

Flying, Camping, and Cloudsurfing

Cloudbase Mayhem Podcast 170 — Benjamin Kellett

Published	2022-05-01
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-170-flying-camping-and-cloudsurfing-with-benjamin-kellett/
Duration	01:17:59
Speakers	Benjamin Kellett, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0170-flying-camping-and-cloudsurfing-with-benjamin-kellett.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	22
Show notes	22
Transcript	22
Deutsch	42
Show notes	42
Transcript	42

English

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

Show notes

I'm not sure if I introduce Benjamin with "film maker" or "pilot" as he does both in spades. Benjamin makes amazing films about his flying and bivvy adventures in New Zealand and takes the viewer directly into his cockpit, talking the audience through his decision making with some of the most infectious stoke on flying I've ever witnessed. Come along for the ride with Benjamin as he takes us into the clouds to surf the possibilities.

The post Episode 170- Flying, Camping, and Cloudsurfing with Benjamin Kellett first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Thank you for watching. The hotel is not alone here, you know, coming out of the whole COVID thing and all the supply chain problems. If you're wanting a wing or a harness or anything, pretty much across the brands, as I understand it, the wait times right now are really, really long. So be thinking about that. If you're hoping to get something for this summer, you're probably already too late. So just be thinking about that. And whoever you get your gear from, reach out and get stuff, get in the queue, get in the line.

[00:00:58] Because I know a lot of people are pretty disappointed. They're not going to be able to get their stuff for comps that they have this season and that kind of thing. So that's just the nature of the beast right now. The other thing I wanted to mention Skysight. We did a podcast with Matt, the main developer there, quite a while back. And I have been using this platform a lot more lately. And it's just absolutely terrific. So I just wanted to give them a little bit of a shout out. Their models are fantastic. We used them a lot in the ex-Alps. And I've been thinking about them lately because my guest today is Benjamin Kellett down in New Zealand. He makes these incredible films. Go to the show notes to find all the links, but look them up on YouTube.

[00:01:44] He makes these amazing films about his bivvy trips down in the Southern Alps, down in New Zealand. And really good instructional stuff and amazing audio. He's a terrific filmmaker. And he's a great guy. He's a great editor. So the talk I had with him is great. But you'll hear in the show, we talk about SkySight quite a bit. And it's one of the forecasting tools he really relies on down there. So check it out. SkySight.io. And let's get into this talk with Benjamin. Benjamin came onto my radar because of our editor, Miles Connolly, and said, Hey, man, you've got to check this guy out. He's doing some really cool stuff. And I looked him up on YouTube and got sucked into the vogue.

[00:02:30] And he is crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy
crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy
crazy crazy So we talk about his gear and how he forecasts and how he approaches Bivy, how he got into it, and where
he's going. And it's a lot of fun. So enjoy this talk with, actually, I was going to say Kiwi, but he's not. He's a Brit, but
he's been down in New Zealand for a long time now.

[00:03:15] And enjoy this talk with Benjamin Kellett. Cheers.

[00:03:22] Benjamin, great to have you on the show. I'm really excited that our editor, Miles, put me on to you because it sucked me down the rabbit hole watching all your films. Fantastic stuff, man. And I've been in that side of the game a little bit, too. Not as much in the creation side like you have, but I know how difficult that is. And I understand you're doing all your own editing. And we'll have the links up, obviously, in the show notes to your films. And thank you. So our listeners can go and watch what you've been doing down in New Zealand. But fantastic stuff. And really excited to talk to you.

[00:03:55] **Benjamin Kellett:** Oh, thanks, mate. Thanks for having us on. And yeah, I mean, you don't know this, but you've been my hiking companion for many years now. And yeah, what you're doing is amazing. So yeah, I'm really stoked to be a part of it. So thanks for having me on.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** Oh, wicked. Well, you know where I thought we'd start, because I don't know it. Tell me your history of flying. How'd you get into this? How long you been doing it? And when did you start making the films?

[00:04:18] **Benjamin Kellett:** So I couldn't really tell you why I started paragliding. It was kind of just one of those things that just happened. You know, like, I think I just had some. Yeah, I did know absolutely no research. I hadn't really no idea about it. I didn't know you could fly cross country or any of this stuff. In the beginning, I just thought it was sled rides, you know. So, I mean, it was seven years ago. I'm living in Queenstown. And obviously, there's a lot of tandem flying here. So I see them flying off the gondola and all of this. And I think I just had like, you know, I had this spare. They're 250 bucks one day and I needed a new hobby. It's summer. So I go out to Flight Park, which is our local spot, and did the intro day. The intro day, they just sort of teach you to launch and land. You know, it's just an introductory. And at the end of the day, they go, well, if you come back tomorrow, you can fly off Coronet Peak.

[00:05:06] I'm like, oh, well, I'm going to do that. I'm going to come back and fly off Coronet Peak. That's got to happen. And then that just totally got me. And throughout the rest of the course, yeah, I just, you know, learned more and more and more. And they told me, oh, you can do this. You can do aerobatics. You can fly long distance and you can access these cool places and can go up to the cloud. I'm like, oh, well, this is me. I'm set. This is wicked. But yeah, like I learned in New Zealand. I'm originally from the UK. So yeah, some might pick up. I've got a bit of a mongrel accent at times. Yeah, I moved here when I was. Yeah, yeah. I moved here when I started saying yeah, nah, yeah, nah and stuff like that. That'll be why. But yeah, I moved here when I was. I was 19. So I've been here knocking on 11 years now. I originally came here to snowboard.

[00:05:53] But, you know, so skateboarding led me to snowboarding. Snowboarding brought me to the mountains and the mountains gave me paragliding. But yeah. Yeah, full blown home now. I

[00:06:04] **Gavin McClurg:** recognize Coronet Peak right off the bat. Because when I was young, I was really into ski racing. And that's one of my fondest memories was skiing Coronet Peak. Do you guys remember? Do you remember one of New Zealand's most famous races? There was a guy named Simon Wyrutny. Oh, yeah. He was on the national team for a bunch of years. Just a mad skier. He was insanely fast. And I got to follow him down Coronet Peak.

[00:06:29] **Benjamin Kellett:** Oh, epic.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Years ago. Yeah. A bunch of air. It was fantastic. But I wasn't a pilot then. And that's what struck me in your videos was I, you know, I wasn't a pilot when I was in New Zealand. It was a long time ago. But it was you can top land anywhere. Yeah. It just looks terrific. Yeah. And I think it's because of the weather. I didn't realize that. I mean, I've, you know, I saw Nick Nain and stuff. And I've seen people doing these, you know, really cool south to north traverses kind of thing. But I didn't realize the terrain was so, I always think of New Zealand as being treed and wet.

[00:07:09] **Benjamin Kellett:** It depends which side of the divide you're on. But, yeah, certainly the west of the divide is very wet. And we get predominantly the west. So, you know, we've got a lot of weather coming from the west. And it all sort of dumps on the west coast. And it's a bit of a jungle out there. But east of the divide, which is most of the island, is totally fine. I mean, there are some areas further north where you've got some more pine trees. And there are some areas where there's some beach trees. But certainly the bush line sits up at like 1,500 meters. So, even where there is trees and stuff, you can totally land, top land and camp and keep going. The only thing that holds us back is the weather. I mean,

at the end of the day, we are a mountainous country that's just sort of risen out of the sea. So, it does get complex at times. And you can get some gnarly sea breezes and things like that. And we don't often get really long stretches of good weather.

[00:07:55] But certainly there's some like three or four days. And it's just brilliant. Yeah, it is really a great place for Volvid, you know. And I think New Zealand will naturally sort of breed Volvid pilots. Because in order to do good distance here, you kind of have to fly into terrain that requires you to be prepared to stay out for a few nights. You know, so if you want to do some big cross country, start getting the gear and thinking about it. Even if you're not inclined to do Volvid in the first place. And before you know it, you're doing Volvid and you're having the best time. And there's a really good crew and the scene is growing here massively, which is really exciting.

[00:08:31] **Gavin McClurg:** That's really exciting. So, there's more and more pilots every year. It's a growing sport in New Zealand?

[00:08:37] **Benjamin Kellett:** Exponentially. Like, well, say specifically with Volvid. So, yeah, we're increasing pilot numbers. But what's really happening. And especially. We can thank COVID for this a lot. Is that a lot of people have got more spare time now. So, we've got a lot of tandem pilots that work here. A lot of people that work in the industry. And a lot of people who fly that maybe got full-time jobs. But with all their extra time now. And, you know, New Zealand's been locked off to the rest of the world for a couple of years. You know, we've been a bit of a hermit country. So, the tourism industry has died. And everyone's just got this extra time. And everyone's just sending it out the back. It's great. So, the level of the pilot is exponential. So, you know. If you go back. Tim Percival. He's on the committee here.

[00:09:22] He put a really interesting article up in our magazine, Airborne. And he's comparing statistics of our community year on year. And the distance in which everybody's flying. And it's just going through the roof. Everyone's just improving and skilling up. And having a blast. So, yeah. Yeah. It's pretty exciting to see. It's pretty exciting to be a part of. And, yeah. The community's in really good health.

[00:09:46] **Gavin McClurg:** Did you get any feedback from the community? Aw ya ya ya

[illegible]

[00:11:17] **Gavin McClurg:** for those who haven't flown in New Zealand we were talking before we started recording you were saying about the remoteness that you know it's the South Island is quite a bit more remote than than the North but yeah you were saying you don't really ever get too far away from towns villages yeah

[00:11:34] **Benjamin Kellett:** exactly I mean like you can quite easily like there's not many towns and villages there's not really any public transport there's no trains there's no real bus services apart from the city there's no public transport there's no public transport there's no public transport there's no public transport there's no

public

[00:12:12] transport there's no public transport there's no public transport there's no public transport ya know ya know
ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know
ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know
ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know
ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know
ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know ya know
There's huts, there's plenty of huts around that are all, you know, some of them are spectacular, some of them
have got heaps of character and most huts are sort of one day's walk in between each one. So there are facilities, but
yeah, for me, it's, you're exposed, but not like, you know, we're not flying in Pakistan.

[00:12:59] It's, yeah, it's exciting.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Your videos do a really good job of describing this, but how do you plan these trips? Are you literally just launching from Queenstown and flying the weather and where you end up is where you end up? Or have you typically got more of an objective?

[00:13:21] **Benjamin Kellest:** Yeah, so yeah, it's really, it's just to the weather, but in the sense that I do plan the flights beforehand and I have an idea of the direction in which I want to go. And which areas I think are good. And that plays a part in, you know, like you sort of take that into account on the day and it's sort of translating the forecast into what's really going on. But I'll, you know, I spend sometimes, and especially, especially at the beginning of the season when I'm really hungry for it, I'll spend a lot of time planning and I'll spend, you know, days before. And I sometimes, I have a joke with my mates. They're like, where are you going flying? I'm like, I don't know. I haven't looked at the forecast for eight hours yet. And I'll, you know, like I've still got another six to go. But yeah, I'll pour over it a lot because, you know, that's the thing because it's such a, it's a small island and it feels like quite a technical flying place.

[00:14:09] Is that some areas can be extra. Excellent. And then just, you know, the next valley over can be quite different and not very good. So I'll pick the area that I think is really good. And on the day, just go with it and go and see how far I'll have like a best expectations and a worst. I'll say, you know, like worst case scenario, I'm going to take off from Coronet peak and I'm going to glide to the next mountain and we'll walk up it and I'm going to camp. Cool. That's a good trip. What's better than that? Well, the next mountain and the next mountain after that. And then, well, what if I get to this place? I mean, I mean, you know, and you sort of start, you know, it's kind of a normal. Thing, I guess, but plan for the, what seems unachievable and anything in between is just. Yeah,

[00:14:48] **Gavin McClurg:** it goes. Yeah. What are you using for forecasting?

[00:14:50] **Benjamin Kellett:** Skyside. Yeah. Mostly Skyside. So, yeah, I've used some of the other, I use a bit of, bit of windy for general airflow, but more and more I'm just relying on Skyside, which does a pretty good job here. I mean, it's like anything, it's not completely foolproof, but it is, it's pretty spot on most of the time.

[00:15:08] **Gavin McClurg:** And do you use their, just their model? Or are you using, are you, do you have HR three down there too? Um,

[00:15:15] **Benjamin Kellett:** I just use their model. Yeah. Yeah. No, I don't, I don't swap between models on that one. I do on windy. You can, it's quite easy to jump between the two, but yeah. Skyside. I just use that.

[00:15:24] **Gavin McClurg:** And then once you're, once you're out of Queenstown, is your cell, do you have pretty decent cell coverage where you go in these places? Are you, are you then relying on in reach?

[00:15:33] **Benjamin Kellett:** Oh, in reach. Yeah. Um, you get cell reception when you're above. So two and a half thousand meters in, in most places. But yeah, as soon as literally, I mean, as soon as you walk around the back of Coronet peak, it's, you've got no, yeah. Even on the summit, you don't, you don't have. That's it. Yeah. Yeah.

[00:15:50] **Gavin McClurg:** So, so forecasting wise, are you say you're going out for a three day when you leave Coronet, you've got, you know, pretty good forecast, but it starts to deteriorate as the days go by. Are you having people sending you messages on in reach to give you updates or are you just looking at the sky?

[00:16:08] **Benjamin Kellett:** Yeah. A bit of both really. So I, I usually. Um, we'll have a pretty detailed look at the forecast before I go. Sometimes I'll take screenshots. Um, but I just usually try and memorize it and then, but like, like anything, any forecast anywhere, probably the, um, the forecast changes and it can change rapidly. So I usually just get updates sent to the inner reach that, um, uh, mostly for safety. Um, and some in some aspects towards instability and potential, but mostly like what's the wind strength on the. Surface. What's the wind strength up high. Um, am I going to get any gnarly sea breezes and does it look on for me to keep going? And it usually that forecast will fit inside 160 character text. It just gives me a bit of a gist.

[00:16:54] And then with that, I'll just go with the day, but some, sometimes I'll, I'll be flying and, um, you know, just before I start falling, you know, lower or I'm thinking I'm getting near the end of the day. I might give a mate a ring and see if they can screenshot some stuff and send it to me. I've done that in the past. And that's been, been super helpful. I've got some mates at work who are watching the tracker and stuff.

[00:17:14] **Gavin McClurg:** Are you, is New Zealand really prone on the South Island, you know, on the sunny days is a, is a sea breeze effect almost guaranteed.

[00:17:23] **Benjamin Kellett:** Yeah, not every day, but most days, um, it's a bit of a trick to try and predict which side of the island it's going to come from. It does kind of depend on where you are and, and there's some aspects to it that I don't really fully understand myself, um, with the, you know, high pressure on low pressure on which side of the island. But generally. Speaking, you can say that the sea breeze in Queenstown is always going to come from the South and what time it comes through will vary day to day, but on the really big unstable days, you get strong sea breezes, which are gnarly if you're away from the divide. But at the same time, and this is something which is, um, I've really over the last few years, that's been a bit of a light bulb moment with, with my own flying is using those to, to extend the day rather than end of the day. Cause we get some pretty cool convergences that, that happen out here.

[00:18:09] And a lot of those. Those are triggered from sea breezes, but yeah, you get in sometimes in the valleys and often the valleys are quite wide. Um, so it's not overly dangerous. I mean, as long as you can land backwards in a paddock, you're pretty sweet. Yeah, you can, you can, you definitely put you on the deck if you don't use it in the right way, but we get easterly coming up through a Marama and that, and that feeds a beautiful convergence that leads up towards the Benno house in the direction of Mount Cook. Yeah. It's a pretty interesting spot.

[00:18:36] **Gavin McClurg:** Hmm. You said that you said the sea breezes are. Much stronger when you get away from the device. So they're, when you're saying they're, they're really strong out in the flats and when you're up in the mountains, they'll kind of split it.

[00:18:47] **Benjamin Kellett:** Yeah. Well, sort of where the Mount, so they are strung out in the flats. Um, so you've got some areas where you kind of have foothills that lead up towards the main. Mountains and at the mouth of the mountains where it all starts and they get, you get them squeeze points, which aren't generally close to the divide. So my general tactic to try and avoid getting decked in the sea breeze. Yeah. Is to just push away from the coast and get close to the divide. The closer you get to the divide, I find that the more chance you get of, um, linking into some kind of convergence or actually weakens out. Sometimes they do come all the way up the valleys all the way to the head, but usually by then you should be able to. But yeah, there are some valleys that you'd certainly want to stick away from because they get pretty narrow, even at the mouth of them and for the length of them.

[00:19:32] But well,

[00:19:33] **Gavin McClurg:** tell me about your kit. I, we should have prepared this in advance so you could look at a list or something, but maybe you've got it memorized. But what, what, what's your typical kit and be real detailed about, you know, when you go off for three, you know, your, your typical kind of triangle bivy.

[00:20:19] There is still
still
still
still
still
still
still
still
still still still still still still still This is one of my more luxury items. I've definitely spent a bit of weight on having a nice
tent. I'm with you, man. I like a big

[00:20:49] **Benjamin Kellett:** dig it. I want a house. Yeah, exactly. It's my chateau. It's chateau. Yeah. I like to have my gear out. I like to be able to pack up my gear inside my tent. I like to sit in there and make food. For me, it's about having a good time. If I'm not having a good time, I'm like, what am I up to? I'm suffering. I'm getting covered in mildew and condensation. I'm drying gear out and I can't. It's hard. Yeah, I spend a bit of extra weight on the tent. I take a sleeping bag. Sometimes, mid to late summer, I don't bother because wrapping up in the glider is absolutely fine. Sometimes, you just don't need it. Thermarest or an inflatable mattress, a lightweight inflatable mattress. Then, what else do I take?

[00:21:36] **Gavin McClurg:** make fire?

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Yeah. MSR has one of those too. They're great.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Yeah. I've got the same one. Those are great. I've been using it for years. Yeah.

[00:22:45] **Gavin McClurg:** Yeah. I often find on Bibby's, you can do the little morning slutter, but you can also just sit there for four hours, let it warm up and have a really nice time. If you've got your espresso, your little thing for making some coffee and you've got a little book or some podcast or whatever downloaded, then I don't know. I like chilling.

Cloudbase Mayhem Podcast 170: Flying, Camping, and Cloudsurfing - Benjamin Kellett

longer than three days, I'd take it.

[00:23:50] But here for New Zealand, especially to get more than three days of flyable weather in a row, usually you'll get three good days and then you'll get three bad days. And by that time, usually I check out. I've had my fun. So I just take power banks. And to be honest with you, because all the camera gear, especially like last season, wasn't so bad because I wasn't running a 360 camera, but this, this year I do about 10,000 milliamps per day. And that's just because I run a 360 for the whole flight. Most of the. So that's,

[00:24:19] **Gavin McClurg:** that's, you've got that plugged in. You're not, I mean, it's the, the cameras plugged into your battery bank the whole time.

[00:24:25] **Benjamin Kellett:** Totally. Yeah. It would do maybe an hour and a half without the power bank. But it, it just chews through power. Like it's. Yeah. It works. Yeah. It works. It works. It works. It works. It works.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Anker, 10,000 milliamp. Yeah. Battery, you know, lithium battery.

[00:24:38] **Benjamin Kellett:** Yeah, exactly. Yeah. Yeah. So you'll go,

[00:24:41] **Gavin McClurg:** so you'll, you'll take three or four of those with you on a trip.

[00:24:43] **Benjamin Kellett:** Yeah. So I've got one 20,000 and a 10,000 and I usually take that. If I've got solar, then some, then I'll take like two tens. But yeah, it's yeah, it's a bit of weight, a bit of weight there just in batteries, but then it's a bit weighting the camera gear too. You know, like there's definitely at least a kilo of, of camera gear.

[00:25:04] **Gavin McClurg:** Yeah. So you, I want to ask you about all that, but if we hit all the gear, any, do you take rain stuff? I'm trying to think of anything. Tarps.

[00:25:14] **Benjamin Kellett:** Yeah. So I, sometimes I take, yeah, I based off the forecast. If I think it's going to rain or sometimes I start and it's raining because I'll spend a day hiking before. So I'll take a poncho. I've got one of those ultra light ponchos. It just goes, it sort of goes over the bag as well. So I don't have to have a bag cover too. And I find that just keeps my gear dryer as well. Cause even with the bag cover, it just sort of runs down. Your back and then goes through the harness through that backpack. Um, so I just use a, I use a poncho. Um, but sometimes a lot of the time I didn't need to take it. I don't pull it. Yeah. And, and, and some, and that's probably with all that, all of that stuff with sort of three days of food, um, the way I sit on the range is about a hundred percent of the range. And for here, I found the flying, um, being right at the top end is pretty nice. I quite like that. Um, but personally, I optimally like 75%.

[00:26:02] So if I'm not planning. Uh, a night out, if I'm not going camping, then the gear, the kit sort of reduces and I stopped taking as much luxury items, you know, I might ditch the stove and just take muesli bars. I might, you know, ditch the sleeping bag. Sometimes I ditch a tent cause I know there's huts. Um, and that's more for just when I'm cross sort of cross country flying, but I'll have a baseline of gear that I'll always take, but I know that, you know, I'm not, maybe not going to have the best time, but it's going to be enough to keep me, you know, warm at night and able to walk and things like that.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Trekking poles. Yeah.

[00:26:35] **Benjamin Kellett:** Yeah. I love them. I need it. I need all the help I can get really. Um, so I can't,

[00:26:39] **Gavin McClurg:** I can't even walk without trekking poles anymore. And what about how, how do you handle navigation? What are you using for mapping and down? Are you downloading maps in advance? What are you doing for that? What kind of stuff do you have on your phone?

[00:26:52] **Benjamin Kellett:** So there's a really great app here. It's called the NZ topo 50. And, um, I'm pretty disappointed to find out that it's not an international cause it's really great. It's just a topographic. I've never heard of that. Oh, it's really, it's really

[00:27:04] **Gavin McClurg:** cool. It's really

[00:27:04] **Benjamin Kellett:** good. Um, if anyone's coming to New Zealand to do bivy flying or cross country flying, download that app, it's about two gigabytes. Um, so it's quite a large app, but it basically has, um, it's the whole of the South and, and think the North Island just completely downloaded and you can zoom in and it tells you where all the walking tracks are, where all the huts are and all the contour lines and rivers and Bush and everything. It's really good. Um, but I mean, that's when I'm on the ground and sort of trying to find the best way to hike places and sort of scoping outlines for missions and things like that. I use that a lot. Um, but to be honest with you, I also just spend a lot of time, um, outside of flying, studying the areas and, and, and getting to know the terrain.

[00:27:49] And, um, yeah, my, my mates take the piss out of me a lot because I know the names of most of the mountains and it's cause I hear that

[00:27:56] **Gavin McClurg:** in your videos. Jeez, man, this guy knows every single little pimple.

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Yeah. It's funny. I dunno. I dunno. Maybe I've, I've got some level of autism or something. I dunno. Like I'm just somewhere on the spectrum in terms of geography. And, uh, I dunno when you're really passionate about something and you, and you, and you love something a lot and you, you know, I spend probably a little bit too much time looking at maps and dreaming up flights. Then you start learning all the names and it's, um, yeah, I get a bit excited in the videos and I start naming everything I can see, but yeah, it's, um, I, I, I learn the area.

[00:28:27] **Gavin McClurg:** This is a, this is an, I find this interesting. I think most people don't. Most people won't, but are you boots or tennis shoes?

[00:28:34] **Benjamin Kellett:** Boots. Yeah. Boots. I'm boots. And I, to be honest with you, I think that's probably, um, it it's sensible for the terrain that we have here. Cause we don't have any trails really. Like there's some trails down in the valley floor, which could be suitable for sort of trainers. But, um, even those, a lot of the times you, you end up at a bog and you're going to go through the bog and then you got wet feet and, and you know, you're hiking up through Tussock and you're getting stuff in, in your shoes. I've just been boots. Yeah. And I find them nice for top landings as well.

[00:29:06] **Gavin McClurg:** Do you bring, do you bring a pair of real lightweight sandals or something with you just so you can get your feet out of the boots at night and stuff? No, it's pretty nice to walk around barefoot.

[00:29:15] **Benjamin Kellett:** Totally. Exactly. Yeah. I just take the boots off. Yeah. Yeah. Okay. Nice.

[00:29:21] **Gavin McClurg:** This'll, this'll make you upset knowing how much work you're putting into your editing and all that kind of thing. But all the big films I've done, we've always had a sound engineer take care of, you know, what you're doing really well. How are you getting such good sound?

[00:29:34] **Benjamin Kellett:** Oh, thanks. Um, yeah, no, I just, I just run a lapel mic. Um, it took a bit of playing around, uh, just, uh, um, like a lap. Oh really? Yeah. So I'm out of the GoPro. So I have the, um, this kind of helps with the editing too. So, um, uh, the GoPro on the helmet, I've got a, it's a mic adapter, um, that you can buy from GoPro. And then I run a road lapel mic from the helmet cam down the shirt and I've got it on the chest. Yeah. I've got a wind fluffy on it, like a dead cat. And whenever I want to sort of do some narration or talking, I just turn on the camera, do some talking, have a look around, turn it off. And then when I go to edit later, I chuck it all in with the 360 footage and it matches up and yeah. And a little bit of magic in premiere, a couple of clicks, but it's, it's the, the real trick is using the lapel mic.

[00:30:24] Um, cause it kind of sits on your chest. It's really good. Your sound is

[00:30:27] **Gavin McClurg:** amazing, man. It's like, it's like you're talking to your audience. It's, uh, that's something we have struggled with, but that's great. Yeah. Fantastic. I forgot to ask you wing and harness. That was the last bit of gear.

[00:30:39] **Benjamin Kellett:** So I've, uh, I'm flying the zeolite GT, um, so lightweight two liner, um, which I totally love it, you know, like, and, um, yeah, um, it's super solid and it's, it's got the performance that you can push into wind and I feel really safe on it and yeah, it's a really great glider. Easy to launch and land. That's I think actually the most important as well is that, that you can put it into tight spots and get it out tight spots. So yeah, I'm really happy with that.

The harness, um, I was using the Oseum and, uh, for, uh, you know, five, 600 hours. Then I did, um, the, uh, over the last season I did the F race, um, which worked really well. I was, you know, like, and for, for what it's designed for, which is essentially the XLs, it's quite lightweight.

[00:31:27] It only weighs 1.5 kilos. I thought I was going to destroy it. In the first month, but it actually, you know, it held up really well. So that was great. And I had enough storage and that was cool. But now I've got the BB one, um, which is Ozone's new harness specifically for bivouac blind. And I'm pretty stoked with that. It's ticks all for me, it ticks all the boxes. It's got a ridiculous amount of storage and it seems clever enough that it's when all the storage has got this huge storage in the back and it's all side loaded. So you can inflate the back protection, lie the glider on its side and just keep throwing stuff in until you can't get it in anymore. And yeah, it's inflatable back. It's got a really nice back protection. So it packs down really small, um, really small pack volume and it weighs two kilos. So yeah, I've only just got it. I've been flying it for a week or so, but so far pretty stoked. Yeah.

[00:32:12] **Gavin McClurg:** Wow. That's really nice. That's always one of the things that makes me worry about bivvy gear is when you, you know, typically you take the pad out to make all the room and then, you know, of course you're, you're taking on some risks there too. So it's quite nice to have an airbag solution.

[00:32:28] **Benjamin Kellett:** Totally. And, and, and I think that's the future, you know, like, especially for the bivouac and things like that, because like you say, typically everyone just takes the foam out and you just put the sleeping bag and things under, under the seat where all the soft bit is. But, um, well I've managed to get all my kit into this and had still have full back protection. You could, if you wanted to thick sleeping bag, you can still do that. And then you just inflate the rest of the space. So I think for this style of flying inflatable back protection, I think is the way forward.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Right. And one of your videos, you were, I don't know, it was day two or something and you were, you were, you know, you'd spent the night and then the next day you rocked up at some comp that was going on. I thought that was really neat that there was, I'm going to go see what's going on with these guys. Yeah. Are you a comp pilot as well?

[00:33:13] **Benjamin Kellett:** No, not really. I, competition's a tough one for me. Like I, I, I enjoy the city. It's more of a social event really for me. And then that's, um, it's great. It's great fun. Don't get me wrong. I really enjoy it, but I need to be careful sometimes. Cause I, I am a little bit competitive. Yeah. I want to be fun myself motivated in the right ways. And when I find myself motivated too much by the competition, then I kind of, sometimes I lose the buzz a little bit, but, um, yeah, I mean, I, I've done a few comps here and there cause I really like racing, racing your mates is heaps of fun. There's nothing better when you're side by side, your full bar and you just shout at each other. Like that's, that's awesome. I do, do really love it, but there, there's some sides of competitions that I'm not, I'm not too stoked about, but it's, um, that day was, that was just, I was just,

[00:33:57] **Gavin McClurg:** I was just

[00:33:57] **Benjamin Kellett:** trying to make the most of the weekend, I guess. And, uh, I kind of managed to,

[00:34:01] **Gavin McClurg:** that'd be fun. Hey everybody. Um, the, you know, I haven't watched all your films, but I watched quite a few. Most of the time you're, you're solo. I mean, you're, you're often talking about, okay, well I've, I've, I'm missing, you know, somebody that this guy was here and I don't, I can't see him. I mean, obviously you're taking off with other people, but are most of your missions pretty solo oriented?

[00:34:21] **Benjamin Kellett:** Yeah. I'd say 90%. Yeah. I'm not very good at flying with other people sometimes. You just get excited. I'm excited and fly off. But, um, yeah, often share the hike, you know, walk up together and share the drive and you know, everyone sort of flies off in different, a lot of people have got different objectives and uh, you know, sort of different levels of flying and, um, but yeah, most of the time it's on my own, but sometimes we do fly together and camp together and it's, and it's pretty awesome. We just did a really cool trip. Actually one of my favorite missions this season, we, we just took off from Coronet peak and the objective was just to stick together. Um, we had a group of four or five of us. And, um, we just wanted to stick together. Didn't matter how far we went. If we can fly 30 Ks, that'd be amazing. Um, but just go as a group camping and that was actually a really memorable trip. So yeah, maybe more, more of that to come.

way farther north

[00:39:07] **Benjamin Kellett:** no yeah that's cool i'm gonna embarrass myself it's probably taranaki or taupo or something like that oh

[00:39:13] **Gavin McClurg:** there you go yeah it's taupo taupo town and then taranaki can we edit

[00:39:17] **Benjamin Kellett:** that so that it sounded like i knew what i was talking about i know absolutely that that stays in

[00:39:22] **Gavin McClurg:** it's all right man you're still a brit you're still a brit

[00:39:28] because they have a con isn't that where new zealand nationals typically is or is it down where you are

[00:39:33] **Benjamin Kellett:** no typically um yeah we didn't have it this year but um it moves around um i've not heard of a comp being there probably was but um we've had it in nelson a lot nelson's a pretty consistent place for comp flying we've had it in monica as well that was pretty exciting um but yeah it does move around yeah

[00:39:53] **Gavin McClurg:** so this season is just ending uh for you i guess down there but what's what do you start dreaming of this winter what are you going to be thinking you know where what does next year look like i mean hopefully things are going to be opening back up again for you guys and you can yeah escape and stuff but

[00:40:12] **Benjamin Kellett:** exactly well we're we're being set free in fact we've been set free now um which is awesome so for me personally i'm gonna be i'm gonna be off to europe i've never flown in the alps before so yeah i'm gonna go and see my family in england

[00:40:25] **Gavin McClurg:** and i'm gonna be in england and i'm gonna be in

[00:40:25] **Benjamin Kellett:** england because there's a long overdue visit um i'm really looking forward to doing some flying back in the uk um it's gonna be yeah that'll be quite special for me because obviously i've done i've flown for years and i've grew up in england and i've always seen it as this two-dimensional place and it'd be pretty cool to go back and fly and land in my village and go to the pub oh dude

[00:40:45] **Gavin McClurg:** you're gonna love the lakes i mean it looks a lot like what you're flying down there the lakes are spectacular and it again you can top land anywhere it's all just tussock and grass

[00:40:55] **Benjamin Kellett:** yeah yeah i'm pretty stoked about that and yes i'm gonna do a month there and then i'm gonna go to europe and fly in the alps and go to switzerland and france and austria go see some friends and yeah i'm pretty stoked to go and fly there because i've heard it's pretty scenic

[00:41:08] **Gavin McClurg:** oh you're gonna love it yeah i mean that'd be fantastic i mean you're spoiled but you'll you'll love it there yeah um okay i got you distracted talking about this other stuff but i want to hear more about how you're filming so you've got the gopro you've obviously got one on a stick are you doing you switching it back and forth between the kind of pov on your helmet and putting it just you got two yeah

[00:41:29] **Benjamin Kellett:** so i run the 360 camera for the whole flight um that means i can use that footage for um hyperlapses and um which you get some quite nice visualizations from the cloud formations and when you're running cloud streets and uh and then i run the gopro on on the helmet and yeah like with the running the 360 the whole time it's it's definitely um it's a huge file size i mean it films at 5.7k um for sometimes seven eight hours and it's it's a quite a bit of work to process all of that footage sometimes but it out it outputs at 1080 um and so i'll sort of keyframe all of that that footage in the direction that i want and and then i'll just link it with the gopro footage and kind of sort of do jump cuts between the two so um it also serves the gopro service a purpose for the audio as well as um as sort of a point of view yeah it

[00:42:23] **Gavin McClurg:** is are the videos is this because it's a lot of work to do and because it's a lot of work to do and because it's a lot of work to do and because it's a lot of work to do and because it's a lot of work to do yeah not

[00:42:32] **Benjamin Kellett:** not not um in the sense of my time um that goes into it no it is definitely a passion project uh but i mean it it's still a very small small channel and um you know um it at the moment it's just sort of started paying for the money that i put in for subscriptions on a monthly basis to to create the videos but outside of that not really it's just something that's i do for fun because

[00:42:58] **Gavin McClurg:** they're really instructional i mean there there's uh you know it was it was quite fun i mean i kind of figure i you know i know a lot about baby i've done a lot of baby flying and stuff but i really enjoyed the uh the pace the stoke you know you're you seem like a constantly optimistic kind of happy bloke and so you're you're having a really good time out there uh i i agreed with with miles our editor is that man you gotta watch this guy he's having a blast he's like you're having a lot of fun but it's also i appreciate the instructional aspect of it um it seems to come quite natural to you yeah

[00:43:32] **Benjamin Kellett:** i mean i mean as much as i love love flying paraglides and doing bivy flights and and that i also love talking about it so i kind of ends up in the videos where i just end up rambling on but um yeah no i i i really love it i'm i'm really passionate about it and when you're passionate about something then it's quite easy to sort of put that kind of effort into stuff and it really for me like it it's awesome to see the stoke out of people and you know when you know some people they they they take something away from it and they realize that you know what this is possible i can do that look he's doing it i can see how he's doing it i can see the video i know what it looks like out there i kind of get a feel for the experience and that and and totally that's something that i took away from from next videos um when i was learning like i was watching videos of nick flying out the back and i'm like wow like that's so cool like i want to do that like and i i kind of understand what it looks

[00:44:25] like and

[00:44:26] **Gavin McClurg:** i'm like oh my god i'm gonna do

[00:44:26] **Benjamin Kellett:** that and

[00:44:27] **Gavin McClurg:** i'm like oh my god i'm gonna do that and i'm like

[00:44:28] **Benjamin Kellett:** i can't do that i can't do that i can't

[00:44:29] **Gavin McClurg:** do that i can't do that i can't do that i can't do that i watched

[00:44:29] **Benjamin Kellett:** next videos a hundred times it's you know so it's yeah if i can share the stoke and you know put some fire in people to go out there and get amongst it then that's just that's what it's all about really what

[00:44:41] **Gavin McClurg:** are your personal goals you you said that uh with flying and and maybe otherwise maybe with filmmaking yeah

[00:44:49] **Benjamin Kellett:** um i'd love to i mean with with with flying i'd love to just keep progressing and just keep um i really at the moment the the forefront is just going to fly new places i love flying in new zealand it's spectacular but i've you know i've poured a lot of energy and sort of into into flying here now i'm pretty excited to go and fly somewhere where i don't know the names of all the mountains so do a bit of traveling go and see some new places um fly some new spots meet some new people and you know and um i'll keep making videos for sure um keep collecting collecting footage i'd love to keep improving um the videos and the video quality and um it's uh yeah that's something i'd like to expand i'd love to try and do some bigger um sort of expedition style bivy flying that would probably be the next personal goal for me is to try and go to somewhere that i haven't been before and just go really experience it by going for for some longer trips maybe as a part of a team or something like that and try and capture that and present that as maybe more of a longer form video rather than just sort of short of all big trips we

[00:45:50] **Gavin McClurg:** we had an email exchange a while back and he said you know i apologize because i couldn't i couldn't make it or something and you said uh it's no problem man i've got eight terabytes of footage to go through and i kind of laugh you know we had i think with alaska we had 60 something hours which turns into a 50 minute film and it was it was that kind of footage it was that kind of file size because they're shooting with red cameras and stuff but man you are shooting a lot of i mean eight terabytes that's a lot yeah ton of footage

[00:46:20] **Benjamin Kellett:** it's it's mostly down to the 360 because it just it chews data and it chews power um but yeah it's a lot and it's a lot to go through you know i've gotten faster at it but it still takes time but yeah i've got i've got plenty of videos to get through i'm just uh slowly chipping away at them but uh give

[00:46:40] **Gavin McClurg:** the audience an idea so for one of your five minute films are or some of them are 20 and they're amazing very very watchable how much how much time is editing and it goes into one of those i

[00:46:53] **Benjamin Kellett:** think the fastest time i did one was like one full 12 hour day um and still it's not bad yeah and then sometimes the longer ones will take sort of five days you know you know just you know and it's a this is the thing there's not a straight answer to that because it's a rabbit hole as i'm sure you're aware oh

[00:47:11] **Gavin McClurg:** you can always make it better oh

[00:47:13] **Benjamin Kellett:** you just at some point and i used to i used to put a time limit on myself i used to say okay right once you get to this point just stop you know and move on to the next one and just try to keep improving but um when i'm trying to constantly keep improving you end up just spending more and more time and and then sometimes i'm just like into an animation i'm trying to get perfect but yes it's it's a bit of a rabbit hole yeah yeah okay

[00:47:33] **Gavin McClurg:** on that note i'm going to ask you one of the survey questions that we got last year uh has flying made other aspects of your life better or worse uh

[00:47:44] **Benjamin Kellett:** well i'm i'm a single dude i've got no kids so i can't really say that the family life has it's been affected so

[00:47:52] **Gavin McClurg:** yeah i was gonna say it might might not be able to buddy with that kind of editing

[00:47:56] **Benjamin Kellett:** no exactly i mean yeah with that or maybe maybe it's just you know that's one of the reasons as one of the many reasons i'm single i'm sure because i don't have time but uh um no i i can't think i mean i yeah my career in cookery probably suffered because i quit my job but yeah other than that it's been really fulfilling and an amazing experience so yeah i wouldn't swap it for anything are

[00:48:21] **Gavin McClurg:** you a chef yeah

[00:48:22] **Benjamin Kellett:** i worked as a chef for about 10 years um which is

[00:48:25] **Gavin McClurg:** a really good thing i've been doing for a long time i've been doing a lot of work

[00:48:25] **Benjamin Kellett:** which which wow my

[00:48:26] **Gavin McClurg:** last podcast was with the chef that's amazing back to back yeah crazy yeah

[00:48:30] **Benjamin Kellett:** um it's actually a not bad and not bad of an industry to be in if you want to do a lot of flying and cross country flying especially if you work in a place that is somewhat flexible and has a bit of a bigger team and you can swap your shift around but like oh you know the previous years i'll you know go out and i'll i used to actually have such a laugh with this and it helps when you don't mind so much if you do get the sack but um like taking the challenge on if i've got work at five o'clock and i'll go up coronet peak and i'll try and nut out 100k triangle and get back and then go to work and uh and you spend the whole day and the whole from the minute you did this a few times and it was it was really great fun you take from the minute you take off you can't bomb out until you make it home again if you bomb out you're missing your shift and you know you spend five six hours flying around the back you get back and you get to work and you're 15 minutes late and they're how was your day i'm like oh you guys have no idea

[00:49:26] **Gavin McClurg:** it was better than yours i guarantee it yeah but

[00:49:29] **Benjamin Kellett:** you know like you know it does work even if i run out from like because we've got a gondola in queenstown and if i'm working the day shift i can you know sort of run out go and do an acro lap off the gondola and go back to work and you know that's that's so the sheet perfect but um yeah yeah i did that for a while but now yeah and i'm flying a bit of tandem now and a bit of a part-time job so

[00:49:49] **Gavin McClurg:** the back to the back to the bivy stuff i mean the terrain the terrain does look pretty tenable you know you can top land anywhere the valleys look pretty nice you know it seemed kind of alps-esque obviously without all the lifts although you would at cornet but you know it seems pretty tame but what would you what would what were some of the things early on that you know maybe caught you out a little bit or what would be the things that you know for folks that are listening that haven't yet done their first bivy what are the skills that you feel like are kind of baseline what are the what are the things that you feel like you should really kind of get into bivy if any yeah

[00:50:28] **Benjamin Kellett:** i mean specifically for new zealand i'd say fitness um would be be the key one because you've got to do a bit of walking if it doesn't get a plan i mean obviously that doesn't make a difference so much elsewhere um yeah i don't i don't know just just keeping the expectations low and then you know when you when you because if you have to if you're way too ambitious you know i want to do 100k a day and i want to make it to here that you you're missing the point of it like you know so you've

[00:50:55] **Gavin McClurg:** got to

[00:50:55] **Benjamin Kellett:** it's about the trip it's about the journey it's about the adventure so um you know you get fired up for just doing a sled ride and going camping and then if you get a thermal then wow this is just next level um you know and i'd recommend anyone who who haven't been bivy flying before is just take it down to its most simplest form in the beginning just walk up a hill camp at the top and fly down in the morning you'll figure out so much just from doing that where my gear fits in the bag what i need what i don't need what i don't need what i don't need what i don't need what i don't need you know all of that sort of thing um yeah i think that's a really good thing to do as this but don't don't try and run before you can walk basically um is a good move but yeah also just and knowing where you're going having a good idea of the terrain and the topography and which value is good which one's bad and having maps and an in-reach if you don't have phone signal like having the right gear yeah being prepared will

[00:51:48] **Gavin McClurg:** you be doing a lot of bivy flying when you're in the alps or is this more friends trip and flying you know the established sites yeah

[00:51:54] **Benjamin Kellett:** a bit both um i'd you know i'd like to definitely going to be doing some bivy flying for sure um what that objective is is a bit unknown at the moment like i know we're meeting a group of mates in annecy um in june and we're going to try and sort of fly east um but how am i just being a bit of a paragliding tourist you know like i just want to fly to the i want to get a mont blanc i want to get at the aigo i want to get a dolomite and maybe i'll just do a zigzag around with my backpack and yeah i i'm really i'm looking forward to flying some acro as well and going and flying the gondolas because that's something that we struggle with here like getting over over water um is is quite hard because we've got lots of lakes and we've got mountains and but we don't have any roads really that go to the tops of the mountains especially near the lakes and we started towing recently which has been epic that's been really good but yeah i'm i'm really looking forward to just sort of use using all of the facilities available in the alps and top landing at the i've heard they've got huts that sell beer on the tops of the mountains which is just incredible they're everywhere it's unreal

[00:52:55] **Gavin McClurg:** yeah it's it's uh it's there's it's very styly man yeah

[00:53:01] **Benjamin Kellett:** so maybe i'll just take a credit card i'll leave all the tent and stuff at home and just you know go live the life it's

[00:53:07] **Gavin McClurg:** a pretty it's a pretty good place to just have a credit card and have a really really good time yeah i'm going to ask you just a few questions here as we wrap things up from this survey there's people gave me a bunch of questions that i i find just really fun um what would you like to see more of in our sport

[00:53:27] **Benjamin Kellett:** um yeah um you're just well initially more people fly like just just the general growth um you know i don't know about you but sometimes i i look i think people have why are you why isn't everyone doing this it doesn't make sense to me like this is incredible like what's going on talk to people in the gut when you're hitchhiking and they don't even know what it is you know which is it's fun but you're like what go out and learn and go um so yeah initially that but also i'm

[00:53:55] **Gavin McClurg:** going to talk to

[00:56:12] **Gavin McClurg:** seeing that are you seeing these set up because Skysight is is quite good at picking out convergence because they obviously it's built for sailplanes are you

[00:56:21] **Benjamin Kellett:** seeing that you're seeing that you're seeing that you're are

[00:56:21] **Gavin McClurg:** you finding that mapping pretty well to what you're experiencing in the real world

[00:56:26] **Benjamin Kellett:** yeah absolutely and that's that's that's a that's a part of um my you know pre-flight forecasting sort of plan is looking um not only at where the good thermals are and where they're they're high and strong but also where the convergence line is and that's something to look at with the sea breeze where it's going to come through and where they're going to set up but um often Skysight you might you know might not be exactly where it says it is but it will be close enough and it might not be there quite on time you know but you get an idea if there's a you know if they say like oh there's going to be a big there's a big patch here that it's likely going to converge then it's usually it's usually there and within half an hour of an hour um but um it's it's more as well especially for specifically flying here is understanding where they commonly occur looking out for them and understanding okay well that's where it normally happens and then you sort of get to the day and you see the cloud and you're like oh that's the cloud and then you're like oh that's it yeah cool and go for it um yeah but Skysight does a good job of forecasting it which is pretty cool and some of it are really small as well because you get what's quite common here is that you know just on one side of um one of the range the air mass is completely different you can be cruising up at 9 000 feet up the shot over and then you get into the matuki which is the next valley behind out of the shot over and it's down at five but it's where those two meet and over those ranges is where you get the Skysight and then you get to the next valley behind and some of the best climbs and it's quite spectacular because you're flying up at 9 000 feet looking down at cloud but it's sort of looking at that that imaginary line in between the two and and Skysight picks that quite well

[00:58:04] **Gavin McClurg:** amazing yeah that's cool best tip you've gotten from a mentor or buddy instructor somebody you've flown with over the years the thing something you've kind of gone back to again and again just man that was good advice yeah

[00:58:18] **Benjamin Kellett:** um i guess um a lot of people have told me just to slow down and and um don't you know like there's other days you know like there's no need to push it on the gnarly days if it's not the day it's not the day and there's gonna be we're in this for the long haul right so yeah you don't need to i've been out i'm pushing it on days that i probably shouldn't have been and i've had some nice flights they've been pretty exciting and been too windy but um you know like there's there's no need to to keep pushing it because there are better days to be had

[00:58:49] **Gavin McClurg:** let's let's end on this one and i'll see you next time bye bye next one benjamin um what should beginners avoid trying

[00:58:56] **Benjamin Kellett:** to run before you can walk really i think is a good way to put it down just trying to do too much too soon um and not and sort of skipping steps you know and that's that can be hard sometimes especially when you're flying with people that are better than you and going places that you know are really exciting you want to go and and top landing in places that are hard to do and trying to do that before before you're capable um yeah don't run before you can walk and there's there's a there's a structured there's somewhat of a route to progression that people need to follow and it needs to be respected and you know you can't you can't you can't teach experience you know do the hours you know i mean i think a lot of people now are much better at not jumping up wing classes too soon um certainly here i think that's quite well respected um but yeah you kind of need to take it easy in the beginning because that's when you you're really most vulnerable because you you don't i've had you say this on the podcast a number of times you don't know what you don't know um but yeah i mean and when you're close to the ground that's when you're most at risk so take it easy like i i broke my back last year um and that was that was really stupid it was completely complacent um it was the most minor of back breaks that you can get like i managed to sort of walk away and fly out but um yeah i had a pretty rough landing and um just trying to force it in and when you're close to the ground you can you can really hurt yourself so

[01:00:24] **Gavin McClurg:** you're just top landing were you on a bivy then or yeah

[01:00:26] **Benjamin Kellett:** yeah so i was on a bivy flight um really nice forecast i was pretty excited um i was set up to go for three days i was in one of my favorite parts of the of the island and was planning to go and sort of fly up past mount kirk and i got stuck in the on the naaman range which is on in the hopkins and i decided that i was gonna i was gonna slope land and camp there for the night um which in hindsight was probably not the best move because it was three o'clock and there's still plenty of day left like i probably could have chosen somewhere else but i found this really cool campsite and it was right on a cliff edge beautiful grass like someone had moaned it like it was awesome and i really wanted to land there um but if i didn't land there because it was on a cliff edge then i'll be down in the valley floor and to get back up would be hours of hiking so i kind of forced myself into this i pushed too hard and um i overshot it um and i well i've i was overshooting it and uh instead of you know i could have totally just gone up and slope landed and put my glider in some bushes and it would have been a pain in the ass but it would have been totally safe um but i just start flapping in i start flapping in and i'm i'm loaded i'm i'm right at the top of the range maybe even slightly over and um and i you know you flap in and sometimes he just goes into little parachute or when you lose three meters and it's all good but this time it didn't it spun and um my legs went up glider went back and i just landed in the flat of my back like on the top of my torso um so skipped all the protection and just really not knocked the wind out of me um so i fell from like three meters just onto my back um i was super winded laid down for for for a bit for like half an hour thinking oh maybe i'll just get better i'll camp here and i'll keep going tomorrow and that slowly realization um didn't pan out so i decided to

[01:02:21] i could still fly um and this is a mistake and this is if this is a takeaway for anyone like i should have in hindsight should have hit my sos my inreach um hands down and if i was put in that same position again i would have just hit it but i was in a sort of a state of denial more than anything like it's january it's the middle of the season you know i'm having a great time and i i don't want to be injured so i kind of like refuse to believe it so so i'm not so i'm not injured it didn't happen right you can walk this off um so i flew i i managed to fly

[01:02:51] **Gavin McClurg:** and i was able to fly

[01:02:51] **Benjamin Kellett:** off and decided i was going to fly down and uh go down to the road and get myself out of there and it wasn't it wasn't until this is stupid because there's so much stuff going through your head at the time i guess and it wasn't until i took off again then i'm in the air and i'm like oh what if i have another bad landing i'm gonna be really stuffed you know and that's that's the reason you should you know like i can't i couldn't have walked down and i could have just hit the button and the services here are really great you know there probably would have been a helicopter

[01:03:21] charge you it's an emergency they just take you out and take you to hospital and it was a no-brainer i should have done it and luckily i had a good friend jesse dew aka the retrieve king came and picked me up he drove for hours so yeah thanks jesse for that he drove up and picked me up and i went to hospital the next day yeah funny story yeah so yeah no sorry i've got to put this in i got to the hospital because i i just had a sore back and i slept it off and i took some painkillers and i thought well i should go i still pretty sore i'll go into the hospital and i'll get it i'll get it checked out and um i walked in there and i said you know what what happened you know i've you know had a hard landing on my paraglider and obviously i've got it on video so i show them the video and uh they're like oh that oh that was pretty you should lie down lie down i'm like all right i'll lie down like do you want some painkillers i'm like oh no i'm not too bad but yeah okay i'll have like give me some painkillers and painkillers and they go right we're gonna get you an x-ray and they x-rayed me and i came they came out the x-ray place and they

[01:04:21] in and they're like don't move yeah like do not move lie down don't move your neck like and i'm like getting up and looking around going what do you mean but like lie down don't move so all of a sudden i'm really worried you know i'm like well what have i done and they go you've fractured three vertebrae in your back and uh you need to get a ct scan immediately so just don't move and i'm like jeez i walked in here am i gonna go out in a wheelchair like what do you want about like i you know i walked for hours i'm i'm pretty sure i'm okay and i got got the ct scan done and they came back and they're like oh okay so you you said you broke your back before right i'm like no they're like oh well you have because one of those is old and two of them are new or is it two of the two are old one one of them's new two of them are old uh well i'm like i'm like oh really you're like yeah yeah two of them we had a specialist look at them and yeah you've got two fractured vertebrae that are that are previous

[01:05:19] and yeah no flying for a while but i'm like they're like have you taken some wax before i'm like well yeah i guess i mean skateboarding and snowboarding and you know i've crushed my speed wing once but no more than i'd had to like sit anything out but the doctor thought i was some kind of lunatic that's just been shrugging of spinal fractures and carrying on with life you know like so that was a bit of a shock or a surprise but yeah funny story yeah yeah

[01:05:45] **Gavin McClurg:** i've heard quite a few like that where you know you'll come into the hospital and you'll you'll if people will you know say what's happened and they'll say okay we'll just sit over there and then you know then they come running out even before the x-ray because the doctor wait what was the what was the cause of the trauma wait a minute they were paragliding no they can't don't tell them to sit down get them on there get them lied down yeah

[01:06:11] **Benjamin Kellett:** yeah it's funny i'm like i'm glad that

[01:06:15] **Gavin McClurg:** worked out there's a really good there's two really good lessons there's

[01:06:19] **Benjamin Kellett:** a really good lesson there's a really good lesson there's a

[01:06:19] **Gavin McClurg:** one is from my own experience i had a pretty bad crash this spring before the X-Alps here on a bivy i was training for the race and and i've put this in the show a bunch of times so i don't need to redo it here but you know when i crashed i was so thankful to have my first aid kit because you know i could i knew it was going to be hours before i could get help and i could calm myself down one i had oxygen which most people aren't going to have it you know we do here because we get so high that was nice and then having the first aid kit was great and

[01:06:49] **Benjamin Kellett:** then i was able to

[01:06:49] **Gavin McClurg:** just be able to moderate the pain that i knew what was coming yeah just to help you know keep everything calm obviously the inreach was totally key you know i would have been completely hosed without that yeah that was also a really good lesson um and then the other is flapping you know i i'm still just shocked when i see my 20 in 2015 i top landed at and and sebastian huber and i did the exact same thing i top landed at and i did the exact same thing i top landed at and i did the plan FAI and it just pissed you know i just i had just bombed out on the backside on an epic day and uh and climbed up really fast and launched in a bunch of stinging nettle so i was in a bad mood and i and it was a really good day and so i wanted to land and get away immediately and the first time i blew it i was too high and went back out and tried to come back in it was you know it's anybody knows plan FAI i mean it's that famous launch above anisee but it's pretty narrow surrounded by trees so i had to get out of the way and i had to get out of the way and i had to and there's a lot of wind coming in.

[01:07:51] It's directly coming in. And, you know, you could do, back then we didn't even know the fly on the wall move. I'm not sure I would have been able to do that there anyway with that much wind. But, you know, I've seen Maxime do it on his Instagram where he just comes in there and just stuffs it. It's amazing. But man, you blow that, you're in a major, you're in a lot of pain. But anyway, I forced it and spun it late. And luckily I was low enough that it was a non-event, but it's same kind of same as Sebastian Huber did. But I think we forget when we're flapping that we're getting down, you know, each progressive flap, unless you let the wing completely fly again, which, you know, the acro pilots are really good at. And that your ground speed is terrifyingly close to stall speed.

[01:08:39] And you forget that. And it's just, it feels like all that pressure is there, you know, each time. And so. And suddenly that stall point, and it's usually a spin. That's what usually gets people. That stall point is much different than what you know it to be. And I learned after that, watching Carluccio at the Menarca in Mexico one year, you know, those guys, he learned in, in Card, no, not Cartagena, Caracas in Venezuela. And they've got to put when their landing zones are usually surrounded by barbed wire, and they're tiny. And so they've got to literally come in over the top and just come in like a helicopter. And, and I, I finally learned how to properly flap watching him by, he would basically completely go into tail slide.

[01:09:32] It was, it was that deep of a flap, just full stall and, you know, snap the wing way back, but then completely let it go again, you know, just completely let it. So it's, it's, it's constantly going from not flying to fully flying before he, you know, he's going to fly. He'd hit it again, rather than these little like tink, tink, you see everybody do. And they're really dangerous, those, you know, and I, I really thought I had flapping down and watching that video is, is terrifying

because it's just, what was I thinking? You know? So it's really something that's so good to practice with a ton of height and really, you know, like you're doing with acro and stuff. And I'm sure that's what caught you too, is, you know, you're trying to force it in.

[01:10:17] And I'm just going to, I'm just going to come straight down here. And I've got to keep, we've got to keep our pressure up.

[01:10:24] **Benjamin Kellett:** Totally. Like for that whole situation, I've got absolutely nothing to blame except myself. And it's totally avoidable. And my, my approach to top landing now is totally different. And I rarely, I very rarely use that technique anymore. And I've found alternative methods, which I think are a lot better. And I think it's taking like what we see, um, Chrigel and Maxime and Patrick, doing these incredible, um, speed landings. Downwind

[01:10:50] **Gavin McClurg:** uphill. Yeah,

[01:10:51] **Benjamin Kellett:** totally. Which is really impressive, but I mean, we don't have to all go full blown full, full bar nose down in flying the wall landings, but use that same technique to a lesser level. And it still works really well. You know, just, it's like when you're flying tandems, you need some energy to get a good flare. And if you can use the same sort of, um, thing when you're, when you're top landing your solo, at the very least holding break, this is the batch, you the worst top landings and the most common mistake I see people do is that they're flying in with lots of break on lots of break, lots of lots of break and then boom, they flare and they stuff it in and it hurts. But if you're holding break and you can just let it shoot, build some energy pops up, flare boom, beautiful. I mean, it's all about having a good approach, but yeah, flapping, I, I, it's a really hard thing to do well.

[01:11:39] And it's a fine line that you run between stalling your glider and, and smacking in on your back, you know, like it's,

[01:11:47] **Gavin McClurg:** it's a really hard thing to do. And I think, I think that the tricky part there too, is even if you do practice with a ton of height and you're, you know, in, in more of a quote unquote controlled environment or an SIV or that kind of thing, you, that's different than when you add the perspective of the ground, you know, when you, when you add the ground and the postage stamp that you're trying to do it in, then suddenly it's, you know, you, you may have the pretty good muscle memory of doing it at 3000 feet over, but when you're, when you do it like that, it's just, it's very easy to just quickly go, holy shit, I've overshot like what you did, you know? So, yeah, it's, but that it's a great lesson because there's so many times where we get, I've done it a million times myself where you get fixated on a spot where you just, you've got the exit still.

[01:12:34] **Benjamin Kellett:** Totally. Fuck

[01:12:35] **Gavin McClurg:** it, man. You missed it. Yeah.

[01:12:36] **Benjamin Kellett:** Go again, go somewhere else, you know, and land somewhere else. And that's totally it. And, and that's something that I fell victim to, because I have a so fixated on landing in that one spot. I wanted to land there and I'm going to land there. And I just completely forced it when it wasn't possible. And the only way to get in there was to stall the wing, which didn't go well for me in it. And it's fun. So like, just go and put it on the slope in a bush and pull your glider out. You're going to walk away from it. You know, there's no point in forcing it. And it's so much better to go around, have another go land on the slope somewhere. Like it's, you know, trying to put it on a flat spot where it looked cool. It's just, yeah. And that's the thing.

[01:13:13] You know,

[01:13:21] you know, you know,

[01:13:22] **Gavin McClurg:** you know, you know, you know,

[01:13:36] you know,

[01:13:39] you know, you know, you know, you know, you know, you know, flying very slowly because they're flying in a lot of wind. So they've got a lot of pressure in their wing and they're flying slowly. And so they, you just forget that

[01:14:25] Glad that didn't work out too badly. And it sounds like that was a pretty good ending for all that and got to have some laughs about it in the hospital, which is good too.

[01:14:42] **Gavin McClurg:** Just more editing time.

[01:15:12] **Benjamin Kellett:** Thanks. Awesome. Cheers, man.

[01:18:08] Thank you.

Français

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

Show notes

Je ne sais pas si je dois présenter Benjamin comme « film maker » ou « pilot », car il fait les deux à merveille. Benjamin réalise des films incroyables sur ses aventures de vol et de bivouac en Nouvelle-Zélande et plonge le spectateur directement dans son cockpit, expliquant au public ses prises de décision avec l'une des énergies les plus communicatives que j'aie jamais vues sur le plan du vol. Suivez le voyage avec Benjamin alors qu'il nous emmène dans les nuages pour surfer sur les possibilités.

Le post Episode 170- Flying, Camping, and Cloudsurfing with Benjamin Kellett est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Merci d'avoir regardé. L'hôtel n'est pas le seul ici, vous savez, avec tout ce qui s'est passé avec le COVID et les problèmes de chaîne d'approvisionnement. Si vous voulez une aile, une sellette ou n'importe quoi d'autre, pour presque toutes les marques d'après ce que je comprends, les délais d'attente sont vraiment, vraiment longs en ce moment. Alors, gardez ça à l'esprit. Si vous espérez obtenir quelque chose pour cet été, vous êtes probablement déjà trop tard. Pensez-y donc. Et peu importe où vous achetez votre équipement, contactez-les pour commander, mettez-vous dans la file d'attente.

[00:00:58] Parce que je sais que beaucoup de gens sont assez déçus. Ils ne pourront pas avoir leur matériel pour les compétitions qu'ils ont cette saison et ce genre de choses. C'est juste la réalité du moment. L'autre chose que je voulais mentionner, c'est Skysight. On a fait un podcast avec Matt, le développeur principal là-bas, il y a un bon moment. Et j'ai beaucoup plus utilisé cette plateforme ces derniers temps. Et c'est absolument génial. Je voulais juste leur faire un petit clin d'œil. Leurs modèles sont fantastiques. On les a beaucoup utilisés dans les X-Alps. Et j'ai pensé à eux récemment parce que mon invité aujourd'hui est Benjamin Kellett, en Nouvelle-Zélande. Il fait des films incroyables. Allez voir les notes de l'émission pour trouver tous les liens, mais cherchez-les sur YouTube.

[00:01:44] Il réalise des films incroyables sur ses bivouacs dans les Alpes du Sud, en Nouvelle-Zélande. Il fait aussi du contenu pédagogique vraiment bien et a un son impressionnant. C'est un cinéaste formidable. Et c'est un super mec. Un excellent monteur en plus. Donc la discussion que j'ai eue avec lui est géniale. Mais vous entendrez dans l'épisode qu'on parle pas mal de Skysight. C'est l'un des outils de prévision sur lesquels il s'appuie vraiment là-bas. Alors allez voir sur Skysight.io. Et entrons dans cette discussion avec Benjamin. Benjamin est tombé sur mon radar grâce à notre monteur, Miles Connolly, qui m'a dit : « Hé mec, il faut que tu regardes ce gars, il fait des trucs vraiment cools. » Je l'ai cherché sur YouTube et je me suis laissé emporter par la vague.

[00:02:30] On va parler de son équipement, de sa façon de faire des prévisions, de son approche du bivouac, de comment il s'y est mis et de ses projets futurs. C'est vraiment passionnant. Alors profitez bien de cette discussion avec... en fait, j'allais dire un Kiwi, mais il ne l'est pas. C'est un Britannique, mais il vit en Nouvelle-Zélande depuis longtemps maintenant.

[00:03:15] Et profitez bien de cette discussion avec Benjamin Kellett. Santé.

[00:03:22] Benjamin, c'est un plaisir de t'avoir avec nous. Je suis vraiment ravi que notre éditeur, Miles, m'ait fait découvrir ton travail, parce que j'ai fini par passer des heures à regarder tous tes films. C'est du super boulot, mec. Et j'ai aussi un peu touché à ce côté du métier. Pas autant que toi sur la création, mais je sais à quel point c'est difficile. Et je comprends que tu fais tout ton montage toi-même. On mettra évidemment les liens vers tes films dans les notes de l'émission. Merci. Comme ça, nos auditeurs pourront aller voir ce que tu as fait en Nouvelle-Zélande. C'est vraiment du beau travail. Et je suis super content de discuter avec toi.

[00:03:55] **Benjamin Kellett:** Oh, merci mec. Merci de nous accueillir. Et ouais, tu ne le sais pas, mais tu es mon compagnon de randonnée depuis de nombreuses années maintenant. Et ouais, ce que tu fais est incroyable. Alors oui, je suis vraiment ravi d'en faire partie. Merci encore de m'avoir invité.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** Oh, génial. Bon, tu sais, je me demandais par où on allait commencer, parce que je n'y connais rien. Raconte-moi ton parcours en vol. Comment tu t'es lancé ? Ça fait combien de temps ? Et quand as-tu commencé à faire des films ?

[00:04:18] **Benjamin Kellett:** Je ne peux pas vraiment vous dire pourquoi j'ai commencé le parapente. C'était un peu l'une de ces choses qui arrivent comme ça. Vous savez, je pense que j'ai juste eu... Ouais, je n'avais fait absolument aucune recherche. Je n'en avais aucune idée. Je ne savais pas qu'on pouvait faire du cross country ou tout ce genre de trucs. Au début, je pensais juste que c'était des balades en traîneau, vous voyez. Enfin, c'était il y a sept ans. J'habitais à Queenstown. Et évidemment, il y a beaucoup de vols en biplace ici. Alors je les vois décoller du téléphérique et tout ça. Et je me suis dit que j'avais... vous savez, j'avais ce temps libre. Ils sont à 250 balles un jour et j'avais besoin d'un nouveau passe-temps. C'était l'été. Alors je vais au Flight Park, qui est notre spot local, et j'ai fait la journée d'initiation. La journée d'initiation, ils vous apprennent juste à décoller et à atterrir. Vous voyez, c'est juste une introduction. Et à la fin de la journée, ils disent : « Eh bien, si vous revenez demain, vous pourrez voler depuis Coronet Peak. »

[00:05:06] Je me suis dit : « Oh, bon, je vais faire ça. Je vais revenir et voler depuis Coronet Peak. Ça doit arriver. » Et là, ça m'a complètement captivé. Et pendant tout le reste du cours, ouais, j'ai juste appris plus et plus et plus. Ils m'ont dit : « Oh, tu peux faire ça. Tu peux faire de l'acrobatie. Tu peux voler sur de longues distances, accéder à des endroits cools et monter jusqu'aux nuages. » Je me suis dit : « Oh, bon, c'est moi. Je suis prêt. C'est trop stylé. » Mais ouais, comme je l'ai appris en Nouvelle-Zélande, je viens à la base du Royaume-Uni. Donc ouais, certains vont peut-être le remarquer, j'ai un petit accent métis parfois. Ouais, j'ai emménagé ici quand j'avais... Ouais, ouais. J'ai emménagé ici quand j'ai commencé à dire « yeah, nah, yeah, nah » et tout ça. C'est pour ça. Mais ouais, j'ai emménagé ici quand j'avais... J'avais 19 ans. Ça fait 11 ans que je suis ici maintenant. Je suis venu ici à l'origine pour faire du snowboard.

[00:05:53] Mais, vous savez, le skateboard m'a mené au snowboard. Le snowboard m'a amené à la montagne et la montagne m'a donné le parapente. Mais ouais. Ouais, je suis carrément chez moi maintenant. J'ai

[00:06:04] **Gavin McClurg:** Je reconnais Coronet Peak direct. Parce que quand j'étais jeune, je faisais vraiment de la compétition de ski. Et l'un de mes plus beaux souvenirs, c'est de skier à Coronet Peak. Vous vous en souvenez ? Vous vous rappelez l'une des courses les plus célèbres de Nouvelle-Zélande ? Il y avait un gars qui s'appelait Simon Wyrutny. Oh, ouais. Il a fait partie de l'équipe nationale pendant plusieurs années. Un skieur de dingue. Il était incroyablement rapide. Et j'ai pu le suivre en descendant Coronet Peak.

[00:06:29] **Benjamin Kellett:** Oh, épique.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Il y a des années. Ouais. Un tas d'air. C'était fantastique. Mais je n'étais pas pilote à l'époque. Et ce qui m'a frappé dans vos vidéos, c'est que, vous savez, je n'étais pas pilote quand j'étais en Nouvelle-Zélande. C'était il y a longtemps. Mais c'est que vous pouvez atterrir n'importe où. Ouais. Ça a l'air magnifique. Ouais. Et je pense que c'est à cause de la météo. Je ne m'en étais pas rendu compte. Je veux dire, j'ai vu Nick Nain et tout ça. Et j'ai vu des gens faire ces traversées super cool du sud vers le nord. Mais je n'avais pas réalisé que le terrain était si... je pense toujours à la Nouvelle-Zélande comme un endroit boisé et humide.

[00:07:09] **Benjamin Kellett:** Ça dépend de quel côté de la ligne de crête vous vous trouvez. Mais oui, l'ouest de la ligne de crête est très humide. Et on reçoit principalement l'ouest. Donc, on a beaucoup de météo qui vient de l'ouest. Et tout se déverse sur la côte ouest. C'est un peu une jungle là-bas. Mais à l'est de la ligne de crête, qui est la majeure partie de l'île, c'est tout à fait correct. Je veux dire, il y a des zones plus au nord où il y a plus de pins. Et il y a des zones où il y a des arbres de plage. Mais la limite de la forêt se situe clairement vers 1 500 mètres. Donc, même là où il y a des arbres et tout le reste, vous pouvez tout à fait atterrir, vous installer et camper pour continuer votre route. La seule chose qui nous freine, c'est la météo. Je veux dire, au bout du compte, nous sommes un pays montagneux qui est juste sorti de la mer. Donc, ça peut devenir complexe par moments. On peut avoir des brises marines assez violentes et des trucs du genre. Et on n'a pas souvent de longues périodes de beau temps.

[00:07:55] Mais il y a certainement des périodes de trois ou quatre jours. Et c'est juste génial. Ouais, c'est vraiment un super endroit pour le Volvid, vous voyez. Et je pense que la Nouvelle-Zélande va naturellement former des pilotes de Volvid. Parce que pour faire de la belle distance ici, vous devez un peu voler au-dessus de terrains qui demandent d'être prêt à rester dehors quelques nuits. Vous voyez, donc si vous voulez faire du gros cross country, commencez à vous équiper et à y réfléchir. Même si vous n'êtes pas tenté par le Volvid au départ. Et avant même que vous vous en rendiez compte, vous faites du Volvid et vous vous amusez comme jamais. Et il y a une super équipe et la scène ici est en pleine expansion, ce qui est vraiment passionnant.

[00:08:31] **Gavin McClurg:** C'est vraiment passionnant. Donc, il y a de plus en plus de pilotes chaque année. C'est un sport en pleine expansion en Nouvelle-Zélande ?

[00:08:37] **Benjamin Kellett:** De manière exponentielle. Enfin, si on prend spécifiquement Volvid, on voit que le nombre de pilotes augmente. Mais ce qui se passe vraiment, et on peut beaucoup remercier le COVID pour ça, c'est que beaucoup de gens ont plus de temps libre maintenant. On a beaucoup de pilotes en tandem qui travaillent ici, beaucoup de gens qui travaillent dans le secteur, et beaucoup de pilotes qui ont peut-être des emplois à plein temps mais qui ont maintenant tout ce temps supplémentaire. Et, vous savez, la Nouvelle-Zélande a été isolée du reste du monde pendant quelques années. On a été un peu comme un pays ermite. Du coup, l'industrie du tourisme a périclité et tout le monde se retrouve avec ce temps libre. Et tout le monde se lance à fond. C'est génial. Donc, le niveau des pilotes progresse de façon exponentielle. Si vous remontez en arrière, Tim Percival, il est dans le comité ici.

[00:09:22] Il a publié un article vraiment intéressant dans notre magazine, Airborne. Il y compare les statistiques de notre communauté d'année en année, ainsi que la distance parcourue par tout le monde. Et ça explose complètement. Tout le monde s'améliore, monte en compétences et s'éclate. Donc, oui. C'est assez passionnant à voir. C'est assez passionnant d'en faire partie. Et, oui, la communauté est en très bonne santé.

[00:09:46] **Gavin McClurg:** Tu as eu des retours de la part de la communauté ?

[00:10:03] **Benjamin Kellett:** Ouais, il y a eu des zones où j'ai dû marcher pendant de longues périodes et je me disais : « Tu sais quoi, je vais passer le reste de la journée à marcher, c'est un camping plutôt sympa, tu sais, tu restes juste ici et tu fais ça ». Et là, tu commences à te dire : « Ce qui m'a vraiment mis dans le bain avec Volpe aussi, c'est qu'il y avait des endroits où je voulais voler et qui avaient l'air vraiment cools, mais ils sont assez isolés, donc il faut être préparé ». Alors tu commences à prendre le matériel, et puis tu te dis : « Tu sais ce que je vais faire aujourd'hui ? Je prévois d'aller bivouaquer ». Et ça a complètement changé mon état d'esprit, et ça a été une grande étape pour les gens qui font du cross country ici. C'est que si tu arrêtes de t'inquiéter de te retrouver coincé au fond et de devoir marcher pendant des jours, et que tu commences à te dire : « Je vais aller me retrouver au fond, je vais camper et ça va être génial », alors il y a de fortes chances que tu voles juste à travers sans même y penser plus. Ça change vraiment notre façon de voler, et c'est un peu ce qui m'est arrivé. J'ai commencé à me dire : « Je veux aller camper », et ces deux choses se sont produites en même temps, et j'ai commencé à voler de plus en plus loin, et l'aventure est devenue de plus en plus grande pour...

[00:11:17] **Gavin McClurg:** Pour ceux qui n'ont jamais volé en Nouvelle-Zélande, on en parlait avant de commencer l'enregistrement, tu disais que c'était très isolé, que l'île du Sud est beaucoup plus reculée que le Nord, mais oui, tu disais qu'on ne s'éloigne jamais vraiment trop des villes et des villages.

[00:11:34] **Benjamin Kellett:** Exactement. Je veux dire, il n'y a pas beaucoup de villes ou de villages, il n'y a pas vraiment de transports en commun, pas de trains, pas de vrais services de bus en dehors de la ville, il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun.

[00:12:12] Il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun, il n'y a pas de transports en commun, vous voyez, vous voyez, vous voyez... Il y a des cabanes, il y a plein de cabanes partout qui sont toutes, vous savez, certaines sont spectaculaires, d'autres ont énormément de cachet et la plupart des cabanes sont à environ une journée de marche les unes des autres. Donc il y a des installations, mais ouais, pour moi, on est exposé, mais pas genre, vous savez, on n'est pas au Pakistan.

[00:12:59] C'est, ouais, c'est passionnant.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Vos vidéos décrivent vraiment bien tout ça, mais comment planifiez-vous ces voyages ? Est-ce que vous décollez littéralement de Queenstown et vous suivez juste la météo, et vous atterrissez où le destin vous mène ? Ou avez-vous généralement un objectif précis ?

[00:13:21] **Benjamin Kellett:** Ouais, alors oui, ça dépend vraiment de la météo, mais dans le sens où je planifie les vols à l'avance et que j'ai une idée de la direction que je veux prendre. Et des zones que je pense être bonnes. Ça joue un rôle, tu vois, on prend ça en compte le jour J et ça consiste un peu à traduire les prévisions en ce qui se passe réellement. Mais je passe parfois, et surtout au début de la saison quand j'ai vraiment envie d'y aller, je passe beaucoup de temps à planifier et je peux y passer des jours avant. Et parfois, je fais une blague avec mes potes. Ils me demandent : « Tu vas voler où ? » et je réponds : « Je ne sais pas, ça fait huit heures que je n'ai pas regardé les prévisions. » Et je leur dis que j'en ai encore six à faire. Mais ouais, je les analyse énormément parce que, tu vois, c'est ça le truc, c'est une petite île et ça donne l'impression que c'est un endroit assez technique pour voler.

[00:14:09] Certaines zones peuvent être excellentes. Et puis, juste la vallée d'à côté peut être très différente et pas très bonne. Alors je choisis la zone que je trouve vraiment bien. Et le jour J, je me lance et je vois jusqu'où je peux aller, j'ai comme ça mes meilleures et mes pires attentes. Je me dis, genre, dans le pire des cas, je décolle du Coronet peak et je plane jusqu'à la montagne suivante, on la grimpe à pied et je campe. Cool. C'est un bon voyage. Qu'est-ce qu'il y a de mieux que ça ? Eh bien, la montagne suivante et celle d'après. Et puis, bon, et si j'arrive à cet endroit ? Je veux dire, vous savez, et on commence, c'est un peu une chose normale, je suppose, mais on prévoit ce qui semble inatteignable et tout ce qui se trouve entre les deux, c'est juste... Ouais.

[00:14:48] **Gavin McClurg:** ça marche. Ouais. Tu utilises quoi pour les prévisions ?

[00:14:50] **Benjamin Kellett:** Skyside. Ouais, surtout Skyside. Alors, ouais, j'ai utilisé d'autres outils, j'utilise un peu Windy pour les flux d'air généraux, mais de plus en plus je me fie juste à Skyside, qui fait un assez bon boulot ici. Je veux dire, comme pour tout, ce n'est pas infallible à 100 %, mais c'est, c'est plutôt précis la plupart du temps.

[00:15:08] **Gavin McClurg:** Et est-ce que tu utilises juste leur modèle ? Ou est-ce que tu utilises, est-ce que tu as aussi HR3 là-bas ? Hum,

[00:15:15] **Benjamin Kellett:** J'utilise juste leur modèle. Ouais. Ouais. Non, je ne change pas de modèle sur celui-là. Je le fais sur Windy. C'est assez facile de passer de l'un à l'autre, mais ouais. Skyside. J'utilise juste ça.

[00:15:24] **Gavin McClurg:** Et une fois que vous êtes, une fois que vous sortez de Queenstown, est-ce que vous avez une couverture mobile correcte là où vous allez ? Est-ce que vous dépendez alors d'InReach ?

[00:15:33] **Benjamin Kellett:** Oh, InReach. Ouais. On capte le réseau mobile quand on est au-dessus de deux mille cinq cents mètres dans la plupart des endroits. Mais ouais, dès que tu tournes littéralement derrière le Coronet Peak, c'est fini, t'as plus rien. Même au sommet, t'en as pas. C'est tout. Ouais. Ouais.

[00:15:50] **Gavin McClurg:** Alors, au niveau des prévisions, si tu pars pour trois jours quand tu quittes Coronet, tu as, tu sais, des prévisions plutôt bonnes, mais ça commence à se dégrader au fil des jours. Est-ce que des gens t'envoient des messages sur InReach pour te donner des mises à jour ou est-ce que tu te contentes de regarder le ciel ?

[00:16:08] **Benjamin Kellett:** Ouais. Un peu des deux, en fait. D'habitude, on regarde la météo en détail avant que je parte. Parfois, je prends des captures d'écran. Mais j'essaie surtout de tout mémoriser. Mais bon, comme pour n'importe quelle météo, n'importe où, ça change et ça peut changer vite. Du coup, je me fais souvent envoyer des mises à jour sur InReach, surtout pour la sécurité. Et sur certains aspects, pour l'instabilité et le potentiel, mais surtout pour savoir quelle est la force du vent en surface, en altitude. Est-ce que je vais avoir des brises de mer violentes et est-ce que ça a l'air bon pour continuer ? En général, ces prévisions tiennent dans 160 caractères. Ça me donne juste une idée générale.

[00:16:54] Et avec ça, je me contente de la journée, mais parfois, quand je suis en vol, juste avant de commencer à descendre ou quand je me dis que je vais bientôt finir la journée, j'appelle peut-être un pote pour voir s'il peut m'envoyer des captures d'écran. Je l'ai déjà fait par le passé et ça m'a été super utile. J'ai des collègues qui surveillent le tracker et tout ça.

[00:17:14] **Gavin McClurg:** Est-ce que la Nouvelle-Zélande, sur l'île du Sud, est vraiment sujette à ça ? Vous savez, les jours de soleil, l'effet de brise de mer est-il presque garanti ?

[00:17:23] **Benjamin Kellett:** Ouais, pas tous les jours, mais la plupart du temps, c'est un peu délicat de prédire de quel côté de l'île ça va venir. Ça dépend un peu d'où vous êtes et il y a des aspects que je ne comprends pas vraiment moi-même, avec la haute pression sur la basse pression de quel côté de l'île. Mais en général, on peut dire que la brise de mer à Queenstown vient toujours du Sud et l'heure à laquelle elle arrive varie d'un jour à l'autre, mais les jours vraiment instables, on a de fortes brises de mer, qui sont assez rudes si vous êtes loin de la ligne de crête. Mais en même temps, et c'est quelque chose que j'ai vraiment réalisé ces dernières années, c'est un peu un déclic pour mon propre vol, c'est d'utiliser celles-là pour prolonger la journée plutôt que pour la finir. Parce qu'on a des convergences assez cool qui se produisent ici.

[00:18:09] Et beaucoup d'entre elles sont déclenchées par les brises de mer, mais oui, on en a parfois dans les vallées et souvent les vallées sont assez larges. Donc, ce n'est pas excessivement dangereux. Je veux dire, tant que vous pouvez atterrir en arrière dans un paddock, vous êtes Large. Ouais, vous pouvez, vous pouvez, ça vous met définitivement sur le pont si vous ne l'utilisez pas de la bonne façon, mais on a parfois des vents d'est qui remontent par un Marama et ça alimente une magnifique convergence qui monte vers Benno house en direction du Mount Cook. Ouais, c'est un endroit assez intéressant.

[00:18:36] **Gavin McClurg:** Hmm. Tu as dit que les brises de mer sont beaucoup plus fortes quand on s'éloigne de la crête. Donc, quand tu dis qu'elles sont vraiment fortes dans les plaines et que quand tu es en montagne, elles se divisent un peu.

[00:18:47] **Benjamin Kellett:** Ouais. Enfin, là où se trouve le massif, elles sont étirées dans les plaines. Donc, vous avez des zones avec des contreforts qui mènent vers les montagnes principales et à l'entrée des montagnes, là où tout commence, vous avez des points de compression qui ne sont généralement pas proches de la ligne de partage des eaux. Donc ma tactique générale pour essayer d'éviter de se faire défoncer par la brise marine, c'est de simplement s'éloigner de la côte et de se rapprocher de la ligne de partage. Plus on se rapproche de la ligne de partage, je trouve que plus on a de chances de se connecter à une sorte de convergence ou que ça s'affaiblit en fait. Parfois, elles remontent jusqu'au bout des vallées, jusqu'à la source, mais normalement à ce stade, vous devriez pouvoir. Mais ouais, il y a des vallées que vous voudriez certainement éviter parce qu'elles deviennent assez étroites, même à leur entrée et sur toute leur longueur.

[00:19:32] Mais bon,

[00:19:33] **Gavin McClurg:** Parle-moi de ton équipement. On aurait dû préparer ça à l'avance pour que tu puisses regarder une liste ou quelque chose, mais peut-être que tu l'as mémorisé. Mais c'est quoi, c'est quoi ton équipement type ? Sois bien précis, tu sais, quand tu pars pour trois jours, ton équipement habituel pour un bivouac en triangle.

[00:19:48] **Benjamin Kellett:** Ouais. D'accord. Alors, ça varie, comme pour tout le monde probablement, mais tu sais, si je pars pour genre trois jours, évidemment que je ne vais pas en prendre une tonne. Et c'est une des choses, et juste comme petite note, c'est quelque chose qui a vraiment changé dans la communauté ici. Ouais. Ouais.

[00:20:19] C'est l'un de mes articles les plus luxueux. J'ai clairement dépensé un certain poids pour avoir une belle tente. Je te rejoins là, mec. J'aime bien une grande

[00:20:45] **Gavin McClurg:** de tente. J'aime pouvoir m'asseoir. Carrément. Ouais, je...

[00:20:49] **Benjamin Kellett:** Je le prends. Je veux une maison. Ouais, exactement. C'est mon château. C'est un château. Ouais. J'aime avoir mon matos sorti. J'aime pouvoir ranger mon matos à l'intérieur de ma tente. J'aime m'y asseoir et préparer à manger. Pour moi, c'est une question de passer un bon moment. Si je ne m'amuse pas, je me demande : qu'est-ce que je fais là ? Je souffre. Je me couvre de moisissure et de condensation. Je dois faire sécher mon matos et je n'y arrive pas. C'est dur. Ouais, je sacrifie un peu de poids pour la tente. Je prends un sac de couchage. Parfois, en milieu ou fin d'été, je ne m'embête pas parce que s'envelopper dans l'aile suffit largement. Parfois, on n'en a tout simplement pas besoin. Un Thermarest ou un matelas gonflable, un matelas gonflable léger. Ensuite, qu'est-ce que je prends d'autre ?

[00:21:34] Ouais. Tu prends un réchaud ou tu te contentes de

[00:21:36] **Gavin McClurg:** allumer le feu ?

[00:21:37] **Benjamin Kellett:** Non, non. Je prends un réchaud. J'en ai un de ces petits BRS. On peut en trouver sur AliExpress. Ils pèsent 28 grammes et ils se vissent juste sur le dessus d'une cartouche de butane, les petites bouteilles de gaz.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Ouais. MSR en a un aussi. Ils sont super.

[00:21:52] **Benjamin Kellett:** Ouais. Ils ne pèsent rien. Pour être honnête avec vous, je l'ai acheté il y a trois ans et je m'attendais à ce qu'il casse presque immédiatement parce qu'il est assez fragile, mais il a tenu tout ce temps, ce qui est incroyable.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Ouais. J'ai le même. Ils sont top. Je l'utilise depuis des années. Ouais.

[00:22:04] **Benjamin Kellett:** J'utilise ça avec une petite tasse en titane de 750 ml que j'emporte avec moi. Côté nourriture, ça dépend un peu de l'humeur parfois. Parfois, je ne prends pas le réchaud. Je prends juste des wraps, du fromage, du salami et des trucs comme ça, mais plus souvent, surtout cette saison, ma base, ce sont les purées instantanées. C'est super pas cher, super facile. Pas besoin d'attendre que ça cuise et j'y ajoute juste du brie, du salami, du pesto et des trucs du genre. Ouais. Des nouilles. Et des trucs comme ça. Mais j'aime vraiment avoir un repas chaud quand je suis au fond du terrain. C'est quelque chose à faire. C'est agréable. Donc, ouais, j'aime bien prendre le réchaud. Je peux faire du café et des trucs comme ça.

[00:22:45] **Gavin McClurg:** Ouais. Je trouve souvent que sur les Bibby's, on peut faire la petite session matinale, mais on peut aussi juste rester assis là pendant quatre heures, laisser ça chauffer et passer un super moment. Si t'as ton espresso, ton petit truc pour faire du café et que t'as un petit livre ou un podcast ou quoi que ce soit de téléchargé, alors je ne sais pas. J'aime bien chiller.

[00:23:03] **Benjamin Kellett:** Non. Non. Je ne fais pas très souvent de descente en traîneau juste pour monter la colline suivante à pied. Je préfère carrément choisir une autre option. Si je dois, si je termine en pente la veille et que je m'arrête à mi-chemin, j'utiliserai la matinée pour monter à pied. Comme ça, j'ai les meilleures chances et ensuite je me détends au sommet pour préparer le petit-déjeuner et tout ça. Mais si je suis déjà en haut, je vais juste me poser, préparer à manger et en profiter. Ouais. Pour le reste du matos. Ouais. Pour voler, j'utilise le XC Racer. Je prends beaucoup de batteries. Pour l'énergie, je pars généralement pour deux ou trois jours. Donc je prends juste des batteries externes. Je n'utilise pas vraiment le solaire très souvent. Je l'ai fait plusieurs fois, mais pour moi, je veux dire, si je partais plus de trois jours, je le prendrais.

[00:23:50] Mais pour la Nouvelle-Zélande, surtout pour avoir plus de trois jours de météo propice au vol d'affilée, on a généralement trois bons jours suivis de trois mauvais jours. Et à ce moment-là, d'habitude, j'arrête. J'ai bien profité. Donc je prends juste des batteries externes. Et pour être honnête avec vous, parce que tout le matériel de caméra, surtout la saison dernière, n'était pas si terrible parce que je ne faisais pas tourner de caméra 360, mais cette année, je consomme environ 10 000 milliampères par jour. Et c'est juste parce que je fais tourner une 360 pendant tout le vol. La majeure partie du temps. Donc,

[00:24:19] **Gavin McClurg:** c'est que tu l'as branché. Je veux dire, les caméras sont branchées sur ta batterie externe tout le temps.

[00:24:25] **Benjamin Kellett:** Carrément. Ouais. Ça tiendrait peut-être une heure et demie sans la batterie externe. Mais ça, ça bouffe de l'énergie à une vitesse folle. Genre, ouais. Ça marche. Ouais. Ça marche. Ça marche. Ça marche. Ça marche.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Anker, 10 000 milliampères. Ouais. Batterie, tu sais, batterie au lithium.

[00:24:38] **Benjamin Kellett:** Ouais, exactement. Ouais. Ouais. Donc tu vas,

[00:24:41] **Gavin McClurg:** donc tu en prendras trois ou quatre avec toi en voyage.

[00:24:43] **Benjamin Kellett:** Ouais. Alors j'en ai une 20 000 et une 10 000 et je prends généralement ça. Si j'ai du solaire, alors j'en prends genre deux 10 000. Mais ouais, c'est un peu lourd, juste pour les batteries, mais ça pèse aussi un peu sur le matériel photo. Tu sais, il y a clairement au moins un kilo de matos photo.

[00:25:04] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, je voulais te poser une question sur tout ça, mais si on parle du matériel, est-ce que tu prends des trucs pour la pluie ? J'essaie de voir... des bâches ?

[00:25:14] **Benjamin Kellett:** Ouais. Alors, parfois j'en prends, oui, je me base sur les prévisions. Si je pense qu'il va pleuvoir ou parfois je commence et qu'il pleut parce que j'ai fait une journée de rando avant. Alors je prends un poncho. J'en ai un de ces ponchos ultra légers. Il se met, il couvre aussi le sac. Du coup, je n'ai pas besoin d'une housse de sac en plus. Et je trouve que ça garde aussi mon matériel plus sec. Parce même avec la housse, ça finit par couler le long de ton dos et passer à travers la sellette, à travers ce sac à dos. Euh, donc j'utilise juste un, j'utilise un poncho. Euh, mais parfois, la plupart du temps, je n'ai pas besoin de le prendre. Je ne le sors pas. Ouais. Et, et, et certains, et c'est probablement avec tout ça, tout ce truc avec genre trois jours de nourriture, euh, la façon dont je me situe sur la portée est d'environ cent pour cent de la portée. Et pour ici, j'ai trouvé que voler, euh, juste au sommet de la portée est assez sympa. J'aime bien ça. Euh, mais personnellement, je préfère idéalement 75 %.

[00:26:02] Donc si je ne prévois pas une nuit dehors, si je ne vais pas camper, alors le matériel, l'équipement se réduit et j'arrête de prendre autant d'articles de luxe, vous voyez, je pourrais laisser le réchaud et juste prendre des barres de muesli. Je pourrais, vous voyez, laisser le sac de couchage. Parfois je laisse la tente parce que je sais qu'il y a des refuges. Et c'est plutôt pour quand je fais du cross country flying, mais j'ai une base d'équipement que je prends toujours, mais je sais que, vous voyez, je ne vais peut-être pas passer le meilleur moment, mais ce sera assez pour me garder, vous voyez, au chaud la nuit et pouvoir marcher et des choses comme ça.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Des bâtons de marche. Ouais.

[00:26:35] **Benjamin Kellett:** Ouais. Je les adore. J'en ai besoin. J'ai vraiment besoin de toute l'aide possible. Euh, donc je ne peux pas,

[00:26:39] **Gavin McClurg:** Je ne peux même plus marcher sans bâtons de marche. Et pour la navigation, comment tu fais ? Qu'est-ce que tu utilises pour les cartes et le suivi ? Est-ce que tu télécharges les cartes à l'avance ? Qu'est-ce que tu fais pour ça ? Quel genre de trucs as-tu sur ton téléphone ?

[00:26:52] **Benjamin Kellett:** Alors, il y a une super appli ici. Elle s'appelle NZ topo 50. Et, euh, je suis assez déçu de découvrir qu'elle n'est pas internationale, mais elle est vraiment géniale. C'est juste une carte topographique. Je n'en avais jamais entendu parler. Oh, c'est vraiment, c'est vraiment

[00:27:04] **Gavin McClurg:** cool. C'est vraiment

[00:27:04] **Benjamin Kellett:** C'est bien. Si quelqu'un vient en Nouvelle-Zélande pour faire du bivouac flying ou du cross country, téléchargez cette appli, elle fait environ deux gigaoctets. C'est une appli assez volumineuse, mais elle couvre pratiquement tout le Sud et, je pense, toute l'île du Nord en téléchargement complet. Vous pouvez zoomer et elle vous indique où se trouvent tous les sentiers de randonnée, les refuges, toutes les courbes de niveau, les rivières, la brousse et tout le reste. C'est vraiment bien. Mais je veux dire, c'est quand je suis sur le terrain et que j'essaie de trouver le meilleur itinéraire pour randonner ou que je repère des contours pour des missions et ce genre de choses. Je l'utilise beaucoup. Mais pour être honnête avec vous, je passe aussi beaucoup de temps, en dehors du vol, à étudier les zones et à apprendre à connaître le terrain.

[00:27:49] Et, ouais, mes potes se foutent souvent de ma gueule parce que je connais le nom de la plupart des montagnes, et c'est parce que j'entends ça

[00:27:56] **Gavin McClurg:** dans tes vidéos. Purée, mec, ce gars connaît chaque petit relief.

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Ouais. C'est marrant. Je sais pas. Je sais pas. Peut-être que j'ai un certain niveau d'autisme ou quelque chose comme ça. Je sais pas. Genre, je suis quelque part sur le spectre en ce qui concerne la géographie. Et, euh, je sais pas, quand on est vraiment passionné par quelque chose et que tu, et que tu, et que tu aimes énormément

quelque chose et que tu, tu sais, je passe probablement un peu trop de temps à regarder des cartes et à imaginer des vols. Ensuite, tu commences à apprendre tous les noms et c'est, euh, ouais, je m'excite un peu dans les vidéos et je commence à nommer tout ce que je vois, mais ouais, c'est, euh, je, je, j'apprends la zone.

[00:28:27] **Gavin McClurg:** C'est un, je trouve ça intéressant. Je pense que la plupart des gens ne le sont pas. La plupart ne le seront pas, mais est-ce que vous êtes plutôt bottes ou baskets ?

[00:28:34] **Benjamin Kellett:** Des bottes. Ouais. Des bottes. Je suis plutôt bottes. Et pour être honnête avec vous, je pense que c'est probablement, euh, c'est sensé pour le terrain qu'on a ici. Parce qu'on n'a pas vraiment de sentiers. Il y en a quelques au fond de la vallée, qui pourraient convenir à des baskets. Mais, euh, même pour ceux-là, bien souvent, vous finissez dans un marécage et vous allez devoir le traverser, et là vous avez les pieds mouillés, et vous savez, vous grimpez à travers des touffes d'herbe et vous avez des trucs qui rentrent dans vos chaussures. Moi, j'ai juste pris des bottes. Ouais. Et je les trouve bien aussi pour l'atterrissage au décollage.

[00:29:06] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu apportes une paire de sandales vraiment légères ou quelque chose comme ça, juste pour pouvoir sortir tes pieds des bottes le soir et tout ? Non, c'est plutôt sympa de marcher pieds nus.

[00:29:15] **Benjamin Kellett:** Carrément. Exactement. Ouais. Je retire juste les bottes. Ouais. Ouais. OK. Cool.

[00:29:21] **Gavin McClurg:** Ça va te mettre en colère de savoir tout le travail que tu fournis pour ton montage et tout ça. Mais pour tous les gros films que j'ai faits, on a toujours eu un ingénieur du son pour s'occuper de, tu sais, ce que tu fais si bien. Comment est-ce que tu obtiens un son aussi bon ?

[00:29:34] **Benjamin Kellett:** Oh, merci. Euh, ouais, non, je... je fais juste tourner un micro cravate. Euh, ça a demandé un peu de bidouillage, euh, juste, euh, genre une boucle. Ah, vraiment ? Ouais. Donc je suis en dehors de la GoPro. J'ai le... ça aide aussi pour le montage. Donc, euh, la GoPro sur le casque, j'ai un, c'est un adaptateur de micro, euh, que tu peux acheter chez GoPro. Et ensuite, je fais passer un micro cravate Rode de la caméra sur le casque le long de la chemise et je le fixe sur la poitrine. Ouais. J'ai une bonnette anti-vent dessus, genre une "dead cat". Et dès que je veux faire une narration ou parler, j'allume juste la caméra, je parle, je regarde autour de moi, je l'éteins. Et puis quand je passe au montage plus tard, je mets tout ça avec les images 360, ça correspond et ouais. Et un peu de magie dans Première, deux clics, mais le vrai truc, c'est d'utiliser le micro cravate.

[00:30:24] Parce que ça se place sur la poitrine. C'est vraiment bien. Ton son est

[00:30:27] **Gavin McClurg:** incroyable, mec. C'est comme si tu parlais à ton audience. C'est, euh, c'est quelque chose avec lequel on a eu du mal, mais c'est super. Ouais. Fantastique. J'ai oublié de te demander pour l'aile et la sellette. C'était le dernier équipement.

[00:30:39] **Benjamin Kellett:** Alors, je vole la Zeolite GT, une aile deux lignes super légère que j'adore vraiment, et c'est super solide. Elle a les performances pour pousser dans le vent et je me sens vraiment en sécurité dessus, c'est une excellente aile. Facile à décoller et à atterrir. Je pense que c'est d'ailleurs le plus important aussi : on peut la mettre dans des endroits serrés et la sortir sans problème. Donc oui, j'en suis vraiment content. Pour la sellette, j'utilisais l'Oseum pendant environ 500 ou 600 heures. Ensuite, la saison dernière, j'ai fait la F-Race, qui a très bien fonctionné. Et pour ce qu'elle est conçue pour, qui est essentiellement les XL, elle est assez légère.

[00:31:27] Il ne pèse que 1,5 kilo. Je pensais que j'allais le détruire le premier mois, mais en fait, il a super bien tenu le coup. C'était top. Et j'avais assez de rangement, c'était cool. Mais maintenant j'ai le modèle BB, qui est la nouvelle sellette d'Ozone spécifiquement pour le bivouac blind. Et je suis vraiment content avec. Ça coche toutes les cases pour moi. Il a une quantité de rangement ridicule et ça a l'air assez malin parce que tout le rangement est à l'arrière et c'est tout en chargement latéral. Du coup, tu peux gonfler la protection arrière, mettre l'aile sur le côté et continuer à jeter des trucs dedans jusqu'à ce que ça ne rentre plus. Et oui, c'est un dos gonflable. Il a une super protection dorsale. Du coup, il se replie vraiment petit, avec un volume de sac vraiment réduit, et il pèse deux kilos. Enfin bref, je viens juste de l'avoir. Je l'ai utilisé depuis une semaine environ, mais pour l'instant, je suis vraiment content. Ouais.

[00:32:12] **Gavin McClurg:** Wow. C'est vraiment sympa. C'est toujours l'un des trucs qui m'inquiète avec le matos de bivouac, quand tu, tu sais, tu enlèves généralement le tapis pour gagner de la place et, tu sais, bien sûr, tu prends aussi

des risques là-dessus. Donc c'est plutôt cool d'avoir une solution avec un airbag.

[00:32:28] **Benjamin Kellett:** Absolument. Et je pense que c'est l'avenir, surtout pour le bivouac et ce genre de trucs, parce que comme tu le dis, d'habitude tout le monde retire la mousse et met juste le sac de couchage et le reste sous le siège, là où se trouve la partie souple. Mais bon, j'ai réussi à mettre tout mon équipement là-dedans tout en gardant une protection dorsale complète. Si tu veux un sac de couchage épais, tu peux toujours le faire. Et ensuite, tu n'as plus qu'à gonfler le reste de l'espace. Donc pour ce style de vol, je pense que la protection dorsale gonflable est la voie à suivre.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Exactement. Et dans l'une de vos vidéos, je ne sais plus, c'était le deuxième jour ou quelque chose comme ça, et vous aviez passé la nuit puis le lendemain vous êtes arrivé à une compétition qui se déroulait. J'ai trouvé ça vraiment sympa que vous vous disiez : « Je vais aller voir ce que font ces gars-là ». Alors, est-ce que vous êtes aussi un pilote de compétition ?

[00:33:13] **Benjamin Kellett:** Non, pas vraiment. La compétition, c'est difficile pour moi. J'aime la ville, c'est vraiment plus un événement social pour moi. Et puis, c'est génial, c'est super amusant, ne vous méprenez pas. J'aime vraiment ça, mais je dois parfois faire attention. Parce que je suis un peu compétitif. Ouais, je veux rester fun, être motivé de la bonne manière. Et quand je me sens trop motivé par la compétition, je perds parfois un peu le truc, mais bon, j'ai fait quelques compétitions ici et là parce que j'adore la course, courir avec tes potes, c'est trop cool. Il n'y a rien de mieux quand vous êtes côte à côte, à fond, et que vous vous hurlez dessus. C'est génial. J'adore vraiment ça, mais il y a certains aspects de la compétition qui ne me plaisent pas trop, mais ce jour-là, c'était juste, j'étais juste,

[00:33:57] **Gavin McClurg:** Je voulais juste

[00:33:57] **Benjamin Kellett:** j'essaie de profiter au maximum du week-end, je suppose. Et, euh, j'ai un peu réussi à,

[00:34:01] **Gavin McClurg:** ça serait sympa. Salut tout le monde. Euh, je n'ai pas vu tous vos films, mais j'en ai vu pas mal. La plupart du temps, vous êtes en solo. Je veux dire, vous parlez souvent du genre : « Bon, il me manque quelqu'un, ce gars était là et je ne peux pas le voir ». Je veux dire, évidemment, vous décollez avec d'autres personnes, mais est-ce que la plupart de vos missions sont plutôt orientées solo ?

[00:34:21] **Benjamin Kellett:** Ouais. Je dirais 90 %. Ouais. Je ne suis pas très doué pour voler avec d'autres personnes parfois. On s'excite tout simplement. Je m'excite et je décolle. Mais, euh, ouais, on partage souvent la rando, on monte ensemble et on partage la route et, tu sais, tout le monde décolle un peu dans des directions différentes, beaucoup de gens ont des objectifs différents et, euh, tu sais, différents niveaux de vol et, euh, mais ouais, la plupart du temps je suis seul, mais parfois on vole ensemble et on campe ensemble et c'est, c'est assez génial. On vient de faire un voyage vraiment cool. En fait, l'une de mes missions préférées de cette saison, on a décollé du Coronet Peak et l'objectif était juste de rester groupés. On était un groupe de quatre ou cinq. Et, euh, on voulait juste rester ensemble. Peu importe la distance qu'on parcourait. Si on pouvait voler 30 km, ce serait incroyable. Mais juste partir en groupe pour camper et c'était en fait un voyage vraiment mémorable. Alors ouais, peut-être qu'il y en aura d'autres comme ça.

[00:35:08] **Gavin McClurg:** C'est quoi ta saison pour le bivouac ? Quand est-ce qu'elle commence ? Quand est-ce qu'elle se termine ? Pour les auditeurs qui sont super motivés et qui veulent venir passer deux semaines, c'est quoi la période la plus fiable de l'année ?

[00:35:18] **Benjamin Kellett:** Euh, le plus fiable, je dirais plutôt de mi-janvier jusqu'à fin février. Je veux dire, c'est encore fiable en mars aussi, mais évidemment les journées commencent à raccourcir un peu, donc le potentiel est un peu moindre, mais ça commence à devenir un peu plus stable, mais il y a encore d'excellentes journées à faire en mars. Donc oui, les journées les plus longues sont évidemment autour du solstice, qui est le 21 décembre. Et ce sont nos plus gros vols, mais décembre peut être un mois un peu sauvage. Ces dernières années, c'était largement inflyable. Ça commence à devenir thermique vers le mois de septembre et octobre. Ouais. Donc,

[00:35:57] **Gavin McClurg:** on a, on a...

[00:35:57] **Benjamin Kellett:** c'est assez, assez excitant de voler là-bas aussi en novembre, mais ça commence vraiment à être bien vers la mi-décembre ou fin décembre. Enfin, si ce n'est pas complètement dévasté en janvier, c'est le top.

Nelson est un endroit assez régulier pour le vol en compétition, on en a eu à Monica aussi, c'était assez excitant, euh mais ouais, ça bouge, ouais.

[00:39:53] **Gavin McClurg:** donc cette saison touche à sa fin pour vous, je suppose, là-bas. Mais de quoi allez-vous commencer à rêver cet hiver ? À quoi allez-vous penser, vous savez, pour l'année prochaine ? Je veux dire, j'espère que les choses vont rouvrir pour vous et que vous pourrez, oui, vous échapper et tout ça, mais

[00:40:12] **Benjamin Kellett:** Exactement. Eh bien, on nous libère, en fait on est déjà libres maintenant, ce qui est génial. Pour ma part personnellement, je vais partir en Europe. Je n'ai jamais pris l'avion dans les Alpes auparavant, donc oui, je vais aller voir ma famille en Angleterre.

[00:40:25] **Gavin McClurg:** et je vais être en Angleterre et je vais être en

[00:40:25] **Benjamin Kellett:** en Angleterre parce qu'il est grand temps que j'y aille. J'ai vraiment hâte de piloter à nouveau au Royaume-Uni. Ça va être... oui, ça va être assez spécial pour moi parce qu'évidemment, j'ai volé pendant des années, j'ai grandi en Angleterre et j'ai toujours vu ça comme un endroit en deux dimensions. Ce serait plutôt cool d'y retourner pour voler, atterrir dans mon village et aller au pub. Oh mec.

[00:40:45] **Gavin McClurg:** Tu vas adorer les lacs. Je veux dire, ça ressemble beaucoup à ce que tu voles là-bas, les lacs sont spectaculaires et encore une fois, tu peux atterrir n'importe où, c'est juste de la tourbière et de l'herbe.

[00:40:55] **Benjamin Kellett:** Ouais, ouais, je suis trop content pour ça. Et oui, je vais y rester un mois, puis je vais en Europe pour voler dans les Alpes, aller en Suisse, en France et en Autriche pour voir des amis. Et ouais, j'ai vraiment hâte d'y aller et d'y voler parce que j'ai entendu dire que c'est super beau.

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Oh, tu vas adorer, ouais. Je veux dire, ce serait fantastique. Bon, tu es gâté, mais tu vas adorer là-bas. Ouais. Bon, je t'ai distrait en parlant d'autre chose, mais je veux en savoir plus sur ta façon de filmer. Tu as la GoPro, tu en as évidemment une sur une perche, est-ce que tu alternes entre le point de vue sur ton casque et en la mettant juste... tu en as deux, ouais ?

[00:41:29] **Benjamin Kellett:** Alors, je fais tourner la caméra 360 pendant tout le vol. Ça veut dire que je peux utiliser ces images pour des hyperlapses, et on obtient des visuels assez sympas avec les formations nuageuses quand tu traverses des traînées de nuages. Et ensuite, je fais tourner la GoPro sur le casque. Avec la 360 qui tourne tout le temps, c'est clairement un fichier énorme. Je veux dire, ça filme en 5,7K pendant parfois sept ou huit heures, et c'est pas mal de boulot pour traiter toutes ces images parfois, mais ça sort en 1080. Du coup, je vais poser des images clés sur toutes ces séquences dans la direction que je veux, et ensuite je les lie avec les images de la GoPro pour faire des jump cuts entre les deux. Ça sert aussi à la GoPro pour l'audio, ainsi que pour le point de vue, ouais.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** est-ce que c'est parce que c'est beaucoup de travail à faire et parce que c'est beaucoup de travail à faire et parce que c'est beaucoup de travail à faire et parce que c'est beaucoup de travail à faire oui non

[00:42:32] **Benjamin Kellett:** pas pas dans le sens du temps que j'y consacre non c'est clairement un projet passion mais je veux dire c'est encore une très petite chaîne et enfin pour le moment ça commence juste à couvrir l'argent que je mets pour les abonnements mensuels pour créer les vidéos mais en dehors de ça pas vraiment c'est juste quelque chose que je fais pour le plaisir parce que

[00:42:58] **Gavin McClurg:** C'est très pédagogique. Je veux dire, c'était assez sympa. Je me disais que, comme je connais bien le vol en biplace et que j'en ai fait beaucoup, j'appréciais vraiment le rythme, l'enthousiasme. On sent que tu es un gars constamment optimiste et joyeux, et tu sembles vraiment bien t'amuser là-haut. J'étais d'accord avec Miles, notre monteur, quand il a dit : « Il faut regarder ce gars, il s'éclate ! » On voit que tu t'amuses beaucoup, mais j'apprécie aussi le côté instructif. Ça semble te venir tout naturellement, oui.

[00:43:32] **Benjamin Kellett:** Je veux dire, autant j'adore voler en parapente et faire des vols en bivouac, et autant j'adore en parler aussi, du coup je finis souvent par divaguer dans les vidéos, mais ouais, non, j'adore vraiment ça, je suis vraiment passionné. Et quand on est passionné par quelque chose, c'est assez facile de mettre ce genre d'effort dans les

choses. Pour moi, c'est vraiment génial de voir l'enthousiasme des gens, et tu sais, quand on connaît certaines personnes, elles en tirent quelque chose et elles réalisent que, tu sais, c'est possible, je peux faire ça, regarde, il le fait, je vois comment il fait, je vois la vidéo, je sais à quoi ça ressemble là-bas, je commence à ressentir l'expérience. Et ça, c'est totalement quelque chose que j'ai tiré des vidéos de Next quand j'apprenais, genre je regardais des vidéos de Nick qui volait à l'arrière et je me disais "wow, c'est trop cool, je veux faire ça", et je commençais à comprendre à quoi ça ressemblait.

[00:44:25] genre, et

[00:44:26] **Gavin McClurg**: je me dis genre oh mon dieu je vais faire

[00:44:26] **Benjamin Kellett**: ça et

[00:44:27] **Gavin McClurg**: je me dis : oh mon dieu, je vais le faire, et je me dis...

[00:44:28] **Benjamin Kellett**: je peux pas faire ça, je peux pas faire ça, je peux pas

[00:44:29] **Gavin McClurg**: faire ça, je ne peux pas faire ça, je ne peux pas faire ça, je ne peux pas faire ça, j'ai regardé

[00:44:29] **Benjamin Kellett**: les prochaines vidéos, une centaine de fois, vous voyez, donc oui, si je peux partager mon enthousiasme et, vous savez, donner envie aux gens d'aller sur le terrain et de s'y mettre, alors c'est vraiment ça, c'est tout le but, en fait.

[00:44:41] **Gavin McClurg**: ce sont tes objectifs personnels ? tu as dit que c'était avec le vol et peut-être aussi avec le cinéma, oui ?

[00:44:49] **Benjamin Kellett**: J'adorerais, je veux dire, pour le vol, j'adorerais continuer à progresser et à... en ce moment, ma priorité absolue, c'est de voler dans de nouveaux endroits. J'adore voler en Nouvelle-Zélande, c'est spectaculaire, mais j'ai mis énormément d'énergie à voler ici. Maintenant, j'ai vraiment hâte d'aller voler dans des endroits où je ne connais pas le nom de toutes les montagnes, voyager un peu, voir de nouveaux lieux, voler dans de nouveaux spots, rencontrer de nouvelles personnes... et bien sûr, je continuerai à faire des vidéos, à accumuler des images. J'adorerais continuer à améliorer les vidéos et la qualité de l'image... et oui, c'est quelque chose que j'aimerais développer. J'adorerais essayer de faire des expéditions plus grandes, du vol en bivouac, ce serait probablement mon prochain objectif personnel : essayer d'aller dans un endroit où je ne suis jamais allé et vraiment le vivre en partant pour des voyages plus longs, peut-être en tant que membre d'une équipe ou quelque chose comme ça, et essayer de capturer ça et de le présenter sous forme de vidéo plus longue plutôt que juste de courtes vidéos de tous ces grands voyages.

[00:45:50] **Gavin McClurg**: On a échangé par e-mail il y a quelque temps et il a dit, tu sais, qu'il s'excusait parce qu'il ne pouvait pas venir ou quelque chose comme ça, et tu as répondu : « Pas de souci mec, j'ai huit téraoctets de rushs à traiter ». Et j'ai un peu ri, tu sais. Je crois qu'avec l'Alaska, on avait une soixantaine d'heures qui se transforment en un film de 50 minutes, et c'était ce genre de rushs, ce genre de taille de fichier parce qu'ils filment avec des caméras RED et tout ça. Mais mec, tu filmes énormément, je veux dire, huit téraoctets, c'est beaucoup. Ouais, une tonne de rushs.

[00:46:20] **Benjamin Kellett**: C'est surtout à cause de la 360, parce que ça bouffe énormément de données et d'énergie. Mais ouais, c'est beaucoup, et il y a énormément de choses à traiter. Je suis devenu plus rapide, mais ça prend quand même du temps. Mais bon, j'ai plein de vidéos à finir, je les traite petit à petit, mais bon, donne

[00:46:40] **Gavin McClurg**: l'audience a une idée, donc pour l'un de vos films de cinq minutes, ou certains en font 20, et ils sont incroyables, vraiment très agréables à regarder, combien de temps prend le montage pour l'un de ceux-là ?

[00:46:53] **Benjamin Kellett**: Je pense que le plus rapide que j'ai fait, c'était genre une journée entière de 12 heures, et pourtant c'est pas mal, ouais. Et puis parfois, les plus longs peuvent prendre genre cinq jours, tu vois. C'est ça le truc, il n'y a pas de réponse directe parce que c'est un gouffre sans fin, comme je suis sûr que tu le sais.

[00:47:11] **Gavin McClurg**: on peut toujours l'améliorer, hein

[00:47:13] **Benjamin Kellett**: à un moment donné, et j'avais l'habitude de me fixer une limite de temps, je me disais : « OK, une fois que tu en es là, arrête, tu sais, et passe au suivant, essaie juste de continuer à améliorer les choses ». Mais

quand j'essaie d'améliorer constamment, on finit par passer de plus en plus de temps dessus, et parfois je suis juste sur une animation et j'essaie de la rendre parfaite, mais oui, c'est un peu un gouffre sans fin, ouais ouais, OK.

[00:47:33] **Gavin McClurg:** À ce propos, je vais vous poser l'une des questions du sondage que nous avons reçu l'année dernière : est-ce que le flying a amélioré ou dégradé d'autres aspects de votre vie ?

[00:47:44] **Benjamin Kellett:** Eh bien, je suis un homme seul, je n'ai pas d'enfants, donc je ne peux pas vraiment dire que la vie de famille a été affectée.

[00:47:52] **Gavin McClurg:** Ouais, j'allais dire que ça ne pourrait peut-être pas coller avec ce genre de montage.

[00:47:56] **Benjamin Kellett:** non, exactement. Je veux dire, oui, avec ça ou peut-être que c'est juste, tu sais, c'est l'une des nombreuses raisons pour lesquelles je suis célibataire, j'en suis sûr, parce que je n'ai pas le temps mais, euh, non, je ne peux pas... je veux dire, oui, ma carrière en cuisine a probablement souffert parce que j'ai quitté mon emploi, mais sinon, ça a été vraiment épanouissant et une expérience incroyable, donc oui, je ne l'échangerais pour rien au monde.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Tu es chef, oui.

[00:48:22] **Benjamin Kellett:** j'ai travaillé comme chef pendant environ 10 ans, ce qui est

[00:48:25] **Gavin McClurg:** c'est une très bonne chose que je fais depuis longtemps, j'ai fait beaucoup de travail

[00:48:25] **Benjamin Kellett:** lequel, lequel, wow, mon

[00:48:26] **Gavin McClurg:** Le dernier podcast était avec le chef, c'est incroyable, deux fois de suite, ouais, c'est dingue, ouais.

[00:48:30] **Benjamin Kellett:** C'est en fait un secteur pas mal dans lequel évoluer si tu veux faire beaucoup de vols et du cross country, surtout si tu travailles dans un endroit assez flexible avec une équipe un peu plus grande où tu peux échanger tes shifts. Mais genre, tu sais, les années précédentes, j'allais sortir et j'en riais vraiment beaucoup, et ça aide quand ça ne te dérange pas trop de te faire virer. Mais genre, relever le défi si j'ai du boulot à dix-sept heures, je monte sur Coronet Peak, j'essaie de boucler un triangle de 100 km et de revenir pour aller au travail. Et tu passes toute la journée, de la minute où tu décolles, tu ne peux pas abandonner tant que tu n'es pas rentré. Si tu abandonnes, tu rates ton shift, et tu sais, tu passes cinq ou six heures à voler dans le coin, tu rentres, tu arrives au boulot avec quinze minutes de retard et ils te demandent : « Comment s'est passée ta journée ? » et je réponds : « Oh, vous n'avez aucune idée. »

[00:49:26] **Gavin McClurg:** C'était mieux que le tien, je te le garantis. Ouais, mais

[00:49:29] **Benjamin Kellett:** Tu sais, ça marche même si je dois m'enfuir parce qu'on a un téléphérique à Queenstown et que si je travaille le jour, je peux, tu vois, m'échapper un peu, aller faire un tour d'acro depuis le téléphérique et retourner au boulot. Et tu vois, c'est le scénario parfait. Mais ouais, j'ai fait ça pendant un moment, mais maintenant, ouais, je fais un peu de tandem en plus, c'est un peu mon job à temps partiel, donc...

[00:49:49] **Gavin McClurg:** Pour en revenir au bivouac, je veux dire que le terrain a l'air plutôt gérable, tu sais, on peut camper n'importe où, les vallées ont l'air sympas. Ça ressemblait un peu aux Alpes, évidemment sans tous les remontées mécaniques, même si tu en aurais à Cornet, mais ça avait l'air assez tranquille. Mais qu'est-ce qui, au début, t'a peut-être un peu pris au dépourvu ? Ou alors, pour les gens qui nous écoutent et qui n'ont pas encore fait leur premier bivouac, quelles sont les compétences que tu considères comme de base ? Quelles sont les choses qu'il faudrait vraiment maîtriser pour faire un bivouac, si c'est possible ?

[00:50:28] **Benjamin Kellett:** Je veux dire, spécifiquement pour la Nouvelle-Zélande, je dirais que la condition physique serait la clé, parce qu'il faut marcher un peu si le plan ne se réalise pas. Enfin, évidemment, ça ne change pas grand-chose ailleurs. Euh, ouais, je ne sais pas, juste garder des attentes basses et puis, tu sais, quand tu... parce que si tu es beaucoup trop ambitieux, tu sais, genre je veux faire 100 km par jour et je veux arriver ici, tu passes à côté du but de l'exercice. Donc, tu as...

[00:50:55] **Gavin McClurg:** être prêt.

[00:50:55] **Benjamin Kellett:** C'est une question de voyage, de trajet, d'aventure. Tu sais, on s'excite juste à l'idée de faire une descente en luge et de camper, et si en plus tu chopes une thermique, alors là, c'est un autre niveau. Je recommanderais à tous ceux qui n'ont jamais fait de bivy flying de commencer par la forme la plus simple : montez une colline, campez au sommet et volez en descente le matin. Vous allez comprendre tellement de choses juste en faisant ça, comme la place de votre matériel dans le sac, ce dont vous avez besoin ou non, tout ça. Je pense que c'est une très bonne chose à faire pour débiter, mais n'essayez pas de courir avant de savoir marcher, en gros. C'est une bonne approche, mais il faut aussi savoir où vous allez, avoir une bonne idée du terrain, de la topographie, savoir quelle vallée est bonne ou mauvaise, avoir des cartes et un InReach si vous n'avez pas de réseau... avoir le bon équipement, être préparé, ça fera la différence.

[00:51:48] **Gavin McClurg:** Tu vas faire beaucoup de bivy flying quand tu seras dans les Alpes ou c'est plutôt un voyage entre potes pour voler sur les sites classiques ?

[00:51:54] **Benjamin Kellett:** Un peu des deux. Je vais certainement faire du bivy flying, c'est sûr, mais l'objectif exact est encore un peu flou pour le moment. Je sais qu'on va rejoindre un groupe d'amis à Annecy en juin et qu'on va essayer de voler vers l'est, mais je ne sais pas si je vais juste être un peu un touriste du parapente, tu vois, genre je veux juste voler jusqu'au Mont Blanc, jusqu'à l'Aiguille, jusqu'aux Dolomites, et peut-être que je ferai juste des zigzags avec mon sac à dos. Et oui, j'ai vraiment hâte de faire un peu d'acro aussi et d'aller voler les remontées mécaniques, parce que c'est quelque chose avec quoi on galère ici, genre passer au-dessus de l'eau, c'est assez dur parce qu'on a beaucoup de lacs et des montagnes, mais on n'a pas vraiment de routes qui montent au sommet des montagnes, surtout près des lacs. Et on a commencé le remorquage récemment, ce qui a été épique, c'était vraiment bien. Mais oui, j'ai vraiment hâte de profiter de toutes les installations disponibles dans les Alpes et de faire des atterrissages au décollage. J'ai entendu dire qu'ils ont des refuges qui vendent de la bière au sommet des montagnes, ce qui est juste incroyable, ils sont partout, c'est irréal.

[00:52:55] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est très stylé, mec.

[00:53:01] **Benjamin Kellett:** Alors peut-être que je vais juste prendre une carte de crédit, laisser toute la tente et tout ça à la maison et, tu sais, aller vivre la vie, c'est...

[00:53:07] **Gavin McClurg:** C'est un endroit plutôt sympa pour juste avoir une carte de crédit et passer un super moment. Ouais, je vais vous poser juste quelques questions ici pour conclure. À partir de ce sondage, des gens m'ont donné plein de questions que je trouve vraiment amusantes. Qu'est-ce que vous aimeriez voir davantage dans notre sport ?

[00:53:27] **Benjamin Kellett:** euh ouais, euh d'abord, plus de monde qui s'y met, juste la croissance générale. euh je ne sais pas pour vous, mais parfois je regarde et je me dis pourquoi tout le monde ne le fait pas ? ça n'a pas de sens pour moi, c'est incroyable. genre qu'est-ce qui se passe ? parle aux gens dans le coin quand tu fais de l'autostop et ils ne savent même pas ce que c'est, vous voyez ? ce qui est marrant, mais tu te dis : allez, sortez et apprenez, et allez... donc oui, ça d'abord, mais aussi je suis

[00:53:55] **Gavin McClurg:** je vais parler à

[00:53:55] **Benjamin Kellett:** gens dans le

[00:53:57] **Gavin McClurg:** instinctif quand vous faites du stop et qu'ils ne savent même pas ce que c'est, vous voyez, ce qui veut dire que plus de gens

[00:53:57] **Benjamin Kellett:** ...améliorer la maîtrise de leur aile, que ce soit sous forme d'acro, d'entraînement ou simplement de pratique, vous voyez, genre, permettre à plus de gens de mieux contrôler l'aile. Je pense que ça va vraiment faire progresser les gens et leur donner confiance, et ouais, je pense que beaucoup de gens négligent ça, ce qui est super important, vous voyez, être capable de faire tout ce qu'on veut avec l'aile, vers l'avant, vers l'arrière, peu importe ce que vous...

[00:54:25] **Gavin McClurg:** et je pense que c'est une très bonne chose à faire et je pense que c'est

[00:54:25] **Benjamin Kellett:** vous voyez, vous voyez, vous voyez, vous voyez, vous voyez, vous voyez

zone ici qui va probablement converger », alors c'est généralement là, et dans une demi-heure ou une heure. Mais c'est aussi une question de compréhension, surtout pour voler ici, de savoir où elles se produisent couramment, de les repérer et de se dire : « D'accord, c'est là que ça arrive normalement ». Et puis, le jour J, vous voyez le nuage et vous vous dites : « Oh, c'est le nuage », et là, vous vous dites : « Ah, c'est ça ! » et vous y allez. Mais Skysight fait un bon travail de prévision, ce qui est plutôt cool. Et certaines sont vraiment petites aussi, parce que ce qui est assez courant ici, c'est que juste d'un côté d'une des chaînes de montagnes, la masse d'air est complètement différente. Vous pouvez être en croisière à 9 000 pieds, passer au-dessus, et puis vous arrivez dans la vallée de Matuki, la suivante derrière, hors de vue, et elle est à 5 000 pieds. Mais c'est là où les deux se rejoignent, au-dessus de ces chaînes, que vous avez Skysight. Et puis vous arrivez à la vallée suivante derrière, avec certaines des meilleures ascensions, et c'est assez spectaculaire parce que vous volez à 9 000 pieds en regardant les nuages en dessous, mais vous regardez un peu cette ligne imaginaire entre les deux, et Skysight la repère très bien.

[00:58:04] **Gavin McClurg:** C'est incroyable. Ouais, c'est cool. Quel est le meilleur conseil que tu aies reçu d'un mentor, d'un pote instructeur ou de quelqu'un avec qui tu as volé au fil des années ? Un truc auquel tu reviens encore et encore, genre « mec, c'était un bon conseil ».

[00:58:18] **Benjamin Kellett:** Je suppose que beaucoup de gens m'ont dit de simplement ralentir et, vous savez, il y a d'autres jours, il n'y a pas besoin de forcer les jours difficiles. Si ce n'est pas le bon jour, ce n'est pas le bon jour, et il y en aura d'autres. On est là pour le long terme, non ? Donc oui, pas besoin de... j'ai déjà forcé certains jours où je n'aurais probablement pas dû, et j'ai fait de super vols, ils étaient assez excitants mais il y avait trop de vent. Mais vous savez, il n'y a pas besoin de continuer à forcer parce qu'il y aura de meilleurs jours.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** On va finir sur celle-ci et je vous dis à la prochaine, salut. Prochaine étape, Benjamin, que les débutants devraient éviter d'essayer ?

[00:58:56] **Benjamin Kellett:** Vouloir courir avant de savoir marcher, c'est vraiment une bonne façon de le dire. Essayer de faire trop de choses trop vite, et un peu sauter des étapes, vous voyez ? Ça peut être difficile parfois, surtout quand on vole avec des gens meilleurs que soi et qu'on va dans des endroits vraiment excitants. Vous voulez aller faire un atterrissage au décollage dans des endroits difficiles et essayer de faire ça avant d'être capable. Ouais, ne courez pas avant de savoir marcher. Il y a une progression structurée, un genre de parcours que les gens doivent suivre et qui doit être respecté. On ne peut pas enseigner l'expérience, il faut faire les heures. Je pense que beaucoup de gens aujourd'hui sont bien meilleurs pour ne pas sauter de classe d'aile trop vite. C'est certainement bien respecté ici, mais ouais, il faut prendre son temps au début parce que c'est là que vous êtes le plus vulnérable, parce que vous ne savez pas ce que vous ne savez pas. Mais quand vous êtes proche du sol, c'est là que vous êtes le plus à risque, donc prenez votre temps. J'ai cassé mon dos l'année dernière et c'était vraiment stupide, c'était de la complaisance totale. C'était la plus légère des fractures du dos que l'on puisse avoir, j'ai réussi à m'en sortir et à m'envoler, mais j'ai eu un atterrissage assez rude en essayant de forcer. Et quand vous êtes proche du sol, vous pouvez vraiment vous blesser.

[01:00:24] **Gavin McClurg:** Tu faisais juste un atterrissage au décollage ? Tu étais en bivouac à ce moment-là ou quoi ?

[01:00:26] **Benjamin Kellett:** Ouais, donc j'étais en vol de bivy, avec des prévisions vraiment sympas, j'étais assez excité. J'étais parti pour trois jours, j'étais dans l'un de mes coins préférés de l'île et je prévoyais de monter et de survoler le mont Kirk. Je me suis retrouvé coincé sur la chaîne de Naaman, qui est sur Hopkins, et j'ai décidé que j'allais faire un atterrissage en pente et camper là pour la nuit. Ce qui, avec le recul, n'était probablement pas la meilleure décision parce qu'il était 15 heures et qu'il restait encore plein de jour ; j'aurais probablement pu choisir ailleurs, mais j'ai trouvé ce coin de camping vraiment cool, juste au bord d'une falaise, avec une herbe magnifique, comme si quelqu'un l'avait tondue, c'était génial et je voulais vraiment atterrir là. Mais si je n'atterrissais pas là parce que c'était au bord d'une falaise, je me retrouverais au fond de la vallée et pour remonter, il y aurait des heures de marche, donc je me suis un peu forcé. J'ai trop poussé et j'ai dépassé la zone. Et enfin, je l'ai dépassée et au lieu de, tu sais, j'aurais pu carrément monter et faire un atterrissage en pente et mettre mon aile dans des buissons, ça aurait été une galère mais ça aurait été totalement sûr. Mais je commence à battre des ailes, je commence à battre des ailes et je suis chargé, je suis juste au sommet de la chaîne, peut-être même un peu au-delà, et tu sais, quand tu bats des ailes, parfois ça se met juste en petit parachute ou quand tu perds trois mètres et tout va bien, mais cette fois non, ça a tourné et mes jambes sont montées, l'aile est partie en arrière

et j'ai atterri sur le plat du dos, genre sur le haut du torse. Donc j'ai sauté toute la protection et ça ne m'a vraiment pas coupé le souffle. Je suis tombé d'environ trois mètres juste sur le dos. J'étais super essoufflé, je suis resté allongé pendant un moment, genre une demi-heure, en me disant : « Oh, peut-être que je vais juste guérir, je vais camper ici et je continuerai demain ». Et cette prise de conscience est venue lentement... ça n'a pas marché, alors j'ai décidé de

[01:02:21] je pouvais encore voler. Et c'est une erreur, c'est une leçon pour tout le monde : avec le recul, j'aurais dû activer mon SOS sur mon InReach, sans hésiter. Si je me retrouvais à nouveau dans cette situation, je le ferais, mais j'étais plutôt dans un état de déni. On est en janvier, en plein milieu de la saison, je m'amuse bien, je ne veux pas être blessé, donc je refusais presque de le croire. Je ne suis pas blessé, ça n'est pas arrivé, on peut s'en remettre en marchant. Alors j'ai volé, j'ai réussi à voler.

[01:02:51] **Gavin McClurg**: et j'ai pu décoller

[01:02:51] **Benjamin Kellett**: je me suis dit que j'allais redécoller pour descendre vers la route et m'en sortir, et ce n'est pas arrivé avant... c'est stupide parce qu'il y a tellement de choses qui vous passent par la tête sur le moment, je suppose, et ce n'est pas arrivé avant que je reparte en l'air. Là, je me suis dit : « Oh, et si j'ai encore un mauvais atterrissage, je vais être vraiment mal ennuie, tu vois ». Et c'est pour ça qu'il fallait que... enfin, je ne pouvais pas descendre à pied, j'aurais pu juste appuyer sur le bouton, et les secours ici sont vraiment super, tu sais, il y aurait probablement eu un hélicoptère.

[01:03:21] ils vous facturent, c'est une urgence, ils vous emmènent juste à l'hôpital et c'était une évidence, j'aurais dû le faire et heureusement j'avais un bon ami, Jesse Dew, alias le roi de la récupération, qui est venu me chercher. Il a conduit pendant des heures, donc ouais, merci Jesse pour ça. Il est monté me chercher et je suis allé à l'hôpital le lendemain. Ouais, drôle d'histoire. Ouais, donc ouais, désolé, je dois mettre ça dedans. Je suis allé à l'hôpital parce que j'avais juste mal au dos et je me suis reposé, j'ai pris des antidouleurs et je me suis dit : bon, je devrais y aller, j'ai toujours assez mal, j'irai à l'hôpital et je me ferai examiner. Et je suis entré là-dedans et j'ai dit : vous savez quoi, ce qui s'est passé, vous savez, j'ai fait un atterrissage difficile en parapente et évidemment je l'ai sur vidéo, donc je leur montre la vidéo et ils sont genre : oh, ça, c'était assez... vous devriez vous allonger, allongez-vous. Je suis genre : d'accord, je vais m'allonger, vous voulez des antidouleurs ? Je suis genre : oh non, ça ne va pas trop mal, mais ouais d'accord, je vais en prendre, donnez-moi des antidouleurs. Et ils disent : d'accord, on va vous faire une radio. Ils m'ont fait une radio et ils sont sortis de la salle de radio et ils...

[01:04:21] Ils entrent et me disent : « Ne bougez pas. Ne bougez pas, allongez-vous, ne bougez pas le cou. » Et moi, je me lève et je regarde autour de moi en demandant : « Qu'est-ce que vous voulez dire ? » Mais ils insistent : « Allongez-vous, ne bougez pas. » Du coup, je commence vraiment à m'inquiéter, je me dis : « Mais qu'est-ce que j'ai fait ? » Et ils me disent : « Vous avez fracturé trois vertèbres au dos et vous devez passer un scanner immédiatement, alors ne bougez pas. » Et je me dis : « Purée, je suis entré ici, je vais en sortir en fauteuil roulant ? Mais qu'est-ce que vous voulez ? J'ai marché pendant des heures, je suis presque sûr que ça va. » Ils m'ont fait le scanner et quand ils sont revenus, ils m'ont dit : « Oh d'accord, donc vous avez dit que vous vous étiez déjà cassé le dos, c'est ça ? » Je réponds : « Non. » Ils me disent : « Oh, si, parce que l'une d'elles est ancienne et les deux autres sont récentes. » Ou est-ce que c'est deux anciennes et une récente ? Euh, je leur dis : « Ah bon ? » Ils me disent : « Oui, oui, deux d'entre elles. On a fait examiner ça par un spécialiste et oui, vous avez deux vertèbres fracturées qui sont... qui sont anciennes. »

[01:05:19] et ouais, plus de vol pendant un moment, mais ils me demandent : « vous avez déjà pris des coups avant ? » et je réponds : « enfin oui, je suppose, je veux dire le skate, le snowboard, et vous savez, j'ai déjà écrasé mon speed wing une fois, mais pas au point de devoir arrêter une activité. » mais le médecin a cru que j'étais une sorte de lunatique qui se contentait de secouer des fractures vertébrales pour continuer sa vie, vous voyez. Donc ça a été un peu un choc, une surprise, mais ouais, une histoire marrante. Ouais, ouais.

[01:05:45] **Gavin McClurg**: J'en ai entendu pas mal, de ce genre d'histoires où, tu sais, tu arrives à l'hôpital et si les gens te demandent ce qui s'est passé, ils disent : « OK, on va s'asseoir là-bas ». Et puis, tu sais, ils se mettent à courir, même avant la radio, parce que le médecin demande : « Attendez, quelle était la cause du traumatisme ? Attendez une minute, ils faisaient du parapente ? Non, ils ne peuvent pas, ne leur dites pas de s'asseoir, mettez-les là-dessus, allongez-les, oui ».

[01:06:11] **Benjamin Kellett:** Ouais, c'est marrant, je me dis que je suis content que ça

[01:06:15] **Gavin McClurg:** ça s'est bien passé, il y a une très bonne, il y a deux très bonnes leçons, il y a

[01:06:19] **Benjamin Kellett:** une très bonne leçon, il y a une très bonne leçon, il y a une

[01:06:19] **Gavin McClurg:** premièrement, c'est d'après ma propre expérience : j'ai fait une sacrée chute ce printemps avant l'X-Alps, alors que je m'entraînais pour la course en bivouac. Je l'ai déjà mentionné plusieurs fois dans l'émission, donc je n'ai pas besoin de le redire, mais vous savez, quand j'ai chuté, j'étais tellement soulagé d'avoir ma trousse de premiers secours parce que je savais qu'il allait falloir des heures avant d'avoir de l'aide et je pouvais me calmer. D'abord, j'avais de l'oxygène, ce que la plupart des gens n'auront pas, mais nous en avons ici parce qu'on monte très haut, ça a été super, et ensuite, avoir la trousse de premiers secours était génial et

[01:06:49] **Benjamin Kellett:** puis j'ai pu

[01:06:49] **Gavin McClurg:** juste être capable de modérer la douleur, je savais ce qui arrivait, ouais, juste pour aider à garder le calme, évidemment. L'InReach était totalement clé, tu sais, j'aurais été complètement foutu sans ça, ouais, ça a aussi été une très bonne leçon. Et puis l'autre chose, c'est le flapping, tu sais, je suis encore juste choqué quand je vois mon 20 en 2015, j'ai atterri en haut et Sebastian Huber et j'ai fait exactement la même chose, j'ai atterri en haut et j'ai fait le plan FAI et ça m'a juste énervé, tu sais, je venais juste de me planter sur le côté lors d'une journée épique et j'ai grimpé très vite et j'ai décollé dans un tas d'orties qui piquent, donc j'étais de mauvaise humeur et c'était une très bonne journée, donc je voulais atterrir et m'en aller immédiatement. La première fois que j'ai raté, j'étais trop haut et je suis reparti dehors et j'ai essayé de revenir. Tu sais, n'importe qui connaît le plan FAI, je veux dire, c'est ce décollage célèbre au-dessus d'Anisee mais c'est assez étroit, entouré d'arbres, donc je devais me mettre à l'écart et je devais me mettre à l'écart et il y a beaucoup de vent qui arrive.

[01:07:51] Ça arrive directement. Et, vous savez, à l'époque, on ne connaissait même pas la manœuvre du "fly on the wall". Je ne suis pas sûr que j'aurais pu le faire là-bas de toute façon avec autant de vent. Mais, vous savez, j'ai vu Maxime le faire sur son Instagram où il arrive là-dedans et il l'enfonce juste. C'est incroyable. Mais mec, si tu rates ça, tu es dans une grosse, tu as énormément mal. Mais bref, je l'ai forcé et je l'ai fait pivoter tard. Heureusement, j'étais assez bas pour que ce ne soit pas grave, mais c'est un peu la même chose que ce que Sebastian Huber a fait. Mais je pense qu'on oublie quand on fait du flapping qu'on descend, vous savez, à chaque flap progressif, à moins que vous ne laissiez l'aile s'envoler complètement à nouveau, ce que, vous savez, les pilotes d'acro font vraiment bien. Et que votre vitesse au sol est terrifiante de proximité avec la vitesse de décrochage.

[01:08:39] Et on l'oublie. On a juste l'impression que toute cette pression est là, à chaque fois. Et soudain, ce point de décrochage, c'est généralement un spin. C'est ce qui prend souvent les gens. Ce point de décrochage est bien différent de ce que vous croyez savoir. Et j'ai appris après ça, en regardant Carluccio au Menarca au Mexique une année, vous savez, ces gars-là, il a appris à Card, non, pas Cartagena, Caracas au Venezuela. Et ils doivent atterrir quand leurs zones d'atterrissage sont généralement entourées de fil barbelé et sont minuscules. Alors ils doivent littéralement passer par-dessus et arriver comme un hélicoptère. Et j'ai enfin appris à bien faire le flap en le regardant, il passait pratiquement complètement en tail slide.

[01:09:32] C'était, c'était un flap aussi profond, juste un décrochage complet et, tu sais, on envoie l'aile complètement en arrière, mais ensuite on la lâche totalement à nouveau, tu sais, on la lâche complètement. Donc ça, ça passe constamment de l'état de ne pas voler à voler pleinement avant qu'il, tu sais, avant qu'il ne vole. Il le frappait à nouveau, plutôt que ces petits mouvements genre "tink, tink" que tout le monde fait. Et ils sont vraiment dangereux, ces mouvements, tu sais, et moi, je pensais vraiment avoir maîtrisé le flapping et regarder cette vidéo, c'est terrifiant parce que c'est juste, à quoi je pensais ? Tu vois ? Donc c'est vraiment quelque chose de bien de s'entraîner avec beaucoup d'altitude et vraiment, tu sais, comme quand tu fais de l'acro et tout ça. Et je suis sûr que c'est ce qui t'a aussi pris, c'est, tu sais, tu essaies de forcer le truc.

[01:10:17] Et je vais juste, je vais juste descendre tout droit ici. Et je dois garder, on doit garder notre pression.

[01:10:24] **Benjamin Kellett:** Carrément. Pour toute cette situation, je n'ai absolument personne à blâmer à part moi-même. Et c'est totalement évitable. Et mon approche pour l'atterrissage au décollage est maintenant totalement différente. Et je l'utilise rarement, je l'utilise très rarement plus maintenant. Et j'ai trouvé des méthodes alternatives, que je pense être bien meilleures. Et je pense que ça prend comme ce qu'on voit, euh, Chrigel et Maxime et Patrick, faire ces incroyables atterrissages en vitesse. Vent arrière

[01:10:50] **Gavin McClurg:** en montée. Ouais,

[01:10:51] **Benjamin Kellett:** Absolument. Ce qui est vraiment impressionnant, c'est qu'on n'a pas besoin de faire un nez au sol complet pour les atterrissages en paroi, mais on peut utiliser la même technique à un niveau moindre. Et ça marche vraiment bien. Vous voyez, c'est comme quand vous faites des tandems, il faut de l'énergie pour avoir une bonne flare. Et si vous pouvez utiliser la même chose quand vous faites votre atterrissage au décollage en solo, au moins en gardant le frein, c'est la base. Le pire atterrissage au décollage et l'erreur la plus courante que je vois, c'est quand les gens arrivent avec beaucoup de frein, beaucoup de frein, beaucoup de frein, et puis boum, ils font la flare et ils se plantent, et ça fait mal. Mais si vous gardez le frein et que vous laissez juste l'aile monter, ça accumule de l'énergie, la flare, boum, magnifique. Je veux dire, tout est dans la qualité de l'approche, mais ouais, le flapping, c'est vraiment difficile à bien maîtriser.

[01:11:39] C'est une ligne très fine entre faire décrocher ton aile et te prendre de plein fouet sur le dos, tu vois, c'est comme si...

[01:11:47] **Gavin McClurg:** C'est vraiment difficile à faire. Et je pense que le truc délicat aussi, c'est que même si tu t'entraînes avec beaucoup d'altitude et que tu es, tu sais, dans un environnement plus "contrôlé", comme un SIV ou ce genre de chose, c'est différent quand tu ajoutes la perspective du sol, tu sais, quand tu rajoutes le sol et le petit carré dans lequel tu essaies de le faire, alors soudainement, tu sais, tu peux avoir une assez bonne mémoire musculaire en l'ayant fait à 3000 pieds de haut, mais quand tu le fais comme ça, c'est juste, c'est très facile de se dire rapidement : "Putain, j'ai dépassé", comme ce que tu as fait, tu vois ? Donc, ouais, c'est, mais c'est une super leçon parce qu'il y a tellement de fois où on se retrouve, je l'ai fait un million de fois moi-même, où tu te focalises sur un point où tu as juste, tu as encore la sortie.

[01:12:34] **Benjamin Kellett:** Carrément. Putain.

[01:12:35] **Gavin McClurg:** C'est ça, mec. Tu l'as raté. Ouais.

[01:12:36] **Benjamin Kellett:** Reprends, va ailleurs, tu sais, et atterris ailleurs. C'est exactement ça. Et c'est quelque chose dont j'ai été victime, parce que je suis tellement fixé sur l'idée d'atterrir à cet endroit précis. Je voulais atterrir là et je vais atterrir là. Et je l'ai complètement forcé alors que ce n'était pas possible. La seule façon d'y arriver était de mettre l'aile en décrochage, ce qui ne s'est pas bien passé pour moi. Et c'est amusant. Alors, va juste la poser sur la pente dans un buisson et sors ton aile. Tu vas pouvoir t'en éloigner. Tu sais, ça ne sert à rien de forcer. C'est tellement mieux de faire le tour, de réessayer et d'atterrir sur la pente quelque part. C'est comme, tu sais, essayer de la poser sur un terrain plat parce que ça avait l'air cool. C'est juste, ouais. Et c'est ça le truc.

[01:13:13] Vous savez,

[01:13:21] vous savez, vous savez,

[01:13:22] **Gavin McClurg:** vous savez, vous savez, vous savez,

[01:13:36] vous voyez,

[01:13:39] vous savez, vous savez, vous savez, vous savez, vous savez, vous savez, ils volent très lentement parce qu'ils volent avec beaucoup de vent. Ils ont donc beaucoup de pression dans leur aile et ils volent lentement. Et alors, on oublie tout simplement que cette relation n'est pas la même quand il n'y a pas de vent. Et soudain, vous savez, eh bien, pourquoi mon aile a subi une fermeture ? Je volais à la même vitesse que d'habitude. Ouais, mais vous n'aviez pas la vitesse air. Donc, vous savez, la pression est importante. Comme vous l'avez dit, avoir cette, vous savez, avoir l'autorité de flare signifie avoir de l'énergie. Il faut avoir de l'énergie. Je pense que l'énergie est incroyablement importante en aviation.

Totalement. Ouais, ouais, ouais. Benjamin, super endroit pour finir. Merci d'avoir partagé cette histoire avec nous.

[01:14:25] Contentieux que ça ne se soit pas trop mal passé. Et on dirait que c'était une fin plutôt correcte pour tout ça, et que vous avez pu en rire un peu à l'hôpital, ce qui est bien aussi.

[01:14:34] **Benjamin Kellett:** Ouais, ouais, non, ça n'a pas été trop grave au final. J'ai passé quelques semaines suspendu dans la sellette à la maison et rien. J'y suis retourné, mais ouais.

[01:14:42] **Gavin McClurg:** Just plus de temps pour le montage.

[01:14:44] **Benjamin Kellett:** Ouais, exactement. Ouais, c'est ça. Ouais, ça me ferait du bien d'en faire plus. Mais non, merci Gav. Merci de m'avoir invité. Honnêtement, je suis honoré. Et s'il te plaît, si tu viens en Nouvelle-Zélande, fais-moi signe et on ira faire du bivouac en vol. C'est juste spectaculaire. J'adorerais.

[01:14:57] **Gavin McClurg:** mec. Tes vidéos sont juste phénoménales. On mettra tout ça dans les notes de l'épisode pour tous ceux qui nous écoutent. Allez les voir, s'il vous plaît. Elles sont vraiment incroyables. J'ai adoré. Amuse-toi bien dans les Alpes et pendant ton voyage au Royaume-Uni. Merci d'avoir partagé ton temps avec nous, mec. J'apprécie vraiment.

[01:15:12] **Benjamin Kellett:** Merci. Super. Salut, mec.

[01:15:49] **Gavin McClurg:** Ah ouais, ça permet de rendre tout ça possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça.

[01:16:36] Euh, vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloud-based-mayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça vraiment simple et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo qu'on fait et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement. Et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Euh, tous ceux qui nous ont soutenus ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou

[01:17:20] si vous avez acheté du merchandising Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi d'autre, vous devriez être tout bon. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

[01:17:39] Merci.

[01:18:08] Merci.

Deutsch

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

Show notes

Ich bin mir nicht sicher, ob ich Benjamin als „film maker“ oder „pilot“ vorstellen soll, da er beides in vollen Zügen tut. Benjamin macht erstaunliche Filme über seine Flug- und Bivouack-Abenteuer in New Zealand und nimmt den Zuschauer direkt mit in sein Cockpit, wobei er dem Publikum seine Entscheidungen mit einer der ansteckendsten Begeisterung für das Fliegen erklärt, die ich je gesehen habe. Begleiten Sie Benjamin auf dieser Reise, während er uns in die Wolken führt, um die Möglichkeiten zu surfen.

Der Beitrag zu Episode 170- Flying, Camping, and Cloudsurfing with Benjamin Kellett erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Danke fürs Zuschauen. Das Hotel ist hier nicht allein, wissen Sie, nach der ganzen COVID-Sache und all den Problemen in der Lieferkette. Wenn Sie einen Schirm oder ein Gurtzeug oder irgendetwas anderes wollen, ist das meiner Kenntnis nach bei fast allen Marken im Moment eine wirklich, wirklich lange Wartezeit. Denken Sie also darüber nach. Wenn Sie hoffen, diesen Sommer etwas zu bekommen, sind Sie wahrscheinlich schon zu spät. Denken Sie also einfach darüber nach. Und von wem auch immer Sie Ihre Ausrüstung beziehen, melden Sie sich und bestellen Sie Sachen, kommen Sie in die Warteschlange, stellen Sie sich an.

[00:00:58] Weil ich weiß, dass viele Leute ziemlich enttäuscht sind. Sie werden ihre Ausrüstung nicht rechtzeitig für die Wettkämpfe bekommen, die sie diese Saison haben, und so weiter. Das ist einfach die aktuelle Lage. Eine andere Sache, die ich noch erwähnen wollte: Skysight. Wir haben vor einer Weile einen Podcast mit Matt, dem Hauptentwickler dort, gemacht. Und ich nutze diese Plattform in letzter Zeit viel häufiger. Und sie ist absolut fantastisch. Ich wollte ihnen also einfach einen kleinen Gruß ausrichten. Ihre Modelle sind hervorragend. Wir haben sie in den X-Alps viel benutzt. Und ich habe in letzter Zeit oft an sie gedacht, weil mein heutiger Gast Benjamin Kellett aus Neuseeland ist. Er macht diese unglaublichen Filme. Schaut in die Shownotes für alle Links, aber sucht sie auf YouTube.

[00:01:44] Er macht diese unglaublichen Filme über seine Bivouack-Touren in den Southern Alps in Neuseeland. Und wirklich gute Anleitungen und fantastischen Ton. Er ist ein großartiger Filmemacher. Und er ist ein toller Typ. Ein super Editor auch. Also das Gespräch, das ich mit ihm geführt habe, ist klasse. Aber ihr werdet in der Show hören, dass wir ziemlich viel über Skysight reden. Es ist eines der Vorhersagetools, auf die er dort wirklich angewiesen ist. Also schaut es euch an. Skysight.io. Und lass uns in dieses Gespräch mit Benjamin eintauchen. Benjamin ist mir durch unseren Editor Miles Connolly auf den Schirm geraten, der meinte: Hey, Mann, du musst dir diesen Typen mal ansehen. Der macht echt coole Sachen. Und ich habe ihn auf YouTube gesucht und mich total darin verloren.

[00:02:30] Und wir sprechen über seine Ausrüstung, wie er Vorhersagen trifft, wie er das Bivy-Camping angeht, wie er dazu kam und wohin seine Reise geht. Es macht richtig Spaß. Also genießt dieses Gespräch mit – eigentlich wollte ich sagen, dem Kiwi, aber das ist er nicht. Er ist Brite, aber er ist jetzt schon lange in Neuseeland.

[00:03:15] Und genießt dieses Gespräch mit Benjamin Kellett. Prost.

[00:03:22] Benjamin, toll, dass du dabei bist. Ich freue mich riesig, dass mich unser Editor Miles auf dich aufmerksam gemacht hat, weil ich total in das Kaninchenloch gezogen wurde, als ich mir all deine Filme angesehen habe. Fantastische Sachen, Mann. Und ich war auch schon ein bisschen auf dieser Seite des Geschäfts tätig. Nicht so sehr in der Kreation wie du, aber ich weiß, wie schwierig das ist. Und ich verstehe, dass du den gesamten Schnitt selbst machst. Die Links zu deinen Filmen werden natürlich in den Shownotes stehen. Und danke. Damit unsere Hörer sich ansehen können, was du da unten in Neuseeland gemacht hast. Aber wirklich fantastische Sachen. Und ich freue mich sehr, mit dir zu sprechen.

[00:03:55] **Benjamin Kellett:** Oh, danke, Kumpel. Danke, dass ihr uns dabei habt. Und ja, du weißt das zwar nicht, aber du bist jetzt schon seit vielen Jahren mein Wanderbegleiter. Und ja, was du da machst, ist der Wahnsinn. Also ja, ich freue mich riesig, ein Teil davon zu sein. Danke nochmal, dass ich dabei sein darf.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** Oh, klasse. Also, weißt du, ich dachte mir, wir fangen da an, wo ich noch nichts weiß. Erzähl mir mal deine Geschichte mit dem Fliegen. Wie bist du dazu gekommen? Wie lange machst du das schon? Und wann hast du angefangen, die Filme zu drehen?

[00:04:18] **Benjamin Kellett:** Ich kann dir eigentlich nicht genau sagen, warum ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe. Es war einfach eine dieser Sachen, die einfach so passiert sind. Weißt du, ich glaube, ich hatte einfach... Ja, ich habe absolut keine Recherche gemacht. Ich hatte keine Ahnung davon. Ich wusste nicht, dass man cross country fliegen kann oder so ein Zeug. Am Anfang dachte ich, das wären nur Schlittenfahrten, weißt du. Also, ich meine, das war vor sieben Jahren. Ich wohnte in Queenstown. Und offensichtlich gibt es hier viel Tandemfliegen. Also sehe ich sie von der Gondel abfliegen und all das. Und ich denke, ich hatte einfach... weißt du, ich hatte diesen freien... Die kosten 250 Dollar an einem Tag und ich brauchte ein neues Hobby. Es ist Sommer. Also gehe ich zum Flight Park, das ist unser lokaler Spot, und mache den Einführungstag. Am Einführungstag bringen sie dir einfach das Starten und Landen bei. Weißt du, das ist nur eine Einführung. Und am Ende des Tages sagen sie: „Nun, wenn du morgen wiederkommst, kannst du vom Coronet Peak abfliegen.“

[00:05:06] Ich dachte mir so: Oh, gut, das mach ich. Ich komm morgen zurück und fliege vom Coronet Peak ab. Das muss sein. Und das hat mich dann total gepackt. Und während des restlichen Kurses habe ich dann einfach immer mehr und mehr gelernt. Und die haben mir gesagt: Oh, du kannst das. Du kannst Akrobatik machen. Du kannst Langstrecken fliegen und diese coolen Orte erreichen und bis in die Wolken aufsteigen. Ich dachte mir: Oh, das bin ich. Ich bin bereit. Das ist der Wahnsinn. Aber ja, ich habe das in Neuseeland gelernt. Eigentlich komme ich aus Großbritannien. Also ja, manche werden vielleicht mitbekommen, dass ich manchmal einen leicht gemischten Akzent habe. Ja, ich bin hierhergezogen, als ich... Ja, ja. Ich bin hierhergezogen, als ich angefangen habe, „yeah, nah, yeah, nah“ und so Sachen zu sagen. Das liegt wohl daran. Aber ja, ich bin hierhergezogen, als ich... Ich war 19. Ich bin jetzt seit 11 Jahren hier. Ursprünglich bin ich hierhergekommen, um Snowboarden zu gehen.

[00:05:53] Aber, wisst ihr, Skaten hat mich zum Snowboarden geführt. Snowboarden hat mich in die Berge gebracht und die Berge haben mir das Gleitschirmfliegen geschenkt. Aber ja. Ja, jetzt bin ich voll und ganz zu Hause. Ich

[00:06:04] **Gavin McClurg:** Ich erkenne Coronet Peak sofort wieder. Als ich jung war, war ich total auf Skirennen spezialisiert. Eine meiner schönsten Erinnerungen ist das Skifahren auf dem Coronet Peak. Erinnerst ihr euch? Erinnerst ihr euch an eines von Neuseelands berühmtesten Rennen? Da war ein Typ namens Simon Wyrutny. Oh ja. Er war jahrelang in der Nationalmannschaft. Einfach ein verrückter Skifahrer. Er war wahnsinnig schnell. Und ich durfte ihm auf dem Coronet Peak folgen.

[00:06:29] **Benjamin Kellett:** Oh, episch.

[00:06:30] **Gavin McClurg:** Vor Jahren. Ja. Eine Menge Luft. Es war fantastisch. Aber ich war damals kein Pilot. Und was mir in deinen Videos aufgefallen ist, war, dass ich, weißt du, kein Pilot war, als ich in Neuseeland war. Das war lange her. Aber man kann überall landen. Ja. Es sieht einfach toll aus. Ja. Und ich denke, das liegt am Wetter. Das hatte ich nicht auf dem Schirm. Ich meine, ich habe Nick Nain und so gesehen. Und ich habe Leute gesehen, die diese richtig coolen Traversen von Süd nach Nord gemacht haben. Aber mir war nicht klar, dass das Gelände so ist – ich denke immer an Neuseeland als bewaldet und nass.

[00:07:09] **Benjamin Kellett:** Das kommt darauf an, auf welcher Seite des Gebirgskamms man ist. Aber ja, der Westen ist definitiv sehr nass. Und wir bekommen hauptsächlich Wetter aus dem Westen. Also, wir haben viel Wetter, das von Westen herkommt. Und das regnet dann alles an der Westküste runter. Da ist es ein bisschen wie im Dschungel. Aber östlich des Kamms, was den größten Teil der Insel ausmacht, ist es völlig in Ordnung. Ich meine, es gibt einige Gebiete weiter nördlich, wo es mehr Kiefern gibt. Und es gibt Gebiete mit Strandbäumen. Aber die Waldgrenze liegt definitiv bei etwa 1.500 Metern. Also selbst dort, wo es Bäume und so gibt, kann man völlig problemlos landen, aufsetzen und zelten und weiterfliegen. Das Einzige, was uns aufhält, ist das Wetter. Ich meine, am Ende des Tages sind wir ein

Charakter und die meisten Hütten sind etwa einen Tagesmarsch voneinander entfernt. Es gibt also Einrichtungen, aber ja, für mich ist es so, man ist den Elementen ausgesetzt, aber nicht so, als ob wir in Pakistan fliegen würden.

[00:12:59] Es ist, ja, es ist aufregend.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Deine Videos beschreiben das wirklich gut, aber wie planst du diese Touren? Startest du buchstäblich nur in Queenstown und fliegst einfach dem Wetter hinterher, und wo du landest, ist dein Ziel? Oder hast du normalerweise eher ein konkretes Ziel vor Augen?

[00:13:21] **Benjamin Kellett:** Ja, also ja, es hängt wirklich vom Wetter ab, aber in dem Sinne, dass ich die Flüge vorher plane und eine Vorstellung davon habe, in welche Richtung ich fliegen möchte. Und welche Gebiete ich für gut halte. Das spielt eine Rolle, weißt du, man berücksichtigt das am Tag und übersetzt die Vorhersage quasi in das, was wirklich gerade passiert. Aber ich verbringe manchmal, besonders zu Beginn der Saison, wenn ich richtig darauf brenne, viel Zeit mit der Planung und das Tage vorher. Und manchmal mache ich einen Witz mit meinen Kumpels. Die fragen: „Wo fliegst du hin?“ Und ich sage: „Keine Ahnung, ich habe mir die Vorhersage noch nicht acht Stunden lang angesehen.“ Und ich habe noch sechs Stunden vor mir. Aber ja, ich wälze mich da oft durch, weil das eben das Ding ist, da es so eine kleine Insel ist und sich wie ein ziemlich technisches Fluggebiet anfühlt.

[00:14:09] Dass manche Gebiete besonders gut sein können. Exzellent. Und dann kann das nächste Tal schon ganz anders und nicht besonders gut sein. Also suche ich mir das Gebiet aus, das ich für wirklich gut halte. Und am Tag selbst gehe ich einfach los und schaue, wie weit ich komme – ich habe quasi eine Best- und eine Worst-Expectation. Ich sage mir zum Beispiel: Im schlimmsten Fall starte ich vom Coronet Peak, gleite zum nächsten Berg, wandere hoch und campe dort. Cool, das ist ein guter Trip. Was ist besser als das? Na ja, der nächste Berg und der Berg danach. Und dann, was ist, wenn ich an diesen Ort komme? Ich meine, man fängt irgendwie an – das ist wohl eine ganz normale Sache – aber man plant für das, was unerreichbar scheint, und alles dazwischen ist einfach... Ja.

[00:14:48] **Gavin McClurg:** Das ist so. Ja. Was nutzt du für die Vorhersage?

[00:14:50] **Benjamin Kellett:** Skyside. Ja, hauptsächlich Skyside. Also ja, ich habe auch andere benutzt, ich nutze ein bisschen Windy für die allgemeine Luftströmung, aber immer mehr verlasse ich mich nur noch auf Skyside, das macht hier einen ziemlich guten Job. Ich meine, wie bei allem anderen ist es nicht völlig ausnahmslos fehlerfrei, aber es ist meistens ziemlich genau.

[00:15:08] **Gavin McClurg:** Und nutzt du nur deren Modell? Oder verwendest du, hast du da unten auch HR3? Ähm,

[00:15:15] **Benjamin Kellett:** Ich benutze einfach nur ihr Modell. Ja. Ja, nein, ich wechsele bei dem da nicht zwischen den Modellen. Bei Windy mache ich das. Man kann ziemlich einfach zwischen den beiden hin- und herspringen, aber ja. Skyside, das benutze ich einfach nur.

[00:15:24] **Gavin McClurg:** Und sobald ihr aus Queenstown raus seid, habt ihr dort, wo ihr in diese Gegenden geht, eigentlich recht guten Handyempfang? Verlasst ihr euch dann auf InReach?

[00:15:33] **Benjamin Kellett:** Oh, InReach. Ja. Man hat Mobilfunkempfang, wenn man über zweithalbtausend Meter ist, an den meisten Orten. Aber ja, sobald man buchstäblich, ich meine, sobald man hinter den Coronet Peak geht, hat man keines, nein. Sogar auf dem Gipfel hat man keines. Das ist alles. Ja. Ja.

[00:15:50] **Gavin McClurg:** Was die Vorhersage angeht: Wenn du sagst, dass du für drei Tage aufbrichst, wenn du Coronet verlässt, hast du zwar eine ziemlich gute Vorhersage, aber sie verschlechtert sich im Laufe der Tage. Schicken dir Leute Nachrichten über InReach, um dir Updates zu geben, oder schaust du einfach nur in den Himmel?

[00:16:08] **Benjamin Kellett:** Ja, eigentlich beides. Also ich schaue mir normalerweise vorab die Vorhersage ziemlich detailliert an. Manchmal mache ich mir Screenshots, aber meistens versuche ich sie mir einfach einzuprägen. Aber wie bei allem, egal wo, ändert sich die Vorhersage wahrscheinlich und das kann schnell gehen. Deshalb lasse ich mir meistens Updates per InReach schicken, vor allem aus Sicherheitsgründen. Und in einigen Aspekten auch bezüglich Instabilität und Potenzial, aber meistens eher, wie stark der Wind an der Oberfläche ist, wie stark er oben ist, ob ich mit heftigen Seebriesen rechnen muss und ob es für mich gut aussieht, weiterzumachen. Diese Vorhersage passt meistens in

einen Text von 160 Zeichen. Das gibt mir einfach einen groben Überblick.

[00:16:54] Und dann gehe ich den Tag so an, aber manchmal bin ich beim Fliegen und, weißt du, kurz bevor ich anfangen zu landen oder wenn ich denke, dass der Tag fast zu Ende ist, rufe ich vielleicht einen Kumpel an und frage, ob er mir ein paar Screenshots schicken kann. Das habe ich früher schon gemacht und es war super hilfreich. Ich habe ein paar Kollegen bei der Arbeit, die den Tracker und so weiter im Auge behalten.

[00:17:14] **Gavin McClurg:** Ist Neuseeland auf der Südinsel wirklich so, dass an sonnigen Tagen ein Seewindeffekt fast garantiert ist?

[00:17:23] **Benjamin Kellett:** Ja, nicht jeden Tag, aber an den meisten Tagen ist es ein bisschen knifflig vorherzusagen, von welcher Seite der Insel es kommen wird. Es hängt irgendwie davon ab, wo man ist, und es gibt einige Aspekte daran, die ich selbst nicht ganz verstehe, also, weißt du, den Hochdruck auf Niedrigdruck auf welcher Seite der Insel. Aber im Allgemeinen kann man sagen, dass die Seebrise in Queenstown immer aus dem Süden kommen wird und zu welcher Zeit sie durchkommt, variiert von Tag zu Tag, aber an den wirklich großen instabilen Tagen bekommt man starke Seebrisen, die ziemlich heftig sind, wenn man weit weg von der Wasserscheide ist. Aber gleichzeitig – und das ist etwas, das mir in den letzten Jahren, das war so ein Geistesblitz für mein eigenes Fliegen – ist es, diese zu nutzen, um den Tag zu verlängern, anstatt ihn zu beenden. Denn wir haben hier draußen einige ziemlich coole Konvergenzen, die passieren.

[00:18:09] Und viele davon werden durch Seebriesen ausgelöst, aber ja, manchmal hast du sie in den Tälern, und oft sind die Täler ziemlich breit. Es ist also nicht übermäßig gefährlich. Ich meine, solange du rückwärts auf einer Weide landen kannst, bist du eigentlich fein raus. Ja, du kannst dich definitiv auf den Boden schlagen, wenn du sie nicht richtig nutzt, aber wir bekommen manchmal eine Ostwindfront durch Marama, und die speist eine wunderschöne Konvergenz, die in Richtung Benno House zum Mount Cook hinaufführt. Ja, das ist ein ziemlich interessanter Spot.

[00:18:36] **Gavin McClurg:** Hmm. Du hast gesagt, dass die Seewinde viel stärker sind, wenn man sich von der Wasserscheide entfernt. Also meinst du, dass sie auf den Ebenen richtig stark sind und wenn man oben in den Bergen ist, sie sich irgendwie aufteilen?

[00:18:47] **Benjamin Kellett:** Ja. Also, dort, wo der Berg ist, ziehen sie sich über die Flachebenen aus. Du hast also einige Gebiete, wo du eine Art Ausläufer hast, die zum Hauptgebirge hinaufführen, und am Fuß der Berge, wo alles anfängt, hast du diese Engpässe, die normalerweise nicht nah an der Wasserscheide liegen. Meine allgemeine Taktik, um nicht von der Meeresbrise umgehauen zu werden, ist also, einfach von der Küste wegzukommen und näher an die Wasserscheide zu gelangen. Je näher du der Wasserscheide kommst, desto größer ist meiner Erfahrung nach die Chance, dass du in eine Art Konvergenz gerätst oder sie tatsächlich abebbt. Manchmal ziehen sie bis ganz hoch in die Täler bis zum Kopf, aber normalerweise solltest du bis dahin in der Lage sein. Aber ja, es gibt einige Täler, von denen du definitiv fernbleiben willst, weil sie schon am Fuß und über die gesamte Länge hinweg ziemlich schmal werden.

[00:19:32] Aber nun,

[00:19:33] **Gavin McClurg:** Erzähl mir von deiner Ausrüstung. Wir hätten das vorher vorbereiten sollen, damit du auf eine Liste oder so schauen kannst, aber vielleicht hast du es auswendig gelernt. Aber was, was ist deine typische Ausrüstung und sei bitte ganz detailliert – also wenn du für drei Tage losziehst, was ist dein typisches Triangle-Bivy?

[00:19:48] **Benjamin Kellett:** Ja. Okay. Also, es variiert, wie wahrscheinlich bei jedem auch, aber, weißt du, wenn ich für so drei Tage unterwegs bin, offensichtlich in den Reaches, dann würde ich das nicht machen, und das ist eine der Sachen und, nur als Randnotiz, das ist etwas, das sich hier in der Community wirklich verändert hat. Ja. Ja.

[00:20:19] Das ist eines meiner luxuriöseren Utensilien. Ich habe definitiv ein bisschen Gewicht für ein schönes Zelt in Kauf genommen. Ich sehe das wie du, Mann. Ich mag ein großes

[00:20:45] **Gavin McClurg:** Zelt. Ich mag es, aufrecht sitzen zu können. Absolut. Ja, ich...

[00:20:49] **Benjamin Kellett:** Verstehe ich. Ich will ein Haus. Ja, genau. Es ist mein Schloss. Es ist ein Schloss. Ja. Ich mag es, meine Ausrüstung draußen zu haben. Ich mag es, meine Ausrüstung in meinem Zelt einpacken zu können. Ich

mag es, da drin zu sitzen und Essen zu machen. Für mich geht es darum, eine gute Zeit zu haben. Wenn ich keine gute Zeit habe, frage ich mich, was ich da eigentlich mache? Ich leide. Ich werde mit Schimmel und Kondenswasser bedeckt. Ich trockne meine Ausrüstung und schaffe es nicht. Es ist hart. Ja, ich investiere etwas extra Gewicht in das Zelt. Ich nehme einen Schlafsack mit. Manchmal, im mittleren bis späten Sommer, lasse ich ihn weg, weil sich im Gleitschirm einzupacken absolut in Ordnung ist. Manchmal braucht man ihn einfach nicht. Thermarest oder eine aufblasbare Matte, eine leichte aufblasbare Matte. Was nehme ich sonst noch mit?

[00:21:34] **Ja.** Du nimmst einen Kocher oder du...

[00:21:36] **Gavin McClurg:** Feuer machen?

[00:21:37] **Benjamin Kellett:** Nein, nein. Ich nehme einen Kocher. Ich habe einen von diesen winzigen BRS. Die kann man auf AliExpress bekommen. Die wiegen 28 Gramm und man schraubt sie einfach oben auf die kleinen Butangas-Kartuschen.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Ja. MSR hat auch so einen. Die sind klasse.

[00:21:52] **Benjamin Kellett:** Ja. Die wiegen fast nichts. Um ehrlich zu sein, habe ich es vor drei Jahren gekauft und dachte, es würde fast sofort kaputtgehen, weil es ziemlich zerbrechlich ist, aber es hat die ganze Zeit gehalten, was echt unglaublich ist.

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Ja. Ich habe das gleiche Modell. Die sind klasse. Ich benutze es schon seit Jahren. Ja.

[00:22:04] **Benjamin Kellett:** Ich benutze das und habe eine kleine 750-ml-Titan-Tasse, die ich mitnehme. Was das Essen angeht, ja, das kommt manchmal auf die Stimmung an. Manchmal nehme ich den Kocher nicht mit. Dann nehme ich nur Wraps mit Käse, Salami und so weiter, aber öfter, besonders in dieser Saison, ist Instant-Kartoffelpüree mein Favorit. Es ist super günstig, super einfach. Man muss nicht warten, bis es gar ist, und ich werfe einfach Brie, Salami, Pesto und so Zeug rein. Ja. Nudeln und so weiter. Aber ich mag es einfach wirklich, eine warme Mahlzeit zu haben, wenn ich draußen bin. Es ist etwas zum Tun. Es macht Spaß. Also ja, ich mag es, den Kocher mitzunehmen. Ich kann Kaffee und so Zeug machen.

[00:22:45] **Gavin McClurg:** Ja. Ich finde oft, dass man bei Bibby's die kleine morgendliche Schlurfeinheit machen kann, aber man kann auch einfach vier Stunden da sitzen, sich aufwärmen und eine richtig schöne Zeit haben. Wenn man seinen Espresso hat, sein kleines Teil zum Kaffee kochen und ein kleines Buch oder einen Podcast oder irgendwas anderem heruntergeladen hat, dann weiß ich nicht. Ich mag es zu entspannen.

[00:23:03] **Benjamin Kellett:** Nein. Nein, ich mache nicht sehr oft eine Sled-Fahrt, nur um den nächsten Hügel hochlaufen zu können. Da würde ich mich komplett dagegen entscheiden. Wenn ich muss, also wenn ich am Vortag auf einer Piste gelandet bin und auf halber Strecke gestoppt habe, nutze ich den Morgen, um zum Gipfel zu laufen. Dann habe ich die besten Chancen und kann oben entspannen, Frühstück machen und so weiter. Aber wenn ich schon oben bin, dann ziehe ich es einfach durch, mache mir etwas zu essen und genieße die Zeit. Ja. Was die restliche Ausrüstung angeht. Ja. Fliegen. Ich benutze den XC Racer. Ich nehme viel Strom mit. Was ich für den Strom mache, ist meistens, dass ich nur für so zwei oder drei Tage unterwegs bin. Also nehme ich einfach Powerbanks mit. Ich nutze die Solarzellen nicht wirklich viel. Ich habe es schon oft gemacht, aber für mich – ich meine, wenn ich länger als drei Tage unterwegs wäre, würde ich sie mitnehmen.

[00:23:50] Aber hier in Neuseeland, besonders um mehr als drei Tage aufeinanderfolgend flugtaugliches Wetter zu bekommen, hat man meistens drei gute Tage und dann drei schlechte. Und bis dahin bin ich normalerweise fertig. Ich hatte meinen Spaß. Also nehme ich einfach Powerbanks mit. Und um ehrlich zu sein, weil die ganze Kameraausrüstung, besonders letzte Saison, nicht so schlimm war, weil ich keine 360-Grad-Kamera laufen ließ, aber dieses Jahr verbrauche ich etwa 10.000 Milliamperestunden pro Tag. Und das nur, weil ich die 360-Grad-Kamera während des gesamten Fluges laufen lasse. Den Großteil davon. Also das ist,

[00:24:19] **Gavin McClurg:** das ist so, du hast das Ding eingesteckt. Du hast, ich meine, die Kameras sind die ganze Zeit an deine Powerbank angeschlossen.

[00:24:25] **Benjamin Kellett:** Absolut. Ja. Ohne die Powerbank würde es vielleicht anderthalb Stunden halten. Aber das Teil frisst einfach den Strom weg. Es ist... Ja. Es funktioniert. Ja. Es funktioniert. Es funktioniert. Es funktioniert.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Anker, 10.000 Milliampere. Ja. Akku, weißt du, Lithium-Akku.

[00:24:38] **Benjamin Kellett:** Ja, genau. Ja. Ja. Also du nimmst,

[00:24:41] **Gavin McClurg:** also nimmst du drei oder vier davon mit auf eine Reise.

[00:24:43] **Benjamin Kellett:** Ja. Also ich habe eine 20.000er und eine 10.000er und die nehme ich normalerweise mit. Wenn ich Solar dabei habe, dann nehme ich so zwei 10.000er mit. Aber ja, das ist schon ein bisschen Gewicht, allein schon durch die Akkus, aber dann wiegt auch die Kameraausrüstung was. Weißt du, da sind definitiv mindestens ein Kilo Kameraausrüstung dabei.

[00:25:04] **Gavin McClurg:** Ja. Also, ich wollte dich dazu alles fragen, aber wenn wir über die ganze Ausrüstung sprechen, nimmst du Regenschutz mit? Ich versuche gerade, an irgendwas zu denken. Planen.

[00:25:14] **Benjamin Kellett:** Ja. Also ich nehme manchmal, ja, das hängt von der Vorhersage ab. Wenn ich denke, dass es regnen wird, oder manchmal fange ich an und es regnet schon, weil ich vorher einen Tag gewandert bin. Also nehme ich einen Poncho mit. Ich habe einen dieser ultraleichten Ponchos. Der geht quasi auch über den Rucksack drüber. Also muss ich nicht extra eine Regenhülle haben. Und ich finde, das hält mein Equipment auch trockener. Denn selbst mit der Regenhülle läuft das Wasser einfach den Rücken runter und durch das Gurtzeug durch diesen Rucksack. Ähm, also benutze ich einfach einen Poncho. Ähm, aber oft musste ich ihn gar nicht mitnehmen. Ich ziehe ihn nicht an. Ja. Und, und, und manche, und das ist wahrscheinlich mit all dem Zeug, also mit drei Tagen Verpflegung, ähm, die Art, wie ich auf der Strecke liege, ist etwa hundert Prozent der Strecke. Und für hier habe ich festgestellt, dass das Fliegen, ähm, ganz oben am Limit ziemlich nice ist. Das mag ich ganz recht gerne. Ähm, aber persönlich mag ich es optimal bei 75 %.

[00:26:02] Wenn ich also keine Übernachtung plane, wenn ich nicht campen gehe, dann reduziert sich das Equipment, die Ausrüstung, und ich nehme weniger Luxusartikel mit, weißt du, ich lasse vielleicht den Kocher weg und nehme nur Müsliriegel mit. Ich lasse vielleicht den Schlafsack weg. Manchmal lasse ich ein Zelt weg, weil ich weiß, dass es Hütten gibt. Das ist eher für die Zeit, wenn ich so cross country fliege, aber ich habe eine Grundausrüstung, die ich immer mitnehme, und ich weiß, dass ich zwar vielleicht nicht die beste Zeit haben werde, aber es wird genug sein, um mich nachts warm zu halten und zu laufen und so weiter.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Trekkingstöcke. Ja.

[00:26:35] **Benjamin Kellett:** Ja. Ich liebe sie. Ich brauche sie. Ich brauche wirklich jede Hilfe, die ich kriegen kann. Also, ich kann nicht,

[00:26:39] **Gavin McClurg:** Ich kann nicht mal mehr ohne Trekkingstöcke laufen. Und wie machst du das mit der Navigation? Was benutzt du für die Karten und die Navigation? Lädt du die Karten vorher herunter? Was machst du da genau? Was hast du alles auf deinem Handy?

[00:26:52] **Benjamin Kellett:** Es gibt hier eine echt tolle App. Sie heißt NZ Topo 50. Und, ähm, ich bin ziemlich enttäuscht festzustellen, dass sie nicht international ist, aber sie ist wirklich klasse. Es ist einfach eine topografische Karte. Davon habe ich noch nie gehört. Oh, sie ist wirklich, sie ist wirklich

[00:27:04] **Gavin McClurg:** cool. Es ist wirklich

[00:27:04] **Benjamin Kellett:** Gut. Wenn also jemand nach Neuseeland kommt, um Bivy Flying oder cross country Flying zu machen, ladet euch die App herunter, sie ist etwa zwei Gigabyte groß. Also, sie ist eine ziemlich große App, aber sie hat im Grunde die ganze Süd- und, und denkt an die Nordinsel, einfach komplett heruntergeladen und man kann hineinzoomen und sie zeigt dir, wo alle Wanderwege sind, wo alle Hütten sind und alle Höhenlinien, Flüsse, Gebüsch und alles Mögliche. Sie ist echt gut. Aber ich meine, das ist, wenn ich am Boden bin und versuche, die besten Wanderwege zu finden und so die Umrisse für Missionen und so etwas auskundschaftete. Das benutze ich viel. Aber um

ehrlich zu sein, verbringe ich auch außerhalb des Fliegens viel Zeit damit, die Gebiete zu studieren und das Gelände kennenzulernen.

[00:27:49] Und ja, meine Kumpels machen mich oft auf den Arm, weil ich die Namen der meisten Berge kenne, und das liegt daran, dass ich das höre

[00:27:56] **Gavin McClurg:** in deinen Videos. Wahnsinn, Alter, der Typ kennt jeden einzelnen winzigen Hügel.

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Ja. Es ist lustig. Ich weiß nicht. Ich weiß nicht. Vielleicht habe ich eine gewisse Form von Autismus oder so. Ich weiß nicht. Ich bin irgendwie irgendwo im Spektrum, was die Geographie angeht. Und, äh, ich weiß nicht, wenn man wirklich leidenschaftlich für etwas ist und man, und man, und man etwas sehr liebt und man, man weißt schon, ich verbringe wahrscheinlich ein bisschen zu viel Zeit damit, mir Karten anzusehen und Flüge zu träumen. Dann fängst du an, alle Namen zu lernen und es ist, ähm, ja, ich werde in den Videos ein bisschen aufgeregt und fange an, alles zu benennen, was ich sehe, aber ja, es ist, ähm, ich, ich, ich lerne die Gegend kennen.

[00:28:27] **Gavin McClurg:** Das ist ein, das ist ein, ich finde das interessant. Ich glaube, die meisten Leute tun das nicht. Die meisten werden das nicht tun, aber bist du eher ein Boots- oder ein Turnschuh-Typ?

[00:28:34] **Benjamin Kellett:** Stiefel. Ja. Stiefel. Ich bin Team Stiefel. Und um ehrlich zu sein, halte ich das wahrscheinlich für sinnvoll für das Gelände, das wir hier haben. Denn wir haben eigentlich keine Pfade. Es gibt zwar einige Pfade unten im Talboden, die für Turnschuhe geeignet sein könnten. Aber selbst dort landest du oft in einem Sumpf, musst durch den Sumpf und dann hast du nasse Füße, und du weißt ja, wenn du durch das Tussock-Gras hochwanderst, kommt ständig Zeug in deine Schuhe. Ich bin einfach bei den Stiefeln geblieben. Ja. Und ich finde sie auch gut für Toplandings.

[00:29:06] **Gavin McClurg:** Hast du ein Paar richtig leichte Sandalen oder so dabei, nur damit du deine Füße abends aus den Stiefeln rausbekommst und so? Nein, es ist ziemlich angenehm, barfuß herumzulaufen.

[00:29:15] **Benjamin Kellett:** Absolut. Genau. Ja. Ich zieh die Stiefel einfach aus. Ja. Ja. Okay. Schön.

[00:29:21] **Gavin McClurg:** Das wird dich ärgern, wenn du weißt, wie viel Arbeit du in deinen Schnitt und all das investierst. Aber bei allen großen Filmen, die ich gemacht habe, hat sich immer ein Toningenieur um das gekümmert, was du da eigentlich so gut machst. Wie kriegst du denn so einen guten Sound hin?

[00:29:34] **Benjamin Kellett:** Oh, danke. Ähm, ja, nein, ich benutze einfach ein Ansteckmikrofon. Es hat ein bisschen Ausprobieren gekostet, äh, nur, äh, so eine Art Lapel. Oh, wirklich? Ja. Also, ich bin aus der GoPro. Das hilft mir auch beim Schneiden. Also, äh, die GoPro am Helm, ich habe da einen Mikrofonadapter, den man bei GoPro kaufen kann. Und dann führe ich ein Rode Ansteckmikrofon von der Helmkamera runter über das Shirt bis zur Brust. Ja. Ich habe einen Windschutz dran, so eine „Tote Katze“. Und wann immer ich eine Art Erzählung oder Rede machen will, schalte ich einfach die Kamera ein, rede ein bisschen, schaue mich um und schalte sie wieder aus. Und wenn ich später schneide, werfe ich das alles zusammen mit dem 360-Grad-Material rein, es passt zusammen und ja. Und ein bisschen Magie in Premiere, ein paar Klicks, aber der eigentliche Trick ist die Verwendung des Ansteckmikrofons.

[00:30:24] Weil es quasi auf der Brust sitzt. Es ist echt gut. Dein Sound ist

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Wahnsinn, Mann. Es ist so, als würdest du mit deinem Publikum sprechen. Das ist etwas, mit dem wir gekämpft haben, aber das ist klasse. Ja. Fantastisch. Ich habe vergessen dich nach Schirm und Gurtzeug zu fragen. Das war das letzte Teil der Ausrüstung.

[00:30:39] **Benjamin Kellett:** Ich fliege den Zeolite GT, einen super leichten Two-Liner, den ich total liebe. Er ist extrem solide, hat die Performance, um in den Wind zu gehen, und ich fühle mich darauf wirklich sicher. Er ist ein wirklich toller Gleitschirm. Einfach zu starten und zu landen. Ich denke, das ist eigentlich auch am wichtigsten: dass man ihn in enge Situationen bringen und wieder herausbekommen kann. Also ja, ich bin wirklich zufrieden damit. Das Gurtzeug – ich habe das Oseum für etwa 500 bis 600 Stunden benutzt. Dann habe ich in der letzten Saison das F-Race geflogen, was wirklich gut funktioniert hat. Und für das, wofür es gebaut ist, also im Wesentlichen die XLs, ist es ziemlich leicht.

[00:31:27] Es wiegt nur 1,5 Kilo. Ich dachte, ich würde es im ersten Monat zerstören, aber es hat tatsächlich echt gut gehalten. Das war super. Und ich hatte genug Stauraum, das war cool. Aber jetzt habe ich das BB-Modell, das neue Gurtzeug von Ozone speziell für Bivouac Blind. Und ich bin ziemlich begeistert davon. Es erfüllt für mich alle Anforderungen, es deckt alle Kriterien ab. Es hat eine unglaubliche Menge an Stauraum und scheint clever genug zu sein, weil der ganze Stauraum hinten diesen riesigen Bereich hat und alles seitlich beladen wird. Man kann also den hinteren Schutz aufpumpen, den Gleitschirm auf die Seite legen und einfach Sachen hineinwerfen, bis nichts mehr reinpasst. Und ja, es hat einen aufblasbaren Rücken. Es hat einen wirklich schönen Rückenschutz. Es lässt sich also sehr klein zusammenpacken, ein sehr kleines Packvolumen und es wiegt zwei Kilo. Also ja, ich habe es erst gerade bekommen. Ich fliege es seit etwa einer Woche, aber bisher bin ich ziemlich begeistert. Ja.

[00:32:12] **Gavin McClurg:** Wow. Das ist echt klasse. Das ist immer eine der Sachen, die mir bei Bivy-Ausrüstung Sorgen bereiten – wenn man normalerweise die Matte rausnimmt, um Platz zu schaffen, und man natürlich damit auch Risiken eingeht. Es ist also ziemlich gut, eine Airbag-Lösung zu haben.

[00:32:28] **Benjamin Kellett:** Absolut. Und ich denke, das ist die Zukunft, besonders für das Bivouac-Equipment und Ähnliches, weil, wie du sagst, nimmt normalerweise jeder einfach den Schaumstoff raus und legt den Schlafsack und so unter den Sitz, da wo das weiche Zeug ist. Aber ich habe es geschafft, meine ganze Ausrüstung da reinzubekommen und trotzdem vollen Rückenschutz zu haben. Wenn du möchtest, kannst du sogar einen dicken Schlafsack nehmen, das geht immer noch. Und dann bläst du einfach den restlichen Platz auf. Ich denke, für diese Art des Fliegens ist aufblasbarer Rückenschutz definitiv der Weg nach vorne.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Stimmt. Und in einem deiner Videos warst du, ich weiß nicht, es war Tag zwei oder so, und du hattest die Nacht verbracht und am nächsten Tag bist du bei einem Wettbewerb vorbeigekommen, der gerade stattfand. Ich fand es echt cool, dass du so meinst: Ich geh mal schauen, was die Jungs da so treiben. Ja, bist du auch ein Wettbewerbsflieger?

[00:33:13] **Benjamin Kellett:** Nein, nicht wirklich. Wettbewerbe sind eine harte Nuss für mich. Ich genieße die Stadt eher, es ist für mich wirklich mehr ein soziales Ereignis. Und das ist, ähm, toll. Es macht riesigen Spaß, versteh mich nicht falsch. Ich genieße es wirklich, aber manchmal muss ich vorsichtig sein. Weil ich, ich bin ein bisschen wettbewerbsorientiert. Ja. Ich will selbst Spaß haben und auf die richtige Weise motiviert sein. Und wenn ich merke, dass ich zu sehr durch den Wettbewerb motiviert bin, dann verliere ich manchmal ein bisschen den Spaß daran, aber, ähm, ja, ich meine, ich habe hier und da ein paar Wettbewerbe mitgemacht, weil ich das Rennen wirklich liebe. Mit deinen Kumpels zu racen macht extrem viel Spaß. Es gibt nichts Besseres, wenn man nebeneinander fährt, voll aufdreht und sich einfach gegenseitig anschreit. Das ist, das ist der Wahnsinn. Ich liebe es wirklich, aber es gibt Seiten am Wettbewerb, die mich nicht so begeistern, aber dieser Tag war, das war einfach, ich war gerade,

[00:33:57] **Gavin McClurg:** Ich war einfach nur

[00:33:57] **Benjamin Kellett:** ich versuche das Wochenende einfach auszukosten, schätze ich. Und, äh, ich habe es irgendwie geschafft,

[00:34:01] **Gavin McClurg:** Das wäre lustig. Hallo zusammen. Also, ich habe nicht alle eure Filme gesehen, aber ganz einige. Meistens seid ihr alleine unterwegs. Ich meine, ihr sprecht oft davon, dass ihr jemanden vermisst, der hier war und den ihr nicht sehen könnt. Ich meine, offensichtlich startet ihr mit anderen Leuten, aber sind die meisten eurer Missionen eher auf Solo-Einsätze ausgelegt?

[00:34:21] **Benjamin Kellett:** Ja. Ich würde sagen 90 %. Ja. Ich bin manchmal nicht so gut darin, mit anderen Leuten zu fliegen. Man wird einfach so begeistert. Ich bin begeistert und fliege los. Aber ja, oft teilt man sich die Wanderung, man geht zusammen hoch und teilt sich die Fahrt, und dann fliegt jeder irgendwie in verschiedene Richtungen – viele Leute haben unterschiedliche Ziele und ja, unterschiedliche Flugniveaus, aber ja, meistens bin ich alleine, aber manchmal fliegen und campen wir zusammen und das ist echt klasse. Wir haben gerade eine richtig coole Tour gemacht. Eigentlich eine meiner Lieblingsmissionen in dieser Saison; wir sind vom Coronet Peak gestartet und das Ziel war einfach, zusammenzubleiben. Wir waren eine Gruppe von vier oder fünf Leuten und wir wollten einfach nur zusammenbleiben. Es war egal, wie weit wir kamen. Wenn wir 30 Kilometer fliegen konnten, wäre das toll. Aber einfach als Gruppe

campen, und das war tatsächlich eine sehr denkwürdige Tour. Also ja, vielleicht kommt davon noch mehr.

[00:35:08] **Gavin McClurg:** Was ist deine Bivvy-Saison? Wann fängt sie an? Wann geht sie zu Ende? Weißt du, für die Leute, die zuhören und total begeistert sind und für ein paar Wochen runterkommen wollen – was wäre die zuverlässigste Zeit im Jahr?

[00:35:18] **Benjamin Kellett:** Äh, am zuverlässigsten würde ich sagen so Mitte Januar bis Ende Februar. Ich meine, im März ist es auch noch zuverlässig, aber offensichtlich werden die Tage langsam ein bisschen kürzer, also ist das Potenzial etwas geringer, aber es wird etwas stabiler, aber ähm, es gibt im März immer noch einige hervorragende Tage. Ähm, die, also ja, die längsten Tage sind offensichtlich um die Sonnenwende, die ist ähm der 21. Dezember. Und das sind unsere größten Flüge, aber Dezember, Dezember kann ein bisschen ein wilder Monat sein. In den letzten paar Jahren war es größtenteils nicht flugfähig. Ähm, es fängt so ab September an, thermisch zu werden. Und, äh, Oktober. Ja. Also,

[00:35:57] **Gavin McClurg:** wir haben da einige

[00:35:57] **Benjamin Kellett:** ziemlich, ziemlich spannend, da auch im November hineinzufiegen, aber es wird so richtig gut ab Mitte bis Ende Dezember. Ähm, wenn es im Januar nicht weggeblasen ist, dann ist das das Beste.

[00:36:07] **Gavin McClurg:** Die Insel selbst ist, wissen Sie, sie ist nicht riesig. Aber da geht viel vor. Ich meine, was die Geographie angeht und wie Sie sagten, den Westen und den Osten und, ähm, wie viel, und ich weiß, dass es ziemlich viele Leute gab, die so eine Insel-Bivouackur gemacht haben, wissen Sie, die, wissen Sie, die Sonnenwende abgedeckt haben.

[00:36:33] **Benjamin Kellett:** Es gibt

[00:36:34] **Gavin McClurg:** noch ein bisschen Regen hier. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Es regnet hier noch ein bisschen. Da

[00:36:48] **Benjamin Kellett:** Es regnet hier immer noch ein bisschen. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es regnet immer noch ein bisschen hier. Es ist immer noch ein bisschen Regen hier. Es ist immer noch ein bisschen Regen hier. Es ist immer noch ein bisschen Regen hier. Geflogen, ähm, oder zumindest nicht auf irgendeinem mit irgendeiner Art von Tracklog in den letzten 20 Jahren, das liegt hauptsächlich an der Unzugänglichkeit und es gibt einfach nirgendwo einen Platz zum Landen oder Abheben, wissen Sie, so wie diese große. Ist das die Westseite? Ja, da gibt es Teile der Westseite, ähm, und im Süden, im tiefen Süden und der Fjord, ähm, da gibt es Gebiete, die sind praktisch mit, ja, es ist fast wie ein Selbstmordflug, aber ähm, aber es gibt Gebiete, und besonders ähm, direkt nördlich vom Mount Cook, wo nur eine Handvoll, wissen Sie, nicht viele Leute geflogen sind, die sind ziemlich, wissen Sie, da gibt es Leute, die durch da geflogen sind auf diesen, auf diesen Touren, und Nick, Nick ist offensichtlich ein Urgestein, der war an den meisten Orten, und ähm, da gibt es noch ein paar andere, aber ja, ähm, ein Großteil davon ist immer noch unbeflogen oder wird nur sehr selten geflogen, wissen Sie, man bekommt das über diese App, wie heißt die App noch mal, wissen Sie, im cross country Planner, wo man, oh, die Sky Tracks, wo man sich die Sky Tracks ansehen kann und sehen kann, wo die Leute gewesen sind, ja, manchmal gehe ich da drauf und schaue einfach, wo noch niemand vorher war, warum nicht oder warum können wir nicht dorthin, einfach

[00:37:56] **Gavin McClurg:** Nichts, ja, wow, das ist ziemlich aufregend. Wird da irgendwas gemacht auf

[00:38:03] **Benjamin Kellett:** die Nordinsel, da war ich noch nicht. Ja, da ist... es ist nicht so viel Flugbetrieb da oben, soweit ich weiß. Ich persönlich habe auf der Nordinsel noch nie geflogen. Es ist nicht so bergig, es ist eher eine flache Gegend, aber sie haben trotzdem einige gute Fluggebiete da oben. Aber ich meine, wenn man sich ansieht, was die Leute für den X-Contest hochladen, würde ich sagen, das ist vielleicht mehr oder sogar ganz in den Süden, und der Großteil davon ist rund um Queenstown Monica. Ich persönlich – und es ist schwer für mich zu sagen, weil ich auf der Nordinsel wirklich noch nie geflogen bin – aber ich denke, das beste Gebiet zum Fliegen ist die Queenstown Monica

Gegend und

[00:38:39] **Gavin McClurg:** Warte mal, aber die haben doch diesen Wettbewerb... wie heißt der Vulkan? Das Mordor auf der Nordinsel, wie heißt der Ort noch mal? Oh, du...

[00:38:46] **Benjamin Kellett:** Stell mich bloß nicht in die Bredouille, sonst bin ich vor all meinen neuseeländischen Kumpels total peinlich berührt. Nennen wir es einfach Mordor, okay? Richtig, richtig. Du...

[00:38:56] **Gavin McClurg:** Du weißt schon, was ich meine, oder? Ja, ja, ja. Es ist, ich weiß nicht, ich war schon da, bevor ich angefangen habe zu fliegen, aber es ist äh, haben die da nicht ein Comp? Wie heißt der Ort noch mal? Ich würde ihn Fongaree nennen, aber das ist viel weiter nördlich.

[00:39:07] **Benjamin Kellett:** Nein, ja, das ist cool. Ich werde mich selbst lächerlich machen, es ist wahrscheinlich Taranaki oder Taupo oder so etwas in der Art. Oh.

[00:39:13] **Gavin McClurg:** Da hast du es. Ja, es ist Taupo, die Stadt Taupo, und dann Taranaki. Können wir schneiden?

[00:39:17] **Benjamin Kellett:** damit es so klingt, als wüsste ich, wovon ich rede. Ich weiß absolut, dass das drinbleibt.

[00:39:22] **Gavin McClurg:** Ist schon okay, Mann, du bist immer noch ein Brite, du bist immer noch ein Brite.

[00:39:28] weil die einen haben, ist das nicht normalerweise der Ort für die New Zealand Nationals oder ist das da unten, wo du bist?

[00:39:33] **Benjamin Kellett:** Nein, normalerweise ... ja, wir hatten es dieses Jahr nicht, aber es wandert umher. Ich habe noch nicht von einem Wettbewerb dort gehört, wahrscheinlich gab es einen, aber wir hatten ihn oft in Nelson. Nelson ist ein ziemlich beständiger Ort für Wettbewerbsfliegen. Wir hatten ihn auch in Monica, das war ziemlich spannend, aber ja, es wandert umher.

[00:39:53] **Gavin McClurg:** Also, diese Saison geht für euch da unten ja gerade zu Ende. Aber worauf freust du dich diesen Winter? Woran denkst du so, weißt du, wie sieht das nächste Jahr aus? Ich meine, hoffentlich öffnen die Dinge für euch wieder und ihr könnt ja wieder weg und so, aber

[00:40:12] **Benjamin Kellett:** Genau, wir werden freigelassen, eigentlich wurden wir jetzt schon freigelassen, was echt klasse ist. Also, ich persönlich werde nach Europa fliegen. Ich war noch nie in den Alpen fliegen, also werde ich meine Familie in England besuchen.

[00:40:25] **Gavin McClurg:** und ich werde in England sein und ich werde in

[00:40:25] **Benjamin Kellett:** England, weil ein Besuch längst überfällig ist. Ich freue mich wirklich darauf, wieder mal im Vereinigten Königreich zu fliegen. Das wird schon... ja, das wird ziemlich besonders für mich sein, weil ich offensichtlich jahrelang geflogen bin und in England aufgewachsen bin, und ich habe es immer als einen zweidimensionalen Ort gesehen. Es wäre ziemlich cool, zurückzugehen, dort zu fliegen, in meinem Dorf zu landen und in den Pub zu gehen. Oh Mann.

[00:40:45] **Gavin McClurg:** Die Seen wirst du lieben. Ich meine, es sieht dort unten sehr ähnlich aus wie das, was du fliegst. Die Seen sind spektakulär und du kannst wieder überall landen, es ist alles nur Gras und kleine Hügel.

[00:40:55] **Benjamin Kellett:** Ja, ja, ich freue mich riesig darauf. Und ja, ich bleibe einen Monat dort und danach fliege ich nach Europa in die Alpen, nach Schweiz, Frankreich und Österreich, um Freunde zu besuchen. Und ja, ich freue mich echt darauf, dort zu fliegen, weil ich gehört habe, dass es dort ziemlich malerisch ist.

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Oh, das wird dir gefallen, ja. Ich meine, das wäre fantastisch. Klar, du bist verwöhnt, aber du wirst es lieben. Okay, ich habe dich mit dem anderen Zeug abgelenkt, aber ich möchte mehr darüber hören, wie du filmst. Du hast die GoPro, offensichtlich eine an einem Stick, wechselst du sie hin und her zwischen der POV auf deinem Helm und setzt sie einfach... du hast zwei, oder?

[00:41:29] **Benjamin Kellett:** Ich nutze die 360-Grad-Kamera für den gesamten Flug. Das bedeutet, dass ich das Material für Hyperlapses verwenden kann, aus denen man ziemlich schöne Visualisierungen von den Wolkenformationen bekommt, wenn man diese Wolkenstraßen einfängt. Und dann nutze ich die GoPro am Helm. Da die 360-Grad-Kamera die ganze Zeit läuft, ist die Dateigröße definitiv riesig. Sie filmt in 5,7K, manchmal sieben oder acht Stunden lang, und es ist manchmal ziemlich viel Arbeit, das ganze Material zu bearbeiten. Aber es wird in 1080p ausgegeben, und ich setze dann quasi Keyframes für das Material in die Richtung, in die ich es haben möchte, und verknüpfe es dann mit dem GoPro-Material und mache so eine Art Jump Cuts zwischen den beiden. Die GoPro dient also auch dem Audio sowie als eine Art Point-of-View.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** ist es, weil es viel Arbeit ist, und weil es viel Arbeit ist, und weil es viel Arbeit ist, und weil es viel Arbeit ist, und weil es viel Arbeit ist, ja, nicht

[00:42:32] **Benjamin Kellett:** nicht im Sinne der Zeit, die ich investiere, nein, es ist definitiv ein Herzensprojekt, aber ich meine, es ist immer noch ein sehr kleiner Kanal und momentan deckt es gerade so die Kosten für die monatlichen Abos ab, die ich für die Erstellung der Videos zahle, aber darüber hinaus nicht wirklich, es ist einfach etwas, das ich aus Spaß mache, weil

[00:42:58] **Gavin McClurg:** Sie sind wirklich instruktiv. Ich meine, es war ziemlich unterhaltsam. Ich dachte mir, ich weiß ja viel über Baby-Flüge und so, aber ich habe das Tempo und die Begeisterung wirklich genossen. Du wirkst wie ein ständig optimistischer, fröhlicher Typ und du hast da draußen eine richtig gute Zeit. Ich stimme Miles, unserem Editor, zu: Du musst dir diesen Typen ansehen, der hat einen Riesenspaß. Man merkt, dass du viel Spaß hast, aber ich schätze auch den instruktiven Aspekt. Das scheint dir ganz natürlich zu kommen.

[00:43:32] **Benjamin Kellett:** Ich meine, so sehr ich das Paragliding und die Bivy-Flüge liebe und auch gerne darüber rede, landet es in den Videos oft so, dass ich einfach nur rumschwätze. Aber ja, nein, ich liebe es wirklich, ich bin total leidenschaftlich dabei. Und wenn man für etwas brennt, dann fällt es einem ziemlich leicht, diese Art von Mühe in die Sache zu stecken. Für mich ist es einfach klasse, die Begeisterung bei den Leuten zu sehen. Wenn man manche Leute kennt, nehmen sie etwas daraus mit und merken sich: Was, das ist möglich? Das kann ich auch! Schau mal, er macht das, ich sehe, wie er es macht, ich sehe das Video, ich weiß, wie es da draußen aussieht, ich bekomme ein Gefühl für die Erfahrung. Und das ist absolut etwas, das ich aus den Videos von Next mitgenommen habe, als ich noch lernte. Ich habe Videos von Nick gesehen, wie er hinten rausfliegt, und dachte mir: Wow, das ist so cool, das will ich auch machen. Und ich verstehe irgendwie, wie es aussieht.

[00:44:25] und

[00:44:26] **Gavin McClurg:** ich denk mir so, oh mein Gott, ich werd das machen

[00:44:26] **Benjamin Kellett:** das und

[00:44:27] **Gavin McClurg:** ich denk mir so, oh mein Gott, das mach ich jetzt, und ich bin wie

[00:44:28] **Benjamin Kellett:** das kann ich nicht, das kann ich nicht, ich kann nicht

[00:44:29] **Gavin McClurg:** das machen, das kann ich nicht, das kann ich nicht, das kann ich nicht, ich habe gesehen

[00:44:29] **Benjamin Kellett:** die nächsten Videos hundert Mal. Weißt du, wenn ich die Begeisterung teilen und die Leute dazu anspornen kann, da rauszugehen und sich unter Leute zu mischen, dann ist das im Grunde das, worum es geht. Was auch immer.

[00:44:41] **Gavin McClurg:** Was sind deine persönlichen Ziele? Du hast das ja beim Fliegen und vielleicht auch beim Filmen erwähnt.

[00:44:49] **Benjamin Kellett:** Ich würde das sehr gerne machen. Also beim Fliegen würde ich mich einfach gerne weiterentwickeln und ... im Moment steht für mich ganz vorne, neue Orte zu fliegen. Ich liebe das Fliegen in Neuseeland, es ist spektakulär, aber ich habe schon viel Energie in das Fliegen hier hineingesteckt. Jetzt freue ich mich ziemlich darauf, irgendwohin zu fliegen, wo ich die Namen der Berge nicht kenne. Also ein bisschen reisen, neue Orte sehen, neue Spots fliegen, neue Leute treffen und ... und ich werde natürlich weiterhin Videos machen, weiterhin

Material sammeln. Ich würde die Videos und die Videoqualität gerne weiter verbessern und ... ja, das ist etwas, das ich gerne ausbauen möchte. Ich würde gerne versuchen, einige größere Expeditionen im Bivy-Stil zu machen. Das wäre wahrscheinlich mein nächstes persönliches Ziel: versuchen, an einen Ort zu gehen, an dem ich noch nie war, und es dort richtig erleben, indem ich auf längere Reisen gehe, vielleicht als Teil eines Teams oder so, und versuchen, das einzufangen und als vielleicht eher ein längeres Video zu präsentieren, anstatt nur so kurze Clips von allen großen Reisen.

[00:45:50] **Gavin McClurg:** Wir hatten vor einer Weile einen E-Mail-Austausch und er sagte, er entschuldige sich, weil er es nicht geschafft hat oder so, und du hast gesagt: „Kein Problem, Mann, ich habe acht Terabyte Material zu sichten“, und ich musste irgendwie lachen. Ich glaube, bei Alaska hatten wir so 60 Stunden, was zu einem 50-minütigen Film wurde, und das war die Art von Material und die Art von Dateigröße, weil die mit RED-Kameras und so etwas davor schießen, aber Mann, du schließt echt viel – ich meine, acht Terabyte sind viel. Ja, eine Menge Material.

[00:46:20] **Benjamin Kellett:** Das liegt hauptsächlich an der 360-Grad-Aufnahme, weil die einfach Unmengen an Daten und Strom frisst. Aber ja, es ist viel und es ist viel zu durcharbeiten. Ich bin zwar schneller geworden, aber es dauert trotzdem. Ich habe noch jede Menge Videos vor mir, ich arbeite mich da gerade langsam durch, aber...

[00:46:40] **Gavin McClurg:** Das Publikum hat eine Idee: Für einen deiner fünfminütigen Filme – oder einige davon sind 20 Minuten lang – die sind fantastisch, lassen sich super anschauen. Wie viel Zeit steckt da in der Bearbeitung, wenn es um einen dieser Filme geht?

[00:46:53] **Benjamin Kellett:** Ich denke, die schnellste Zeit, die ich je gebraucht habe, war so ein ganzer 12-Stunden-Tag, und trotzdem ist es nicht schlecht, ja. Und dann dauern die längeren manchmal so fünf Tage, weißt du. Und das ist die Sache, es gibt da keine gerade Antwort, weil es ein Kaninchenloch ist, wie du sicher weißt.

[00:47:11] **Gavin McClurg:** Man kann es immer noch besser machen.

[00:47:13] **Benjamin Kellett:** Man macht es irgendwann einfach. Früher habe ich mir oft ein Zeitlimit gesetzt, ich habe mir gesagt: Okay, sobald du diesen Punkt erreichst, hör auf, mach mit dem nächsten weiter und versuch einfach, es immer weiter zu verbessern. Aber wenn ich ständig versuche, es zu verbessern, verbringt man am Ende immer mehr und mehr Zeit damit. Und manchmal bin ich bei einer Animation so drin, dass ich sie perfekt machen will, aber ja, es ist ein bisschen wie ein Kaninchenbau, ja, genau, okay.

[00:47:33] **Gavin McClurg:** In diesem Zusammenhang möchte ich dir eine der Umfragefragen stellen, die wir letztes Jahr erhalten haben: Hat das Fliegen andere Aspekte deines Lebens verbessert oder verschlechtert?

[00:47:44] **Benjamin Kellett:** Nun, ich bin ein Single und habe keine Kinder, also kann ich nicht wirklich sagen, dass sich das Familienleben dadurch verändert hat.

[00:47:52] **Gavin McClurg:** Ja, ich wollte gerade sagen, dass man mit dieser Art von Schnitt vielleicht nicht so gut klarkommen kann.

[00:47:56] **Benjamin Kellett:** nein, genau. Ich meine, ja, mit dem oder vielleicht ist es einfach, weißt du, das ist einer der vielen Gründe, warum ich Single bin. Ich bin sicher, weil ich keine Zeit habe, aber äh nein, ich kann mir nicht vorstellen... ich meine, ja, meine Karriere in der Gastronomie hat wahrscheinlich gelitten, weil ich meinen Job aufgegeben habe, aber ja, abgesehen davon war es wirklich erfüllend und eine tolle Erfahrung, also ja, ich würde es gegen nichts eintauschen.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Du bist also Koch, ja?

[00:48:22] **Benjamin Kellett:** Ich habe etwa 10 Jahre lang als Koch gearbeitet, was...

[00:48:25] **Gavin McClurg:** eine wirklich gute Sache, die ich schon lange mache. Ich habe viel gearbeitet.

[00:48:25] **Benjamin Kellett:** was was wow mein

[00:48:26] **Gavin McClurg:** Der letzte Podcast war mit dem Chef, das ist ja Wahnsinn, zwei hintereinander, ja, echt verrückt.

[00:48:30] **Benjamin Kellett:** Es ist eigentlich eine nicht schlecht, eine nicht schlechte Branche, in der man zu sein hat, wenn man viel fliegen und cross country fliegen möchte, besonders wenn man an einem Ort arbeitet, der etwas flexibel ist und ein etwas größeres Team hat und man seine Schicht tauschen kann. Aber oh, ihr wisst schon, in den letzten Jahren bin ich rausgegangen und ich hatte damit tatsächlich so einen Spaß, und es hilft, wenn es einem nicht so wichtig ist, ob man gefeuert wird. Aber so, die Herausforderung anzunehmen, wenn ich um fünf Uhr Arbeit habe und auf den Coronet Peak gehe und versuche, das 100k Triangle zu fliegen und dann zur Arbeit gehe. Und man verbringt den ganzen Tag und die ganze Zeit ab der Minute, in der man das ein paar Mal gemacht hat, und es war wirklich ein Riesenspaß. Von der Minute an, in der man abhebt, kann man nicht abbrechen, bis man wieder zu Hause ist. Wenn man abbricht, verpasst man seine Schicht, und man verbringt fünf, sechs Stunden damit, hinten herum zu fliegen, kommt zurück, geht zur Arbeit und ist 15 Minuten zu spät, und die fragen: Wie war dein Tag? Und ich sage: Oh, ihr habt keine Ahnung.

[00:49:26] **Gavin McClurg:** Es war besser als deines, das garantiere ich dir. Ja, aber...

[00:49:29] **Benjamin Kellett:** Weißt du, es funktioniert schon, selbst wenn ich weg muss, weil wir in Queenstown eine Gondel haben und wenn ich auf der Tageschicht arbeite, kann ich quasi kurz raus, eine acro Runde von der Gondel machen und wieder zur Arbeit gehen, und das ist so absolut perfekt. Aber ja, das habe ich eine Zeit lang gemacht, aber jetzt ja, und ich fliege jetzt ein bisschen Tandem, das ist so ein Teilzeitjob.

[00:49:49] **Gavin McClurg:** Was das Thema Biwak angeht – ich meine, das Gelände sieht ziemlich machbar aus, weißt du? Man kann überall auf den Gipfeln landen, die Täler sehen echt nice aus. Es wirkte irgendwie alpin, offensichtlich ohne all die Lifte, obwohl man sie am Cornet hätte, aber es scheint ziemlich harmlos zu sein. Aber was waren denn am Anfang die Dinge, die dich vielleicht ein bisschen überrumpelt haben? Oder was wären das für Dinge, die für die Leute, die zuhören und noch nicht ihr erstes Biwak gemacht haben, wichtig sind? Welche Fähigkeiten hältst du für die Basis? Was sind die Dinge, in die man sich deiner Meinung nach wirklich einarbeiten sollte, wenn es um Biwaks geht, falls überhaupt welche?

[00:50:28] **Benjamin Kellett:** Ich würde sagen, speziell für Neuseeland ist die Fitness der wichtigste Faktor, weil man einiges laufen muss, wenn das Wetter nicht mitspielt. Ich meine, anderswo macht das natürlich nicht so einen großen Unterschied. Ja, ich weiß nicht, einfach die Erwartungen niedrig halten und dann – weil wenn du viel zu ehrgeizig bist, weißt du, ich will 100 Kilometer am Tag schaffen und bis hierher kommen, dann verpasst du den Sinn der Sache. Also, du hast

[00:50:55] **Gavin McClurg:** muss man

[00:50:55] **Benjamin Kellett:** Es geht um die Reise, um den Weg, um das Abenteuer. Du weißt schon, man wird total motiviert, einfach nur eine Abfahrt zu machen und zu campen, und wenn man dann noch Thermik bekommt, dann wow, das ist echt das nächste Level. Ich würde jedem, der noch nie Bivy-Fliegen war, empfehlen, es am Anfang ganz einfach anzugehen. Geh einfach einen Hügel hoch, campe oben und flieg morgens runter. Allein dadurch lernst du so viel – wo mein Equipment in die Tasche passt, was ich brauche, was nicht, all das und so weiter. Ich finde, das ist ein wirklich guter Ansatz, aber versuch nicht zu rennen, bevor du laufen kannst. Das ist im Grunde ein guter Plan, aber man muss auch wissen, wo man hinwill, eine gute Vorstellung vom Gelände und der Topographie haben, welche Täler gut und welche schlecht sind, und Karten und ein InReach haben, wenn man keinen Handyempfang hat. Also das richtige Equipment zu haben, vorbereitet zu sein, wird...

[00:51:48] **Gavin McClurg:** Wirst du in den Alpen viel Bivy Flying machen oder ist das eher ein Trip mit Freunden, um die bekannten Spots abzufliegen?

[00:51:54] **Benjamin Kellett:** Ein bisschen von beidem. Ich werde definitiv auch etwas Bivy-Fliegen machen, ganz sicher. Was das Ziel ist, ist momentan noch etwas unklar. Ich weiß, dass wir uns im Juni mit einer Gruppe von Freunden in Annecy treffen und versuchen werden, nach Osten zu fliegen. Aber wie, ich bin gerade ein bisschen ein Gleitschirm-Tourist, weißt du? Ich will einfach zum Mont Blanc fliegen, ich will zum Aiguille, ich will zu den Dolomiten und vielleicht mache ich einfach ein paar Zickzack-Manöver mit meinem Rucksack. Und ja, ich freue mich auch wirklich darauf, etwas acro zu fliegen und die Gondeln zu fliegen, weil das etwas ist, womit wir hier kämpfen. Über Wasser zu fliegen ist ziemlich hart, weil wir viele Seen und Berge haben, aber wir haben eigentlich keine Straßen,

die zu den Berggipfeln führen, besonders in der Nähe der Seen. Und wir haben vor kurzem mit dem Towing angefangen, was episch war, das war wirklich gut. Aber ja, ich freue mich wirklich darauf, einfach alle verfügbaren Einrichtungen in den Alpen zu nutzen und auf den Gipfeln zu landen. Ich habe gehört, sie haben Hütten, die Bier auf den Berggipfeln verkaufen, was einfach unglaublich ist. Die sind überall, es ist unreal.

[00:52:55] **Gavin McClurg:** Ja, das ist schon ziemlich stylisch, Mann.

[00:53:01] **Benjamin Kellett:** also nehme ich mir vielleicht einfach eine Kreditkarte, lasse das ganze Zelt und so zu Hause und lebe dann einfach das Leben, das es ist.

[00:53:07] **Gavin McClurg:** Es ist ein ziemlich guter Ort, um einfach eine Kreditkarte dabei zu haben und eine richtig, richtig gute Zeit zu haben. Ja, ich werde dir hier nur noch ein paar Fragen stellen, während wir das hier abschließen. Aus dieser Umfrage haben mir Leute eine Menge Fragen gegeben, die ich einfach echt lustig finde. Was würdest du in unserem Sport gerne öfter sehen?

[00:53:27] **Benjamin Kellett:** Ja, also erst mal mehr Leute, also das allgemeine Wachstum. Ich weiß nicht, wie das bei dir ist, aber manchmal denke ich mir, warum macht das nicht jeder? Für mich ergibt das keinen Sinn, das ist ja unglaublich. Wenn man mit Leuten spricht, die man auf dem Weg trifft, wenn man mit dem Daumen hoch fährt, wissen die oft gar nicht, was das ist. Das ist zwar lustig, aber man denkt sich dann: Geht raus und lern es doch mal. Also ja, das wäre erst mal eins, aber ich bin auch...

[00:53:55] **Gavin McClurg:** werde mit Leuten sprechen

[00:53:55] **Benjamin Kellett:** Leute in der

[00:53:57] **Gavin McClurg:** gut, wenn du mit dem Daumen hoch fährst und die nicht mal wissen, was das ist, weißt du, was das bedeutet – es geht darum, dass mehr Leute...

[00:53:57] **Benjamin Kellett:** dass sie eine bessere Handhabung ihres Schirms bekommen, egal ob in Form von acro, Training oder einfach nur Übung, wissen Sie, also mehr Leute dazu zu bringen, mehr Kontrolle über den Gleitschirm zu haben. Ich denke, das wird die Leute wirklich weiterbringen und ihnen Selbstvertrauen geben, und ja, ich denke, viele vernachlässigen das, was ich für super wichtig halte – die Fähigkeit, mit dem Schirm zu tun, was man will, egal ob vorwärts, rückwärts, was auch immer.

[00:54:25] **Gavin McClurg:** und ich finde, das ist eine wirklich gute Sache zu tun, und ich denke, das ist

[00:54:25] **Benjamin Kellett:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:30] **Gavin McClurg:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:31] **Benjamin Kellett:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:33] **Gavin McClurg:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:36] **Benjamin Kellett:** weißt du schon

[00:54:37] **Gavin McClurg:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:37] **Benjamin Kellett:** weißt du, weißt du, weißt du, weißt du, weißt du

[00:54:42] **Gavin McClurg:** weißt du schon, weißt du schon, weißt du schon

[00:54:42] **Benjamin Kellett:** Wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon, wisst ihr schon

[00:58:04] **Gavin McClurg:** Wahnsinn, ja, das ist cool. Was war der beste Tipp, den du von einem Mentor, einem Kumpel, einem Instruktor oder jemandem, mit dem du über die Jahre geflogen bist, bekommen hast? Etwas, worauf du immer wieder zurückgekommen bist, so nach dem Motto: „Mann, das war ein guter Rat.“

[00:58:18] **Benjamin Kellett:** Ich schätze, viele Leute haben mir gesagt, ich solle mich einfach bremsen und... weißt du, es gibt auch andere Tage. Es gibt keinen Grund, sich an den heftigen Tagen zu überfordern. Wenn es nicht der richtige Tag ist, dann ist es nicht der richtige Tag. Und es wird noch viele kommen, wir sind ja auf der langen Strecke, oder? Also ja, man muss nicht... ich war schon mal draußen und habe mich an Tagen überfordert, an denen ich es wahrscheinlich nicht hätte tun sollen, und ich hatte ein paar schöne Flüge, die ziemlich aufregend waren, aber es war zu windig. Aber weißt du, es gibt keinen Grund, sich weiter zu pushen, weil es bessere Tage geben wird.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Lass uns mit diesem Punkt aufhören und wir sehen uns beim nächsten Mal. Tschüss, bis zum nächsten Mal, Benjamin. Was sollten Anfänger vermeiden?

[00:58:56] **Benjamin Kellett:** Man sollte nicht rennen, bevor man laufen kann, das ist eigentlich eine gute Art, es auszudrücken. Man versucht einfach, zu viel zu schnell zu machen und überspringt dabei quasi Schritte, verstehst du? Und das kann manchmal hart sein, besonders wenn man mit Leuten fliegt, die besser sind als man selbst, und an Orte geht, die man weiß, dass sie wirklich aufregend sind. Man will an Orte gehen und dort eine Toplanding machen, die schwer zu bewältigen ist, und das zu versuchen, bevor man dazu fähig ist. Ja, man sollte nicht rennen, bevor man laufen kann. Es gibt eine strukturierte Route für den Fortschritt, der man folgen muss, und die muss respektiert werden. Man kann Erfahrung nicht lernen, man muss die Flugstunden machen. Ich denke, viele Leute sind heute viel besser darin, nicht zu schnell in höhere Schirmklassen zu springen. Hier wird das sicherlich ziemlich respektiert. Aber ja, man muss am Anfang eher vorsichtig sein, weil dann ist man am verwundbarsten, weil man – ich habe dich das im Podcast schon oft sagen lassen – man weiß nicht, was man nicht weiß. Aber ja, und wenn man nah am Boden ist, ist man am meisten gefährdet, also nimm es locker. Ich habe mir letztes Jahr den Rücken gebrochen, und das war wirklich dumm, das war völlige Selbstgefälligkeit. Es war der geringste Rückenbruch, den man haben kann, ich konnte irgendwie weglaufen und wegfliegen, aber ich hatte eine ziemlich harte Landung und habe einfach versucht, es zu erzwingen. Und wenn man nah am Boden ist, kann man sich wirklich schwer verletzen.

[01:00:24] **Gavin McClurg:** Du hast also ein Toplanding gemacht, warst du dann auf einem Bivy-Flug?

[01:00:26] **Benjamin Kellett:** Ja, ich war auf einem Bivy-Flug, die Vorhersage war echt super und ich war ziemlich begeistert. Ich war für drei Tage ausgerüstet, war in einem meiner Lieblingsteile der Insel und hatte geplant, hoch über den Mount Kirk zu fliegen. Dann blieb ich am Naaman Range hängen, der in den Hopkins liegt, und ich entschied mich, dort im Hang zu landen und für die Nacht zu campen. Im Nachhinein war das wahrscheinlich nicht die beste Entscheidung, weil es erst drei Uhr war und noch viel Tag übrig war. Ich hätte wahrscheinlich woanders landen können, aber ich habe diesen echt coolen Campingplatz gefunden, direkt an einer Klippenkante. Wunderschönes Gras, als hätte jemand es gemäht, es war klasse und ich wollte unbedingt dort landen. Aber wenn ich dort nicht gelandet wäre, weil es an der Klippenkante war, dann wäre ich unten im Talboden gelandet und der Rückweg hätte Stunden Wanderung gekostet. Also habe ich mich quasi dazu gezwungen. Ich habe mich zu sehr angestrengt und bin drübergeschossen. Ich war dabei, drüberzuschießen, und anstatt einfach hochzugehen, im Hang zu landen und meinen Gleitschirm in irgendwelche Büsche zu legen – was ein Riesenasche gewesen wäre, aber völlig sicher –, habe ich angefangen zu flügelschlagen. Ich bin voll geladen, ich bin direkt oben am Grat, vielleicht sogar leicht darüber, und wenn man flügelschlägt, geht es manchmal einfach in den kleinen Fallschirm oder man verliert drei Meter und alles ist gut. Aber diesmal ging das nicht, es hat sich gedreht und meine Beine sind hochgegangen, der Gleitschirm ist zurückgegangen und ich bin einfach flach auf den Rücken gelandet, so auf dem Oberkörper. Ich habe also jeglichen Schutz umgangen und es hat mich nicht mal die Puste rausgehauen. Ich bin also aus etwa drei Metern direkt auf den Rücken gefallen. Ich war total außer Atem, lag für eine Weile, so für eine halbe Stunde, und dachte mir: „Oh, vielleicht wird es mir einfach besser, ich campe hier und mache morgen weiter.“ Und dann kam langsam die Erkenntnis, dass das nichts wird, also habe ich mich entschieden...

[01:02:21] ich konnte immer noch fliegen, und das ist ein Fehler – das ist die Lehre für jeden: Rückblickend hätte ich ohne Wenn und Aber meinen SOS-Knopf am InReach drücken müssen. Wenn ich wieder in derselben Situation wäre,

hätte ich das einfach getan, aber ich war mehr oder weniger in einer Art Verleugnung. Es ist Januar, mitten in der Saison, ich hab eine tolle Zeit und ich will nicht verletzt werden, also habe ich es irgendwie verweigert zu glauben. Also bin ich nicht verletzt, das ist nicht passiert, man kann das einfach ablaufen. Also bin ich geflogen, ich habe es geschafft zu fliegen.

[01:02:51] **Gavin McClurg:** und ich konnte noch fliegen

[01:02:51] **Benjamin Kellett:** ich bin abgefahren und habe mich entschieden, runterzufliegen, um zur Straße zu gelangen und mich da rauszuholen. Und es war nicht – das ist blöd, weil einem in dem Moment so viel durch den Kopf geht, ich schätze – es war nicht erst, als ich wieder abgefliegen bin, in der Luft und dachte: Oh, was, wenn ich wieder eine schlechte Landung habe? Dann bin ich echt erledigt, weißt du? Und das ist der Grund, warum man – weißt du, ich hätte nicht runterlaufen können, ich hätte einfach den Knopf drücken können, und die Rettungsdienste hier sind echt super, weißt du, da wäre wahrscheinlich ein Hubschrauber gekommen.

[01:03:21] sie würden dich einfach mitnehmen und ins Krankenhaus bringen, und es war eine Selbstverständlichkeit, dass ich das hätte tun sollen. Zum Glück kam ein guter Freund von mir, Jesse Dew, auch bekannt als der Retrieve King, und hat mich abgeholt. Er ist stundenlang gefahren, also danke, Jesse, dafür. Er ist hochgefahren, hat mich abgeholt und ich bin am nächsten Tag ins Krankenhaus gegangen. Ja, lustige Geschichte. Also ja, sorry, das muss ich noch kurz dazu sagen, ich bin ins Krankenhaus gekommen, weil ich einfach nur Rückenschmerzen hatte und sie wegschlafen wollte. Ich habe Schmerzmittel genommen und dachte mir, ich sollte mal hingehen, ich habe immer noch ziemlich Schmerzen, ich gehe ins Krankenhaus und lasse das mal abklären. Und ich bin da reingegangen und habe gesagt, wissen Sie was, was ist passiert, ich hatte eine harte Landung mit meinem Gleitschirm und offensichtlich habe ich das auf Video. Also zeige ich ihnen das Video und die sagen: Oh, das war ziemlich heftig, Sie sollten sich hinlegen, legen Sie sich hin. Und ich sage: Okay, ich lege mich hin, wollen Sie Schmerzmittel? Ich sage: Oh nein, nicht so schlimm, aber okay, geben Sie mir mal Schmerzmittel. Und sie sagen: Richtig, wir machen ein Röntgenbild. Und sie haben mich geröntgt und sie kamen aus dem Röntgenraum und sie...

[01:04:21] und sie sagen: beweg dich nicht. Ja, beweg dich nicht, leg dich hin, beweg deinen Hals nicht. Und ich stehe auf und schaue mich um und frage: Was meint ihr damit? Aber legt euch hin, bewegt euch nicht. Plötzlich mache ich mir echt Sorgen, wisst ihr, ich denke mir: Was habe ich bloß getan? Und sie sagen: Du hast drei Wirbel in der Lendenwirbelsäule gebrochen und du musst sofort ein CT machen, also beweg dich nicht. Und ich denke mir: Mist, ich bin hier reingekommen, werde ich jetzt im Rollstuhl wieder rausfahren? Was wollt ihr eigentlich? Ich bin ja Stunden gelaufen, ich bin mir ziemlich sicher, dass alles okay ist. Dann wurde das CT gemacht und sie kamen zurück und sagten: Oh okay, du hast gesagt, du hättest dir vorher schon mal den Rücken gebrochen, oder? Ich sage: Nein. Sie sagen: Oh, doch, denn einer davon ist alt und zwei sind neu – oder sind es zwei alt und einer neu? Äh, also ich sage: Oh, wirklich? Und sie sagen: Ja, ja, zwei davon. Wir haben sie von einem Spezialisten untersuchen lassen und ja, du hast zwei gebrochene Wirbel, die sind vorherig.

[01:05:19] und ja, keine Flugschirme für eine Weile, aber die fragen mich, ob ich schon mal Wachs genommen habe, und ich sage, na ja, ich meine Skaten und Snowboarden und ich habe meinen Speed Schirm mal gestürzt, aber nicht so, dass ich irgendwas aussetzen musste, aber der Arzt dachte, ich wäre irgendein Verrückter, der Wirbelbrüche einfach abgewürgt hat und sein Leben weiterlebt, weißt du, also war das ein kleiner Schock oder eine Überraschung, aber ja, lustige Geschichte, ja, ja.

[01:05:45] **Gavin McClurg:** Ich habe schon ziemlich viele solcher Geschichten gehört, wo man ins Krankenhaus kommt und die Leute fragen, was passiert ist, und dann sagen sie: Okay, setzen Sie sich da drüben hin. Und dann kommen sie schon vor dem Röntgenbild angerannt, weil der Arzt fragt: Moment mal, was war die Ursache des Traumas? Moment mal, die waren beim Gleitschirmfliegen? Nein, das geht nicht, sagen Sie ihnen nicht, sie sollen sich setzen, bringen Sie sie da drauf, legen Sie sie hin. Ja.

[01:06:11] **Benjamin Kellett:** ja, es ist lustig, ich bin froh darüber, dass

[01:06:15] **Gavin McClurg:** geklappt, da gibt es eine richtig gute, da gibt es zwei richtig gute Lektionen, da gibt es

[01:06:19] **Benjamin Kellett:** da gibt es eine wirklich gute, da gibt es eine wirklich gute Lektion, da gibt es eine

[01:06:19] **Gavin McClurg:** einer kommt aus meiner eigenen Erfahrung: Ich hatte diesen Frühling vor der X-Alps einen ziemlich heftigen Sturz auf einem Bivy, als ich für das Rennen trainiert habe. Ich habe das in der Show schon oft erwähnt, also muss ich es hier nicht nochmal machen, aber wisst ihr, als ich gestürzt bin, war ich so dankbar für mein Erste-Hilfe-Set, weil ich wusste, dass es Stunden dauern würde, bis Hilfe kommt, und ich mich beruhigen konnte. Erstens hatte ich Sauerstoff, den die meisten Leute nicht haben werden, aber wir haben ihn hier, weil wir so hoch kommen, das war gut, und dann war das Erste-Hilfe-Set klasse und

[01:06:49] **Benjamin Kellett:** dann konnte ich

[01:06:49] **Gavin McClurg:** ich konnte den Schmerz einfach nur moderieren, weil ich wusste, was kommen würde, ja, nur um alles ruhig zu halten. Offensichtlich war das InReach absolut entscheidend, weißt du, ohne das wäre ich komplett aufgeschmissen gewesen. Ja, das war auch eine echt gute Lektion. Und das andere ist das Flappen. Ich bin immer noch schockiert, wenn ich meine 20 von 2015 sehe, bei der ich oben gelandet bin, und Sebastian Huber und ich haben genau dasselbe gemacht, ich bin oben gelandet und ich habe genau dasselbe gemacht, ich bin oben gelandet und ich habe den Plan FAI gemacht und es hat mich einfach nur geärgert, weißt du, ich war gerade auf der Rückseite völlig abgeschmiert an einem epischen Tag und bin dann echt schnell hochgeklettert und in einen Haufen Brennesseln gestürzt, also war ich schlecht gelaunt. Und es war ein richtig guter Tag, deshalb wollte ich sofort landen und wegkommen. Und beim ersten Mal, als ich es vermasselt habe, war ich zu hoch und bin wieder rausgegangen und habe versucht, wieder reinzukommen. Es ist ja, jeder kennt Plan FAI, ich meine, das ist dieser berühmte Start über Anisee, aber er ist ziemlich schmal und von Bäumen umgeben, also musste ich aus dem Weg gehen und ich musste aus dem Weg gehen und ich musste und da kommt viel Wind rein.

[01:07:51] Man kommt direkt rein. Und, wisst ihr, damals kannten wir den Fly-on-the-Wall-Move noch nicht mal. Ich bin mir nicht sicher, ob ich das dort überhaupt bei so viel Wind geschafft hätte. Aber ich habe gesehen, wie Maxime das auf seinem Instagram macht, wo er einfach da reinfährt und es einfach hinkriegt. Es ist unglaublich. Aber Mann, wenn du das verhaun, hast du richtig Schmerzen. Aber egal, ich habe es durchgezwungen und spät gesponnen. Zum Glück war ich niedrig genug, dass es kein großes Ding war, aber es ist im Grunde dasselbe wie bei Sebastian Huber. Aber ich glaube, wir vergessen beim Flappen, dass wir tiefer kommen, wisst ihr, mit jedem progressiven Flap, es sei denn, man lässt den Schirm komplett wieder fliegen, was die acro-Piloten ja wirklich gut können. Und dass deine Bodengeschwindigkeit erschreckend nah an der Stallgeschwindigkeit liegt.

[01:08:39] Und das vergisst man. Es fühlt sich einfach so an, als wäre da jedes Mal dieser ganze Druck, weißt du? Und dann plötzlich dieser Stall-Punkt, und meistens ist es ein Spin. Das ist es, was die Leute normalerweise erwischt. Dieser Stall-Punkt ist viel anders, als man ihn kennt. Und ich habe danach gelernt, als ich Carluccio bei den Menarca in Mexiko in einem Jahr gesehen habe, weißt du, diese Typen, er hat das in Card, nein, nicht Cartagena, Caracas in Venezuela gelernt. Und die müssen landen, wenn ihre Landeplätze normalerweise von Stacheldraht umgeben sind und winzig sind. Also müssen sie buchstäblich darüber hinwegkommen und wie ein Hubschrauber reinkommen. Und ich habe schließlich gelernt, wie man richtig flappt, indem ich ihm zugeschaut habe, weil er im Grunde komplett in den Tail Slide ging.

[01:09:32] Es war, es war so ein tiefes Flappen, einfach Fullstall und, weißt du, den Schirm weit nach hinten schnappen, aber ihn dann wieder komplett loslassen, weißt du, einfach komplett loslassen. Es wechselt also ständig vom Nicht-Fliegen zum vollen Flug, bevor er, weißt du, fliegen will. Er würde es wieder treffen, anstatt dieser kleinen Tink-Tink-Bewegungen, die jeder macht. Und die sind echt gefährlich, weißt du, und ich dachte wirklich, ich hätte das Flappen drauf, aber dieses Video zu sehen ist, ist schrecklich, weil ich mir nur frage: Was habe ich mir dabei gedacht? Weißt du? Es ist also wirklich etwas, das man gut mit viel Höhe üben sollte, so wie du es bei acro und so machst. Und ich bin sicher, das hat dich auch erwischt, dass du versuchst, es hineinzuzwingen.

[01:10:17] Und ich werde einfach, ich werde einfach direkt hier runterkommen. Und ich muss, wir müssen unseren Druck halten.

[01:10:24] **Benjamin Kellett:** Absolut. Bei der ganzen Situation habe ich absolut niemanden außer mir selbst zu beschuldigen. Und es war völlig vermeidbar. Und mein Ansatz für die Toplanding ist jetzt völlig anders. Und ich benutze diese Technik kaum noch, sehr selten überhaupt. Und ich habe alternative Methoden gefunden, von denen ich denke, dass sie viel besser sind. Und ich denke, das ist das, was wir bei Chrigel, Maxime und Patrick sehen, wie sie

diese unglaublichen Speed-Landungen machen. Downwind

[01:10:50] **Gavin McClurg:** bergauf. Ja,

[01:10:51] **Benjamin Kellett:** Absolut. Was wirklich beeindruckend ist, aber ich meine, wir müssen nicht bei den Wall Landings komplett mit der Nase tief unten fliegen, sondern können dieselbe Technik in geringerem Maße anwenden. Und das funktioniert immer noch richtig gut. Weißt du, es ist so, wie wenn man Tandems fliegt, braucht man etwas Energie für einen guten Flare. Und wenn man die gleiche Art von Sache nutzen kann, wenn man sein Solo Toplanding macht, zumindest das Bremsen halten – das ist der Punkt, die schlimmsten Toplandings und der häufigste Fehler, den ich bei Leuten sehe, ist, dass sie mit viel Bremsdruck reinfliegen, viel Bremsdruck, viel, viel Bremsdruck und dann bumm, machen sie den Flare und knallen voll rein und es tut weh. Aber wenn du die Bremse hältst und es einfach schießen lassen kannst, baut sich etwas Energie auf, Flare, bumm, wunderschön. Ich meine, es geht alles darum, einen guten Approach zu haben, aber ja, Flapping, das ist eine wirklich schwere Sache, die man gut hinbekommt.

[01:11:39] Und das ist ein schmaler Grat zwischen dem Strömungsabriss deines Gleitschirms und dem harten Aufprall auf den Rücken, weißt du, so als wäre es...

[01:11:47] **Gavin McClurg:** das ist eine echt schwere Sache. Und ich denke, der knifflige Teil dabei ist auch, selbst wenn du mit massig Höhe übst und in einer, wie man so schön sagt, kontrollierteren Umgebung oder bei einem SIV oder so etwas Ähnlichem bist, das ist etwas anderes, wenn man die Perspektive des Bodens dazu nimmt, weißt du, wenn man den Boden und die kleine Fläche, auf der man es versuchen will, mit einbezieht, dann ist es plötzlich so, du hast vielleicht eine ziemlich gute Muskel-Memory davon, wie man es aus 3000 Fuß Höhe macht, aber wenn du es so machst, ist es einfach sehr einfach, ganz schnell zu denken: „Heilige Scheiße, ich habe das übersehen“, so wie du es gemacht hast, weißt du? Also ja, aber das ist eine tolle Lektion, weil es so viele Male gibt, in denen ich es selbst eine Million Mal erlebt habe, wo man sich auf einen Punkt fixiert, wo man einfach den Ausstieg noch hat.

[01:12:34] **Benjamin Kellett:** Absolut. Scheiße.

[01:12:35] **Gavin McClurg:** das, Mann. Du hast es verpasst. Ja.

[01:12:36] **Benjamin Kellett:** Geh nochmal, geh woanders hin und lande woanders. Und das ist genau der Punkt. Und das ist etwas, an dem ich selbst gescheitert bin, weil ich so fixiert darauf war, an genau diesem einen Punkt zu landen. Ich wollte dort landen und ich werde dort landen. Und ich habe es einfach komplett erzwungen, obwohl es nicht möglich war. Und der einzige Weg, da reinzukommen, war, den Schirm zu stallen, was für mich nicht gut lief. Und es macht Spaß. Also, lande es einfach irgendwo am Hang in einem Gebüsch und zieh deinen Gleitschirm raus. Du wirst unbeschadet davon davonkommen. Weißt du, es macht keinen Sinn, es zu erzwingen. Es ist viel besser, drumherum zu fliegen und es nochmal zu versuchen, irgendwo am Hang zu landen. Es ist halt, weißt du, man versucht es auf eine flache Stelle zu setzen, wo es cool aussieht. Es ist einfach, ja. Und das ist der Punkt.

[01:13:13] Weißt du,

[01:13:21] weißt du, weißt du,

[01:13:22] **Gavin McClurg:** weißt du, weißt du, weißt du,

[01:13:36] weißt du,

[01:13:39] Weißt du, man fliegt sehr langsam, weil sie in viel Wind fliegen. Sie haben also viel Druck auf ihrem Schirm und fliegen langsam. Und dann vergisst man einfach, dass dieses Verhältnis nicht dasselbe ist, wenn man keinen Wind hat. Und plötzlich fragt man sich: „Warum hat mein Schirm einen Klapper? Ich bin doch mit der gleichen Geschwindigkeit geflogen wie sonst.“ Ja, aber du hattest nicht die Fluggeschwindigkeit. Also ist der Druck eine wichtige Sache. Wie du gesagt hast, bedeutet Flare-Autorität, dass man Energie hat. Man muss Energie haben. Ich denke, Energie ist in der Luftfahrt unglaublich wichtig. Absolut. Ja, ja, ja. Benjamin, toller Abschluss. Danke, dass du uns diese Geschichte erzählt hast.

[01:14:25] Schön, dass das nicht so schlimm ausgegangen ist. Und es klingt so, als wäre das ein ziemlich gutes Ende für die ganze Geschichte gewesen, und ihr konntet im Krankenhaus sogar darüber lachen, was auch gut ist.

[01:17:20] ...Cloud-Based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendwas gekauft haben, dann sollte alles eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und Zugriff auf all diese Bonusinhalte haben. Jetzt, vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[01:17:39] Danke.

[01:18:08] Danke.