

Benni Bölli and the Art of Flaring

Cloudbase Mayhem Podcast 226 — Benni Bölli

Published	2024-08-13
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/226-benni-bolli-and-the-art-of-flaring/
Duration	00:57:57
Speakers	Benni Bölli, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0226-benni-boelli-and-the-art-of-flaring.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	12
Show notes	12
Transcript	12
Deutsch	23
Show notes	23
Transcript	23

English

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

Show notes

The episode features Benni Bölli, the inventor and designer behind Flare kites, discussing "flaring" or parakiting, a sport combining kitesurfing and paragliding elements. He explains the Flare system's dynamic nature, emphasizing safe handling, training, and the significant differences and benefits between parakites and traditional paragliders for soaring.

The post #226 Benni Bölli and the Art of Flaring first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. I had a very cool show today with Benny Boehle. He's out in Austria, actually lives in southern Germany, but he is a designer for Skywalk. And those of you who have been following the rise of parakiting and the mustache and now the line, their speed version, you know the swing and you know about parakiting. I did not know too much about it, and it's actually called flaring. It's really a new sport kind of between kite surfing and paragliding. And many people have been asking me to interview Benny. He's kind of the one responsible. It was his thesis that he brought to Skywalk a few years ago, and they have made it into a thing.

[00:00:57] This is a very, very big thing up in Denmark, as you'll hear in the show. But apparently when you go out to the dunes out there, it's about 85 % people flaring these days. Uh, super high energy, very interesting wings that work more, you know... if you've done some kite surfing and you understand bar pressure and letting out a bar and pulling in a bar and the power window and these kinda things, you'll be familiar with these. But we take a deep dive on flaring in this episode and find out what they're all about. What the advantages are. what the disadvantages are how they work the things to be aware of when you're first getting into it and he we wrap up the show at the end we kind of finished it and then he talked about that it was really important to put out there that

[00:01:51] what they're seeing you know just like in any kind of gravity sports there there is risk of course and those these wings are so easy to fly that people get overconfident really quickly so he just wanted to put out there that you know remember if you get one of these wings you still need instruction you still need to take it slow you need to do it around other people who know what they're doing you know and launch and put in the beginning you want to fly in places that have some margin and some cushion you know rather than cliff launches you want to do it in the dunes where they're really built for anyway so I really enjoyed this found it very instructive and informative and I want to get one of these wings there I've seen all the videos I'm crazy I'm pretty wild so yeah enjoy this talk before we get to it just a quick bit of housekeeping when I was over at the PWC in Switzerland I bought a pair of Netsu heated gloves I've been pretty down on heated gloves I've tried them over the years and Black Diamond and you know really good brands and they always seem to fail or don't work or you know do that much and so I've been going with kind of a thin glove and an over mitt but that's not that great when you're on the bees you know trying to use a two-liner with the toggles it's just super awkward I always feel like when if you'd have to go to throw your reserve it's tricky so

[00:03:21] there was a guy there that's selling these Netsu gloves that are a Polish brand and they've really done a ton of work with external batteries you know so you don't want to just throw them away just throw them away you don't want to You connect a 20 milliamp battery, it's a 20,000 milliamp battery, you run the line up your sleeve and you got one on each glove so it'll last for a long time. And one of the problems with heated gloves is that the batteries go really quickly or the glove doesn't register that it has any more power. There's a lot of faults when it comes to that voltage. It's all about voltage that creates the heat. These guys have completely figured it out. So at the Swiss PWC, they had run out of the thicker gloves so I just got the thinner ones.

[00:04:07] They're a liner and that was all I needed. You know, flying around at 3,500 meters, it's pretty cold, still very much spring over there. My hands were toasty. So they're great and I thought they were so great that I'm now a dealer of them over in the U.S. I think I'm the only one. So if you're interested in these, I've got the thicker version and the thinner

version. They're being shipped right now. By the time this show goes up, I will have them in stock. I'll bring them to the Red Rocks Wide Open. I'll bring them to the World Cup down in Utah next month. And so you can get them from me there. But check it out. If you've been struggling with cold hands, I believe this is a very good solution. And I'll have them on the website, cloudbasemayhem.com. Enjoy the show.

[00:04:57] Benny, great to have you on the Mayhem. It's only taken us many, many, many, many months to put this together. Yeah. But thanks for

[00:05:05] **Benni Bölli:** joining us. Thanks for making

[00:05:06] **Gavin McClurg:** it happen so last minute. And congratulations on moving into your new place there. It looks nice.

[00:05:11] **Benni Bölli:** Thank you for having me. And I checked before it was pretty much exactly 12 months, one year since our last conversation.

[00:05:20] **Gavin McClurg:** Sometimes I was surfing through my inbox, which is always a disaster this morning and went, oh my God, I completely forgot about this one. So yeah, well, thanks for making it happen. And thanks for doing this late. I understand it's 10 o'clock your time. Two o'clock my time, a little more reasonable, but tell me a little bit about, we talked very briefly this morning about flair and the mustache and, and skywalk. Just get us up to speed. Tell us about your personal journey a little bit, how you ended up doing what you're doing. And then there's a lot of people listening who want to know more about this, this wing and these concepts.

[00:05:59] **Benni Bölli:** For sure. I'm 35 years old. I am based in Germany.

[00:06:06] And I started in skywalk in the skywalk group 2013, but I started as a team rider for a fly surfer, which is one brand from the skywalk group, um, 2011. So now I'm over 13 years ago and yeah, basically I started kite surfing when I was 10. Um, so pretty long ago, then I started paragliding when I was 16. Yeah. I was always really, um, into theastic about stuff flying around. Um, there'd be model planes, paragliders, gliders, whatever, just if it flies, it's, um, it's for me.

[00:06:51] So yeah, I got in touch with the system from the let's, let's call it the parakite system. Actually at my first event as a fly surfer team rider, which was a snow kite event I met, um, Armin Harich, who is one of the founders from the skywalk group basically founded skywalk back then. So yeah, he basically showed me, um, because he knew I was, I was, um, also paragliding and he showed me this new concept where he basically, um, modified an old kite from him and put some risers on them, um, changed the bridle and he was peri, peri motoring it, um, on skis. And then, you know, it was a 15 meter and he was like, it's just speeding up before takeoff and then just hit the brakes and just went straight up.

[00:07:44] And I was like, okay, yeah, I want to do something, something with it, you know? Um, and I, I basically straight realized that this is, um, that this could do something to the sport. Um, I didn't know at the time what it would do, but I knew it would have an impact at one day. And yeah, basically, I did my bachelor's internship with, um, fly surfer and skywalk. Um, and I wrote my, my thesis about the riser system, um, from the now, now mustache back then it was, we did not call it mustache back then. Um, and yeah, so basically they offered me a job because they seemed happy about my thesis and, um, what I did during my internship.

[00:08:32] And I ended up in the paragliding department as a test pilot. And I learned, um, a lot from Alex, um, Alex Helvalt, um, who's doing some paragliders now. And, um, yeah, I spent with him two years until 2015, um, testing and designing the wings. And yeah, then we had, uh, we had one developer from sky, from fly surfer, um, going from full-time to part-time and my passion, I felt during those two years that my passion is more on the kiting side of things. And, um, I wanted to develop, uh, race kite because back then at the time, um, I really loved to kite race, um, on the hydrofoils, which is by the way, uh, in the Olympic games the first time now.

[00:09:26] So, um, I'm also pretty excited about this. Um, but yeah, cool. And yeah, basically I then switched full-time to, um, to fly surfer kiteboarding at one point and started designing all the foil kites. And that's basically also where I'm at now. Um, I'm in charge for the full, um, foil kite range and, um, I'm also head of development now for fly surfer kiteboarding. And if I have some time left, I, uh, design the wings for FLIR. So that's, uh, a bit, uh, the story behind, um,

behind, uh, behind me, basically how, how I got where I am now.

[00:10:10] **Gavin McClurg:** How much of your design natural talent or ability comes from your background in kite surfing versus flying versus paragliding? Is that my background is also in kite surfing. It's, you know, it's, it's pretty interesting how many pilots come from sailing kite surfing. It's quite, uh, there's, there's quite a nice crossover, you know, just understanding Lee and power and the power window. And all these things, but, uh, I don't know of too many designers that have come through that path that like you have, maybe there's lots. I just, I'm not aware of it, but

[00:10:49] **Benni Bölli:** I think the combination, um, from my early start in both sports, basically, like I started cutting when I was 10 paragliding when I was, when I was 16 or 14, but I did my license when I was 16, I developed, I would say, good feeling for both kind of wings. Um, and I think this is the main part, which, um, or where I'm benefiting from now. And at the time when I was learning with Alex, um, I really tried to understand what or which parameters can be used from the kite, for example, in paragliding and vice versa. And basically the, the, the mustache is the perfect combination between, between both systems.

[00:11:39] And for me, I would say it was, or the mustache would not be the same as it is now. Um, if I would have only been kite surfing or only would have been paragliding. So I think the combination of those two sports was the key for fully understanding the system, you know, really implementing or adjusting all the single parameters, which you need to design a good wing, um, to fit the target group. I would say, which we did not know really who was the target group for the mustache at the beginning, but in the end we, we really focused on, on soaring, but yeah, something we'll for sure talk about later.

[00:12:22] **Gavin McClurg:** Yeah. Uh, why mustache?

[00:12:26] **Benni Bölli:** Um, yeah, mustache. Um, it's actually pretty funny story because, um, we, so basically we, we launched a brand in February, 2022 and two years before, I said, okay, I will, I will freeze the design now more or less. And, um, we'll do some, you know, some long longevity tests and some, you know, just give, give the, give a few wings out to people, um, get some feedback. Um, yeah, see how the wing is changing, how the trim is changing. Um, and for this like, um, field test, I would say I wanted to have something, something funny on the wing, um, to, you know, just not give them blank white wings or whatever, because there was no, no flare brand, um, at this time.

[00:13:20] So we were still, there was no brand. There was no name. There was no nothing. Um, we just knew we want to bring it somehow, um, to the market. So, yeah, at one point I was like, um, saying to a colleague who, he was, um, or who came in my office and I was just thinking about stuff, how to, how to put on the wing. And yeah, we, we thought about a funny mustache or whatever, you know, we just have something that the people talk about it because it's so different. And also when you see them flying, it is different. And so we wanted to kind of do something funny. Um, and then at the end or at the end, pretty soon, um, people were like talking about the mustache already.

[00:14:06] So we were not giving, um, the wing the name, but. Yeah.

[00:14:13] The wing was already known from the prototypes as the mustache. So yeah, it was basically said, um, the, the name for, for the first paracord, everything came from a joke, actually.

[00:14:29] **Gavin McClurg:** All, all the best companies are starting from a joke. That's perfect. So your audience has no idea what we're talking about. Let's imagine that for a moment. Uh, many of them do, of course, but let's just imagine they don't. Why is flair different? What, what's different? What's the same, what's the concept? Why are so many people talking about it and why do they look so damn fun?

[00:14:56] **Benni Bölli:** Um, yeah. So let's talk about the paracord system or, and yeah, in this way, the flair system.

[00:15:06] So basically I think everyone knows the basic concept of a paraglider. So we have basically our brake lines attached to the, to the trailing edge. Um, and then the accelerator, basically, if I activate the accelerator, I pull down the leading edge and change, um, the angle of attack of the wing. Um, so basically what we're doing with the flair system is exactly the same, but the opposite way. So on the paraglider, we cannot change the length of the sea level or the B level. Okay. Depending on two or three liners. Um, but we can pull down the A level and accordingly, the B level, um, in between.

[00:15:52] And with the flair system, the A level is exactly the same length all the time. But when we give hands up, then we extend the B into C level and the brake. So we basically go lower in angle of attack and fly faster. When we give our hands up, we put hands up. And the same goes if we put hands down, we increase the angle of attack. So, um, yeah. So basically we brought the D power from kiting, so where you can get rid of the power and release basically a trailing edge to get less angle of attack to get rid of the power. We brought this into paragliding. Um, and the

[00:16:40] main advantages from this system are basically that you can use your accelerator from paragliding. You can use it already on the ground because when you have a little, let's say a highway launch and a paraglider, you, you're launching the wing and you have instantly full power of the wing. And when you're flying, then you can basically activate your accelerator and accelerate forward. But with the flair system, you are, you can just release the brakes. The, uh, the, the wing will just inflate slowly. And will not pull you because you are not pulling. So the trailing edge is open. We have low angle of attacks, so we can handle way, way more wind on the ground because we can use our accelerator already standing on the ground and not only while flying.

[00:17:32] Um, which gives you way more possibilities of top landing, positioning yourself, you know, if we are ridge soaring, for example. Um, so yeah, it's just, it's just, uh, super, super fun system. Um, you have to get used to it for sure. It's not, you know, just for a paraglider, it's not only to hook you in and you're, you'll be totally fine. So you would need to get used to it. But from our experience, kites, like really experienced kites who had no experience in paragliding and they have the right spot on a nice dune, you know, no rocks, but just a nice dune, not too high, good wind. Um, they, they are not having, uh, or they're not having a too, too hard time getting used to the paragliding system because they know that the, the sense of deep power already.

[00:18:29] Um, so yeah,

[00:18:33] that's basically the, um, the main concept from the, from the flare system and to make the flare system really work, you need to do some tweaks to the, to the canopy itself, because it's, it's not, it's not really working of, you know, just buying a flare system and putting it on, on any other wing. Um, it's not working that easy actually. Um, and to find the best combination of wing and, and riser system, let's say, um, took me quite some time.

[00:19:05] **Gavin McClurg:** So take me through again, the kind of deep power power that it is, it's, it mirrors have a cow kite surf works. In other words, when you you're pulling in the bar, you're increasing, the, the, you're increasing the pole, you're increasing the power.

[00:19:22] **Benni Bölli:** Yes, exactly. When

[00:19:24] **Gavin McClurg:** you let it go, you're decreasing the power.

[00:19:26] **Benni Bölli:** Exactly. So, um, how a flare system looks, we have, um, uh, the, the break handle and from the break handle, there are two lines going away. So the first line is the break line, just going through a trailing edge of the wing, just like a standard paragraph. And then there's a second line, which is going through a pulley on the sea level.

[00:19:47] **Gavin McClurg:** Mm-hmm.

[00:19:48] **Benni Bölli:** So there is a pulley system on the sea level, which basically splitting your input from the break by one third. So one third of your break input is translated to the sea level. And then from the sea level, there is another line going through the B level, which is already, or again, splitting or dividing your input by two again from the sea. So one third of your break input is translated to the sea. And one sixth of your break input is going to the B level. So basically when we depower for 60 cm, 30 cm, we, uh, we, we, we gain 30 cm of sea length and, um, 15,

[00:20:37] um, no, so 20 cm sea length and 10cm, um, on the B and the opposite way around. Um, so what we're doing, we're changing the angle of attack of the wing the whole time so it's like so for all the the pilots who fly in two liners um it's the same as you would fully accelerate and pull it down your a and fly your wing with the b level so that's basically the the exact same thing so we're you're then changing only angle of attack and not really the camber of the profile because you're not pulling the brake but at one point with the flare system when we keep pulling and pulling pulling at one point the brake is also activating and then we we change angle of attack plus camber if

[00:21:29] we are basically approaching the the the slow speed position we can decide if we want to translate our speed into height or our height into speed at our fingertips basically so if you think about in paragliding if you go if you go into a steep turn you don't really have the the possibility to then stay down keep your speed and decide when you want to go up you will go up anyway and that's the cool thing which gives you just so much more more possibilities playing with the ridge um especially during soaring um but also um while speed flying but for speed flying we have a we have now a um another product a product line and we have a product line and we have a product line and we have a product line and yeah

[00:22:18] it's just a super super fun system um and yeah for for all the kites like you said it's like exactly like you have your your kite bar in your hand and that's how you also steer and

[00:22:32] **Gavin McClurg:** is does this translate into a wing that you said it sounds incredibly playful to me that's how kites are you know on the water and the snow you know soaring do you do you end up with something that translates to a lot more energy or is it more carvey are we are we more you know is it kind of skateboarding or is it would be the analogy here you know is um i'm trying people who have only flown or maybe even only kite surfed what does it feel like how is it different than me going out on a mini wing and and standard mini wing and soaring

[00:23:14] **Benni Bölli:** so i would say it's very dynamic um so the yeah the dynamic you can pick up during a turn when you put hands up is just crazy so when you go on a turn with hands up you take up so much speed and then whether you can just you know just keep your hands up and take the speed and go far and flare or you pull the brakes and you get this full energy or not not 100 from it for sure but most of it back again and you gain the height again which makes it a very dynamic wing especially the small sizes because the small sizes are for sure also more agile so um maybe about the sizing which is also a good point right now is that in paragliding usually you have your takeoff weight whatever it is 100 kilos including your your equipment and you're flying whatever an l wing um but you are flying the l wing but with parry kiting or flaring it's more like kiting where you change your wing size with the wind strength so if it's more wind you just go down to a smaller wing and vice versa so that's about the sizing so

[00:24:41] you can fly your 15 meter

[00:24:46] with 100 kilos which would be way way way more dynamic than your 22 or 26 meter and that's also an important point to understand if you get into flaring also if you already flown mini wings you will get so much more speed with the same size or if you compare it to the same size paraglider that it's better to start with a bigger size so let's let's say you flew already a 15 mini wing and you're comfortable with it it's better to get the 18 start with the 18 because you will have the same speed as your 15 but you will have way more dynamic turns because of this energy retention you have available so

[00:25:37] i hope you get a bit of an idea how the wing flies is there any

[00:25:45] **Gavin McClurg:** from a traditional standpoint are there any downsides is there are there any warning you know by by dynamic that means to me there's a lot more fun but is it a lot more speed and energy and risk too or how what would what would be the non-marketing

[00:26:07] tackle that if

[00:26:09] **Benni Bölli:** we're talking about steep turns or let's say let's let's keep it for um let's compare it to the to a deep spiral um

[00:26:22] traditional paraglider if you really go into a deep spiral you will get a lot of g-forces but compared your your sink rate is not crazy high so let's say you have like you go in a spiral with like a descent rate of like 15 meters per second you already have proper g-force where you know an untrained person really needs to focus you know that you're not blacking out basically which is not really

[00:26:53] **Gavin McClurg:** a good thing because you're not going to be able to do a lot of turns but but you will gain a lot of jump Participantazione the case

[00:26:53] **Benni Bölli:** with the mustache because the mustache you you're your your um sync rate is way higher compared to your gforce and your turning speed so you would basically because you will do the deep spiral with hands up so in your full speed position so you will go more down instead of really going in the rotation um and that's why you can gain or you can have way higher descent rates with way less g-forces and that's what you basically so when you're used to your g-forces on the paraglider and you're trying to do the same spiral or to get the same g-forces with a mustache you're descending with like 35 to 40 meters per second basically which then results in like crazy loss in height in a very short period of time which can be dangerous because if you don't know how the wing takes up the speed you know the ground gets close really fast so that's one point that's a dynamic side of things but then also in in slow flight i would say there is a disadvantage to the classic paraglider because when

[00:28:15] we pull the brakes we're constantly pulling also b and c down so we are constantly constantly all the time also increasing the angle of attack on the leading edge itself because in a paraglider the leading edge does not get any any pull on the b when we pull the brakes basically so the the angle of attack on the leading edge basically stays the same which is not true because we're flying slower so the the angle of attack will change anyway but with the flare system we have both effects so we are increasing the angle of attack on the on the leading edge because we're pulling down the b all the time or the further we go down the more we pull the b and we go slower so the angle of attack is again increased so basically what it means that the airflow is separating a bit quicker from the leading edge top sail than with a normal paraglider so your overall stall speed will be a bit higher because the the point of separation or the or the let's say that this yeah the stall speed is higher because the airflow separates a bit easier from the leading edge because we increase the angle of attack on the leading edge a lot which does not mean that it's dangerous because you really feel it um so it gets really hard on the bottom um or or in your slow speed position um so you can really feel you're close to the you're close to the stall point and you better be careful basically um which

[00:29:55] is also the case with the paraglider but the stall speed is for sure a bit higher if you compare the same size paraglider to the same size moustache yeah

[00:30:05] **Gavin McClurg:** it sounds pretty critical then to the you know when you first grab one of these wings you've got to understand the differences and and probably work in slowly to understand the differences and and probably work in slowly to understand the differences understand you know the the potential for you know height loss really fast and then then the the necessity to keep your your airspeed up

[00:30:29] **Benni Bölli:** yes yeah so basically what we what we did and also still do is um we do let's say a safety call so you can order the you can order mustache directly on our homepage but if you're not coming from a partner from us um you will basically get a call from us and we will just you know chat with you talk to you what your experience is if you maybe or if we think you should maybe get a different wing like size wise so if you have experience in paragliding since whatever one year and you order a 13 mustache we would maybe um you know put our weight to it and send you a but no it's it's basically that we we want to make sure that people really understand the system and have watched our videos um and in the best case even um take a small course um take a small introduction with our pro partners um and they will basically show you all the points you you need to get safely into the sport of flaring if you get a wing or if you try a wing um you can use it while ground handling first do whatever 10 15 20 minutes of ground handling feel the stall point know how it behaves with the stall point and we also have some some markings on the riser where we have basically the best glide position the i mean full speed positions anyway pull the arms up um but for the beginning the the best glide position marking is a really good reference um where the the the the the the the the the the the the the the the the where you're basically in the middle of your um range of motion take take your time ground handling for sure um because ground handling anyway you get such a good feeling for for a wing you could anticipate how it would react in the air so

[00:32:33] **Gavin McClurg:** benny the the the because this is an audio podcast the listener didn't get the benefit of watching what you're doing with your hands when you're describing you know when you're pulling down it's it's deflecting the the brakes but it's also deflecting the c's and b's uh and but you were saying i just want to make sure we don't confuse you were saying that's increasing the angle of attack i in my mind that's decreasing the angle of attack you know when we when we're accelerating a wing hitting our a's we're increasing the angle of attack is is this just semantics or am i misunderstanding something so

[00:33:12] **Benni Bölli:** basically well in paragliding when we when we pull down our a's we're we're changing the angle of incidence so the the angle between let's say if you draw a line between leading edge and trailing edge to your through your wing watching it from the side and then we are as a pilot we're basically like a pendulum um below our wing so we always want to to go underneath the center of of lift from the wing so if if the wing moves forward we are behind the center of of lift and we go we we're we're um pending underneath the wing again so to have a stable system we want to be really um straight downwards from the center of of um lift so but what we are doing now if we pull down the a we are basically changing the line

[00:34:19] between leading edge and trailing edge of our wing so we are bringing down the leading edge and the angle between the airflow and this line going through our wing is getting lower or is getting getting smaller so basically that's our angle of attack so our glide path our glide path the angle of attack is the glide path or the angle between the glide path and the angle of attack this line going through the leading edge and trailing edge of our wing so if we decrease this angle then we need to go faster because we still need to create the lift of whatever you know weight which needs to be supported so we're accelerating so now the wing creates the lift of let's say 100 kilos with a way higher speed and the same goes if we increase the angle of attack we still only need 100 kilos of lift but

[00:35:30] we can go way slower so it's basically

[00:35:37] basically the the polar of the wing is um is dependent from the speed we go and we want to change the speed if we hit the accelerator um and that's why with the flare system on the most popular wing we can go way faster and we can go way faster and we can go way faster and it's basically we're doing the same thing but we're doing it on the trailing edge so we're not pulling down the leading edge like on the paraglider to change this angle but we're releasing the trailing edge up so we're still changing the angle in the same direction as we would pull down the a on the paraglider so accelerating is hands up and going slower is hands down and if you tried the first time it really feels intuitive um within the first 10 minutes of ground handling um you will feel i mean you will not feel everything from the wing but you you get a pretty pretty good idea of how the wing would feel flying it what's

[00:36:45] **Gavin McClurg:** it like it's great to understand it that way what's it like to you know jump back and forth you know you're flying the mustache for a few days and then you go jump on your xc glider is it is it your radio radio rattle your cage a little bit or is it become pretty natural i'm actually

[00:37:03] **Benni Bölli:** the wrong person to ask because i did not touch my xc glider since i think now four years i think wow really yeah because um i'm actually i'm actually only only fairing anymore um if i want to go xc um i basically just started um flying gliders um and so flying gliders is just so much more efficient than going with the paraglider on cross country flights um and yeah i mean when i really flew a lot uh in in the beginning when i started with skywalk um i for sure flew all the flew all the the two-liner prototypes we had and we went on cross country flights um but it never really

[00:37:56] caught me it never gave me this yeah i would say this adrenaline kick but what gave me this kick is flying on the five meter dune with a 15 meter mustache um and just being being able to fly so precise with whatever you know like half a meter or even centimeters off the dune with 60ks um

[00:38:23] and always being able to just pull the brakes and just take off and have this safety margin of of this extra speed which you kind of have also in paragliding but it's a different it's a different dimension um of this energy retention you get with the mustache yeah fascinating wow so yeah um to to to to go back to your question um i've i did i did a lot of research on paragliding and i touch a paraglider um a few weeks ago when we were on a test trip in um in denmark i i flew uh the the enzo um from a friend and um yeah first of all launching in because it was pretty windy i mean i know it's fine um i could still fly without accelerator but it was still windy um and if you if you're used to the to the flare system

[00:39:25] where you can basically you know you can pull up a 22 meter in 20 knots of wind you know if you have space and nothing is tangled then there is there is no issue at all but if you if you just you know pull up a 22 meter enzo in in 20 knots of wind you better know what you're doing um and this yeah i mean for me for me there is not really a way back um i would say for the flying i do for cross country flying 100 100 um the the current two-liner designs out there are let's say overall the better system for cross country um because there is one more point i did not mention before

which can be also a bit irritating at the beginning when you start flaring if you're a little bit underpowered so

[00:40:25] you have to basically scratch the flyer and then you have to scratch the flyer and then you have to scratch the flyer for for lift and scratch to stay up then it gets pretty exhausting with the mustache because you're basically holding one-sixth of the load from the b level and one-third of the load from the c level in your hands all the time so

[00:40:47] **Gavin McClurg:** they're really suited to flying in ridge lift and wind i mean i would assume it's nicer when it's laminar wind but that you want some wind with these things if that unless you're just descending to you know on a speed route or something so

[00:41:02] **Benni Bölli:** that's also why we have two different products okay um so we have the mustache for soaring and the line for speed flying um so the mustache is made to basically stay up so your arm position where you fly for your best glide ratio i would say is totally different than on the line so the line is basically made to go really steep and really steep

[00:41:28] **Gavin McClurg:** and then you have to

[00:41:28] **Benni Bölli:** and have the possibility to basically glide away from the from the slope um or do do a glide out or whatever or have a really flat um takeoff so where you need the glide ratio and then you you drop into a line whatever um but the line is not made to to fly or to to fly for a long time in your best glide ratio because this the sweet spot where you need to fly with your brakes is really low so you basically um you're on the edge of not pulling down the brakes but more pushing down the brakes like before before landing um when you when you just before stalling the wing you're basically pushing down the brakes um and that's really exhausting over time so if you're soaring with the line you need a lot of wind and a really good

[00:42:28] lift and you have a lot of updraft that you don't need to fly that low all the time um so you want to fly the moustache and the especially parry kites um i would say more powered so whether it is a bigger size in the same wind speed or um a smaller size in more wind um but you want to have this extra of lift basically um you want to you want to leave or you want to use the wind speed the the the potential to go full speed um with arms up because otherwise you're you can't use it you know if you can't get up you you can't use your your your height and translate it to speed i

[00:43:16] **Gavin McClurg:** hadn't realized i i love that the company is flare and that's actually the name of the i mean it is this it sounds like this is now a unique sport called flaring i hadn't realized it is

[00:43:28] **Benni Bölli:** it is it really is and um especially i would say in in the netherlands um so i was on the test trip i think three weeks ago in the netherlands um and i did not see a standard parry kiter flying there really but i have seen i have seen like 25 parry kites yeah wow so for soaring like in in denmark in denmark there's still and you know a lot of german pilots go to denmark um because it's just so easy flying um there are so many soaring spots always laminar wind you have space for ground handling a lot of you know a lot of um travel groups paragliding travel groups um ground handling courses go up to denmark um and there is not 100

[00:44:21] parry kites yet but in the netherlands there is already i would say yeah 75 % really with a parry kite system wow um so there is um there's little cloud now they they released the wing and they also released already um a riser to basically upgrade your um your uh other little cloud wings you already have um to a certain extent um for sure not with the same range um as you get with other um other wings but you get the the the the the the the the the the basically it's it's nice to get into into flaring into parry kiting because you don't get the full range or not as extreme range i would say but it gives you the idea how this how the whole system works it's a little bit of a step over from paragliding to flaring um and then there are just more more radical designs i would say with you know old race kites modified with risers and it's like

[00:45:33] netherlands is uh um yeah i would say that the netherland or the dutch flying community um they are they are unique i would say they're

[00:45:43] **Gavin McClurg:** fully adapted

[00:45:46] they're convinced yeah so

[00:45:48] **Benni Bölli:** wow no but but we are very very um optimistic for the future of soaring doesn't matter if it's really only inland soaring or coastal soaring but parry kite system is is really really um or outperforms um the paragliding for sure and

[00:46:09] **Gavin McClurg:** you mentioned that you know right now an enzo standard two-liner is still you know totally the way to go if you're flying distance could that change with this system is there a way that there's a tweak in the mustache down the line in the future that would yeah it's it's quite interesting because there was an article in the last Cross Country Magazine uh with honor and amard the french champion who's saying that basically you know the shark nose two-line concept uh you know the current enzo really can't be improved it they've kind of hit they've kind of hit the wall there you know there's little things uh little adjustments but you know the enzo three has been out now for what seven eight years um and and so could the parry kite system be the next you know the way forward potentially that's

[00:47:12] **Benni Bölli:** a really really good question um and i don't have the answer yet um but for my for my vision of where the whole parry kiting sport um could go or in which disciplines it could go i don't really see too much in cross country um because you're you're flying you or the goal is to fly as long as you can basically in cross country to go as far as you can um if we break it down to the basics so you can't you know you can't make a record cross country flight in three hours um you will have to exceed basically 10 hours of flying um but

[00:48:04] then it's just very physical because you are you want to stay up you you want to glide far but you don't want to go down in a way you know you want to go forward um and with the mustache and the parry kites and in general it's more like at one point we want the lift to really break down that we go down and not forward we want to stay on the ground and then translate this energy um to height again so it's a bit of a different a different requirement um you're asking of the wing because as i said an enzo is made or a two-liner cross country wing is made to go forward to have the best possible glide range or glide ratio also in full speed bar um and

[00:49:07] that's not what we want soaring on a dune for example because we want to keep dragging our feet in the sand and if a gust hits you and we get more lift we want to find a way to get rid of this lift exactly and that's what you don't need for a cross country flying um and that's why i don't see a too big of a potential in cross country with the system as it is now

[00:49:35] **Gavin McClurg:** gotcha not

[00:49:37] **Benni Bölli:** saying in five years we whatever um have an idea and it's yeah or someone else has an idea um yeah there are many many smart um designers out there so sure yeah

[00:49:53] **Gavin McClurg:** yeah yeah we we can never really predict that kind of stuff can't we uh final question because i know we're up against a time stop here for both of us but the is this wing you mentioned that you know if you come from a kite surfing background it's very intuitive it feels very familiar you can learn it really fast is there are there groups are there is this a is this a wing that isn't appropriate for a certain kind of pilot you know for example a 10-hour pilot who's just barely getting their novice rating is is this isn't an advanced wing is an advanced concept it doesn't really sound like it but um you know are there any warnings we need to put out there in terms of uh you know for the pilot community who's inspired as i am from your stories

[00:50:50] **Benni Bölli:** um i would not i would not put a general warning out there but i would rather give advice um for new pilots or kites who want to get into flaring or peri-kiting um take

[00:51:13] your time and not you know not just get a second hand wing somewhere and just go flying um take your time take take an a course or introduction from a partner really take or go to a spot where all the let's say all the the the risk factors can be eliminated i would say i mean you you never can get rid of all the risk factors there will always be some some risk um but it's it's a different story if you are at the at a cliff launch with 20 knots or if you're standing on a sandy beach with 20 knots and can ground handle the wing up a sandy dune you know sure instead of being on the clip launch and or a cliff launch and need to launch up there um so the spot is very very crucial for

[00:52:13] let's say the skill level you need to fly a parakite safely if you have let's say a cliff with you know some some some lips um to that like some some some ribs and the wind is not coming straight on but a little bit from the side so you

get basically turbulences behind those those ribs going out of the ridge um that's something which can be very yeah you you don't really see it too with the parakite you can stay down really easy so you can you can fly very um very low to the ground and then you can go into those um turbulences and then um you could get a collapse for sure but um yeah so in the beginning for sure take some lessons get an introduction watch all the the videos there are there are safety videos um on our home page or on youtube um you will get a

[00:53:14] idea of the whole system how it works maybe it's nothing for you maybe it is um but yeah overall it's uh it's a small revolution at least for soaring um so yeah i'm i'm really optimistic for the future so

[00:53:31] **Gavin McClurg:** benny would there be anything you know here at the end that you'd want to put out is just a message of advice for people you know getting into flaring you

[00:53:43] **Benni Bölli:** know i just want to put out the or make clear that that the most dangerous part about parakiting is that the pilots get really confident and overconfident really quick and that's where the accidents happen or can happen um so what i want to say is basically that you get more range or you can handle more wind while soaring but you should use this extra range for safety you know if the wind increases and not push yourself or place yourself already on the upper limit that's the message i want to i want to put out there

[00:54:27] **Gavin McClurg:** benny uh we're glad there are people like you in this world you've uh you've done something really cool with your team there and uh uh it's great to learn about this about flaring like i said i didn't even know that was a sport so uh that's terrific and this is some of the videos i've watched are just awesome it really looks fun so i look forward to getting my hands on one of these myself but thanks for sharing all this information i really appreciate it thanks for taking the time and uh staying up late and and uh good luck man yeah

[00:55:02] **Benni Bölli:** nice uh having me and um thank you so much and yeah see you somewhere uh at lake kimsey perfect

[00:55:10] **Gavin McClurg:** perfect if

[00:55:15] you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way out to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation of \$1.00 a month and you can support us financially through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about \$25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material a little video cast that we do and extra little uh nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise and you can find all that on t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

L'épisode met en vedette Benni Bölli, l'inventeur et concepteur derrière Flare kites, discutant du « flaring » ou parakiting, un sport combinant des éléments de kitesurf et de parapente. Il explique la nature dynamique du système Flare, en mettant l'accent sur la manipulation sécurisée, l'entraînement, ainsi que les différences et avantages significatifs entre les parakites et les parapentes traditionnels pour le vol plané.

Le post #226 Benni Bölli and the Art of Flaring est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Salut à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'ai eu un épisode super sympa aujourd'hui avec Benny Boehle. Il est en Autriche, il vit en réalité dans le sud de l'Allemagne, mais il est designer pour Skywalk. Pour ceux qui ont suivi l'essor du parakiting avec la Mustache et maintenant la Line, leur version vitesse, vous connaissez le swing et vous savez ce qu'est le parakiting. Je n'en savais pas beaucoup, et ça s'appelle en fait le flaring. C'est vraiment un nouveau sport entre le kitesurf et le parapente. Beaucoup de gens m'ont demandé d'interviewer Benny. C'est un peu lui le responsable. C'est sa thèse qu'il a présentée à Skywalk il y a quelques années, et ils en ont fait quelque chose de concret.

[00:00:57] C'est un truc très, très important là-haut au Danemark, comme vous allez l'entendre dans l'émission. Mais apparemment, quand on va dans les dunes là-bas, il y a environ 85 % de gens qui font du flaring de nos jours. Euh, de l'énergie pure, des ailes très intéressantes qui fonctionnent plus, vous savez... si vous avez fait un peu de kitesurf et que vous comprenez la pression sur la barre, le fait de lâcher ou de tirer sur la barre, la fenêtre de puissance et ce genre de choses, vous serez familiers avec ça. Mais on va plonger au fond du sujet sur le flaring dans cet épisode et découvrir en quoi ça consiste. Quels sont les avantages, les inconvénients, comment ça fonctionne, les points de vigilance quand on débute, et on termine l'émission à la fin, on a fini par là, et ensuite il a expliqué qu'il était vraiment important de préciser que

[00:01:51] ce qu'ils observent, vous savez, comme dans n'importe quel sport de gravité, il y a bien sûr des risques et ces ailes sont si faciles à piloter que les gens deviennent très vite trop confiants. Il voulait donc simplement rappeler que, si vous en avez une, vous avez toujours besoin d'une instruction, il faut prendre son temps, le faire autour de personnes qui savent ce qu'elles font, et au début, vous voulez voler dans des endroits qui offrent une certaine marge et un coussin de sécurité, plutôt que des décollages en falaise ; vous voulez le faire dans les dunes, où elles sont d'ailleurs vraiment conçues pour ça. J'ai vraiment apprécié ça, je l'ai trouvé très instructif et informatif, et je veux en avoir une de ces ailes. J'ai vu toutes les vidéos, je suis dingue, je suis assez sauvage. Alors oui, profitez de cette discussion avant qu'on y arrive, juste un petit point pratique : quand j'étais au PWC en Suisse, j'ai acheté une paire de gants chauffants Netsu. J'étais plutôt sceptique sur les gants chauffants, je les ai essayés au fil des années avec Black Diamond et d'autres marques vraiment bien, et ils ont toujours l'air de lâcher, de ne pas fonctionner ou de ne pas être très efficaces. Du coup, je me contentais d'un gant fin avec une moufle par-dessus, mais ce n'est pas génial quand on est sur les dunes, vous savez, en essayant d'utiliser une deux lignes avec les commandes, c'est super maladroit. J'ai toujours l'impression que si vous devez déclencher votre parachute de secours, c'est délicat, donc

[00:03:21] Il y avait un gars là-bas qui vendait ces gants Netsu, c'est une marque polonaise, et ils ont vraiment fait un boulot énorme avec des batteries externes. Vous ne voulez pas juste les jeter, vous ne voulez pas... Vous branchez une batterie de 20 000 milliampères, vous faites passer le câble dans votre manche et vous en avez une sur chaque gant, donc ça va tenir longtemps. L'un des problèmes avec les gants chauffants, c'est que les batteries se vident très vite ou que le gant ne détecte plus qu'il reste de la puissance. Il y a beaucoup de défauts quand il s'agit de cette tension. Tout est une question de tension pour créer la chaleur. Ces gars-là ont complètement trouvé la solution. Du coup, au PWC en Suisse, ils n'avaient plus les gants épais, alors j'ai juste pris les modèles fins.

[00:04:07] Ce sont des doublures et c'était tout ce dont j'avais besoin. Vous savez, voler à 3 500 mètres, il fait assez froid, c'est encore très le printemps là-bas. Mes mains étaient bien au chaud. Elles sont super et je les ai trouvées tellement géniales que je suis maintenant distributeur pour les États-Unis. Je pense être le seul. Donc si ça vous intéresse, j'ai la version épaisse et la version fine. Elles sont en cours d'expédition en ce moment. D'ici que l'émission soit en ligne, je les aurai en stock. Je les apporterai au Red Rocks Wide Open. Je les apporterai aussi à la Coupe du Monde en Utah le mois prochain. Vous pourrez donc me les prendre là-bas. Mais allez voir par vous-mêmes. Si vous avez du mal avec le froid dans les mains, je pense que c'est une très bonne solution. Et je les mettrai sur le site, cloudbasemayhem.com. Profitez bien du show.

[00:04:57] Benny, c'est super de t'avoir avec nous sur Mayhem. Il nous a fallu énormément de mois pour mettre ça sur pied. Ouais. Mais merci pour

[00:05:05] **Benni Bölli**: nous rejoindre. Merci d'avoir pris le temps de...

[00:05:06] **Gavin McClurg**: ça s'est fait à la dernière minute. Et félicitations pour ton emménagement dans ton nouvel appartement. Il a l'air sympa.

[00:05:11] **Benni Bölli**: Merci de m'accueillir. Et j'ai vérifié, c'est pratiquement exactement 12 mois, un an depuis notre dernière conversation.

[00:05:20] **Gavin McClurg**: Parfois, je parcourais ma boîte de réception, qui est toujours un désastre ce matin, et je me suis dit : « Oh mon Dieu, j'avais complètement oublié celui-là. » Alors oui, merci de l'avoir organisé. Et merci de le faire si tard. Je comprends qu'il est 10 heures chez vous. Il est 14 heures pour moi, c'est un peu plus raisonnable, mais parlez-moi un peu de... nous avons parlé très brièvement ce matin de flair, de la moustache et de Skywalk. Mettez-nous au courant. Parlez-nous un peu de votre parcours personnel, comment vous en êtes arrivé là. Et il y a beaucoup d'auditeurs qui veulent en savoir plus sur cette aile et ces concepts.

[00:05:59] **Benni Bölli**: Bien sûr. J'ai 35 ans et je suis basé en Allemagne.

[00:06:06] J'ai commencé chez Skywalk, dans le groupe Skywalk en 2013, mais j'ai débuté comme rider pour l'équipe Flysurfer, qui est une marque du groupe Skywalk, en 2011. Ça fait donc plus de 13 ans maintenant et oui, j'ai commencé le kitesurf quand j'avais 10 ans. C'est donc assez longtemps qu'avant, puis j'ai commencé le parapente quand j'avais 16 ans. J'ai toujours été vraiment passionné par tout ce qui vole. Il y avait des avions modèles, des parapentes, des ailes, peu importe, tant que ça vole, ça me plaît.

[00:06:51] Alors oui, j'ai pris contact avec le système, disons le système parakite. En fait, lors de mon premier événement en tant que rider pour l'équipe Fly Surfer, qui était un événement de snowkite, j'ai rencontré Armin Harich, l'un des fondateurs du groupe Skywalk, qui a pratiquement fondé Skywalk à l'époque. Alors oui, il m'a essentiellement montré, parce qu'il savait que je faisais aussi du parapente, il m'a montré ce nouveau concept où il avait pratiquement modifié un ancien kite qu'il avait, il y avait mis des élévateurs, changé la suspente et il le faisait en propulsion, en propulsion, sur des skis. Et puis, vous savez, c'était un 15 mètres et il était comme : ça accélère juste avant le décollage et puis il a juste freiné et c'est parti droit vers le haut.

[00:07:44] Et je me suis dit : d'accord, ouais, je veux faire quelque chose avec ça, tu vois ? Et j'ai tout de suite réalisé que ça pourrait apporter quelque chose au sport. Je ne savais pas à l'époque ce que ça apporterait, mais je savais que ça aurait un impact un jour. Et ouais, en gros, j'ai fait mon stage de bachelor avec Fly Surfer et Skywalk. Et j'ai écrit ma thèse sur le système d'élévateur de ce qui est maintenant Mustache, mais à l'époque, on ne l'appelait pas encore Mustache. Et ouais, en gros, ils m'ont proposé un job parce qu'ils semblaient contents de ma thèse et de ce que j'ai fait pendant mon stage.

[00:08:32] Et j'ai fini par rejoindre le département parapente en tant que pilote test. J'ai beaucoup appris avec Alex, Alex Helvalt, qui conçoit des parapentes maintenant. Et oui, j'ai passé deux ans avec lui jusqu'en 2015 à tester et concevoir les ailes. Et puis, on a eu un développeur de chez Fly Surfer qui est passé à temps partiel et, durant ces deux années, j'ai senti que ma passion était plus orientée vers le kite. Et je voulais développer des kites de course parce qu'à l'époque, j'adorais faire de la course en kite sur des hydrofoils, ce qui est d'ailleurs pour la première fois aux Jeux Olympiques

maintenant.

[00:09:26] Alors, je suis aussi assez enthousiaste à ce sujet. Mais oui, c'est cool. Et oui, en gros, je suis ensuite passé à plein temps chez Fly Surfer Kiteboarding à un moment donné et j'ai commencé à concevoir toutes les ailes de type foil. C'est aussi là que j'en suis maintenant. Je suis responsable de toute la gamme d'ailes foil et je suis aussi responsable du développement pour Fly Surfer Kiteboarding. Et s'il me reste du temps, je conçois les ailes pour FLIR. C'est un peu l'histoire derrière moi, en gros, comment j'en suis arrivé là aujourd'hui.

[00:10:10] **Gavin McClurg:** Dans quelle mesure votre talent naturel ou votre capacité de conception provient-il de votre expérience en kitesurf par rapport au vol ou au parapente ? Mon parcours est aussi dans le kitesurf. C'est, vous savez, assez intéressant de voir combien de pilotes viennent de la voile ou du kitesurf. Il y a un assez beau recoupement, vous savez, juste comprendre le vent de travers, la puissance et la fenêtre de puissance. Et toutes ces choses, mais je ne connais pas beaucoup de designers qui sont passés par ce chemin comme vous, peut-être qu'il y en a beaucoup. Je n'en suis juste pas au courant, mais

[00:10:49] **Benni Bölli:** Je pense que la combinaison, euh, de mes débuts dans les deux sports, en gros, comme j'ai commencé le kite à 10 ans et le parapente quand j'avais, quand j'avais 16 ou 14 ans, mais j'ai passé ma licence à 16 ans, m'a permis de développer, je dirais, un bon feeling pour les deux types d'ailes. Euh, et je pense que c'est la partie principale, qui, euh, ou dont je bénéficie maintenant. Et au moment où j'apprenais avec Alex, euh, j'ai vraiment essayé de comprendre quels ou quels paramètres peuvent être utilisés du kite, par exemple, pour le parapente et vice versa. Et fondamentalement, la Mustache est la combinaison parfaite entre, entre les deux systèmes.

[00:11:39] Et pour moi, je dirais que la mustache ne serait pas la même qu'elle ne l'est aujourd'hui si je n'avais fait que du kitesurf ou seulement du parapente. Je pense donc que la combinaison de ces deux sports a été la clé pour comprendre pleinement le système, vous savez, pour vraiment mettre en œuvre ou ajuster tous les paramètres individuels dont on a besoin pour concevoir une bonne aile adaptée au groupe cible. Je dirais que nous ne savions pas vraiment qui était le groupe cible pour la mustache au début, mais au final, nous nous sommes vraiment concentrés sur le vol plané, mais oui, c'est quelque chose dont nous parlerons certainement plus tard.

[00:12:22] **Gavin McClurg:** Ouais. Pourquoi Mustache ?

[00:12:26] **Benni Bölli:** Ouais, la moustache. C'est en fait une histoire assez drôle parce qu'on a lancé la marque en février 2022 et deux ans avant, je me suis dit : d'accord, je vais plus ou moins figer le design maintenant. Et on va faire des tests de longévité et donner quelques ailes à des gens pour avoir des retours. Pour voir comment l'aile change, comment le revêtement évolue. Et pour ce test sur le terrain, je voulais avoir quelque chose de drôle sur l'aile, pour ne pas leur donner des ailes blanches vides ou quoi que ce soit, parce qu'à ce moment-là, il n'y avait pas encore de marque Flare.

[00:13:20] On était encore sans marque. Sans nom. Sans rien. On savait juste qu'on voulait la mettre sur le marché d'une manière ou d'une autre. Du coup, à un moment donné, j'ai dit à un collègue qui est entré dans mon bureau alors que j'étais en train de réfléchir à comment mettre quelque chose sur l'aile. Et on a pensé à une moustache rigolote ou je ne sais quoi, on voulait juste avoir quelque chose dont les gens parleraient parce que c'est tellement différent. Et puis quand on les voit voler, c'est différent. Alors on voulait faire quelque chose de drôle. Et puis, assez vite, les gens parlaient déjà de la moustache.

[00:14:06] Donc on ne donnait pas de nom à l'aile, mais... Ouais.

[00:14:13] L'aile était déjà connue sous le nom de moustache avec les prototypes. Donc oui, on disait essentiellement que le nom pour le premier paracord venait en fait d'une blague.

[00:14:29] **Gavin McClurg:** Toutes les meilleures entreprises commencent par une blague. C'est parfait. Du coup, votre public n'a aucune idée de ce dont on parle. Imaginons ça un instant. Bon, beaucoup le savent, bien sûr, mais imaginons juste qu'ils ne le sachent pas. En quoi Flair est différent ? Qu'est-ce qui change ? Qu'est-ce qui reste pareil, quel est le concept ? Pourquoi tant de gens en parlent et pourquoi ont-ils l'air tellement géniaux ?

[00:14:56] **Benni Bölli:** Ouais. Alors parlons du système de paracorde ou, oui, de cette manière, du système de flair.

[00:15:06] Alors, je pense que tout le monde connaît le concept de base d'un parapente. On a nos suspentes de frein attachées au bord de fuite. Et puis il y a l'accélérateur : si j'active l'accélérateur, je tire vers le bas sur le bord d'attaque et je change l'angle d'attaque de l'aile. Donc, en gros, ce qu'on fait avec le système flair est exactement la même chose, mais à l'inverse. Sur le parapente, on ne peut pas changer la longueur de la ligne A ou de la ligne B. Ça dépend de deux ou trois lignes. Mais on peut tirer vers le bas sur la ligne A et, par conséquent, sur la ligne B, qui se trouve entre les deux.

[00:15:52] Et avec le système flair, la ligne A a exactement la même longueur tout le temps. Mais quand on lève les mains, on étend la ligne B vers la ligne C et le frein. On diminue donc l'angle d'attaque et on vole plus vite. Quand on lève les mains, on les lève. Et c'est la même chose si on baisse les mains, on augmente l'angle d'attaque. Donc, ouais. En gros, on a importé la puissance D du kite, où on peut se débarrasser de la puissance et relâcher le bord d'attaque pour réduire l'angle d'attaque et perdre de la puissance. On a transposé ça au parapente. Et le...

[00:16:40] Les principaux avantages de ce système sont essentiellement que vous pouvez utiliser votre accélérateur de parapente. Vous pouvez déjà l'utiliser au sol car quand vous avez un petit décollage en haut d'une route avec un parapente, vous lancez l'aile et vous avez instantanément la pleine puissance de l'aile. Et quand vous volez, vous pouvez alors activer votre accélérateur et accélérer vers l'avant. Mais avec le système de flair, vous pouvez simplement relâcher les freins. L'aile va simplement se gonfler lentement et ne vous tirera pas parce que vous ne tirez pas. Le bord de fuite est ouvert. On a un faible angle d'attaque, donc on peut gérer beaucoup, beaucoup plus de vent au sol parce qu'on peut utiliser notre accélérateur déjà debout au sol et pas seulement en vol.

[00:17:32] Ce qui vous donne beaucoup plus de possibilités pour l'atterrissage au décollage, pour vous positionner, vous savez, si on fait du vol de crête, par exemple. Donc oui, c'est un système super, super amusant. Il faut s'y habituer, c'est sûr. Ce n'est pas, vous savez, juste pour un parapente, ce n'est pas seulement pour vous accrocher et vous serez parfaitement bien. Il faudrait donc s'y habituer. Mais d'après notre expérience, les kitiers, des kitiers vraiment expérimentés qui n'avaient aucune expérience en parapente et qui ont le bon endroit sur une belle dune, vous savez, sans rochers, juste une belle dune, pas trop haute, avec un bon vent. Ils ne rencontrent pas, ou ils ne rencontrent pas trop de difficultés pour s'habituer au système de parapente parce qu'ils connaissent déjà la sensation de puissance profonde.

[00:18:29] Alors oui,

[00:18:33] c'est essentiellement le concept principal du système de flare, et pour que le système de flare fonctionne vraiment, il faut apporter quelques ajustements à la voile elle-même, parce que ça ne marche pas juste en achetant un système de flare et en le mettant sur n'importe quelle autre aile. Ça ne marche pas aussi facilement en fait. Et pour trouver la meilleure combinaison d'aile et de système d'élévateur, disons, ça m'a pris pas mal de temps.

[00:19:05] **Gavin McClurg:** Alors, réexplique-moi encore le genre de puissance que ça dégage, parce que ça reflète le fonctionnement d'un kite surf. En d'autres termes, quand tu tires sur la barre, tu augmentes la tension, tu augmentes la puissance.

[00:19:22] **Benni Bölli:** Oui, exactement. Quand

[00:19:24] **Gavin McClurg:** quand vous le lâchez, vous réduisez la puissance.

[00:19:26] **Benni Bölli:** Exactement. Alors, comment un système de flare se présente : on a la poignée de frein et, à partir de cette poignée, il y a deux lignes qui partent. La première ligne est la ligne de frein, qui passe juste par le bord de fuite de l'aile, comme pour un parachute standard. Et puis il y a une deuxième ligne, qui passe par une poulie sur le niveau de mer.

[00:19:47] **Gavin McClurg:** Mmm-hmm.

[00:19:48] **Benni Bölli:** Il y a un système de poulie sur la ligne C, qui divise essentiellement votre commande de frein par un tiers. Un tiers de votre freinage est transmis à la ligne C. Et puis, à partir de la ligne C, il y a une autre ligne qui passe par la ligne B, qui divise à nouveau votre commande par deux à partir de la ligne C. Donc, un tiers de votre freinage est transmis à la ligne C, et un sixième de votre freinage va à la ligne B. En gros, quand on réduit la puissance pour 60 cm, 30 cm, on gagne 30 cm de longueur de ligne C et, euh, 15,

[00:20:37] non, donc 20 cm de longueur de mer et 10 cm sur le B, et inversement. Ce qu'on fait, c'est qu'on change l'angle d'attaque de l'aile tout le temps, donc pour tous les pilotes qui volent en deux lignes, c'est comme si vous accélériez à fond et que vous tiriez vers le bas votre A pour voler votre aile avec le B, c'est pratiquement la même chose. Vous ne changez alors que l'angle d'attaque et pas vraiment la cambrure du profil parce que vous ne tirez pas sur le frein, mais à un moment donné avec le système de flare, quand on continue de tirer et de tirer, à un moment donné le frein s'active aussi et alors on change l'angle d'attaque plus la cambrure si

[00:21:29] on approche essentiellement la position de vitesse lente ; on peut décider du bout de nos doigts si on veut transformer notre vitesse en hauteur ou notre hauteur en vitesse. En gros, si vous pensez au parapente, si vous entrez dans un virage serré, vous n'avez pas vraiment la possibilité de rester bas, de garder votre vitesse et de décider quand vous voulez monter : vous allez monter de toute façon. Et c'est ça qui est cool, ça vous donne tellement plus de possibilités pour jouer avec la crête, surtout en vol plané, mais aussi en speed flying. Mais pour le speed flying, on a maintenant une autre gamme de produits, une gamme de produits, une gamme de produits, une gamme de produits, et ouais.

[00:22:18] C'est un système super, super fun. Et oui, pour tous les kitesurfeurs, comme tu l'as dit, c'est exactement comme si tu avais ta barre de kite dans la main, et c'est comme ça que tu diriges aussi et

[00:22:32] **Gavin McClurg:** est-ce que ça se traduit par une aile ? parce que vous avez dit que ça avait l'air incroyablement ludique, et c'est comme ça que fonctionnent les deltas sur l'eau et la neige, vous savez, en vol plané. Est-ce que vous obtenez quelque chose qui génère beaucoup plus d'énergie ou est-ce que c'est plus technique, plus "carvy" ? Est-ce que c'est plutôt comme du skateboard ou quelle serait l'analogie ici ? J'essaie de comprendre ce que ressentent les gens qui n'ont fait que du parapente ou même seulement du kitesurf : à quoi ça ressemble ? En quoi est-ce différent quand je sors avec une mini aile standard et que je plane ?

[00:23:14] **Benni Bölli:** je dirais que c'est très dynamique. Alors oui, la dynamique que tu peux prendre pendant un virage quand tu lèves les mains est juste dingue. Quand tu entres dans un virage les mains levées, tu prends tellement de vitesse que tu peux soit garder les mains levées pour prendre cette vitesse, aller loin et faire un freinage, ou alors tu tires sur les freins et tu récupères toute cette énergie — enfin, pas 100 % pour sûr, mais la majeure partie — et tu regagnes de la hauteur. Ça en fait une aile très dynamique, surtout les petites tailles parce qu'elles sont aussi forcément plus agiles. Alors, à propos de la taille, ce qui est aussi un bon point maintenant, c'est qu'en parapente, en général, tu as ton poids au décollage, peu importe, disons 100 kilos avec ton équipement, et tu voles avec une aile de taille L. Mais tu voles une aile de taille L, alors qu'avec le kite ou le freinage, c'est plus comme du kite où tu changes la taille de ton aile selon la force du vent. S'il y a plus de vent, tu passes simplement sur une aile plus petite et vice versa. Voilà pour la question de la taille.

[00:24:41] vous pouvez piloter votre 15 mètres

[00:24:46] avec 100 kilos, ce qui serait beaucoup, beaucoup plus dynamique que votre 22 ou 26 mètres, et c'est aussi un point important à comprendre si vous vous mettez au flare. Si vous avez déjà piloté des mini ailes, vous aurez beaucoup plus de vitesse avec la même taille, ou si vous le comparez à un parapente de même taille, il vaut mieux commencer avec une taille plus grande. Disons que vous avez déjà piloté une mini aile de 15 mètres et que vous êtes à l'aise avec, il vaut mieux prendre la 18, commencer avec la 18, parce que vous aurez la même vitesse que votre 15 mais vous aurez des virages bien plus dynamiques grâce à cette rétention d'énergie dont vous disposez, donc

[00:25:37] J'espère que vous avez une petite idée de la façon dont l'aile vole. Y a-t-il des...

[00:25:45] **Gavin McClurg:** D'un point de vue traditionnel, est-ce qu'il y a des inconvénients ? Est-ce qu'il y a des avertissements, vous savez, par dynamique ? Ça veut dire pour moi qu'il y a beaucoup plus de fun, mais est-ce qu'il y a aussi beaucoup plus de vitesse, d'énergie et de risque ? Ou comment, quel serait le côté non marketing ?

[00:26:07] s'en occupe si

[00:26:09] **Benni Bölli:** on parle de virages serrés ou, disons, gardons ça pour, disons, comparons-le à une spirale profonde, euh...

[00:26:22] En parapente traditionnel, si vous entrez vraiment dans une spirale profonde, vous allez subir beaucoup de forces G, mais par rapport à votre vitesse de descente, elle n'est pas incroyablement élevée. Disons que vous faites une spirale avec une vitesse de descente d'environ 15 mètres par seconde, vous avez déjà des forces G sérieuses où une personne non entraînée doit vraiment se concentrer, vous savez, pour ne pas perdre connaissance, ce qui n'est pas vraiment...

[00:26:53] **Gavin McClurg:** c'est une bonne chose parce que vous ne pourrez pas faire beaucoup de virages, mais vous gagnerez beaucoup de vitesse de chute dans ce cas.

[00:26:53] **Benni Bölli:** avec la moustache parce que avec la moustache, votre taux de synchronisation est bien plus élevé par rapport à votre force G et votre vitesse de virage. Donc, en gros, comme vous allez faire la spirale profonde les mains en haut, en position de pleine vitesse, vous allez descendre plus verticalement au lieu de vraiment tourner. Et c'est pour ça que vous pouvez avoir des taux de descente bien plus élevés avec beaucoup moins de forces G. C'est ce qui se passe en fait : quand vous êtes habitué à vos forces G en parapente et que vous essayez de faire la même spirale ou d'obtenir les mêmes forces G avec une moustache, vous descendez à genre 35 ou 40 mètres par seconde, ce qui entraîne une perte d'altitude de dingue en très peu de temps. Ça peut être dangereux parce que si vous ne savez pas comment l'aile absorbe la vitesse, le sol arrive très vite. C'est un point sur le côté dynamique des choses, mais il y a aussi, en vol lent, je dirais qu'il y a un inconvénient au parapente classique parce que quand

[00:28:15] on tire les freins, on tire constamment aussi les suspentes B et C vers le bas, donc on augmente constamment, tout le temps, l'angle d'attaque sur le bord d'attaque lui-même parce que sur un parapente, le bord d'attaque ne subit aucune traction sur les B quand on tire les freins, donc l'angle d'attaque sur le bord d'attaque reste pratiquement le même, ce qui n'est pas vrai parce qu'on vole plus lentement, donc l'angle d'attaque va changer de toute façon, mais avec le système de flare, on a les deux effets : on augmente l'angle d'attaque sur le bord d'attaque parce qu'on tire les B vers le bas tout le temps, ou plus on descend, plus on tire les B et on va plus lentement, donc l'angle d'attaque est à nouveau augmenté. En gros, cela signifie que le flux d'air se détache un peu plus rapidement du haut du bord d'attaque que sur un parapente normal, donc votre vitesse de décrochage globale sera un peu plus élevée parce que le point de séparation, ou disons que oui, la vitesse de décrochage est plus élevée parce que le flux d'air se détache un peu plus facilement du bord d'attaque parce qu'on augmente énormément l'angle d'attaque sur le bord d'attaque, ce qui ne veut pas dire que c'est dangereux parce qu'on le ressent vraiment, ça devient vraiment dur en bas, ou dans votre position de vitesse lente, donc vous pouvez vraiment sentir que vous êtes proches du point de décrochage et qu'il vaut mieux faire attention, en gros, ce qui

[00:29:55] c'est aussi le cas avec le parapente, mais la vitesse de décrochage est certainement un peu plus élevée si on compare un parapente de même taille à une moustache de même taille, ouais.

[00:30:05] **Gavin McClurg:** ça a l'air assez crucial quand on prend une de ces ailes pour la première fois, il faut comprendre les différences et probablement y aller doucement pour les assimiler, comprendre le potentiel de perte de hauteur très rapide et ensuite la nécessité de maintenir sa vitesse air.

[00:30:29] **Benni Bölli:** Oui, exactement. En gros, ce qu'on fait et ce qu'on fait encore, c'est qu'on fait, disons, un appel de sécurité. Vous pouvez commander une Mustache directement sur notre page d'accueil, mais si vous ne venez pas par l'intermédiaire d'un partenaire, on va vous appeler pour discuter avec vous, voir quelle est votre expérience, et si on pense que vous devriez peut-être prendre une aile différente, par exemple en taille. Si vous avez de l'expérience en parapente depuis, disons, un an et que vous commandez une Mustache 13, on mettrait peut-être notre poids dessus et on vous enverrait un... mais non, c'est surtout qu'on veut s'assurer que les gens comprennent vraiment le système et qu'ils aient regardé nos vidéos, et dans le meilleur des cas, qu'ils suivent même un petit cours, une petite introduction avec nos partenaires pros. Ils vous montreront tous les points nécessaires pour vous mettre en sécurité dans le sport du flare si vous avez une aile ou si vous essayez une aile. Vous pouvez l'utiliser d'abord pour du maniement au sol, faites ce que vous voulez, 10, 15, 20 minutes de maniement au sol, sentez le point de décrochage, voyez comment elle se comporte au décrochage. On a aussi des marquages sur l'élévateur où on a pratiquement la position de meilleure portance, enfin les positions à pleine vitesse, bref, tirez les bras vers le haut, mais pour le début, le marquage de la position de meilleure portance est une très bonne référence, là où vous êtes pratiquement au milieu de votre amplitude de mouvement. Prenez

vos temps pour le maniement au sol, c'est sûr, parce qu'avec le maniement au sol, vous avez une si bonne sensation de l'aile que vous pouvez anticiper comment elle va réagir en l'air.

[00:32:33] **Gavin McClurg:** Benny, comme c'est un podcast audio, l'auditeur n'a pas le bénéfice de voir ce que tu fais avec tes mains quand tu décris, tu sais, le fait de tirer vers le bas. Ça dévie les freins, mais ça dévie aussi les C et les B. Mais tu disais, je veux juste m'assurer qu'on ne se mélange pas les pinceaux, tu disais que ça augmente l'angle d'attaque. Dans mon esprit, ça diminue l'angle d'attaque. Tu sais, quand on accélère une aile en touchant nos A, on augmente l'angle d'attaque. Est-ce que c'est juste une question de sémantique ou est-ce que je comprends mal quelque chose ?

[00:33:12] **Benni Bölli:** En fait, en parapente, quand on tire vers le bas sur nos a, on change l'angle d'incidence. Donc l'angle entre, disons, si vous tracez une ligne entre le bord d'attaque et le bord de fuite à travers votre aile en la regardant de côté, et puis nous, en tant que pilotes, on est en gros comme un pendule sous notre aile, donc on veut toujours être en dessous du centre de portance de l'aile. Si l'aile avance, on est derrière le centre de portance et on se remet à penduler sous l'aile. Pour avoir un système stable, on veut être vraiment bien en dessous, bien verticalement par rapport au centre de portance. Mais ce qu'on fait maintenant, si on tire vers le bas sur les a, on change en fait la ligne.

[00:34:19] entre le bord d'attaque et le bord de fuite de notre aile, donc on abaisse le bord d'attaque et l'angle entre le flux d'air et cette ligne traversant notre aile devient plus faible ou plus petit, donc c'est en gros notre angle d'attaque. Notre trajectoire de plané, notre trajectoire de plané, c'est l'angle d'attaque ou l'angle entre la trajectoire de plané et l'angle d'attaque, cette ligne traversant le bord d'attaque et le bord de fuite de notre aile. Donc si on diminue cet angle, on doit aller plus vite parce qu'on doit toujours créer la portance pour quel que soit le poids qui doit être supporté, donc on accélère. Maintenant, l'aile crée la portance de disons 100 kilos avec une vitesse bien plus élevée, et il en va de même si on augmente l'angle d'attaque, on n'a toujours besoin que de 100 kilos de portance mais

[00:35:30] on peut aller beaucoup plus lentement, donc en gros

[00:35:37] en gros, la polarité de l'aile dépend de la vitesse à laquelle on va et on veut changer la vitesse si on actionne l'accélérateur. C'est pour ça que avec le système de flare sur l'aile la plus populaire, on peut aller beaucoup plus vite. En fait, on fait la même chose, mais on le fait sur le bord de fuite. On ne tire pas vers le bas sur le bord d'attaque comme sur le parapente pour changer cet angle, mais on relâche le bord de fuite vers le haut. On change donc l'angle dans la même direction que si on tirait vers le bas sur l'aile du parapente. Accélérer, c'est les mains en haut, et ralentir, c'est les mains en bas. Si tu essaies pour la première fois, c'est vraiment intuitif. Dès les 10 premières minutes de maniement au sol, tu vas... enfin, tu ne vas pas ressentir tout ce que l'aile procure, mais tu auras une très bonne idée de ce que l'aile ressentirait en vol. Qu'est-ce que

[00:36:45] **Gavin McClurg:** C'est super de le comprendre comme ça. C'est comment pour toi de passer de l'un à l'autre ? Tu pilotes la Mustache pendant quelques jours et puis tu sautes sur ton aile XC, est-ce que ça te donne un peu le vertige ou est-ce que c'est devenu assez naturel ? En fait, je...

[00:37:03] **Benni Bölli:** C'est la mauvaise personne à qui demander parce que je n'ai pas touché à mon aile XC depuis, je crois, quatre ans maintenant. Je me dis : « Wow, vraiment ? » Parce que, en fait, je ne fais plus que du parapente maintenant. Si je veux faire du XC, je me suis juste mise à piloter des ailes. Et piloter des ailes est tellement plus efficace que d'utiliser un parapente pour des vols en cross country. Et oui, je veux dire, quand je volais vraiment beaucoup au début, quand j'ai commencé avec Skywalk, j'ai bien sûr volé tous les prototypes de deux lignes qu'on avait et on est allés faire des vols en cross country, mais ça n'a jamais vraiment...

[00:37:56] ça m'a pris de court, ça ne m'a jamais donné ce... je dirais ce pic d'adrénaline, mais ce qui m'a donné ce boost, c'est de voler sur la dune de cinq mètres avec un Mustache de 15 mètres, et d'être capable de voler avec une telle précision, à genre à moitié mètre ou même quelques centimètres de la dune avec 60 km/h.

[00:38:23] et pouvoir toujours juste tirer sur les freins et décoller avec cette marge de sécurité de vitesse supplémentaire que vous avez aussi un peu en parapente, mais c'est une dimension différente, une dimension différente de cette rétention d'énergie que vous obtenez avec la mustache, c'est fascinant. Wow. Alors, pour revenir à votre question, j'ai fait beaucoup de recherches sur le parapente et j'ai touché un parapente il y a quelques semaines quand on était en voyage de test au Danemark. J'ai volé l'Enzo d'un ami et, d'abord, le décollage parce qu'il y avait pas mal de vent, je

veux dire, je sais que c'est correct, je pouvais encore voler sans accélérateur, mais il y avait quand même du vent. Et si vous avez l'habitude du système de flare...

[00:39:25] là où tu peux, tu sais, monter une 22 mètres avec 20 nœuds de vent, si tu as de l'espace et que rien n'est emmêlé, alors il n'y a aucun problème du tout. Mais si tu montes juste une Enzo 22 mètres avec 20 nœuds de vent, tu as intérêt à savoir ce que tu fais. Et ça, enfin, pour moi, il n'y a pas vraiment de retour en arrière. Je dirais que pour le vol, je fais du cross country à 100 %. Les deux lignes actuelles sur le marché sont, disons, globalement le meilleur système pour le cross country, parce qu'il y a un point de plus que je n'ai pas mentionné avant, qui peut aussi être un peu agaçant au début quand tu commences à faire du flare si tu manques un peu de puissance.

[00:40:25] il faut en gros gratter le flyer, et puis il faut gratter le flyer, et puis il faut gratter le flyer pour la portance et gratter pour rester en l'air, et ça devient assez épuisant avec la moustache parce que tu tiens en fait un sixième de la charge du niveau B et un tiers de la charge du niveau C dans tes mains tout le temps, donc

[00:40:47] **Gavin McClurg:** Ils sont vraiment adaptés pour voler en dynamique de crête et en vent. Je suppose que c'est plus agréable avec un vent laminaire, mais avec ces trucs, on veut un peu de vent, sauf si vous êtes juste en descente, vous savez, sur une route de vitesse ou quelque chose comme ça, donc

[00:41:02] **Benni Bölli:** C'est aussi pour ça qu'on a deux produits différents, d'accord ? On a la Mustache pour le vol de pente et la Line pour le vol de vitesse. Donc, la Mustache est faite pour rester en l'air, et la position de vos bras quand vous volez pour obtenir votre meilleure finesse est totalement différente de celle sur la Line. La Line est faite pour prendre des pentes vraiment raides, vraiment raides.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** et ensuite, vous devez

[00:41:28] **Benni Bölli:** et avoir la possibilité de pouvoir, en gros, s'éloigner de la pente, ou faire un décollage en plané ou peu importe, ou avoir un décollage vraiment plat où vous avez besoin de la finesse, et puis vous descendez sur une ligne, peu importe, mais la ligne n'est pas faite pour voler, ou pour voler longtemps avec votre meilleure finesse parce que le point idéal où vous devez voler avec vos freins est vraiment bas, donc en gros, vous êtes à la limite de ne pas tirer les freins mais plutôt de les pousser, comme juste avant l'atterrissage, quand vous êtes juste avant le décrochage de l'aile, vous poussez pratiquement les freins, et c'est vraiment épuisant avec le temps, donc si vous planez sur la ligne, il faut beaucoup de vent et une très bonne

[00:42:28] de portance et vous avez beaucoup de courants ascendants, donc vous n'avez pas besoin de voler aussi bas tout le temps. Vous voulez voler la moustache et surtout les parapentes, je dirais, plus puissants, que ce soit une taille plus grande pour la même vitesse de vent ou une taille plus petite avec plus de vent, mais vous voulez avoir ce surplus de portance, en gros. Vous voulez pouvoir partir ou utiliser la vitesse du vent, le potentiel d'aller à pleine vitesse avec les bras levés, parce qu'autrement, vous ne pouvez pas l'utiliser, vous voyez ? Si vous ne pouvez pas monter, vous ne pouvez pas utiliser votre hauteur et la traduire en vitesse.

[00:43:16] **Gavin McClurg:** Je n'avais pas réalisé que l'entreprise s'appelle Flare et que c'est aussi le nom du... je veux dire, on dirait que c'est devenu un sport unique appelé le flaring. Je n'avais pas réalisé que c'était le cas.

[00:43:28] **Benni Bölli:** c'est le cas, vraiment, et je dirais surtout aux Pays-Bas. J'étais en voyage de test, je crois il y a trois semaines aux Pays-Bas, et je n'ai pas vu de parry kiter standard voler là-bas, mais j'en ai vu genre 25. Waouh. Alors pour le vol plané, au Danemark, il y en a encore, et vous savez que beaucoup de pilotes allemands vont au Danemark parce que c'est tellement facile à piloter. Il y a tellement de spots de vol plané, toujours du vent laminaire, vous avez de l'espace pour le maniement au sol, beaucoup de groupes de voyage, des groupes de voyage en parapente, des cours de maniement au sol vont au Danemark, et il n'y en a pas 100.

[00:44:21] des parapentes encore, mais aux Pays-Bas, il y en a déjà, je dirais, genre 75 % vraiment avec un système de parapente. Wow. Donc, il y a Little Cloud, ils ont sorti l'aile et ils ont aussi déjà sorti un élévateur pour Basically mettre à niveau vos autres ailes Little Cloud que vous avez déjà, dans une certaine mesure. Bien sûr, pas avec la même amplitude que celle que vous obtenez avec d'autres ailes, mais vous obtenez... en gros, c'est sympa de se mettre au flaring avec le parapente parce que vous n'avez pas toute l'amplitude, ou pas une amplitude aussi extrême, je dirais, mais ça vous donne

une idée de comment tout le système fonctionne. C'est un petit pas entre le parapente et le flaring, et puis il y a des designs encore plus radicaux, je dirais, avec des anciennes ailes de course modifiées avec des élévateurs, et c'est comme

[00:45:33] les Pays-Bas sont, euh, ouais, je dirais que la communauté de vol néerlandaise, ils sont, je dirais qu'ils sont uniques, ils sont

[00:45:43] **Gavin McClurg:** totalement adaptés

[00:45:46] Ils sont convaincus, ouais, donc

[00:45:48] **Benni Bölli:** Wow, non, mais on est très, très optimistes pour l'avenir du vol plané. Peu importe s'il s'agit uniquement de vol plané en montagne ou en bord de mer, le système Parry Kite est vraiment, vraiment, ou dépasse le parapente, c'est certain, et

[00:46:09] **Gavin McClurg:** Tu as mentionné qu'actuellement, une deux lignes standard Enzo est toujours, tu sais, la voie à suivre si tu pratiques la distance. Est-ce que ça pourrait changer avec ce système ? Est-ce qu'il y a une possibilité qu'il y ait un ajustement dans le futur, plus tard, qui permettrait de... Oui, c'est assez intéressant parce qu'il y a eu un article dans le dernier Cross Country Magazine avec Honor et Amard, le champion français, qui dit que, en gros, le concept de la deux lignes shark nose, tu sais, l'Enzo actuelle ne peut vraiment plus être amélioré. Ils ont un peu atteint le plafond là, tu vois. Il y a des petites choses, des petits ajustements, mais tu sais, l'Enzo 3 est sortie maintenant depuis quoi, sept ou huit ans ? Et donc, le système parry kite pourrait-il être la prochaine étape potentielle ? C'est...

[00:47:12] **Benni Bölli:** C'est une très, très bonne question. Je n'ai pas encore la réponse, mais pour ma vision de l'évolution du sport du parry kiting, ou des disciplines dans lesquelles il pourrait s'intégrer, je n'en vois pas vraiment beaucoup en cross country. Parce que votre objectif est de voler aussi longtemps que possible, ou plus basiquement en cross country, d'aller aussi loin que possible. Si on décompose les bases, vous ne pouvez pas faire un vol de cross country record en trois heures ; vous devrez dépasser, en gros, 10 heures de vol. Mais

[00:48:04] c'est alors très physique parce que vous voulez rester en l'air, vous voulez planer loin mais vous ne voulez pas descendre, vous savez, vous voulez aller vers l'avant. Et avec la moustache et les parry kites, en général, c'est plutôt qu'à un moment donné, on veut que la portance se décompose vraiment pour qu'on descende et non vers l'avant, on veut rester au sol et ensuite traduire cette énergie à nouveau en hauteur. C'est donc une exigence un peu différente que vous demandez à l'aile, parce que comme je l'ai dit, une aile cross country à deux lignes est conçue pour aller vers l'avant, pour avoir la meilleure portée de planage ou finesse possible, aussi en pleine vitesse avec l'accélérateur, et

[00:49:07] ce n'est pas ce qu'on veut en soaring sur une dune par exemple, parce qu'on veut continuer à traîner les pieds dans le sable et si une rafale arrive et qu'on gagne en portance, on veut trouver un moyen de s'en débarrasser, exactement. Et c'est ce dont on n'a pas besoin pour du vol cross country, et c'est pour ça que je ne vois pas un potentiel trop important en cross country avec le système actuel.

[00:49:35] **Gavin McClurg:** Je vois, pas

[00:49:37] **Benni Bölli:** dire dans cinq ans qu'on aura une idée ou que quelqu'un d'autre aura une idée... oui, il y a beaucoup de designers très intelligents là-bas, donc bien sûr, oui.

[00:49:53] **Gavin McClurg:** Ouais, on ne peut jamais vraiment prédire ce genre de choses, n'est-ce pas ? Dernière question, parce que je sais qu'on est à court de temps tous les deux, mais concernant cette aile dont tu as parlé... tu sais, si on vient du kitesurf, c'est très intuitif, ça semble très familier, on peut l'apprendre vraiment vite. Est-ce qu'il y a des groupes, est-ce que c'est une aile qui n'est pas appropriée pour un certain type de pilote ? Par exemple, un pilote de 10 heures qui vient à peine d'obtenir son brevet de novice, est-ce que ce n'est pas une aile avancée ? Ce n'est pas un concept avancé, ça n'a pas vraiment l'air de l'être, mais est-ce qu'il y a des avertissements qu'on doit lancer pour la communauté des pilotes qui est inspirée par tes histoires, comme moi ?

[00:50:50] **Benni Bölli:** euh, je ne mettrais pas d'avertissement général, mais je donnerais plutôt des conseils aux nouveaux pilotes ou aux kiteurs qui veulent se mettre au flaring ou au peri-kiting. Prenez...

[00:51:13] Prenez votre temps et ne vous contentez pas de trouver une aile d'occasion quelque part pour aller juste voler. Prenez votre temps, suivez un cours ou une introduction avec un partenaire, ou allez dans un endroit où, disons, tous les facteurs de risque peuvent être éliminés, je veux dire. On ne peut jamais éliminer tous les facteurs de risque, il y aura toujours un certain risque, mais c'est une autre histoire si vous êtes sur un décollage en falaise avec 20 nœuds ou si vous êtes sur une plage de sable avec 20 nœuds et que vous pouvez gérer l'aile sur une dune de sable, vous voyez, au lieu d'être sur un décollage en falaise et d'avoir besoin de décoller là-haut. Le spot est donc très, très crucial pour

[00:52:13] disons que pour voler en para-kite en toute sécurité, si vous avez par exemple une falaise avec des sortes de lèvres, des sortes de côtes, et que le vent ne vient pas de face mais un peu de côté, vous avez essentiellement des turbulences derrière ces côtes qui sortent de la crête. C'est quelque chose qui peut être très... enfin, on ne le voit pas vraiment avec le para-kite, on peut rester très facilement en bas, donc vous pouvez voler très près du sol et ensuite entrer dans ces turbulences, et là, vous pourriez avoir une fermeture, c'est sûr. Mais bon, au début, prenez forcément des cours, faites une introduction, regardez toutes les vidéos, il y a des vidéos de sécurité sur notre page d'accueil ou sur YouTube, vous allez avoir une...

[00:53:14] idée de tout le système, comment ça fonctionne. Peut-être que ce n'est rien pour vous, peut-être que si, mais oui, globalement, c'est une petite révolution, du moins pour le vol en soaring. Donc oui, je suis vraiment optimiste pour l'avenir.

[00:53:31] **Gavin McClurg:** Benny, est-ce qu'il y aurait quelque chose, je ne sais pas, à la fin, que tu aimerais dire ? Juste un message, un conseil pour les gens qui se mettent au vol plané ?

[00:53:43] **Benni Bölli:** Je veux juste préciser que la partie la plus dangereuse du parakiting, c'est que les pilotes gagnent en confiance et deviennent trop confiants très rapidement, et c'est là que les accidents se produisent ou peuvent se produire. Donc, ce que je veux dire, c'est que vous avez plus de portée ou que vous pouvez gérer plus de vent en planant, mais vous devriez utiliser cette portée supplémentaire pour la sécurité. Si le vent augmente, ne vous poussez pas et ne vous placez pas déjà à la limite supérieure. C'est le message que je veux faire passer.

[00:54:27] **Gavin McClurg:** Benny, on est contents qu'il y ait des gens comme toi dans ce monde. Tu as fait quelque chose de vraiment cool avec ton équipe là-bas, et c'est super d'en apprendre plus sur le flaring. Comme je l'ai dit, je ne savais même pas que c'était un sport, donc c'est génial. Et certaines des vidéos que j'ai regardées sont juste incroyables, ça a l'air vraiment amusant. J'ai hâte d'en essayer un moi-même, mais merci d'avoir partagé toutes ces informations, j'apprécie vraiment. Merci d'avoir pris le temps et d'être resté tard, et bonne chance, mec. Ouais.

[00:55:02] **Benni Bölli:** C'est sympa de m'avoir invité et merci beaucoup, et ouais, on se voit quelque part au lac Kimsey. Parfait.

[00:55:10] **Gavin McClurg:** parfait, si

[00:55:15] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça aide beaucoup à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre site web ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en parler en sortant avec vos amis de lancement ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire via un don unique de 1,00 \$ par mois, ou vous pouvez nous soutenir financièrement par un don unique via PayPal, ou bien mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 \$ par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois 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, et ce sont juste nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des

sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle commercial assez toxique, donc j'espère que vous comprenez ça. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons, et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie, et j'espère que vous serez en position un jour de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté des produits dérivés de Cloud-based Mayhem, comme des t-shirts ou des casquettes, vous devriez être prêts, vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit à la prochaine émission, merci.

Deutsch

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

Show notes

In dieser Episode begrüßt wir Benni Bölli, den Erfinder und Designer hinter Flare kites, der über „flaring“ oder Parakiting spricht, einen Sport, der Elemente aus Kitesurfen und Paragliding kombiniert. Er erklärt die dynamische Natur des Flare-Systems und betont die sichere Handhabung, das Training sowie die erheblichen Unterschiede und Vorteile zwischen Parakites und herkömmlichen Paraglidern für das Gleiten.

Der Beitrag #226 Benni Bölli and the Art of Flaring erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich hatte heute eine sehr coole Show mit Benny Boehle. Er ist in Österreich, lebt eigentlich in Süddeutschland, aber er ist Designer für Skywalk. Und diejenigen von euch, die dem Aufstieg von Parakiting, dem Mustache und jetzt der Line, ihrer Speed-Version, gefolgt sind, wissen schon, was Parakiting ist. Ich wusste nicht viel darüber, und es heißt eigentlich Flaring. Es ist wirklich eine neue Sportart zwischen Kitesurfen und Gleitschirmfliegen. Viele Leute haben mich gebeten, Benny zu interviewen. Er ist sozusagen der Verantwortliche. Es war seine Abschlussarbeit, die er vor ein paar Jahren zu Skywalk brachte, und sie haben daraus etwas Großes gemacht.

[00:00:57] Das ist eine sehr, sehr große Sache in Dänemark, wie ihr in der Show hören werdet. Aber anscheinend machen heutzutage etwa 85 % der Leute dort in den Dünen Flaring. Uh, super energiegeladene, sehr interessante Schirme, die eher so funktionieren... wenn ihr schon mal Kitesurfen gemacht habt und den Bar-Druck versteht, das Ausfahren und Einziehen der Bar, das Power-Fenster und solche Dinge, dann werdet ihr diese Schirme kennen. Aber wir gehen in dieser Episode tief in das Thema Flaring ein und finden heraus, worum es dabei geht. Was die Vorteile sind, was die Nachteile sind, wie sie funktionieren und worauf man achten muss, wenn man gerade erst anfängt. Und wir runden die Show am Ende ab, wir haben sie quasi beendet, und dann hat er darüber gesprochen, dass es wirklich wichtig ist, klarzustellen, dass...

[00:01:51] was sie sehen, wissen Sie, wie bei jeder Art von Gravity-Sport gibt es natürlich Risiken, und diese Schirme sind so einfach zu fliegen, dass die Leute sehr schnell überbewertet werden. Er wollte also nur betonen, dass man sich merken muss: Wenn man einen dieser Schirme hat, braucht man trotzdem eine Einweisung, man muss es langsam angehen und es in der Nähe von Leuten tun, die wissen, was sie tun. Und beim Start am Anfang möchte man an Orten fliegen, die etwas Spielraum und Puffer bieten, wissen Sie, anstatt von Klippenstarts lieber in den Dünen, für die sie sowieso gebaut sind. Ich habe das wirklich genossen, fand es sehr lehrreich und informativ, und ich möchte einen dieser Schirme haben. Ich habe alle Videos gesehen, ich bin verrückt, ich bin ziemlich wild. Also, genießen Sie diesen Talk, bevor wir dazu kommen, nur ein kurzes bisschen Housekeeping: Als ich beim PWC in der Schweiz war, habe ich ein Paar Netsu Heizhandschuhe gekauft. Ich war bisher ziemlich skeptisch gegenüber Heizhandschuhen, ich habe sie über die Jahre ausprobiert, von Black Diamond und anderen wirklich guten Marken, und sie scheinen immer zu versagen, funktionieren nicht oder eben nicht genug. Deshalb bin ich eher mit einem dünnen Handschuh und einem Überhandschuh unterwegs gewesen, aber das ist nicht so toll, wenn man auf den Dünen ist und versucht, einen Zweileiner mit den Toggles zu benutzen, das ist einfach super umständlich. Ich habe immer das Gefühl, wenn man den Rettungsschirm auswerfen müsste, ist das knifflig, also

[00:03:21] Da war ein Typ, der diese Netsu-Handschuhe verkauft, das ist eine polnische Marke, und die haben echt viel Arbeit in externe Batterien gesteckt. Also, man will sie nicht einfach wegwerfen, nicht einfach wegwerfen. Man schließt eine 20.000-Milliampere-Strom-Batterie an, führt das Kabel den Ärmel hoch und hat eine an jedem Handschuh, sodass sie lange halten. Eines der Probleme bei beheizten Handschuhen ist, dass die Batterien sehr schnell leer sind oder der Handschuh nicht registriert, dass noch Strom da ist. Bei der Spannung gibt es viele Fehler. Es geht alles um die Spannung, die die Hitze erzeugt. Diese Leute haben das komplett im Griff. Beim PWC in der Schweiz waren die dickeren Handschuhe ausverkauft, also habe ich mir einfach die dünneren geholt.

[00:04:07] Das sind Futterhandschuhe und das war alles, was ich brauchte. Weißt du, wenn man auf 3.500 Metern fliegt, ist es ziemlich kalt, dort ist es immer noch sehr viel Frühling. Meine Hände waren angenehm warm. Die sind also super, und ich fand sie so klasse, dass ich jetzt ein Händler für die in den USA bin. Ich glaube, ich bin der Einzige. Wenn ihr also Interesse an denen habt, habe ich die dickere und die dünnere Version. Die werden gerade verschickt. Bis diese Show online geht, werde ich sie auf Lager haben. Ich bringe sie zum Red Rocks Wide Open mit. Ich bringe sie zum World Cup in Utah nächsten Monat mit. Und dort könnt ihr sie von mir bekommen. Aber schaut sie euch an. Wenn ihr mit kalten Händen zu kämpfen habt, bin ich der Meinung, dass das eine sehr gute Lösung ist. Und ich werde sie auf der Website cloudbasemayhem.com haben. Viel Spaß bei der Show.

[00:04:57] Benny, schön dich hier bei Mayhem zu haben. Es hat uns viele, viele, viele, viele Monate gekostet, das hier auf die Beine zu stellen. Ja. Aber danke für

[00:05:05] **Benni Bölli:** dabei zu sein. Danke, dass du es

[00:05:06] **Gavin McClurg:** Es ist so kurzfristig passiert. Und herzlichen Glückwunsch zum Einzug in deine neue Wohnung. Sie sieht toll aus.

[00:05:11] **Benni Bölli:** Danke für die Einladung. Und ich habe nachgeschaut: Es ist ziemlich genau 12 Monate, ein Jahr seit unserem letzten Gespräch vergangen.

[00:05:20] **Gavin McClurg:** Manchmal bin ich durch meinen Posteingang gesurft, was heute Morgen immer eine Katastrophe ist, und dachte mir: Oh mein Gott, das hier habe ich komplett vergessen. Also ja, danke, dass du es möglich gemacht hast. Und danke, dass du das so spät machst. Ich verstehe, dass es bei dir 10 Uhr ist. Bei mir sind es 14 Uhr, etwas vernünftiger, aber erzähl mir ein bisschen darüber – wir haben heute Morgen nur sehr kurz über Flair, den Schnurrbart und den Skywalk gesprochen. Bring uns auf den neuesten Stand. Erzähl uns ein wenig von deinem persönlichen Weg, wie du dazu gekommen bist, das zu tun, was du tust. Und es gibt viele Leute, die zuhören, die mehr über diesen Schirm und diese Konzepte wissen wollen.

[00:05:59] **Benni Bölli:** Auf jeden Fall. Ich bin 35 Jahre alt und lebe in Deutschland.

[00:06:06] Und ich bin 2013 in die Skywalk-Gruppe eingestiegen, aber ich fing schon 2011 als Teamrider für Flysurfer an, das ist eine Marke der Skywalk-Gruppe. Das ist also schon über 13 Jahre her und ja, im Grunde habe ich mit 10 Jahren mit dem Kitesurfen angefangen. Also ziemlich lange her, dann habe ich mit 16 mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Ja, ich war schon immer total begeistert von Dingen, die fliegen. Ob Modellflugzeuge, Gleitschirme, Gleitschirme, egal was – wenn es fliegt, dann ist es was für mich.

[00:06:51] Also ja, ich kam mit dem System in Kontakt, nennen wir es das Parakite-System. Eigentlich bei meinem ersten Event als Fly Surfer Teamrider, das war ein Snowkite-Event, traf ich Armin Harich, der einer der Gründer der Skywalk-Gruppe ist und damals basically Skywalk gegründet hat. Also ja, er hat mir das quasi gezeigt, weil er wusste, dass ich auch Gleitschirmfliegen mache, und er zeigte mir dieses neue Konzept, bei dem er basically einen alten Kite von ihm modifiziert und einige Tragegurte darauf gesetzt hat, die Leinen geändert hat und er ist damit auf Skiern perimotoring gefahren. Und dann, weißt du, es war ein 15-Meter-Kite und er meinte, er beschleunigt einfach vor dem Abheben und dann einfach die Bremsen ziehen und geradeaus nach oben gehen.

[00:07:44] Und ich dachte mir, okay, ja, ich will damit irgendwas machen, weißt du? Und mir wurde im Grunde sofort klar, dass das etwas für den Sport sein könnte. Ich wusste damals noch nicht, was genau es sein würde, aber ich wusste, dass es eines Tages eine Auswirkung haben würde. Und ja, im Grunde habe ich mein Bachelor-Praktikum bei Fly Surfer und Skywalk gemacht. Und ich habe meine Abschlussarbeit über das Tragegurt-System geschrieben, von dem jetzt Mustache ist, damals haben wir es aber noch nicht Mustache genannt. Und ja, im Grunde haben sie mir einen Job angeboten, weil sie mit meiner Abschlussarbeit und dem, was ich während meines Praktikums gemacht habe, zufrieden zu sein schienen.

[00:08:32] Und ich landete in der Gleitschirm-Abteilung als Testpilot. Und ich habe von Alex, Alex Helvalt, der jetzt einige Gleitschirme macht, sehr viel gelernt. Und ja, ich habe zwei Jahre mit ihm bis 2015 damit verbracht, die Schirme zu testen und zu entwerfen. Und ja, dann hatten wir einen Entwickler von Sky, von Fly Surfer, der von Vollzeit auf

Teilzeit umstieg, und ich spürte in diesen zwei Jahren, dass meine Leidenschaft mehr auf der Kiting-Seite liegt. Und ich wollte Race-Kites entwickeln, weil ich zu der Zeit das Kiterennen auf Hydrofoils wirklich geliebt habe, was übrigens jetzt zum ersten Mal bei den Olympischen Spielen dabei ist.

[00:09:26] Also bin ich ziemlich begeistert davon. Aber ja, cool. Und ja, im Grunde bin ich dann irgendwann voll auf Fly Surfer Kiteboarding umgestiegen und habe angefangen, alle Foil-Kites zu entwerfen. Und das ist im Grunde auch das, wo ich jetzt stehe. Ich bin für die gesamte Foil-Kite-Palette verantwortlich und bin jetzt auch Entwicklungsleiter für Fly Surfer Kiteboarding. Und wenn ich noch Zeit übrig habe, entwerfe ich die Schirme für FLIR. Das ist also ein bisschen die Geschichte dahinter, wie ich zu meinem jetzigen Stand gekommen bin.

[00:10:10] **Gavin McClurg:** Wie viel von deinem Talent oder deiner Fähigkeit im Design stammt aus deinem Hintergrund im Kitesurfen im Vergleich zum Fliegen oder Gleitschirmfliegen? Mein Hintergrund liegt auch im Kitesurfen. Es ist, wissen Sie, ziemlich interessant, wie viele Piloten aus dem Segeln oder Kitesurfen kommen. Es gibt da eine ziemlich schöne Schnittmenge, wissen Sie, nur das Verständnis von Lee, Kraft und dem Kraftfenster. Und all diese Dinge, aber ich kenne nicht zu viele Designer, die diesen Weg gegangen sind, so wie du. Vielleicht gibt es viele, ich weiß nur nichts davon, aber...

[00:10:49] **Benni Bölli:** Ich denke, die Kombination aus meinem frühen Einstieg in beide Sportarten – ich habe im Grunde mit 10 Jahren mit dem Kitesurfen angefangen und mit 14 oder 16 mit dem Gleitschirmfliegen, wobei ich meine Lizenz mit 16 gemacht habe – hat dazu geführt, dass ich ein gutes Gefühl für beide Arten von Schirmen entwickelt habe. Und ich denke, das ist der Hauptteil, von dem ich jetzt profitiere. Als ich bei Alex lernte, habe ich wirklich versucht zu verstehen, welche Parameter beispielsweise aus dem Kitesurfen im Gleitschirmfliegen verwendet werden können und umgekehrt. Und im Grunde ist der Mustache die perfekte Kombination aus beiden Systemen.

[00:11:39] Und für mich würde ich sagen, der Mustache wäre nicht so, wie er heute ist, wenn ich nur Kitesurfen oder nur Gleitschirmfliegen gemacht hätte. Ich denke, die Kombination dieser beiden Sportarten war der Schlüssel, um das System vollständig zu verstehen – also wirklich alle einzelnen Parameter umzusetzen oder anzupassen, die man braucht, um einen guten Schirm zu entwerfen, der zur Zielgruppe passt. Ich würde sagen, wir wussten am Anfang eigentlich nicht genau, wer die Zielgruppe für den Mustache war, aber am Ende haben wir uns wirklich auf das Segeln konzentriert, aber ja, darüber werden wir sicher später sprechen.

[00:12:22] **Gavin McClurg:** Ja. Warum Mustache?

[00:12:26] **Benni Bölli:** Ja, der Schnurrbart. Das ist eigentlich eine ziemlich lustige Geschichte, weil wir im Februar 2022 eine Marke gelauncht haben und zwei Jahre vorher habe ich mir gesagt, okay, ich werde das Design jetzt mehr oder weniger einfrieren. Und wir werden dann so einige Langzeittests machen und einfach ein paar Schirme an Leute verteilen, um Feedback zu bekommen. Ja, um zu sehen, wie sich der Schirm verändert, wie sich das Trimmen verändert. Und für diesen Feldtest wollte ich meiner Meinung nach etwas Lustiges auf dem Schirm haben, um ihnen halt nicht einfach blanke weiße Schirme oder so zu geben, weil es zu diesem Zeitpunkt noch keine Flare-Marke gab.

[00:13:20] Also hatten wir noch keine Marke. Es gab keinen Namen. Es gab gar nichts. Wir wussten nur, dass wir es irgendwie auf den Markt bringen wollten. Also, zu einem Zeitpunkt habe ich zu einem Kollegen gesagt, der in mein Büro kam, während ich gerade darüber nachgedacht habe, wie wir den Schirm gestalten könnten. Und ja, wir haben über einen lustigen Schnurrbart oder so etwas nachgedacht, weißt du, wir wollten einfach etwas haben, worüber die Leute reden, weil es so anders ist. Und wenn man sie fliegen sieht, ist es auch anders. Also wollten wir irgendwie etwas Lustiges machen. Und dann, am Ende oder ziemlich bald, haben die Leute schon über den Schnurrbart gesprochen.

[00:14:06] Wir haben dem Schirm also keinen Namen gegeben, sondern... Ja.

[00:14:13] Der Schirm war bereits von den Prototypen als Schnurrbart bekannt. Also ja, es wurde im Grunde gesagt, dass der Name für das erste Paracord eigentlich alles aus einem Witz kam.

[00:14:29] **Gavin McClurg:** Alle, alle die besten Unternehmen entstehen aus einem Witz. Das ist perfekt. Also hat euer Publikum keine Ahnung, worüber wir reden. Lasst uns das mal kurz vorstellen. Viele davon haben natürlich eine Ahnung, aber lasst uns einfach mal so tun, als hätten sie keine. Warum ist Flair anders? Was ist anders? Was ist gleich,

was ist das Konzept? Warum reden so viele Leute darüber und warum sehen sie so verdammt lustig aus?

[00:14:56] **Benni Bölli:** Ja, genau. Also lass uns über das Paracord-System sprechen oder, ja, auf diese Weise über das Flair-System.

[00:15:06] Ich denke, im Grunde kennt jeder das Grundkonzept eines Gleitschirms. Wir haben also unsere Bremsleinen an der Hinterkante befestigt. Und dann den Beschleuniger – wenn ich den Beschleuniger aktiviere, ziehe ich die Vorderkante nach unten und verändere den Anstellwinkel des Schirms. Was wir also mit dem Flair-System machen, ist im Grunde genau das Gleiche, nur in die entgegengesetzte Richtung. Beim Gleitschirm können wir die Länge der A- oder B-Leinen nicht verändern, okay? Je nach zwei oder drei Leinen. Aber wir können die A-Leine nach unten ziehen und entsprechend die B-Leine dazwischen.

[00:15:52] Und beim Flair-System hat das A-Level die ganze Zeit genau die gleiche Länge. Aber wenn wir die Hände nach oben geben, dann erweitern wir das B-Level zum C-Level und die Bremse. Wir gehen also im Grunde in einen niedrigeren Anstellwinkel und fliegen schneller. Wenn wir die Hände nach oben geben, geben wir die Hände nach oben. Und das Gleiche gilt, wenn wir die Hände nach unten geben, erhöhen wir den Anstellwinkel. Also, ja. Im Grunde haben wir die D-Power aus dem Kiting übernommen, wo man die Kraft abgeben und die Hinterkante freigeben kann, um einen geringeren Anstellwinkel zu bekommen und die Kraft abzugeben. Wir haben das ins Gleitschirmfliegen übertragen. Und das

[00:16:40] Die Hauptvorteile dieses Systems sind im Grunde, dass man seinen Beschleuniger aus dem Gleitschirmfliegen nutzen kann. Man kann ihn schon am Boden benutzen, denn wenn man zum Beispiel einen Highway-Start mit einem Gleitschirm macht, startet man den Schirm und hat sofort die volle Leistung des Schirms. Wenn man dann fliegt, kann man den Beschleuniger aktivieren und nach vorne beschleunigen. Aber mit dem Flair-System kann man einfach die Bremsen loslassen. Der Schirm wird dann nur langsam aufblasen und zieht einen nicht, weil man nicht zieht. Die Hinterkante ist offen. Wir haben einen niedrigen Anstellwinkel, sodass wir am Boden viel, viel mehr Wind bewältigen können, weil wir unseren Beschleuniger schon im Stehen am Boden nutzen können und nicht nur während des Flugs.

[00:17:32] Was einem viel mehr Möglichkeiten für die Toplanding und das Positionieren bietet, wenn wir zum Beispiel am Grat fliegen. Also ja, es ist einfach ein super, super lustiges System. Man muss sich natürlich erst dran gewöhnen. Es ist nicht so, dass man sich einfach nur am Gleitschirm festmacht und schon alles perfekt läuft. Man muss sich also daran gewöhnen. Aber aus unserer Erfahrung – Kiter, also wirklich erfahrene Kiter, die keine Erfahrung im Gleitschirmfliegen haben und den richtigen Platz an einer schönen Düne haben, weißt du, keine Felsen, sondern einfach eine schöne Düne, nicht zu hoch, guter Wind – die haben keine allzu großen Schwierigkeiten, sich an das Gleitschirmfliegen zu gewöhnen, weil sie dieses Gefühl für die große Kraft bereits kennen.

[00:18:29] Also ja,

[00:18:33] Das ist im Grunde das Hauptkonzept des Flare-Systems, und damit das Flare-System wirklich funktioniert, muss man einige Anpassungen an der Kappe selbst vornehmen, weil es nicht so funktioniert, dass man einfach ein Flare-System kauft und es auf jeden anderen Schirm montiert. Es funktioniert eigentlich nicht so einfach. Und die beste Kombination aus Schirm und Tragegurtsystem zu finden, hat mich sagen wir mal, ganz schön lange gekostet.

[00:19:05] **Gavin McClurg:** Erklär mir das nochmal: Diese Art von Kraft, die das System hat, spiegelt sich in der Art wider, wie ein Kite surf funktioniert. Mit anderen Worten: Wenn du die Bar einziehst, erhöhst du den Zug, du erhöhst die Kraft.

[00:19:22] **Benni Bölli:** Ja, genau. Wenn

[00:19:24] **Gavin McClurg:** wenn du loslässt, verringerst du die Leistung.

[00:19:26] **Benni Bölli:** Genau. Also, wie ein Flare-System aussieht: Wir haben den Bremsgriff und vom Bremsgriff gehen zwei Leinen weg. Die erste Leine ist die Bremsleine, die einfach durch die Hinterkante des Schirms geht, genau wie bei einem Standard-Parachute. Und dann gibt es eine zweite Leine, die durch eine Rolle auf dem Sea Level geht.

[00:19:47] **Gavin McClurg:** Mhm.

[00:19:48] **Benni Bölli:** Es gibt also ein Rollensystem am C-Level, das deinen Bremszug im Grunde um ein Drittel aufteilt. Ein Drittel deines Bremszugs wird auf das C-Level übertragen. Und vom C-Level aus geht eine weitere Leine durch das B-Level, die wiederum – oder nochmal – deinen Input von der C-Leine aus nochmals durch zwei teilt. Also wird ein Drittel deines Bremszugs auf das C-Level übertragen und ein Sechstel deines Bremszugs geht an das B-Level. Wenn wir also für 60 cm, 30 cm entlasten, gewinnen wir 30 cm C-Länge und ähm 15,

[00:20:37] nein, also 20 cm Schirmlänge und 10 cm auf dem B-Level und umgekehrt. Also das, was wir machen, ist, dass wir den Anstellwinkel des Schirms die ganze Zeit verändern. Das ist so, als ob für alle Piloten, die mit Zwei-Linern fliegen, es so wäre, als würdet ihr voll beschleunigen und die Bremse nach unten ziehen, um den Schirm mit dem B-Level zu fliegen – das ist im Grunde genau das Gleiche. Ihr verändert dann nur den Anstellwinkel und nicht wirklich die Wölbung des Profils, weil ihr die Bremse nicht zieht, aber an einem Punkt mit dem Flare-System, wenn wir weiter ziehen und ziehen, wird an einem Punkt auch die Bremse aktiviert und dann verändern wir Anstellwinkel plus Wölbung, wenn

[00:21:29] wir nähern uns im Grunde der langsamen Geschwindigkeitslage und können quasi mit unseren Fingerspitzen entscheiden, ob wir unsere Geschwindigkeit in Höhe oder unsere Höhe in Geschwindigkeit umwandeln wollen. Wenn man an Gleitschirmfliegen denkt: Wenn man in eine steile Kurve geht, hat man nicht wirklich die Möglichkeit, unten zu bleiben, die Geschwindigkeit zu halten und zu entscheiden, wann man hochgehen will – man geht sowieso hoch. Und das ist das Coole daran, was einem so viel mehr Möglichkeiten gibt, mit dem Grat zu spielen, besonders beim Segeln, aber auch beim Speedflying. Aber für Speedflying haben wir jetzt eine andere Produktlinie und wir haben eine Produktlinie und wir haben eine Produktlinie und wir haben eine Produktlinie und ja.

[00:22:18] Es ist einfach ein super, super lustiges System. Und ja, für alle Kiter ist es genau so, wie du gesagt hast: Man hat die Kite-Bar in der Hand, und genau so steuert man auch und...

[00:22:32] **Gavin McClurg:** Übersetzt sich das in einen Schirm, der mir, wie du sagtest, unglaublich verspielt klingt? Genau so sind Kites, weißt du, auf dem Wasser und im Schnee beim Soaren. Endest du bei etwas, das viel mehr Energie überträgt, oder ist es eher carvy? Ist es eher wie Skaten oder wäre die Analogie hier eher... ich versuche zu verstehen, wie es für Leute, die nur geflogen oder vielleicht sogar nur Kitesurfen, sich anfühlt. Wie unterscheidet es sich davon, wenn ich mit einem Mini-Wing oder einem Standard-Mini-Wing zum Soaren gehe?

[00:23:14] **Benni Bölli:** Ich würde sagen, es ist sehr dynamisch. Also ja, die Dynamik, die man bei einer Kurve bekommt, wenn man die Hände hebt, ist einfach Wahnsinn. Wenn du in einer Kurve die Hände hebst, nimmst du so viel Geschwindigkeit auf, und dann kannst du entweder die Hände einfach oben lassen, die Geschwindigkeit nutzen, weit fliegen und abbremsen, oder du ziehst die Bremsen und bekommst diese ganze Energie zurück – sicher nicht 100 Prozent davon, aber den Großteil wieder – und gewinnst wieder an Höhe. Das macht es zu einem sehr dynamischen Schirm, besonders die kleinen Größen, weil die kleinen Größen definitiv auch wendiger sind. Also, was die Größe angeht, was gerade ein guter Punkt ist: Beim Gleitschirmfliegen hast du normalerweise dein Startgewicht, egal wie hoch es ist, sagen wir 100 Kilo inklusive Ausrüstung, und du fliegst einen L-Schirm. Du fliegst zwar den L-Schirm, aber beim Kiten oder Abbremsen ist es eher wie beim Kiten, wo du deine Schirmgröße je nach Windstärke anpasst. Wenn es mehr Wind gibt, gehst du einfach auf einen kleineren Schirm und umgekehrt. Das ist also das mit der Größe.

[00:24:41] du kannst dein 15-Meter-Schirm fliegen

[00:24:46] mit 100 Kilo, was viel, viel, viel dynamischer wäre als dein 22- oder 26-Meter-Schirm, und das ist auch ein wichtiger Punkt zu verstehen, wenn man in den Flare kommt. Auch wenn du schon Mini-Schirme geflogen bist, wirst du mit der gleichen Größe viel mehr Geschwindigkeit haben, oder wenn du es mit einem Gleitschirm der gleichen Größe vergleichst, ist es besser, mit einer größeren Größe anzufangen. Nehmen wir an, du hast schon einen 15er Mini-Schirm geflogen und fühlst dich damit wohl, dann ist es besser, den 18er zu nehmen und mit dem 18er anzufangen, weil du die gleiche Geschwindigkeit wie bei deinem 15er haben wirst, aber aufgrund dieser verfügbaren Energieretention viel dynamischere Kurven fliegen kannst. Also

[00:25:37] Ich hoffe, du hast dir ein bisschen eine Vorstellung davon gemacht, wie der Schirm fliegt. Gibt es irgendwelche...

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Gibt es aus traditioneller Sicht irgendwelche Nachteile? Gibt es Warnungen? Also, durch die Dynamik bedeutet das für mich, dass es viel mehr Spaß macht, aber bedeutet es auch viel mehr Geschwindigkeit, Energie und Risiko? Oder wie wäre das – was wäre die nicht-marketingorientierte Sicht darauf?

[00:26:07] nimm das an, wenn

[00:26:09] **Benni Bölli:** wir reden hier von engen Kurven oder sagen, lass uns das mal mit einer tiefen Spirale vergleichen...

[00:26:22] Bei einem herkömmlichen Gleitschirm wirst du bei einer tiefen Spirale viele G-Kräfte erleben, aber im Vergleich dazu ist deine Sinkrate nicht extrem hoch. Nehmen wir an, du fliegst eine Spirale mit einer Sinkrate von etwa 15 Metern pro Sekunde – da hast du bereits ordentliche G-Kräfte, bei denen eine ungeschulte Person sich wirklich konzentrieren muss, um nicht ohnmächtig zu werden, was aber eigentlich nicht...

[00:26:53] **Gavin McClurg:** das ist gut, weil du nicht viele Kurven fliegen kannst, aber du wirst viel an Höhe gewinnen, im Falle von...

[00:26:53] **Benni Bölli:** mit dem Mustache, weil beim Mustache ist deine Sinkrate im Vergleich zu deinen G-Kräften und deiner Drehgeschwindigkeit viel höher. Du würdest also im Grunde die tiefe Spirale mit den Händen oben machen, also in deiner Volllaufposition, wodurch du mehr nach unten gehst, anstatt richtig in die Rotation zu gehen. Und deshalb kannst du viel höhere Sinkraten bei viel weniger G-Kräften haben, das ist im Grunde das Ding. Wenn du also deine G-Kräfte am Gleitschirm gewohnt bist und versuchst, die gleiche Spirale oder die gleichen G-Kräfte mit einem Mustache zu machen, sinkst du mit etwa 35 bis 40 Metern pro Sekunde, was dann zu einem wahnsinnigen Höhenverlust in sehr kurzer Zeit führt, was gefährlich sein kann, weil wenn du nicht weißt, wie der Schirm die Geschwindigkeit aufnimmt, kommt der Boden sehr schnell nah. Das ist ein Punkt, eine dynamische Seite der Sache, aber dann gibt es auch im Langsamflug meiner Meinung nach einen Nachteil beim klassischen Gleitschirm, weil wenn

[00:28:15] wir ziehen die Bremsen und ziehen ständig auch die B- und C-Leinen nach unten, sodass wir die Anstellwinkel an der Vorderkante selbst ständig erhöhen, weil bei einem Gleitschirm die Vorderkante beim Bremsziehen keine Zugkraft auf die B-Leine ausübt. Der Anstellwinkel an der Vorderkante bleibt also im Grunde gleich, was nicht stimmt, weil wir langsamer fliegen, also wird sich der Anstellwinkel sowieso ändern. Aber mit dem Flare-System haben wir beide Effekte: Wir erhöhen den Anstellwinkel an der Vorderkante, weil wir die B-Leinen ständig nach unten ziehen, oder je weiter wir nach unten gehen, desto mehr ziehen wir die B-Leinen und werden langsamer, also erhöht sich der Anstellwinkel wieder. Das bedeutet im Grunde, dass sich der Luftstrom etwas schneller von der Oberseite der Vorderkante ablöst als bei einem normalen Gleitschirm. Deine Gesamteinstellgeschwindigkeit wird also etwas höher sein, weil der Ablösepunkt oder – sagen wir mal – ja, die Einstellgeschwindigkeit ist höher, weil sich der Luftstrom etwas leichter von der Vorderkante ablöst, weil wir den Anstellwinkel an der Vorderkante stark erhöhen. Das bedeutet nicht, dass es gefährlich ist, weil man es wirklich spürt – es wird unten oder in deiner langsamen Flugposition richtig schwer. Du kannst also richtig fühlen, dass du dem Strömungsabriss nahe bist, und du solltest dann vorsichtig sein, im Grunde, was...

[00:29:55] Das ist auch beim Gleitschirm der Fall, aber die Strömungsabrissgeschwindigkeit ist definitiv etwas höher, wenn man einen Gleitschirm der gleichen Größe mit einem Moustache der gleichen Größe vergleicht, ja.

[00:30:05] **Gavin McClurg:** Das klingt dann ziemlich kritisch, wenn man zum ersten Mal einen dieser Schirme in die Hand nimmt. Man muss die Unterschiede verstehen und sich wahrscheinlich langsam einarbeiten, um die Unterschiede zu begreifen, das Potenzial für einen sehr schnellen Höhenverlust zu verstehen und die Notwendigkeit, die Fluggeschwindigkeit aufrechtzuerhalten.

[00:30:29] **Benni Bölli:** Ja, genau. Also im Grunde machen wir – und das tun wir auch noch – sagen wir mal einen Sicherheitsanruf. Du kannst den Mustache direkt auf unserer Homepage bestellen, aber wenn du nicht über einen Partner von uns kommst, bekommst du im Grunde einen Anruf von uns. Wir quatschen dann einfach ein bisschen mit dir, fragen

nach deiner Erfahrung und ob du vielleicht – oder ob wir denken, dass du vielleicht – einen anderen Schirm brauchst, zum Beispiel von der Größe her. Wenn du also Erfahrung im Gleitschirmfliegen seit etwa einem Jahr hast und einen 13er Mustache bestellst, würden wir vielleicht unsere Meinung dazu sagen und dir einen... nein, es ist im Grunde so, dass wir sicherstellen wollen, dass die Leute das System wirklich verstehen und unsere Videos gesehen haben. Und im besten Fall sogar einen kleinen Kurs, eine kleine Einführung bei unseren Pro-Partnern machen. Die zeigen dir dann im Grunde alle Punkte, die du brauchst, um sicher in den Sport einzusteigen. Wenn du einen Schirm bekommst oder einen Schirm ausprobierst, kannst du ihn beim Groundhandling benutzen, mach einfach mal 10, 15, 20 Minuten Groundhandling, spüre den Strömungsabrisspunkt, wie er sich beim Strömungsabriss verhält. Wir haben auch einige Markierungen am Tragegurt, wo wir im Grunde die beste Gleitposition haben, ich meine die Volllaufposition, jedenfalls zieh die Arme hoch. Aber für den Anfang ist die Markierung für die beste Gleitposition eine wirklich gute Referenz, wo du im Grunde in der Mitte deines Bewegungsradius bist. Nimm dir Zeit fürs Groundhandling, auf jeden Fall, denn beim Groundhandling bekommst du sowieso so ein gutes Gefühl für einen Schirm, dass du vorhersagen kannst, wie er in der Luft reagieren würde.

[00:32:33] **Gavin McClurg:** Benny, da dies ein Audio-Podcast ist, hat der Hörer nicht den Vorteil, zu sehen, was du mit deinen Händen machst, wenn du beschreibst, wie du nach unten ziehst – es lenkt die Bremsen ab, aber es lenkt auch die C- und B-Leinen ab. Aber du hast gesagt, ich möchte nur sicherstellen, dass wir uns nicht verwirren: Du sagtest, das erhöht den Anstellwinkel. In meinem Kopf verringert das den Anstellwinkel. Wenn wir einen Schirm beschleunigen und die A-Leinen treffen, erhöhen wir den Anstellwinkel. Ist das nur Semantik oder verstehe ich etwas falsch?

[00:33:12] **Benni Bölli:** Im Grunde genommen, also beim Gleitschirmfliegen, wenn wir unsere A-Leinen nach unten ziehen, verändern wir den Anstellwinkel. Also der Winkel zwischen – sagen wir mal, wenn man eine Linie zwischen Vorderkante und Hinterkante durch den Schirm zieht und ihn von der Seite betrachtet – und wir als Piloten sind im Grunde wie ein Pendel unter unserem Schirm. Wir wollen also immer unter dem Auftriebszentrum des Schirms sein. Wenn der Schirm also nach vorne wandert, sind wir hinter dem Auftriebszentrum und wir pendeln wieder unter dem Schirm. Um ein stabiles System zu haben, wollen wir wirklich direkt unter dem Auftriebszentrum nach unten hängen. Aber was wir jetzt machen, wenn wir die A-Leine nach unten ziehen, ist im Grunde, dass wir die Linie verändern.

[00:34:19] zwischen der Vorderkante und der Hinterkante unseres Schirms. Wir drücken die Vorderkante nach unten und der Winkel zwischen dem Luftstrom und dieser Linie durch unseren Schirm wird kleiner. Das ist im Grunde unser Anstellwinkel. Unser Gleitpfad – der Anstellwinkel ist der Gleitpfad oder der Winkel zwischen dem Gleitpfad und dem Anstellwinkel, also dieser Linie durch die Vorder- und Hinterkante unseres Schirms. Wenn wir diesen Winkel verringern, müssen wir schneller fliegen, weil wir immer noch den Auftrieb für das Gewicht erzeugen müssen, das getragen werden soll. Wir beschleunigen also. Jetzt erzeugt der Schirm zum Beispiel 100 Kilo Auftrieb mit einer viel höheren Geschwindigkeit, und das Gleiche gilt, wenn wir den Anstellwinkel erhöhen: Wir brauchen immer noch nur 100 Kilo Auftrieb, aber

[00:35:30] wir können viel langsamer fliegen, es ist also im Grunde

[00:35:37] Die Polarfläche des Schirms hängt im Grunde von der Geschwindigkeit ab, mit der wir fliegen, und wir wollen die Geschwindigkeit ändern, wenn wir den Beschleuniger betätigen. Und genau deshalb können wir mit dem Flare-System am beliebtesten Schirm viel schneller fliegen, und wir können viel schneller fliegen, und wir können viel schneller fliegen, und im Grunde machen wir das Gleiche, aber wir machen es an der Hinterkante. Wir ziehen also nicht die Vorderkante nach unten wie beim Gleitschirm, um diesen Winkel zu ändern, sondern wir lassen die Hinterkante nach oben entweichen. Wir ändern also immer noch den Winkel in dieselbe Richtung, wie wenn wir beim Gleitschirm die A nach unten ziehen. Beschleunigen heißt also Hände hoch und langsamer fliegen heißt Hände runter. Wenn du es zum ersten Mal ausprobierst, fühlt es sich wirklich intuitiv an. Innerhalb der ersten 10 Minuten Groundhandling wirst du – ich meine, du wirst nicht alles vom Schirm spüren – aber du bekommst eine ziemlich, ziemlich gute Vorstellung davon, wie sich der Schirm beim Fliegen anfühlen würde. Was

[00:36:45] **Gavin McClurg:** Es ist super, das so zu verstehen. Wie ist es für dich, wenn du hin und her wechselst? Du fliegst ein paar Tage den Mustache und dann springst du auf deinen XC Gleitschirm um. Geht dir das Radio da ein bisschen auf die Nerven oder ist das mittlerweile ziemlich natürlich? Ich eigentlich...

[00:37:03] **Benni Bölli:** Du bist die falsche Person, um das zu fragen, weil ich meinen XC Gleitschirm seit ich glaube jetzt vier Jahren nicht mehr angefasst habe. Ich denke, wow, wirklich? Ja, weil ich eigentlich nur noch Fairing fliege, wenn ich XC gehen will. Ich habe im Grunde erst vor Kurzem angefangen, Gleitschirme zu fliegen, und das Fliegen von Gleitschirmen ist einfach so viel effizienter als mit dem Gleitschirm auf cross country Flügen zu gehen. Und ja, ich meine, als ich am Anfang, als ich mit Skywalk anfang, wirklich viel geflogen bin, habe ich definitiv alle Zweileiner-Prototypen geflogen, die wir hatten, und wir sind auf cross country Flügen gewesen, aber es hat nie wirklich...

[00:37:56] hat mich erwischt. Es hat mir diesen – ich würde sagen – Adrenalinschub nie gegeben, aber was mir diesen Kick gegeben hat, war das Fliegen auf der fünf Meter hohen Düne mit einem 15 Meter langen Mustache und die Tatsache, dass man so präzise fliegen kann, also nur halb einen Meter oder sogar Zentimeter von der Düne entfernt mit 60 km/h.

[00:38:23] und immer einfach die Bremsen ziehen und abheben können und diese Sicherheitsmarge durch die zusätzliche Geschwindigkeit haben, die man beim Gleitschirmfliegen auch irgendwie hat, aber es ist eine andere Dimension von dieser Energieerhaltung, die man mit dem Mustache bekommt. Ja, faszinierend, wow. Also ja, um auf deine Frage zurückzukommen, ich habe viel über Gleitschirmfliegen recherchiert und habe vor ein paar Wochen einen Gleitschirm ausprobiert, als wir auf einer Testreise in Dänemark waren. Ich habe den Enzo von einem Freund geflogen und ja, erst einmal beim Start, weil es ziemlich windig war – ich meine, ich weiß, es ist okay, ich hätte auch ohne Beschleuniger fliegen können, aber es war trotzdem windig – und wenn man das Flare-System gewohnt ist...

[00:39:25] wo man im Grunde, wisst ihr, einen 22er bei 20 Knoten Wind hochziehen kann, wenn man Platz hat und nichts verheddert ist, dann gibt es überhaupt kein Problem. Aber wenn ihr einfach so einen 22er Enzo bei 20 Knoten Wind hochzieht, solltet ihr wissen, was ihr tut. Und das, ja, ich meine, für mich gibt es eigentlich keinen Weg zurück. Ich würde sagen, für das Fliegen, für das cross country Fliegen, zu 100 Prozent sind die aktuellen Zweileiner-Designs da draußen insgesamt das bessere System für cross country, weil es noch einen Punkt gibt, den ich vorher nicht erwähnt habe, der am Anfang auch etwas nervig sein kann, wenn man anfängt zu flaren und ein bisschen unterpowered ist.

[00:40:25] Du musst im Grunde den Flyer für den Auftrieb nutzen und ihn für den Höhenhalt einsetzen, dann wird es mit dem Mustache ziemlich anstrengend, weil du quasi ständig ein Sechstel der Last vom B-Level und ein Drittel der Last vom C-Level in den Händen hältst, also

[00:40:47] **Gavin McClurg:** Sie sind wirklich gut geeignet, um in Hangaufwind und Wind zu fliegen. Ich nehme an, es ist schöner bei laminarer Strömung, aber man möchte bei diesen Dingen schon etwas Wind haben, es sei denn, man gleitet nur ab, zum Beispiel auf einer Speed-Route oder so.

[00:41:02] **Benni Bölli:** Deshalb haben wir auch zwei verschiedene Produkte, okay? Wir haben das Mustache für das Segeln und das Line für das Speedflying. Das Mustache ist quasi so gebaut, dass es oben bleibt, also deine Armposition beim Fliegen für deine beste Gleitzahl ist völlig anders als beim Line. Das Line ist im Grunde dafür gemacht, richtig steil zu fliegen, richtig steil.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** und dann musst du

[00:41:28] **Benni Bölli:** und die Möglichkeit zu haben, im Grunde vom Hang wegzugleiten, oder einen Gleitflug zu machen oder was auch immer, oder einen richtig flachen Start zu haben, bei dem du die Gleitzahl brauchst und dann in eine Linie abfährst, was auch immer. Aber die Linie ist nicht dafür gemacht, lange in deiner besten Gleitzahl zu fliegen, weil der Sweet Spot, in dem du mit den Bremsen fliegen musst, wirklich niedrig ist. Du bist also quasi an der Grenze, die Bremsen nicht zu ziehen, sondern sie eher nach unten zu drücken, wie kurz vor der Landung. Wenn du kurz vor dem Strömungsabriss des Schirms stehst, drückst du die Bremsen im Grunde nach unten, und das ist über die Zeit wirklich erschöpfend. Wenn du also in der Linie segelst, brauchst du viel Wind und eine wirklich gute

[00:42:28] Lift und du hast viel Aufwind, sodass du nicht ständig so tief fliegen musst. Du willst also den Moustache und besonders die Parry-Kites eher mit mehr Power fliegen – egal ob das eine größere Größe bei gleicher Windgeschwindigkeit ist oder eine kleinere bei mehr Wind – aber du willst diesen zusätzlichen Auftrieb haben. Du willst die Windgeschwindigkeit nutzen, das Potenzial, mit erhobenen Armen voll Speed zu machen, denn sonst kannst

du es nicht nutzen. Wenn du nicht an Höhe gewinnst, kannst du deine Höhe nicht in Geschwindigkeit umsetzen.

[00:43:16] **Gavin McClurg:** Ich hatte nicht realized, dass die Firma Flare heißt und das tatsächlich der Name ist – ich meine, das klingt so, als wäre das jetzt eine einzigartige Sportart namens Flaring. Ich hatte nicht realized, dass es das ist.

[00:43:28] **Benni Bölli:** Es ist es wirklich, und besonders würde ich sagen in den Niederlanden. Ich war vor drei Wochen auf einer Testreise in den Niederlanden und ich habe dort keinen Standard-Parry-Kiter fliegen sehen, aber ich habe so 25 Parry-Kites gesehen. Wow, also für das Gleiten wie in Dänemark, in Dänemark gibt es immer noch und wisst ihr, viele deutsche Piloten fliegen nach Dänemark, weil es einfach so leicht zu fliegen ist. Es gibt so viele Gleitplätze, immer laminare Winde, man hat Platz für Groundhandling, viele Reisegruppen, Gleitschirm-Reisegruppen, Groundhandling-Kurse gehen nach Dänemark und es sind nicht 100.

[00:44:21] Parakites noch nicht, aber in den Niederlanden gibt es meiner Meinung nach schon wirklich 75 % mit einem Parakite-System. Wow, also es gibt da... die haben jetzt den Schirm veröffentlicht und sie haben auch schon einen Tragegurt herausgebracht, um deine anderen Little Cloud Schirme, die du bereits hast, gewissermaßen aufzurüsten. Das geht bis zu einem gewissen Grad, sicher nicht mit der gleichen Reichweite wie bei anderen Schirmen, aber man bekommt die Vorstellung, wie das ganze System funktioniert. Es ist ein kleiner Schritt vom Gleitschirmfliegen zum Parakiten, weil man nicht die volle Reichweite oder nicht so extreme Reichweite bekommt, würde ich sagen, aber es vermittelt die Idee, wie das Ganze funktioniert. Es ist ein kleiner Schritt vom Gleitschirmfliegen zum Parakiten und dann gibt es noch radikalere Designs, würde ich sagen, mit alten Rennschirmen, die mit Tragegurten modifiziert wurden, und es ist so...

[00:45:33] die Niederlande sind – ja, ich würde sagen, die niederländische Flying-Community ist, ich würde sagen, sie sind

[00:45:43] **Gavin McClurg:** vollständig angepasst

[00:45:46] Sie sind überzeugt, ja, also

[00:45:48] **Benni Bölli:** Wow, nein, aber wir sind sehr, sehr optimistisch für die Zukunft des Segelfliegens. Es spielt keine Rolle, ob es nur um das Segelfliegen im Inland oder die Küstensegelflug geht, aber das Parry-Kitesystem ist wirklich, wirklich oder übertrifft das Gleitschirmfliegen auf jeden Fall und

[00:46:09] **Gavin McClurg:** Du hast erwähnt, dass ein Standard-Zweileiner von Enzo derzeit immer noch der richtige Weg ist, wenn man Distanzflüge fliegt. Könnte sich das mit diesem System ändern? Gibt es eine Möglichkeit, dass es in der Zukunft eine Anpassung beim Mustache gibt, die das ja... es ist ziemlich interessant, weil es im letzten Cross Country Magazine einen Artikel mit Honor und Amard, dem französischen Champion, gab, der sagt, dass das Shark-Nose-Zweileiner-Konzept – also der aktuelle Enzo – eigentlich nicht mehr verbessert werden kann. Sie haben da quasi die Wand erreicht. Es gibt kleine Dinge, kleine Anpassungen, aber der Enzo 3 ist jetzt schon seit sieben oder acht Jahren draußen. Könnte das Parry Kite System also potenziell der nächste Weg nach vorne sein? Das ist...

[00:47:12] **Benni Bölli:** eine wirklich, wirklich gute Frage, und ich habe die Antwort noch nicht, aber für meine Vision, wohin der gesamte Parry-Kiting-Sport gehen könnte oder in welchen Disziplinen er landen wird, sehe ich nicht viel im cross country, weil du fliegst oder das Ziel ist, so lange wie möglich zu fliegen, im cross country im Grunde so weit wie möglich zu kommen. Wenn wir es auf das Wesentliche reduzieren, kannst du ja keine Rekord-cross-country-Flug in drei Stunden machen, du wirst im Grunde mehr als 10 Stunden Flugzeit benötigen, aber

[00:48:04] dann ist es einfach sehr physisch, weil du oben bleiben willst, du willst weit gleiten, aber du willst nicht abwärts, verstehst du, du willst vorwärts gehen. Und mit dem Mustache und den Paragliding-Kites ist es im Allgemeinen eher so, dass wir an einem Punkt wollen, dass der Auftrieb wirklich zusammenbricht, dass wir nach unten gehen und nicht vorwärts. Wir wollen auf dem Boden bleiben und diese Energie dann wieder in Höhe umwandeln. Es ist also eine etwas andere Anforderung, die du vom Schirm stellst, denn wie ich sagte, ist ein Enzo oder ein Zweileiner-cross country-Schirm dafür gemacht, vorwärts zu gehen, um die bestmögliche Gleitstrecke oder Gleitzahl zu haben, auch im vollen Beschleuniger, und

[00:49:07] das ist nicht das, was wir beim Soaren über einer Düne wollen, weil wir die Füße im Sand schleifen wollen, und wenn eine Böe kommt und wir mehr Auftrieb bekommen, wollen wir einen Weg finden, diesen Auftrieb genau loszuwerden – und genau das braucht man nicht für das cross country Fliegen. Deshalb sehe ich im cross country mit dem System, wie es jetzt ist, nicht zu viel Potenzial.

[00:49:35] **Gavin McClurg:** Verstanden, nicht

[00:49:37] **Benni Bölli:** zu sagen, in fünf Jahren werden wir – was auch immer – eine Idee haben und es ist ja, oder jemand anderes hat eine Idee. Ja, da draußen gibt es viele, viele intelligente Designer, also sicher, ja.

[00:49:53] **Gavin McClurg:** Ja, genau, wir können so etwas nie wirklich vorhersagen, oder? Letzte Frage, weil ich weiß, dass wir beide zeitlich unter Druck stehen, aber dieser Schirm, den du erwähnt hast – du weißt, wenn man aus dem Kitesurfen kommt, ist er sehr intuitiv, fühlt sich sehr vertraut an und man kann ihn wirklich schnell lernen – gibt es Gruppen, ist das ein Schirm, der für eine bestimmte Art von Piloten nicht geeignet ist? Weißt du, zum Beispiel für einen Piloten mit 10 Stunden Flugzeit, der gerade kaum seine Anfängerlizenz bekommen hat? Ist das kein fortgeschrittener Schirm? Es klingt nicht wirklich nach einem fortgeschrittenen Konzept, aber gibt es Warnungen, die wir aussprechen müssen, was die Pilotengemeinschaft betrifft, die von deinen Geschichten so inspiriert ist wie ich?

[00:50:50] **Benni Bölli:** Ich würde keine allgemeine Warnung aussprechen, sondern eher einen Rat geben für neue Piloten oder Kiter, die in das Flaren oder Peri-Kiting einsteigen wollen. Nehmt euch Zeit...

[00:51:13] nimm dir Zeit und kauf nicht einfach irgendwo einen gebrauchten Schirm und geh dann direkt fliegen. Nimm dir Zeit, mach einen Kurs oder eine Einführung bei einem Partner, oder geh an einen Spot, an dem sozusagen alle Risikofaktoren eliminiert werden können, würde ich sagen. Ich meine, man kann niemals alle Risikofaktoren ausschalten, es wird immer ein gewisses Risiko geben, aber es ist eine andere Geschichte, wenn du an einem Klippenstart bei 20 Knoten bist oder auf einem Sandstrand bei 20 Knoten stehst und den Schirm auf einer Sanddüne aufbauen kannst, anstatt auf einer Klippe oder einem Felsvorsprung zu stehen und dort oben starten zu müssen. Der Spot ist also sehr, sehr entscheidend für

[00:52:13] Nehmen wir an, man braucht ein gewisses Geschick, um einen Paraglider sicher zu fliegen, wenn man zum Beispiel eine Klippe mit so ein paar Vorsprüngen hat, also so Rippen, und der Wind nicht direkt von vorne, sondern ein bisschen von der Seite kommt. Dann bekommt man im Grunde Turbulenzen hinter diesen Rippen, wenn man vom Grat abfliegt – das kann sehr gefährlich sein. Man sieht es mit dem Paraglider nicht wirklich, man kann ganz einfach abtauchen. Man kann also sehr tief über dem Boden fliegen und dann in diese Turbulenzen hineinfliegen, und dann könnte man definitiv einen Klapper bekommen. Aber ja, am Anfang sollten Sie auf jeden Fall ein paar Lektionen nehmen, eine Einführung bekommen, sich alle Videos ansehen – es gibt Sicherheitsvideos auf unserer Homepage oder auf YouTube. Da werden Sie ein...

[00:53:14] ...eine Vorstellung vom gesamten System, wie es funktioniert. Vielleicht ist das für dich nichts, vielleicht ist es ... aber ja, insgesamt ist es eine kleine Revolution, zumindest für das Gleiten. Also ja, ich bin wirklich optimistisch für die Zukunft.

[00:53:31] **Gavin McClurg:** Benny, gäbe es hier am Ende noch etwas, das du als Rat für Leute, die gerade mit dem Flaren anfangen, mitgeben möchtest?

[00:53:43] **Benni Bölli:** Ich möchte nur klarstellen, dass der gefährlichste Teil beim Paragliding darin besteht, dass die Piloten sehr schnell sehr selbstbewusst und sogar überheblich werden, und genau da passieren die Unfälle oder können passieren. Also möchte ich im Grunde sagen, dass man beim Gleiten zwar mehr Reichweite bekommt oder mit mehr Wind umgehen kann, man diese zusätzliche Reichweite aber für die Sicherheit nutzen sollte. Wenn der Wind zunimmt, sollte man sich nicht überfordern oder sich bereits an der oberen Grenze aufhalten – das ist die Botschaft, die ich vermitteln möchte.

[00:54:27] **Gavin McClurg:** Benny, wir freuen uns, dass es Leute wie dich in dieser Welt gibt. Du hast mit deinem Team da etwas richtig Cooles auf die Beine gestellt, und es ist toll, mehr über das Flaring zu erfahren. Wie gesagt, ich wusste gar nicht, dass das ein Sport ist, also ist das klasse. Einige der Videos, die ich gesehen habe, sind einfach der

Wahnsinn. Es sieht wirklich nach Spaß aus, und ich freue mich darauf, selbst mal eins in die Hand zu nehmen. Aber danke fürs Teilen all dieser Informationen, ich weiß das wirklich zu schätzen. Danke, dass du dir die Zeit genommen und bis spät in die Nacht wach geblieben bist. Viel Erfolg, Mann. Ja.

[00:55:02] **Benni Bölli:** schön, dass du mich dabei hast und ähm vielen Dank und ja, wir sehen uns mal irgendwo am Lake Kimsey, perfekt

[00:55:10] **Gavin McClurg:** perfekt, wenn

[00:55:15] Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast bekommt eine Bewertung geben – das hilft enorm, die Sache weiterzuverbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr mit euren Pilotfreunden unterwegs seid; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gefragt. Das könnt ihr durch eine einmalige Spende von 1,00 \$ pro Monat tun, oder ihr unterstützt uns finanziell durch eine einmalige Spende über PayPal, oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wenn ihr einen Dollar pro Folge geben würdet, wären das alle zwei Wochen etwa 25 \$ im Jahr – also viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, was ich in der Show schon oft gesagt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all dem Bonusmaterial, dem kleinen Videocast, den wir machen, und den zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wäre natürlich lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in einer Position, uns unterstützen zu können, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem Merchandise gekauft haben – ihr könnt das alles auf T-Shirts oder Hüten oder irgendetwas finden – ihr solltet also eingerichtet sein, ein Konto haben und auf all dieses Bonusmaterial zugreifen können. Jetzt vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.