenn du den Gleitschirm, die Winde und alles, das Wetter kennst, ist es einfach etwas, das du nicht auf einer Speedway lernst, auch nicht beim aktiven Fliegen. Das sind Fähigkeiten, die du zuerst auf deinem Gleitschirm lernen musst.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** Du hattest in deinem Feed ein Video von einem Typen, der mit ausgezogenen Trimmern in thermischen Bedingungen Speedflying gemacht hat und einen wahnsinnig gruseligen Blowout hatte. Das war unglaublich. Das wurde gefilmt, aber er hatte einen kompletten Klapper und dann 80 % und hat ihn dann direkt über den Bäumen wieder rausgeholt. Es war ein kleines Wunder, aber was für Sachen wie diese passieren – viele in der Community wissen das vielleicht nicht oder sind sich dessen nicht bewusst. Was sind die häufigsten Unfallursachen? Was machen Speed-Piloten falsch?

[00:31:07] **Bernhard Kalin:** Ja, bisher sind es noch keine Klapper. Ich würde sagen, die ersten paar Generationen von Speed-Schirmen waren so stabil. Sie hatten große Profile, große Zellen, sie waren sehr verzeihend. Man konnte mit ihnen in jeder Thermik fliegen und ein Klapper war kein Problem. Erst in den letzten zwei, drei Jahren kamen Schirme auf den Markt, die viel mehr Speed und Gleitfähigkeit haben, dünnere Profile besitzen und eher zu einem Klapper neigen. Das ist ein Thema, aber bisher ist es im Speedflying noch nicht das größte Problem. Ich denke, die größten Fehler, die die Leute machen, die größten Unfälle, sind immer noch Pilotfehler.

[00:31:54] Und das ist, das ist beim Start, wisst ihr, Leute starten bei unebenem Gelände. Sie verhauen die Starts. Sie verhauen die Landungen. Sie beurteilen die Landungen falsch. Wisst ihr, sie schießen beim Swooping rein. Sie knallen

auf dem Weg nach unten gegen etwas. Wie zum Beispiel, wisst ihr, den Baum mit einer Schirmspitze oder der Stabilo-Leine berühren.

[00:32:25] Ich denke, das sind Dinge wie diese. Ich würde nicht sagen, dass es schon einen klassischen Speedflying-Unfall gibt.

[00:32:34] **Gavin McClurg:** Hmm. Und all das wäre dann einfach Pilotfehler. Ich meine, ich schätze, das sehen wir auch beim Gleitschirmfliegen, wissen Sie, so eine Art Überheblichkeit, wie Sie sagten, Selbstgefälligkeit.

[00:32:47] **Bernhard Kalin:** Genau. Ja. Das ist es eben. Ja, ich denke schon. Ja. Da gibt es definitiv Anfängerfehler, weißt du, wo die Leute die Fähigkeiten noch nicht haben und sich in einem zu anspruchsvollen Gebiet aufhalten, weißt du, Landeplätze zu klein, zu viele Hindernisse, zu viele Felsen um ihre Flugroute oder was auch immer. Und diese Art von Dingen sind klassische Fehler, weißt du, Anfängerfehler, Objektfixierung.

[00:33:17] Äh, aber ich denke.

[00:33:22] Es ist schwer zu sagen, das ist sicher auch ein Teil davon, aber ein großer Teil von – oder was für mich wirklich gefährlich ist, ist die Selbstgefälligkeit, also dass man einfach zu selbstbewusst wird. Ich denke, all das andere kann man vermeiden, indem man es Schritt für Schritt macht, aber selbst wenn man es Schritt für Schritt macht, besteht das Risiko, dass man zu selbstbewusst wird.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** Hmm. Gibt es da auch ein System, weil ich weiß, dass ihr im Schweizer System arbeitet, das wirklich das beste oder eines der besten ist. Ja, weltweit, was das System angeht, durch das man für das Gleitschirmfliegen geführt wird, in Bezug auf die Strenge und all die Schritte und Hürden, die man nehmen muss. Ich meine, das ist das, was der Rest der Welt wirklich zu erreichen versucht. Gibt es für viele Schirme jetzt auch so ein System in der Schweiz oder hängt das eher vom Instruktor ab und gibt es da einen Zertifizierungsprozess? Mm-hmm.

[00:34:16] **Bernhard Kalin:** In der Schweiz war es lustig, als das Speedflying aufkam, es war irgendwie unreguliert. Also haben Fallschirmspringer angefangen, es zu machen, Gleitschirmflieger haben angefangen, es zu machen, aber es war nicht reguliert. Und dann kam der Schweizer Luftfahrtverband und sagte: Hey, wer kümmert sich darum, Fallschirmspringer oder Gleitschirmflieger, wer will sich damit beschäftigen? Und dann sagten die Fallschirmspringer: Nein, wir wollen uns nicht damit beschäftigen. Am Ende landete es also bei den Gleitschirmfliegern, was meiner Meinung nach eine tolle Sache ist, einfach weil es viel näher am Gleitschirmfliegen ist als am Fallschirmspringen, offensichtlich. Und wir haben jetzt in der Schweiz die Regelung, dass alles, was...

[00:35:03] kleiner als 14 Quadratmeter, brauchst du eine Speedflying-Lizenz, um deine Speedflying-Lizenz zu bekommen. Du musst deine Gleitschirmlizenz bestehen und dann einen weiteren Kurs machen, der drei bis fünf Tage mit einem Instruktor dauert, und dann wird er dich abzeichnen und du bekommst diese Speedflying-Lizenz. Das ist

[00:35:24] **Gavin McClurg:** super. Ich liebe es. Nein, ich hoffe, wir folgen diesen Spuren. Eine Sache, mit der ich bei meinem eigenen Speed Flying im Hinblick auf den Fortschritt zu kämpfen hatte, ist, weil ich viel leidenschaftlicher beim Gleitschirmfliegen bin, aber im Winter viel Speed Flying mache. Aber es ist der Mangel an Zeit unter der Kappe. Ja, ich meine, deine Runs sind so schnell, du musst also wirklich Gas geben, um viel echte Zeit zu bekommen, und weißt du, Barrel Rolls direkt ab dem Boden sind offensichtlich ein super fortgeschrittenes Manöver, aber diese Schirme sind so einfach zu fliegen. Und wie du gesagt hast, so stabil, sie haben mich direkt von Anfang an dazu ermutigt, Dinge zu tun, für die ich wahrscheinlich noch nicht bereit war, weißt du, wie verhinderst du, dass die Leute das tun?

[00:36:21] Weißt du, es ist einfach so. Du hast gesagt, ich finde es toll, dass du die Leute erst zum Paragliding ermutigst, weil man dort Zeit gewinnt, das Wetter versteht und all die grundlegenden Fähigkeiten lernt, um Speedflying zu betreiben. Aber diese Schirme sind einfach unglaublich leicht zu fliegen. Ich glaube, darauf komme ich damit an. Und genau das macht mir Angst.

[00:36:46] **Bernhard Kalin:** Ja, absolut. Ich stimme dir voll und ganz zu. Es, weißt du, es gibt keinen Klapper. Es ist also nicht beängstigend. Und genau dadurch wird man übermütig und nachlässig.

[00:37:00] Ich weiß nicht, wie ich die Leute davon abhalten soll, schon am ersten Tag des Speedflyings Barrels zu machen. Wenn man sich die YouTube-Videos ansieht, machen die nur das, weißt du, Barrels. Als ich mit dem Speedflying anfang, gab es Barrels noch gar nicht. Ich habe noch nie jemanden dabei gesehen. Ich habe selbst herausgefunden, dass das eigentlich möglich ist, und ich war der Erste, der sie gemacht hat. Ich hatte also nicht das Problem, dass ich das am ersten Tag machen wollte, aber ich kann verstehen, dass die Leute das sehen und es cool finden. Und es ist quasi der einzige Trick, den man beim Fliegen machen kann. Also wollen sie es alle. Was ich den Leuten sage ist, dass es doppelt so sicher ist, wenn sie Speedflying betreiben, aber keine Klippenstarts und Barrels machen.

[00:37:48] **Gavin McClurg:** Ja, das ist gut.

[00:37:49] **Bernhard Kalin:** Das ist ein super Rat. Ich denke, natürlich – bei Cliff-Starts ist es leicht, Piloten und Barrels zu töten. Und es ist auch leicht, selbst getötet zu werden oder zumindest schwer verletzt zu werden. Und es gibt da ein paar Videos online von Leuten, die Barrels falsch machen und komplett verkacken.

[00:38:11] Ich meine, ein Barrel zu machen ist einfach, weißt du, es gibt nicht viel Risiko, wenn man es hoch und langsam macht.

[00:38:20] Aber ich glaube, was viele Leute über den Barrel nicht verstehen, ist: Man kann ihn langsam machen. Sie haben Angst, in den Schirm zu fallen. Sie haben Angst, in der Mitte damit aufzuhören und dann einfach in den Schirm zu stürzen. In dem Moment, in dem ich den Leuten sage: Hey, ihr könnt machen, was ihr wollt. Ihr könnt den Schirm nicht zum Klapper bringen, indem ihr einen Battle Roll macht oder sogar darin runterfallt. Das nimmt den Leuten viel Druck ab und sie werden viel entspannter beim Barrel sein und fangen an, es langsam zu machen, wisst ihr, irgendwo hoch über dem Boden. Und sobald sie es dann ein Dutzend Mal gemacht haben, finden sie selbst heraus, wie sie es ein bisschen schneller und schöner machen können und wie sie es ein bisschen besser aussehen lassen. Aber ich denke, es ist wichtig zu verstehen, dass man nicht in den Schirm fallen kann.

[00:39:09] Ja. Guter Punkt.

[00:39:10] **Gavin McClurg:** Bringst du Leuten bei, ihre ersten Barrels und so weiter in der Höhe zu machen, und fliegen sie dabei auch mit Rettungsschirmen?

[00:39:20] **Bernhard Kalin:** Ja, genau. Ich sage ihnen, sie sollten hoch hinausgehen und einen Rettungsschirm mitnehmen, wenn sie anfangen zu üben. Ja.

[00:39:29] **Gavin McClurg:** Ich habe selbst viel darüber nachgedacht, weil ich das noch nie gemacht habe, und in letzter Zeit habe ich mir gedacht, ich sollte einen Rettungsschirm mitnehmen. Warum nicht?

[00:39:35] **Bernhard Kalin:** Ja. Ich meine, offensichtlich hilft es einem nicht, wenn man nah am Boden ist, aber man will ja keine Battle Roll nah am Boden lernen, oder? Also, ja, geh hoch, nimm einen Rettungsschirm.

[00:39:47] **Gavin McClurg:** Wo, wo sollten Leute anfangen, wissen Sie, was die Schirmgröße angeht und, äh, wissen Sie, wie, wie man sagen soll, wie sie ihre Anfängerlizenz im Gleitschirmfliegen gemacht haben und jetzt richtig mit Speedflying anfangen wollen, was, wo fängt man da an?

[00:40:03] **Bernhard Kalin:** Schwierige Frage. Es geht vor allem um die Schirmbelastung. Mir ist aufgefallen, dass viele Leute sich mit anderen vergleichen. Aber wenn du hundert Kilo oder 90 Kilogramm wiegst und dich mit einem Typen vergleichst, der nur 60 ist, ist das wie Äpfel mit Birnen vergleichen. Du musst also offensichtlich an die Schirmbelastung denken. Wir empfehlen den Leuten, mit Skiern anzufangen, weil Skier verzeihender sind. Klar. Und sie ermöglichen dir viele Flüge, weißt du, in einem Skigebiet, wenn du eine Sesselbahn hast, kannst du hoch und runter fahren. Du kannst 30 Flüge am Tag machen, auch wenn es noch kurze Flüge sind, aber es sind 30 Abfahrten. Du kannst 30 Mal abheben, du kannst 30 Mal landen.

[00:40:49] Ich denke, das ist ein guter Weg, um auf Skiern Fortschritte zu machen, und außerdem sind sie verzeihend. Wenn du beim Start oder bei der Landung Mist baust, hast du die Skier, die nehmen viel Energie weg.

[00:41:00] Und wir denken, was die Schirmbelastung angeht, ist es gut, für die ersten zwei Jahre oder die ersten paar hundert Flüge nicht über acht Kilogramm pro Quadratmeter zu gehen.

[00:41:15] **Gavin McClurg:** Alles klar, super. Das hatte ich noch nicht gehört. Okay.

[00:41:18] **Bernhard Kalin:** Ja. Wenn du darüber hinausgehst, bist du sehr hoch belastet. Und was ich auch wichtig finde, ist, dass ich zuerst mit einem Mini-Schirm anfangen würde. Okay. Als ich mit dem Speedflying anfang, gab es nur zwei Schirme. Einer war der Chin und den konnte man in 14, 13, 12 und 10 kaufen. Die 14 war also die größte Größe und es gab nichts zwischen der 14 und dem 20 Meter Gleitschirm oder sogar dem 23 Meter Gleitschirm. Aber heutzutage kann man mit einem 16 Meter, 15 Meter oder 17 Meter Mini-Schirm anfangen. Das ist eine tolle Sache, wenn man noch nicht sehr viel Erfahrung im Gleitschirmfliegen hat oder kein besonders guter Skifahrer ist und den Start vom Boden lernen möchte, dann ist das ein super Zwischenschritt.

[00:42:11] Und ich empfehle den Leuten wirklich, diesen Schritt zu machen, nehmt euch Zeit, fliegt den Mini Schirm eine Weile und dann ist der Wechsel von einem 16 Meter Mini Schirm auf einen 13 Mirage oder 15 Mirage kein riesiger Schritt mehr.

[00:42:27] **Gavin McClurg:** Es gab ein Video auf deiner Facebook-Seite, das die Perspektive von jemandem auf einem Mini-Schirm zeigte, der auf Skiern folgte. Und einer dieser Kites, der Reflex-Kite, war vorne und er hat einfach diese... offensichtlich hat er nur ein bisschen die Bremsen gezogen und ist einfach, du weißt schon, hunderte Fuß über dem Boden geflogen. Einfach unglaublich. Es sah nach Performance aus. Also, ich konnte nicht wirklich erkennen, wie das passiert ist. Ist das alles, ist das nur eine Frage des Eintauchens und des Zurückziehens?

[00:43:01] **Bernhard Kalin:** Ja, genau. Ja. Es hat einfach viel mehr Performance als ein Speed-Schirm. Deshalb fliegen wir diese Dinger. Wahnsinn. Wenn man zu einem Speed-Schirm zurückkehrt, fühlt sich das wie ein Anfänger-Schirm an.

[00:43:15] **Gavin McClurg:** Wow. Gibt es viele Firmen, die daran arbeiten? Denn wir haben hier noch keine gesehen, zumindest weiß ich davon nichts.

[00:43:22] **Bernhard Kalin:** Ich glaube nicht. Ich weiß nur von Skywalk, dass sie daran arbeiten, aber ich hoffe, dass auch andere Leute daran arbeiten.

[00:43:32] **Gavin McClurg:** Das ist ein, das ist ein, das ist ein verlockender Teil des Sports und ich kann es kaum erwarten zu sehen, wie das wird.

[00:43:38] **Bernhard Kalin:** Oh, absolut. Das wird, äh, fantastisch. Ich denke, nicht nur für Speedflying, weißt du, sondern ich denke auch für Küstengleiten. Wenn man an Küstengleiten denkt, weißt du, äh, mit einem Gleitschirm ist das Fenster, in dem du deinen Schirm an der Küste fliegen kannst, irgendwie begrenzt. Weißt du, wenn der Schirm ein bisschen stark wird, wird es wirklich schwer zum Starten und du wirst mitgerissen. Äh, weißt du, wenn du den Schirm hochziehst, wirst du in die Luft geworfen, äh, freiwillig, äh, es ist einfach schwer, mit einem Gleitschirm in starkem Wind umzugehen, wo es mit diesen Kites so viel einfacher ist. Äh, besonders wenn diese Reflex-Schirme nicht überschwingen, äh, oder sie überschwingen, aber sie bekommen keinen Klapper und du kannst, du kannst wahrscheinlich stehen, du

[00:44:26] weißt du, 40, 50 % mehr Wind als mit einem Gleitschirm der gleichen Größe, wenn du einen Reflex-Schirm hast.

[00:44:33] **Gavin McClurg:** Wow. Ich verstehe, es fällt mir schwer, das überhaupt zu begreifen, und ich muss mir mehr von deinen Videos ansehen.

[00:44:41] Es ist

[00:44:41] **Bernhard Kalin:** so faszinierend. Wenn du mal eins fliegen würdest, wärst du sicher total überrascht und begeistert. Es ist die Zukunft, finde ich. Ja. Und

[00:44:52] **Gavin McClurg:** Du sprichst davon, dass es die Zukunft für schnelles Fliegen ist, aber wäre das auch für das Gleitschirmfliegen der Fall?

[00:44:58] **Bernhard Kalin:** Ich glaube nicht für cross country Gleitschirmfliegen. Weil es die Performance killt. Ähm, okay. Ich denke Mini Wing Fliegen und Küstensoaring. Da sehe ich es.

[00:45:08] **Gavin McClurg:** Okay. Hä? Ja. Glaubst du, dass dein Hintergrund und deine Leidenschaft für Surfen, Kitesurfen und Foilen dir beim Fliegen wirklich helfen? Und wenn ja, warum?

[00:45:25] **Bernhard Kalin:** Ich glaube nicht. Nein. Interessant. Nein, das ist etwas anderes. Ja. Glaubst du, dass dir das Kitesurfen geholfen hat?

[00:45:32] **Gavin McClurg:** Ja, das tue ich. Und ich denke, das Segeln hat auch geholfen, einfach weil es um Luft geht. Du weißt schon, das Verständnis dafür. Also, ich habe da schon eine Weile diese Theorie. Ich habe mit anderen Leuten darüber gesprochen. Ich habe früher viel gepaddelt, viel Wildwasserpaddeln, Kajak und so weiter gemacht. Und, ähm, weißt du, ich habe diese Traverse, Prairie Gliding, Bivouack-Tour mit Will Gadd gemacht, ein Red Bull Projekt vor ein paar Jahren, und er ist ein großer Paddler. Und wir haben viel darüber gesprochen, dass das Verständnis dafür, wie Wasser sich bewegt, im Grunde dasselbe ist wie das, wie Luft sich bewegt. Du weißt schon, es gibt Eddies und Lee und, ähm, wie sich der Ozean bewegt. Und deshalb scheint es so zu sein, dass Kajakfahrer sehr schnell, schneller als andere Leute, Gleitschirmfliegen lernen.

[00:46:17] Und ich denke, ein Teil davon liegt an der Bewegung, weißt du, das sitzt in den Hüften, im Bauch, es geht alles um die Körpermitte. Aber ich denke, es ist auch das Risikoprofil, weißt du, Kajakfahren ist da ähnlich, weil man mitten in der Stromschnelle nicht auf Stopp drücken kann, genau wie beim Gleitschirmfliegen. Man kann nicht einfach sagen: Okay, ich bin fertig. Ich will jetzt anhalten und aussteigen, weißt du? Also, das ist ein Teil davon. Ja. Ich bin sicher, dass die Leute von dieser Art von Risikoprofil angezogen werden, aber ich habe oft darüber nachgedacht, und ich habe zwar keinen Beweis dafür, das ist nur ein Gedanke, aber all die Jahre, die ich beim Segeln und Kitesurfen verbracht habe – das ist eine andere Art von Luft, die laminar ist. Das ist im Ozean. Das ist sehr anders als das, womit wir in den Bergen mit einem Gleitschirm zu tun haben. Vielleicht liege ich damit völlig falsch, aber ich denke, es hat mir geholfen zu verstehen, wie sich die Luft in den Bergen bewegt, weißt du?

[00:47:07] Wisst ihr, wie Kregels Magie – ich habe das schon so oft gesagt, tut mir leid, Leute und Hörer – aber seine Magie liegt wirklich darin, das große Ganze zu verstehen. Meine Theorie ist, dass er das große Ganze versteht, wie die Luft in den Bergen bewegt, und er nutzt es einfach besser als alle anderen. Und ich denke, das kommt einfach aus einem Verständnis von Luft, Wind, Bewegungen und wissen, wie sie sich um Objekte herum bewegt und wo man das nutzen kann. Also ja, ich würde gerne glauben, dass das Kitesurfen und Segeln geholfen hat, aber ich weiß nicht. Es ist interessant, dass ihr denkt, das hätte es nicht getan.

[00:47:47] **Bernhard Kalin:** Es hilft natürlich ein bisschen, es zu verstehen, aber ich denke, das Paddeln hilft definitiv sehr, weil man das Wasser wirklich verstehen muss. Wenn man das Wasser nicht versteht, bringt es einen um. Und Gleitschirmfliegen ist sehr ähnlich. Wenn man mit dem Schirm weit kommen will, muss man die Luft verstehen, wie sie funktioniert.

[00:48:08] Aber du wirst es sowieso lernen, weißt du, das Guiden auf dem Ozean ist irgendwie anders als der laminare Wind beim Gleitschirmfliegen in den Bergen. Und ich denke, das lernt man nur durch das Tun, durch die Erfahrung, aber gleichzeitig auch durch das Nachlesen – entweder erst lesen und dann erleben oder umgekehrt, aber man muss wirklich daran arbeiten. Man muss sich dafür interessieren, äh, man muss daran interessiert sein. Um voll zu verstehen, was da gerade abgeht.

[00:48:41] **Gavin McClurg:** Wenn du an das Fliegen denkst, wenn du nachts im Bett liegst und träumst – was begeistert dich gerade so an dem Sport? Hast du irgendwelche Projekte im Kopf oder geht es eher um große cross country Flüge oder Reisen, so etwas in der Art? Was begeistert dich für die nächsten fünf Jahre?

[00:49:04] **Bernhard Kalin:** Hmm. Gute Frage.

[00:49:09] Ähm, ja. Ich würde mir mein Selbstvertrauen beim cross country Gleitschirmfliegen zurückholen und ich hoffe, ich würde es wieder mehr genießen als jetzt, aber um ehrlich zu sein, habe ich gerade keine großen Träume.

[00:49:25] **Gavin McClurg:** Wenn man auf seine Flugkarriere zurückblickt – ich frage das jeden und ich liebe es – wenn man ganz zurück zum Anfang blickt, wenn man sich vorstellt, man wäre wieder sein 50-Stunden-Ich: Erzählt uns, wann das war, wo ihr wart, und wenn ihr zurückgehen und mit dem Benny von damals sprechen könntet, welchen Rat würdet ihr ihm geben?

[00:50:03] **Bernhard Kalin:** Als ich ein 50-Stunden-Pilot war, hat mich die Thermik beim Gleitschirmfliegen nicht besonders interessiert, ich wollte einfach nur fliegen.

[00:50:12] das Speedflying hat mich viel mehr abgehängt als das Gleitschirmfliegen am Anfang. Ich erinnere mich, dass es eine Zeit gab, in der es ein bisschen gruselig war, Gleitschirmfliegen zu gehen, weil ich selbst schon länger nicht mehr viel geflogen bin und man hört ja immer von Unfällen und denkt sich, hey, das könnte mir auch passieren. Aber dann habe ich mich auf das Speedflying eingeschworen und ich bin einfach jede einzelne Minute geflogen, die ich konnte, egal ob im Winter mit Skiern oder im Sommer beim Start vom Boden, und dann war ich so selbstbewusst, dass ich nie wieder an die Angst zurückgedacht habe, die ich beim Gleitschirmfliegen hatte.

[00:50:58] **Gavin McClurg:** In welchem Jahr war das und warst du damals schon im Interlock?

[00:51:02] **Bernhard Kalin:** Genau, ja.

[00:51:03] **Gavin McClurg:** Und wann? Wann war das? Wann warst du ein 50-Stunden-Pilot? Wie lange her ist das? Es war wahrscheinlich 2007.

[00:51:12] Wow, das ist ja ganz schön lange her. Und was wäre dein Rat an dein 50-Stunden-Ich? Würdest du irgendwas an deinem Werdegang oder an dem, was du bisher gemacht hast, ändern?

[00:51:25] **Bernhard Kalin:** Ja, bleib aktueller beim Gleitschirmfliegen, wenn du sprichst. Okay, stell deinen Gleitschirm nicht in den Keller, wenn du mit dem Speedflying anfängst. Interessant, mach einfach beides weiter. Das ist...

[00:51:38] **Gavin McClurg:** echt cool, du siehst also wirklich, dass das super wichtige Fähigkeiten sind. Mit anderen Worten: Du musst beides machen, um auf dem einen Niveau zu performen.

[00:51:48] **Bernhard Kalin:** Klar, ja, aber du bist ein viel sichererer Speedflying-Pilot. Wenn du ein guter Gleitschirmpilot bist, denke ich schon.

[00:51:55] **Gavin McClurg:** Cool, das gefällt mir. Gibt es noch andere Familienmitglieder im Sport außer deinem Vater? Ist er immer noch ein ziemlich aktiver Pilot? Ja.

[00:52:04] **Bernhard Kalin:** Ja, er versucht gerade, seine... er ist jetzt beruflich im Ruhestand und versucht jetzt nur noch, seine Tandemlizenz zu bekommen. Oh, das ist so cool. Ja, er ist also immer noch motiviert und ich glaube, er fliegt mehr als je zuvor, da er jetzt Zeit hat, weil er im Ruhestand ist.

[00:52:25] **Gavin McClurg:** Das ist so cool. Ich meine, ihr seid vielleicht am besten platzierten Ort der Welt für Tandems. Ich glaube nicht, dass ich jemals einen belebteren Tandem-Spot gesehen habe als Interlock, und es ist so ein wunderschöner Ort dafür.

[00:52:38] **Bernhard Kalin:** Stimmt, es ist voll, aber ich glaube, es gibt noch geschäftigere Orte, nur nicht hier. Ich glaube, die machen sogar noch mehr, echt Wahnsinn.

[00:52:44] **Gavin McClurg:** Ich könnte nicht, ich dachte schon, ja, ja, vielleicht hast du recht, ja.

[00:52:47] **Bernhard Kalin:** Ja, ja, wow, ich kann mir das nicht vorstellen. Ja, es ist auf jeden Fall ein toller Ort hier in der Lock, und ich denke, es ist auch ein toller Flug für die Touristen, wissen Sie? Oben beim Start ist die Aussicht fantastisch, man sieht die drei riesigen Berge, man sieht Seen, man sieht Gletscher. Und dann fliegt man über die Stadt und landet mitten in der Stadt zwischen zwei Seen, was auch sehr besonders ist.

[00:53:17] **Gavin McClurg:** Ja, es ist wirklich ein einzigartiger Ort auf der Welt. Ich hoffe wirklich, dass die X-Alps dort wieder vorbeiführt, obwohl wir Chrigel dann noch mehr Vorteile verschaffen würden, also ist das vielleicht eine schlechte Idee. Ich habe die letzten Tage die X-Pyr verfolgt und er hat einfach wieder alle abgezogen. Er spielt in einer völlig anderen Liga, das ist so beeindruckend. Ja.

[00:53:41] **Bernhard Kalin:** Aber glaubst du, dass es ein großer Vorteil ist, wenn man an einem Ort fliegt, den man für das cross country Fliegen gut kennt?

[00:53:50] **Gavin McClurg:** Das ist eine wirklich gute Frage. Die allgemeine Meinung dazu scheint eher bei Wettbewerben zu liegen, wie zum Beispiel bei PWC und ähnlichen Events. Es scheint kein Vorteil zu sein, da die lokalen Piloten oft verlieren, weil sie nur das machen, was sie kennen. Die Leute, die mit einem frischen Geist kommen, haben oft neue Ideen, die häufig besser funktionieren. Und interessanterweise, genau dazu passend, ist Chrigel einer der wenigen Piloten – abgesehen von denen, die einfach keine Zeit oder kein Geld haben, um vor dem Rennen zu trainieren –, der überhaupt nicht scoutet. Ich war erstaunt, als ich 2015 mit ihm direkt nebeneinander bei einer Pressekonferenz in einem der Red Bull Hangarings ein paar Tage vor dem Rennen saß. Man fragte ihn, was er in den letzten Wochen gemacht habe, und er sagte, er habe nur zu Hause trainiert. Ich hingegen war überall auf der Strecke, wo ich nur konnte, um sie kennenzulernen. Ein Teil davon liegt daran, dass wir Nicht-Europäer nicht annähernd so viel über die Alpen wissen wie die Europäer, und ich denke, das ist wichtig. Aber er sagt, er macht das wirklich ganz spezifisch.

[00:55:03] weil er nicht mit vorgefertigten Vorstellungen in ein Gebiet gehen will. Er hörte ständig – ein super Beispiel, das er in dem Podcast mit uns genannt hat – er hörte von jedem, der das Gelände bereits abgefahren war, dass es praktisch unmöglich wäre, in der Luft bis zum Guard eines Turnpoints runterzukommen, es sei denn, man kam genau zur richtigen Tageszeit an, weil die Talwinde von Süden her so stark sind und wir flogen nach Süden. Und dann hat er es trotzdem gemacht, weil er einfach mit all diesen...

[00:55:33] **Bernhard Kalin:** zum Zeitpunkt, und er hatte einfach nicht die

[00:55:33] **Gavin McClurg:** die Augen aufgemacht und es kapiert hat. Ich meine, er hat es nicht komplett durchgezogen, aber er war der Einzige, der das wirklich so geflogen ist, und ich denke, das ist Teil seiner Magie, weißt du? Ich weiß nicht, ich meine, ich werde trotzdem vorher auskundschaften, aber ich weiß nicht, ob das einen großen Vorteil bringt. Ich weiß nicht, ob sie dieses Rennen überallhin mitnehmen können, wo es ihn benachteiligen würde. Er ist einfach mit großem Abstand besser als alle anderen.

[00:56:07] **Bernhard Kalin:** ja, es

[00:56:08] **Gavin McClurg:** ist beeindruckend, ich

[00:56:08] **Bernhard Kalin:** Ich denke, es ist auch schwer, Erfahrung zu haben. Er hat sie, ja, genau. Ich denke, cross country Fliegen hat viel mit Erfahrung zu tun. Ja.

[00:56:19] **Gavin McClurg:** Und genau darüber haben Ben und ich gestern gerade gelacht. Ben ist mein anderer Supporter, und wir haben darüber gelacht, weißt du, das Problem ist, dass wir alle wirklich hart trainieren, aber er auch. Er wird also einfach immer besser. Es ist nicht so, als würden wir aufholen oder Boden gutmachen, weißt du? Er fing an, als ich neun war, und ich fing an, als ich 35 war. Das ergibt einfach keinen Sinn. Das ist nicht... ich werde ihn nie einholen, so läuft das eben.

[00:56:45] **Bernhard Kalin:** Ja, genau. Und ich denke, er trainiert auch sehr viel und ist sehr fokussiert, weißt du, wie ein richtiger Sportler. Ja, er ist ein Profi, er ist ein Profi. Ja, sehr professionelles Training, denke ich. Ja, das ist das, was er macht. Ja, ja.

[00:57:02] **Gavin McClurg:** absolut, in allen Bereichen – die Psychologie, das Soft Training, du weißt schon, alles, was er macht, das alles ja.

[00:57:10] **Bernhard Kalin:** ich denke

[00:57:10] **Gavin McClurg:** Also, Benny, das war mir eine echte Freude. Vielen Dank, es war einfach toll, mit dir zu sprechen, und ich hoffe, ich kann irgendwann mal mit dir Speedflying und Paragliding machen. Ich bin zwar nicht der

Speed-Pilot wie du, aber ich bin sicher, dass ich extrem viel lernen könnte, und ich denke, wir hätten Spaß dabei, Kreise am Himmel zu ziehen. Aber danke, dass du dir Zeit genommen hast. Es hat uns Wochen gekostet, das hier zusammenzustellen, und ich bin froh, dass wir es endlich geschafft haben. Ja.

[00:57:34] **Bernhard Kalin:** Gern geschehen, Gavin. Danke für den Anruf, kein Problem. Sag mir einfach Bescheid, wenn du in Interlock bist, jederzeit passt.

[00:57:40] **Gavin McClurg:** schön, bis bald, danke

[00:57:42] **Bernhard Kalin:** Tschüss, auf Wiedersehen, ich hoffe...

[00:57:53] **Gavin McClurg:** Ihr habt gerade ein cooles Gespräch mit einem Typen geführt, der diesen Sport in all seinen Facetten und Iterationen schon verdammt lange lebt. Ich habe viel von dir gelernt und ich hoffe, du hast es auch. Also, ein paar öffentliche Bekanntmachungen, wie man sie wohl nennen würde, die in den letzten Wochen in den letzten paar Folgen aufgetaucht sind. Eine war Nik Hawks. Viele Leute haben das sehr nachvollziehen können – dass er diese zwei Beinahe-Unfälle hatte – und ich habe tatsächlich ziemlich viele E-Mails über seine Schirmwahl bekommen. Sie waren ziemlich enttäuscht, dass ich das nicht angesprochen habe. Er fliegt die Carrera Plus, mit der ich nicht super vertraut bin, aber ich schätze, sie ist ziemlich heiß, so heiß wie die Carrera. Aber wisst ihr, die Leute waren so: Oh mein Gott, er sollte nicht auf so einem Schirm sein. Der Grund, warum ich das nicht herausgegriffen habe, ist, weil ich finde, es ist wirklich wichtig, dass wir Menschen nicht nach Zahlen beurteilen, nach Stunden, sondern nach Fähigkeiten. Es ist wahrscheinlich nicht fair, mich damit zu vergleichen, aber als ich wahrscheinlich etwa die gleiche Anzahl an Stunden hatte, war ich in Biran in Indien und flog die Gen Rebel, die eine C war, also ziemlich viel heißer als das, was er fliegt. Und ich habe das gemacht, das war so eine Art mein erster 100k-Flug. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich zwei große SIVs und ein paar kleine Daytrips gemacht, also so ähnlich wie das, was Nick gemacht hat. Ich hatte viel trainiert, ich bin extrem viel geflogen. Ich hatte nicht unbedingt die Stunden, die das rechtfertigen würden, aber ich stimme Nicks Gedanken eher zu, dass man, wenn man spät im Leben anfängt zu lernen und wirklich gut werden will, gewisse Risiken eingehen muss. Und das liegt wirklich an der jeweiligen Person.

[00:59:35] um zu entscheiden. Also, ich stimme ihm da zu – er kennt das Risiko, das er eingeht. Und vielleicht sind diese zwei Vorfälle ein bisschen so ein „Oh man, vielleicht bin ich nicht auf dem richtigen Schirm“, aber das ist wirklich seine Entscheidung und die seiner Community. Es ist für uns ziemlich schwer, solche Urteile von außen oder aus einem Podcast heraus zu fällen. Das ist meine Meinung dazu. Ich denke, eines der Dinge, die man in dieser Show immer wieder hören wird, ist der Versuch, Leute davon abzuhalten, auf größere Schirme umzusteigen und bei den sicheren zu bleiben. Aber die Realität ist, dass man – wenn man sich langweilt oder mehr Leistung will oder mehr ... na ja, nicht mehr Nervenkitzel, aber man will vorankommen – diesen Sport riskant findet und man diese Risiken manchmal einfach in Kauf nehmen muss, um voranzukommen. Und so wird man auch besser. Ich denke, was wir sagen wollen, ist: Tu es so sicher wie möglich und investiere das Geld erst in das Training und nicht in die Ausrüstung, ganz sicher. Das ist ein...

[01:00:35] Die andere war die letzte Folge, die wir mit Nick Greece gemacht haben. Viele Leute haben sich auch sehr mit seiner Geschichte über Kenia und die PTBS sowie mit all den psychischen Dingen, die er durchgemacht hat, identifizieren können. Ich habe eine tolle E-Mail von einem Typen namens Antti bekommen – ich bin mir sicher, dass ich seinen Namen nicht richtig ausspreche – A-N-T-T-I. Ich werde seine Kontaktdaten in den Shownotes für diese Folge angeben, weil er sich Hilfe angeboten hat und schon viel getan hat.

[01:01:06] Er ist Psychologe und hat vielen Piloten geholfen. Er kommt aus dem medizinischen und psychologischen Bereich und hilft vielen Piloten, nicht für das Geld. Aber wenn ihr so etwas durchgemacht habt oder mit Ängsten, Verletzungen oder irgendwelchen anderen Dingen zu kämpfen habt, hat er angeboten zu helfen. Und was sie tun, ist einfach eine Spende an die Cloud-based Foundation oder Karma Flights oder so – das ist seine Art, etwas an die Community zurückzugeben. Also super großzügig, wirklich interessant. Ich denke, das ist offensichtlich sehr hilfreich für viele in dieser Community, die mit so etwas zu tun hatten, was ziemlich beängstigend ist. Also schaut in die Shownotes und zögert nicht, euch bei Antti zu melden. Er freut sich sehr über die E-Mails und versucht, wo er kann zu helfen. Also, wie immer, alles, was wir bitten, ist ein Dollar pro Folge, wenn euch die Show oder eine der vorherigen gefallen hat. Wir sammeln gerade viele Stunden an großartigem Content, also schaut sie euch an, falls ihr es noch nicht getan habt. Aber wenn es euch gefällt, behandelt es wie ein Magazinabonnement oder so, und schickt uns nicht einfach

nur einen Dollar, sondern wartet, bis ihr 20 oder 30 oder 40 gehört habt und entscheidet, ob es sich lohnt. Ihr könnt eine einmalige Spende über PayPal tätigen, die Links dazu findet ihr auf cloudbasedmayhem.com, oder ihr könnt ein regelmäßiger Unterstützer der Show werden und zahlt nur, wenn Content erscheint, und werdet dafür auf patreon.com/cloud-based-mayhem belohnt. Und wir haben auch einen neuen Store. Im Store haben wir tolles Patagonia-Merch, T-Shirts mit dem Cloud-based-Mayhem-Logo auf der Rückseite. Das sind alles Bio-Fair-Trade-Shirts, klassisches Patagonia, die ewig halten, tolle Qualität für Männer und Frauen. Und wir haben die Trucker-Hüte, die Annika Herndon macht – die sind der Hammer, ich liebe sie. Jeder ist absolut einzigartig und ihr könnt sie dort auch finden. Es gibt so viele Möglichkeiten, es zu tun, und wenn ihr es nicht könnt, ist das auch kein Problem. Wir werden den Content weiterhin veröffentlichen. Es gibt andere Wege, die Show zu unterstützen: Ihr könnt darüber bloggen, es mit euren Freunden teilen, es auf Facebook teilen, viele, viele verschiedene Wege. Aber wir schätzen es, dass ihr zuhört, wir schätzen eure Unterstützung und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.