

The ultimate flying migration

Cloudbase Mayhem Podcast 279 — Benjamin Kellett

Published	2026-08-12
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/279-the-ultimate-flying-migration-with-benjamin-kellett/
Duration	00:33:12
Speakers	Benjamin Kellett, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0279-the-ultimate-flying-migration-with-benjamin-kellett.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	6 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	10
Show notes	10
Transcript	10
Deutsch	18
Show notes	18
Transcript	18

English

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

Show notes

In this episode, adventurer and filmmaker Benjamin Kellett returns to the Mayhem by popular demand to share his rather awesome adventurous paragliding journeys across the Himalaya, Karakorum, and Europe in what has become an annual migration. Ben discusses the challenges of high-altitude flying, gear choices, and the evolving landscape of tandem paragliding regulations and a LOT more. Discover insights into character-building expeditions, the impact of weather phenomena like the "Super" El Nino this year, and future plans for exploration. Ben chases the aesthetic of flying better than just about anyone.

The post #279 The ultimate flying migration with Benjamin Kellett first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. Before I get into this one today, round two with one of my favorite guys out there, Benjamin Kellett. Pure wanderer from New Zealand, just getting after it, making awesome videos, traveling the world, flying and doing tandems and just awesome adventures. He gets the adventure of the year, if you ask me. But before we get to that, I just wanted to say a quick bit about this new format. We released it last, in the last show with Chris Hollub, down in his stories about Patagonia and SAB and everything. And people are pretty jazzed about listening to that. Most people didn't have any trouble accessing that subscriber content, but some people did.

[00:01:06] And it's taken us some work in the back end to make sure the database is all aligned between Patreon. So if you support in any way, and if you've ever supported, and that means you've bought a book or bought a t-shirt or any kind of swag, or you've been a supporter in the past, whatever way you've done it, you should have a lifetime account. I've set that up for you, but there's glitches, of course. And so it's taken me some manual labor to get that all straightened out. We had the website crash at one point. So if you've had any trouble or if you're still having any trouble, please just reach out. As always, this wasn't meant to be. It wasn't meant to create any headaches or put anything behind a paywall. We will never, ever do that, and we will never have advertising. This will always be free, and nothing will ever be behind a paywall.

[00:01:53] All we've asked for is a buck a show. So if you can support it, it goes a long ways to making this possible. We're 12 years and running now, and there are a ton of expenses to make this all come to life. So we appreciate you if you can. And if you can't, again, just send me an email. No questions asked, and we'll get you all set up. The preferred platform you can see on the website now when you go to the subscription or the donation page or your login page is definitely Patreon. The fees there are a lot less. So if you have supported in the past through PayPal or Stripe or whatever, through the website, if you switch over, you get a 10 % discount. You can do an annual one. You can just kind of set it and forget it. Patreon is cleaner, but those Patreon memberships do have to be brought in manually. We're writing scripts and dealing with that.

[00:02:39] We can make that much more automated in the future. We will get that. So I just appreciate your patience. I know switches and changes are tricky. You can get the podcast, that subscription channel, which is the full length of these shows, on a number of different podcast apps, a ton of them, Apple Podcasts, a ton for Android, Overcast. There's a bunch, but a couple don't work, like YouTube Music and Spotify. Those may work in the future, but that's a whole back-end thing. So they don't right now. The free show, quote-unquote free show, the shorter version is available on everything, as it always has been. But the subscription channel, you have to put in a URL for that feed and then sign in like you do for the website.

[00:03:27] So it's a couple steps. I know that's a pain, but most of you are figuring it all out, and we'll get you all set up. So again, thank you for your patience and making this go. It does seem to be working a lot better, which is great. So Ben, Kelly. We've had him on the show before. He puts out amazing videos. Most of you, I'm sure, know who he is and

the follows and stuff. He just does amazing stuff from the air and on the ground and his bivy adventures around the world in the Karakorum and across the Himalaya in Europe. And he's got quite a cool yearly migration that he does from doing tandems in Switzerland in the summer in Interlaken and then down in Queenstown in their summer in New Zealand. And in between, he just does these amazing adventures all over the place.

[00:04:16] And so we talk about high altitude challenges and gear stuff and how he films and the business side of that and the business side of tandems and staying passionate. And what I mostly love about Ben is just his approach. It's really all about the adventure and the aesthetic and not at all about the numbers and the records. And, you know, he sends big flights. Don't get me wrong. But that's not his mission is adding things up on X contest. It's just doing the coolest thing that's available on the day. So a ton of great stuff here. Just fabulous learning and super inspiring. And we've had a lot of recommendations and requests to get Ben back on the show.

[00:05:01] So here you go. Benjamin Kellett, take two. Cheers.

[00:05:13] Ben, I'm calling this Ben take two. We've had a few people reach out and say, hey. You've got to get Ben back on the show. He's been doing all kinds of cool stuff. And, you know, we're all addicted to your amazing videos. So let's start there. We both think it's been about three years. I didn't actually look that up. I think it has been about three years since the last time we chatted. And I was hoping to see you over here in Monroe and Utah. We'll talk about that at some point here, too. But make this part of your stops. But tell me about your you just said this is kind of your itinerary you've been doing the last three years. And I didn't know you were doing the tandem rat thing there in Interlochen where you are right now. So, yeah, let's catch us up to speed. But also, what is your kind of yearly migration?

[00:06:00] You're kind of a bird.

[00:06:01] **Benjamin Kellett:** Yeah. Hey, thanks. Heaps for having me back, Gavin. It's an honor as always. And yeah, thank you so much. And yeah, for what you're doing. I think it's awesome. Really cool. Yeah. So I've been doing the tandems. I've been flying tandems for like six years now. And I've been coming to you. Europe for the tandem season in the off season of New Zealand for the last three years. And so I do the summers in in Lausanne, Brunon, just south of Interlochen. And yeah, it's great. You know, like I so I migrate each year and I typically what I do is the summer in New Zealand and then in the spring, I'll go to northern India somewhere in the Himalaya and have a month of solo flying.

[00:06:46] Then I'll go to Europe and do the summer season in New Zealand. And then I go back to the Himalaya in the autumn and then back to New Zealand again. And that's kind of my schedule. The last few years, I've been squeezing in trips inside the European season because I've had time constraints on how much time I'm allowed to spend inside of the Schengen area. Thanks to Brexit, because I'm British. And yeah, so I did some trips to Pakistan in the middle. I went to Canada and did some up there. And yeah, but that's kind of my schedule. New Zealand, Himalaya, Europe, Himalaya, New Zealand. Yeah, it's nice. Good fun.

[00:07:25] **Gavin McClurg:** From the outside, that just sounds magical. Or is it hard to balance the tandem slash personal flying? We were talking about how good the weather's been in Europe this season and how much FOMO I've had watching X contest. It's just been cruel to me this year. Every time I get on there, you know, Edward's doing another big one. It's just been insane. It's been an incredible season. It was April and then it was May and it just doesn't seem to give it up. It's well, it's given it up every day, actually, but it's it doesn't seem to stop. How do you do you just ignore those days when you're flying tandems and you just can't do it? Or is tandems enough fun that it doesn't bother you?

[00:08:09] **Benjamin Kellett:** You know, it depends where I am, actually, where I'm working in Lauterbrunnen, I'm not so bothered by it. And it also depends on what type of client you get. Fortunately. Where we are, the flying's really good and, you know, we're right next to the Jungfrau and the Eiger and the Monk. So if you get the right passenger and it's a great cross country day, then it's actually super enjoyable. You can take them up to 4,000 meters and fly over the glacier. And yeah, that's, it's pretty good fun. I struggle more when I'm working in New Zealand because I'm just, I'm just, I'm just, it just holds too close to my heart. So if you have a, and they're more. There's not as many epic flying days there. So if it's a good cross country day, then I want to go and do my thing and fly in the back country, which obviously you can't, you can't do with the client.

[00:08:57] We fly close to the town. Um, but here I seem to struggle less with it, um, because you can have some really magical flights in the tandem and it's pretty cool. Um, but yeah, you know, like also when I'm in Switzerland, I kind of have my head down a little bit more just because it financially makes more sense to me to work a little bit more here. And then when I go to New Zealand. I can just take more days off. Um, also the way that the schedule works for me, I have a lot more flexibility in New Zealand. I can sign out a lot easier at short notice. So if I see a good day coming up, then I can just not go and fly tandem and I can just go and fly solo, which is pretty cool. Like it's kind of unique, actually. Um, there's not many tandem gigs like that, where they just let you take the day off at such short notice, which is, yeah, we're super fortunate.

[00:09:45] Um, but yeah, yeah, I don't show too much. Cause when you get the right client at the end of the day and you fly them over the Yonge crowd, it's super fun.

[00:09:54] **Gavin McClurg:** What is your kind of jam these days? You know, you put out these amazing videos, you know, it seems like you're, you know, you're really into the bivvy. What keeps you super stoked to keep up this yearly migration? I mean, it's, it's pretty intense. Uh, you know, you're, you're doing a ton of airtime. What, what, what is it that you really keeps you jazzed?

[00:10:17] **Benjamin Kellett:** Yeah. It's interesting. It's interesting, you know, because I think we all go through like waves of motivation and like what drives you. And I often ask myself that question, you know, like, what do I want to do and what is the goal and what is the objective? And what I've, what I've found over the years is just not to set myself crazy objectives that, you know, like I want to fly this amount of distance or I want to do this number or, you know, it's more for me about exploring and seeing areas. In a unique way that, you know, and, and bivvy flying and just, and just seeing the world, um, and experiencing places and just getting in the air for this, for, for the experience rather than chasing big numbers. I mean, like moving and migrating around the world like that, it's, it's, it's, it's, it can be quite intense, I guess, because you're constantly on the move, but, you know, not having a wife and kids helps, I guess, because that would be quite challenging trying to move a family around like that.

[00:11:15] So, uh, that's, that does. Does make it easier, um, but yeah, you know, like more, more and more now. I fly for the experience and exploration, rather than like trying to chase distance. And don't get me wrong, like, and I'm, and we all are a little bit like this. We, we, I think we always want to feel like we're making some sort of progression, and that progression keeps me engaged. So, if I can fly a bit further than I did the year before, and I can do a bit of a bigger flight, and I feel like I'm still improving, then that also gives me motivation. But I'm not hell-bent on it, you know? Like, I'm not like, I have to fly a 300k this year, and I'm a classic for flying 199ks or 299, you know? Like, I always miss it, you know?

[00:12:01] And yeah, so I, I, yeah, I don't really, I don't really care too much about it, but it's, it's nice to progress, yeah.

[00:12:08] **Gavin McClurg:** What's changed for you since last we talked? I know that's kind of a loaded question, a lot, but uh, you know, you're—you're—let's start with some simple stuff. Your gear, you know that you make these awesome films with, you know, you're—we talked about it last time, how good your audio is and stuff. If you—if you upgraded there, you're still doing the same thing? Are you—is the objective still the same? What have you changed with—let's just start there. What have you changed with filming? What have you changed with trying to kind of bring your experiences to the outside world, which you do a very good job of? I

[00:12:43] **Benjamin Kellett:** Think mostly what I've done is actually draw it back, um, and not allow the filming to really disrupt the experience too much. So they did become a point where, you know, like I was like hanging like multiple cameras off me and trying to film every moment and stuff, and it just became too much and I was like, "What am I doing, you know? Like, am I doing? I'm doing this for the fun of it and I like making videos to share the experience, but if you're really depleting the experience by making it uncomfortable to fly and having to fly with heavy batteries and hang cameras off, which, which make it awkward, then, then what's the point?" Um, so I think at some point I sort of said to myself, "Just bring it back, just keep it simple where I just use a head cam," and I every now and again I pull out a selfie stick, but if I'm not feeling up to it, then I just don't pull the selfie stick out and I just roll with the head cam.

[00:13:43] I just keep it simple. And, uh, you know, I played a lot around with all sorts of different things and I just played a lot around with all sorts of different types of, you know, like the 360 cameras and things like that, and yeah, they can pull out some really cool images, um, but you have to find—I felt like I needed to find a compromise between simplicity and something that produces a really nice image. And I, you know, I can do super complicated and shoot in, in log and with ND filters or in 360 cameras and all this stuff, and it makes really beautiful images, but it takes a hell of a lot of effort to, to produce something out of it. So it has to be simple. Um, for the videography side, with the recording with the audio, I think I've more or less been running the same thing for, for years now, and since that hasn't actually changed since we spoke last, it's really basic.

[00:14:33] I just have a GoPro with a—it has a microphone adapter and I run a hardwired mic, just like a lapel mic that just goes down the helmet and sits next to the, to the chin, um, with a, with a dead cat on it, um, so it's just wired into the, to the GoPro, so it's all attached to the video already. I'm not running like a separate audio and video track, um, and sometimes it works 95 percent of the time. Sometimes, you know, it doesn't work and it's not plugged in correctly or the microphone breaks or, you know, the, the adapter breaks, you know, but most of the time it works pretty well, yeah.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** I'll have to tap back into you well in advance to the next X-Alps because I, I continue to, yeah, I don't do it as much as you do. And, and typically when I'm just normal flying, I'm not doing any. And so, you know, I have some pretty complicated amount of kit because of the organizational side, so I'm filming with my phone on this awkward arm and the whole thing. But it's, uh, I'm hoping I can change that more to, you know, a DJI or a GoPro with the, but man, the mics and the amount of lines and lanyards and, Jesus, it just, it adds up. And it's, you know, it's already, you're already kind of racing and huffing and puffing and it's, yeah, it's a lot. I have to constantly remind myself, you know, hey man, you're just filming, don't kill yourself because of this.

[00:15:57] no it

[00:15:58] **Benjamin Kellett:** Looks, looks tough, hey? And then you've also got a battle of the connectivity, and you know, live streaming from out there, and it's flying with a

[00:16:05] **Gavin McClurg:** Starlink in my lap, yeah. And that didn't really—I gave that, I tried that in the prologue, it didn't, didn't work. It got too hot, actually. I thought I was going to blow up. It's amazing, yeah, man, I'm surrounded by plastic. This is a really bad idea, yeah. But yes, I don't think we'll do that anymore. It was great having the Starlink just on the run, because that was always one of our, you know, you think, oh, it's the Alps, it's a great service, but just getting data out, you know, just getting stuff out was brutal. And you know, you don't get it out in the first few hours, it's worthless, you know? Then it's, it's old news. And then, yeah, it is. I was watching Ben Hodgson during the X period, really feeling for them. They were having to pack their gear and ice, and my god, that looked brutal.

[00:16:50] **Benjamin Kellett:** Wow, wow! Oh, there was like a heat was like 40 degrees. Like, I spoke to some of the guys that came back every day; it was great.

[00:16:57] **Gavin McClurg:** Flying, it looked like great flying, but yeah, it looked really hot. Yeah, you wouldn't want to be on the ground, too. Uh, okay, throw a dart at the board, pick an adventure. You've been doing beer, I think, a Caracorum, you mentioned Canada, and some, uh, character building. Let's talk adventure for a while. Yeah,

[00:17:20] **Benjamin Kellett:** Sure, so um, you know, just been trying to go to destinations, uh, for bivouac flying, where I can sort of go on a bit of an adventure, you know? I'm used to flying the back country in New Zealand, so I'm not, you know, adverse to gambling a few days walking, uh, for, for a bit of excitement, um, to fly somewhere spectacular. So, yeah, I did a couple of trips to the Caracorum in Pakistan, um, which was, you know, it's, it's an insane place. I mean, I'm sure we've all seen some of the videos from the people that have gone there. It's a really special part of the world and incredible people, and the, the flying is really unique because of the, the scale of the place and the size of the mountains. Um, you're flying at high altitude, and we can see, you know, and a few of us have been saying it for years that this big 400k triangle is going to go down at some point, and Antoine's done it, and

[00:18:11] You know, but you, when you go, when you go and fly there, you'll, you'll understand that that will be the, the world record. And if you want to go and beat it, you have to go, you have to go to Pakistan. I mean, maybe there's a few other countries it could be possible, you know, like Tajikistan, maybe it's close. But, you know, if you're flying at

six, seven thousand meters all day, it's, you feel like you've got a tailwind in every direction. Like it's, it, it's really crazy. I mean, it's a very different, it's a different kettle of fish to, to flying, you know, in the southern French Alps. Um, you know, there's not a road in every valley and, uh, you have to have a different mindset. The air is different, it's definitely a full-on place to fly. Um, but yeah, I mean, it's pretty impressive. And yeah, so that was incredible.

[00:18:57] So I did some, did some bivouac flying there and what kind of, what

[00:19:00] **Gavin McClurg:** kind of stamina, you know, comparing, you know, we all know Antoine is just hard as a rock and that guy's is just nothing bothers him. It's an incredible how much he's willing to take on with a smile, but uh, what kind of stamina to that table is an eleven and a half hour flight? Uh, you know, you're like, you said it's, it's, it's very thin air, you know, so your speeds are much higher. Uh, even I'm imagining he was, what did he fly on? I'm imagining he was on more hike and fly kit than comp kit, right? Yeah, yeah. So, uh, so like, Aaron, did you know flying? I think Aaron was on his Omega when he was, when he was there flying that one, but what does that take in in terms of just the mental toughness because, like, you said that

[00:19:47] There's big areas where landing out would be astonishingly bad, correct? Yeah,

[00:19:54] **Benjamin Kellett:** Exactly, so I mean, you can't just turn up and then the next day just go knock out an 11 hour flight in the Karakoram. It just doesn't work like that; you have to spend time acclimatizing, which is what, um, Antoine and Veso have done. Is they've gone and they've spent two weeks, you know, flying up, landing at sort of four thousand meters, sleeping, going down, going back up again, you know, and and really acclimatizing because the, it's, I think, I mean, you know this because you fly in really big, big, big air, uh, in Idaho, but the, the oxygen systems are just not, they're just not reliable enough to do 11, I don't think. Like, you'd need multiple tanks, um, and then if you do land somewhere stupid, then you've got these oxygen tanks you've got to carry out, uh, so for bivouac flying, it doesn't make any sense, um.

[00:20:42] But they have, you have to acclimatize because, and then all day you're, you're battling that because, yeah, you want to be high because the air is thin and you fly faster. But at the end of the day, you feel terrible when you're at 7,000 meters, even if you've made some acclimatization, it's still really uncomfortable. Um, and then you put all the dust on there and you're just cooking. Yeah, yeah, exactly. It's, um, it's, it's not a great feeling. And then, you know, you've got the normal endurance of any long cross-country flight, plus you have this huge temperature difference because you're taking off at like 3,000 meters and you're flying up to seven, so you know that could be a 30-degree temperature change. And I think that these guys were saying it was like minus 15 that day, so I mean, you, you know, and you're taking, when you're taking off, it's really hot as well.

[00:21:29] So you've gotten this huge variance, and it sounds like they had to go around some pretty serious rain showers, which can be particularly scary there in the Karakoram because you're, because you're close to the tropopause, the, the, the rate in which these, uh, thunderstorm clouds develop is a lot faster because it just whacks into that inversion and then just spreads out. And, um, when you get these rain showers there, it really rips through the valleys. It's like not a, not a really fun place to be. So, yeah, it's just everything on the extreme, plus having to deal with the altitude. Um, and I, I was flying there mostly, but we was there in the July both times. And, yeah, it's, it's, it's turbulent. It's definitely more turbulent than I'd say than the Alps, you know?

[00:22:17] It's, it's mountain flying, yeah. Um, but it's, I think it's the other factors that really just compound to make it a challenging place to fly, where you have this problem with the altitude and, um, the overdevelopment speed and, and things like that. And then also the walk out, you know, like if you land in the wrong place, not only do you have to be willing to walk for several days, but you have to be quite a competent mountain person, able to operate at altitude and having all the things that you need to be able to, the equipment to do that. And then on top of that, you know, you don't have rager rager's not knocking around in Pakistan, you know, like the helicopter rescue, uh, there is fairly limited. They, um, you can get, they can get military helicopters to rescue you, would take like a minimum, I think, of 24 hours to get anything anywhere, and they need a proper landing place, you know, like they don't have like winching capabilities, like if you went in on the side of a cliff or something, then you're relying

[00:23:12] on a helicopter and bring you down, so they need a a clear landing area and they want you to like move all the rocks away and stuff, so rescue is definitely an issue there too. So yeah, it's not, it's not the Swiss Alps, but um, it is beautiful, uh, and a really wonderful part of the world.

[00:23:28] **Gavin McClurg:** What was it? Quite intimidating, going for your first time, and imagine it's, you know, it's one of these things where, what, what are, what are we, uh, signing up for here? Yeah,

[00:23:41] **Benjamin Kellett:** Absolutely, yeah. It's you, you. I just approached it and I just really increased my margin and, uh, you know, like there's times where you, when you're flying your home site, and you're happy to sort of push a little harder because you know what it's like. And I think when I was flying in Pakistan, I just sort of took it a bit easier. I had some really cool flights and I reminded myself, like, I'm not here to prove anything. I'm a, I'm an aerial tourist. I want to do some sightseeing. I want to go fly next to glaciers and, you know, and if it's not the day, it's not the day, like I'm, and, and that's kind of like the attitude

[00:24:13] I'm not, like, I'm not trying to do like world firsts and break records, and you know, like, I like to fly as far as I can sometimes, but like, I'm not, not at any cost, you know? So if I think it's a bad day, and this is what I did in Pakistan, I just sort of increased that margin even more and just went, "Oh well, I'm not sure, I don't understand what's going on," and if I don't understand what's going on, then I'm happy to just go and land and save it for tomorrow.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Is one of the factors, I mean, one of

[00:24:43] The light for me was a couple years ago at the World Cup, when I was meat directing, and you have to factor this whole thing that you've got people at 17,000 feet and you know potential gust fronts coming through. You know, if you push that too far, it's going to take some time for people to get to the ground. You know, they've got to get down 10,000 feet, you know, uh, yeah, on a comp glider, which takes some time. You've got to factor that time in. Is that a big thing there? I mean, to me, it's, uh, this is always

[00:25:13] **Benjamin Kellett:** A big thing, I mean, it's a big thing. I mean, it's a big thing. I mean, it's a big thing. It's always

[00:25:13] **Gavin McClurg:** One of the things flying here when you're, when you're flying really high, especially if you're flying without O2, you're compromised. You know, you're trying to build in that margin, you're not thinking very clearly, you're cold, there's all these things. But, but that's one of them is that, you know, okay, that thing's going pretty vertical, I need a lot more time than I'm typically. You know, in the Alps, you just go land, often just top land at a cafe, you know that? It's, you can, you can get out of the sky typically pretty quickly. You know, it's a, it's a remarkably good day to be even a thousand feet over the top of the, of the peaks, you know that? Whereas here, you're, you're often way tall is that? I mean, I imagine that's one of the factors there. Also, you can't just go land, well, that's a glacier, you're not gonna land on a glacier.

[00:26:00] **Benjamin Kellett:** No, absolutely. Um, it's just, it's like you said, you know, like if you're at 7,000 meters and you want to go and land down in the valley, you know, you've got to descend, you know, 5,000 meters. You're not going to just spiral down 5,000 meters, like you just can't. It just takes too long. So you have to really anticipate it, and uh, you have like a green—I'd call it like a green belt of altitude where, like, where they do most of the grazing around 4,000 meters. So in certain places, you know, you could land at 4,000, but yeah, it's not landable everywhere. It's lots of jagged, snow-covered peaks and, you know, cliffs and other spots. But yeah, I... it and that, that's kind of like you just have to give yourself a bit bigger margin. And, you know, what?

[00:26:46] Like, there was a couple of times where, um, I thought it was going to explode and I went and landed, and then it didn't, and I was like, "Oh, I could have kept flying," but I'd be happy to make that mistake in that direction 10 times and not make it once in the wrong direction, you know? Like, uh, yeah.

[00:27:03] **Gavin McClurg:** You know, that's an uncomfortable day, yeah.

[00:27:07] **Benjamin Kellett:** Exactly, you know. And look, I don't want to put people off going there; it's a beautiful place to go. The people

[00:27:14] Um, you just have to go in there with your eyes open, and understand that it's not the Alps, and you know, the rescue is more challenging, and maybe you just change it. What time of year you go, you know, maybe go more in the end of the season, when things start calming down, and it's, it's more manageable. But it is the flying; there is amazing. The people are great, um, and, uh, yeah, yeah, I think a lot of people should, should go and visit at some point, and maybe now Antoine's done, this is gonna encourage a few people to go out. Maybe, maybe for the wrong reason, in my opinion, but at least I don't know, maybe they should

[00:27:47] **Gavin McClurg:** Leave that alone, yeah, exactly. Uh, I mean, that's Antoine. He's, he's, uh, he's, he's special. How are you dealing with oxygen there? You just rock up at a welding shop, or can you get O2, yeah?

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Exactly. There's a welders, uh, so you there's a couple, I think there's a couple of oxygen systems knocking around in, in Hunza that you can sometimes get your hand on, but otherwise we just, I just sort of brought my own. And then, um, do you bring a trans filler?

[00:28:16] Yeah, but the world, the guys at the welding shop are actually pretty good. They seem to actually have all of the the the attachments to get it filled up, but it also does depend on like what bottle, you know, like how much they've got, you know, because I mean, you probably know this, but they will line them up in series and you can only get as full as the bottle that they have is full. So sometimes you can only get it half full, and you know, then it's only good for like, you know, five hours. So what we were doing was because it's, uh, you probably have the same systems, it's like

[00:28:50] you're a well-planned'? Anyway, so there's, there's no point in receiving any oxygen then. So what I was doing was just removing the cannula, uh, and pulling it further down, and then just flying. And then, once I got to sort of five and a half thousand meters, or I started feeling a bit funky or whatever, then I just shoved the cannula in and take a couple of gulps, and you know, but if I dropped down to the lower altitude again, then I would just pull it out. But, um, to be honest with you, the best thing I think for there is is if you, because you can't, no one's going there for like a week or two if you're going to go, because the travel times are just so extreme. Then you're better off just actually spending the time acclimatizing and just sleeping altitude.

[00:29:35] I think it's safer, you know, if you're doing a cross country flight there, and you know you're planning on landing back in the valley at the end of the day, then for sure taking some oxygen is going to make you, uh, have better decisions. It's going to keep you warmer, and it's definitely worth it. But the majority of the flying I was doing when I was there was with bivy flying, and then the oxygen is kind of just a bit of a burden, to be honest, I

[00:29:58] **Gavin McClurg:** always find the cannula thing, you know, if it, if I pull it out, then I can't keep it back in when I want, you know, it's already stretched it too much where you're just my advice for oxygen is don't go the first time and expect it all to work, you know, it's, it's one of these things like anything like a p-tube, you know, it takes practice, it just always a bit of it, it's just, it's an added layer like the, the, the 10,000 thing, my workaround for that is I keep the controller in a really easily accessible place, I just turn it off and on, I see, otherwise if it's, if it's on and you're not using it, then it reminds you, it's constantly telling you to breathe because you haven't breathed in a while, so you're getting that beep all the time and, but then yeah, but then you know in a place like Pakistan, you don't want to be taking your gloves off and it's too cold and yeah, there's, yeah, it's just always, it's always something, yeah

[00:30:48] **Benjamin Kellett:** I think it may be my system's different, but it mine's like a the the regulators on the bottle, and then I put the bottle in the back of the harness, yeah, so I can't actually adjust it. I think like there's the better systems where you actually have like a control box that you can sit, probably close to your cockpit. There's this, but I've got a cheaper Chinese version, okay.

[00:31:08] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah, I have the control box one, and it's just a little switch you can just, you know, just turn it off or turn it back on. But, uh, you know what I'm noticing now is, you know, a lot of, a lot of folks are flying with two tanks. You know, they've got a two-tank system, but man, that's, you know, for hiking, that gets pretty unwieldy. It's not much fun, yeah.

[00:31:28] **Benjamin Kellett:** Exactly, yeah. No, it's, uh, it can be a bit much, but yeah, it's a—it's a beautiful part of the world. And, and I'm a little sad that I didn't go back this year, but you know, you can't be everywhere, yeah.

[00:31:39] **Gavin McClurg:** That's true. Uh, tell me about character building in Canada. When, when were you—I forgot that. I saw some of the stuff from that, but I can't remember when you were there and what, what were you doing? What was the mission?

[00:31:56] okay

[00:31:59] Thanks for listening to this point. If you want to listen to the rest of the show with Benjamin Kellett, jump on over to our subscriber channel. You can get that on almost all of the podcast apps. It's not available on Google Music, or sorry, YouTube Music, or Spotify, but hopefully it will be shortly. But it's on Pocketcast and Castbox, Player FM, Podcast Republic, Antenna Pod, Apple Podcast, Overcast, and if you want to see how to do that, you just take the URL feed for the subscriber channel. You'll find that on the website. Go to the website under Podcast under Subscriber Content; it has instructions on how to do all this. You should have a lifetime account if you've ever supported the show through Patreon or through the website, or bought anything on the website, or handed me a hundred bucks on launch.

[00:32:47] Whatever it is, you should have a lifetime account. If you don't, no questions asked, I'll get you set up. Just send me an email, we'll get you all set up and you'll be fine. You can listen to these shows as you've always done; you only need to set it up once, then it's, uh, it's done, ready to go. Thanks for listening, thanks for your support, appreciate you, cheers.

Français

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

Show notes

Dans cet épisode, l'aventurier et cinéaste Benjamin Kellett revient dans le Mayhem à la demande du public pour partager ses voyages en parapente plutôt incroyables à travers l'Himalaya, le Karakorum et l'Europe, ce qui est devenu une migration annuelle. Ben discute des défis du vol en haute altitude, des choix d'équipement, de l'évolution du paysage des réglementations sur le parapente en biplace et bien plus encore. Découvrez des réflexions sur des expéditions qui forgent le caractère, l'impact de phénomènes météorologiques comme le « Super » El Niño cette année, et les futurs projets d'exploration. Ben poursuit l'esthétique du vol mieux que presque n'importe qui.

Le post #279 The ultimate flying migration with Benjamin Kellett est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. Avant d'entrer dans le vif du sujet aujourd'hui, pour le deuxième round avec l'un de mes gars préférés, Benjamin Kellett. Un pur aventurier néo-zélandais qui se donne à fond, qui fait des vidéos incroyables, voyage à travers le monde, fait du vol en tandem et vit des aventures géniales. Pour moi, il décroche l'aventure de l'année. Mais avant d'en arriver là, je voulais juste dire un mot rapide sur ce nouveau format. On l'a lancé lors du dernier épisode avec Chris Hollub, dans ses récits sur la Patagonie, SAB et tout le reste. Et les gens sont plutôt enthousiastes à l'idée de l'écouter. La plupart n'ont eu aucun problème pour accéder au contenu réservé aux abonnés, mais certains en ont eu.

[00:01:06] Et ça nous a demandé pas mal de travail en arrière-plan pour s'assurer que la base de données soit bien alignée avec Patreon. Donc, si vous nous soutenez d'une manière ou d'une autre, ou si vous nous avez déjà soutenus — ce qui signifie que vous avez acheté un livre, un t-shirt ou n'importe quel genre de produit dérivés, ou que vous avez été un contributeur par le passé, peu importe la méthode — vous devriez avoir un compte à vie. Je vous l'ai configuré, mais il y a bien sûr des bugs. Ça m'a donc demandé un peu de travail manuel pour tout mettre en ordre. Le site a planté à un moment donné. Donc, si vous avez eu des problèmes ou si vous en avez encore, n'hésitez pas à me contacter. Comme toujours, ce n'était pas prévu. Ce n'était pas censé créer de tracas ou mettre quoi que ce soit derrière un paywall. Nous ne le ferons jamais, et nous n'aurons jamais de publicité. Ce sera toujours gratuit, et rien ne sera jamais derrière un paywall.

[00:01:53] Tout ce qu'on demande, c'est un dollar par émission. Donc, si vous pouvez nous soutenir, ça aide énormément à rendre tout cela possible. Ça fait 12 ans qu'on tourne, et il y a énormément de frais pour donner vie à tout ça. On apprécie donc votre aide si vous le pouvez. Et si vous ne pouvez pas, encore une fois, envoyez-moi juste un e-mail. Sans poser de questions, et on s'occupera de vous configurer. La plateforme préférée, que vous pouvez voir sur le site maintenant quand vous allez sur la page d'abonnement, de don ou de connexion, est sans aucun doute Patreon. Les frais y sont beaucoup moins élevés. Donc, si vous nous avez soutenus par le passé via PayPal, Stripe ou autre, via le site, si vous basculez, vous bénéficiez d'une réduction de 10 %. Vous pouvez prendre un abonnement annuel. Vous pouvez juste le configurer et oublier. Patreon est plus propre, mais ces adhésions Patreon doivent être importées manuellement. On est en train d'écrire des scripts pour gérer ça.

[00:02:39] On pourra automatiser tout ça plus tard. On va y arriver. Donc je vous remercie de votre patience. Je sais que les changements et les transitions sont compliqués. Vous pouvez écouter le podcast, cette chaîne d'abonnement qui contient les épisodes en intégralité, sur de nombreuses applications de podcast, énormément, Apple Podcasts, plein pour Android, Overcast. Il y en a beaucoup, mais quelques-unes ne fonctionnent pas, comme YouTube Music et Spotify. Elles pourraient fonctionner à l'avenir, mais c'est une question de back-end. Pour l'instant, ça ne marche pas. L'émission gratuite, enfin, l'émission gratuite, la version courte, est disponible partout, comme elle l'a toujours été. Mais pour la chaîne d'abonnement, vous devez entrer une URL pour ce flux et ensuite vous connecter comme vous le faites pour le site web.

[00:03:27] Ça prend quelques étapes. Je sais que c'est pénible, mais la plupart d'entre vous s'y mettent et on va vous configurer ça. Alors encore une fois, merci pour votre patience et pour nous permettre de continuer. Ça semble fonctionner beaucoup mieux, ce qui est super. Alors Ben, Kelly. On l'a déjà eu sur le plateau. Il sort des vidéos incroyables. Je suis sûr que la plupart d'entre vous savent qui il est et le suivent. Il fait des trucs incroyables dans les airs et au sol, et ses aventures en bivy partout dans le monde, au Karakorum, à travers l'Himalaya et en Europe. Et il a une migration annuelle assez cool qu'il fait en faisant du tandem en Suisse en été à Interlaken, puis en bas à Queenstown pendant leur été en Nouvelle-Zélande. Et entre les deux, il fait ces aventures incroyables un peu partout.

[00:04:16] On va parler des défis en haute altitude, de l'équipement, de sa façon de filmer, du côté business des tandems et de comment rester passionné. Ce que j'aime le plus chez Ben, c'est surtout son approche. Tout est tourné vers l'aventure et l'esthétique, pas du tout vers les chiffres ou les records. Et bien sûr, il fait des vols impressionnants, ne me comprenez pas mal. Mais sa mission, ce n'est pas d'accumuler des points pour un concours. C'est juste de faire le truc le plus cool possible selon les conditions du jour. On va voir énormément de super choses ici. C'est passionnant et super inspirant. Et on a reçu beaucoup de recommandations et de demandes pour faire revenir Ben dans l'émission.

[00:05:01] Alors, voici Benjamin Kellett, take two. Santé.

[00:05:13] Ben, j'appelle ça Ben take two. Plusieurs personnes nous ont contactés pour dire : « Hé, il faut absolument remettre Ben dans l'émission. Il fait plein de trucs cools. » Et, vous savez, on est tous accros à vos vidéos incroyables. Alors, commençons par là. On pense tous les deux que ça fait environ trois ans. Je n'ai pas vérifié, mais je crois que ça fait trois ans qu'on ne s'est pas parlé. J'espérais vous voir ici à Monroe, en Utah. On en reparlera plus tard, mais faites en sorte que ça fasse partie de vos étapes. Mais dites-moi, vous venez de dire que c'est un peu votre itinéraire de ces trois dernières années. Je ne savais pas que vous faisiez le truc du tandem rat là-bas à Interlochen, où vous êtes en ce moment. Alors, ouais, mettez-nous au courant. Mais c'est quoi votre genre de migration annuelle ?

[00:06:00] T'es un peu un oiseau.

[00:06:01] **Benjamin Kellett:** Ouais. Salut, merci. Merci beaucoup de me rappeler, Gavin. C'est un honneur, comme toujours. Et ouais, merci infiniment pour ce que tu fais. Je trouve ça génial. Vraiment cool. Ouais. Alors, je fais du tandem. Je fais du tandem depuis genre six ans maintenant. Et je viens vers toi, en Europe, pour la saison du tandem pendant la basse saison en Nouvelle-Zélande depuis trois ans. Donc je fais les étés à Lausanne, Brunon, juste au sud d'Interlochen. Et ouais, c'est super. Tu sais, je migre chaque année et ce que je fais typiquement, c'est l'été en Nouvelle-Zélande et puis au printemps, je vais dans le nord de l'Inde, quelque part dans l'Himalaya, et je fais un mois de vol en solo.

[00:06:46] Ensuite, je vais en Europe pour la saison d'été, puis je retourne en Nouvelle-Zélande. Et après, je retourne dans l'Himalaya en automne, puis à nouveau en Nouvelle-Zélande. C'est un peu mon emploi du temps. Ces dernières années, j'ai réussi à caler des voyages pendant la saison européenne parce que j'avais des contraintes de temps sur la durée maximale autorisée dans l'espace Schengen. À cause du Brexit, puisque je suis britannique. Donc oui, j'ai fait quelques voyages au Pakistan au milieu. Je suis allé au Canada et j'en ai fait un peu là-bas. Mais voilà, c'est un peu mon planning. Nouvelle-Zélande, Himalaya, Europe, Himalaya, Nouvelle-Zélande. Ouais, c'est sympa. C'est vraiment cool.

[00:07:25] **Gavin McClurg:** De l'extérieur, ça a l'air magique. Ou est-ce que c'est dur de trouver l'équilibre entre le vol en tandem et le vol personnel ? On parlait de la météo incroyable en Europe cette saison et du gros sentiment de manque que j'ai eu en regardant le concours X. Cette année, c'est juste cruel pour moi. À chaque fois que je m'y mets, tu sais, Edward enchaîne un autre gros truc. C'est juste dingue. C'était une saison incroyable. C'était avril, puis mai, et on dirait que ça ne s'arrête pas. Enfin, ça s'est arrêté tous les jours en fait, mais on dirait que ça ne s'arrête jamais. Comment tu fais, tu ignores simplement ces jours-là quand tu fais des tandems et que tu ne peux pas le faire ? Ou est-ce que le tandem est assez fun pour que ça ne te dérange pas ?

[00:08:09] **Benjamin Kellett:** Ça dépend en fait d'où je suis. Quand je travaille à Lauterbrunnen, ça ne me dérange pas tant que ça. Et ça dépend aussi du type de client que tu as, heureusement. Là où on est, le vol est vraiment top et, tu sais, on est juste à côté de la Jungfrau, de l'Eiger et du Mönch. Donc si tu as le bon passager et que c'est une super journée de cross country, c'est en fait super agréable. Tu peux les emmener jusqu'à 4 000 mètres et survoler le glacier. Et ouais, c'est

vraiment sympa. J'ai plus de mal quand je travaille en Nouvelle-Zélande parce que c'est... c'est juste que ça me tient trop à cœur. Et il y a moins de journées de vol épiques là-bas. Donc si c'est une bonne journée de cross country, j'ai envie d'aller faire mon truc et de voler en backcountry, ce que tu ne peux évidemment pas faire avec le client.

[00:08:57] On vole près de la ville. Mais ici, j'ai l'impression d'avoir moins de mal avec ça, parce qu'on peut faire des vols vraiment magiques en tandem et c'est plutôt cool. Mais bon, quand je suis en Suisse, je me concentre un peu plus, simplement parce que financièrement, ça a plus de sens pour moi de travailler un peu plus ici. Et quand je vais en Nouvelle-Zélande, je peux prendre plus de jours de repos. Aussi, avec mon emploi du temps, j'ai beaucoup plus de flexibilité en Nouvelle-Zélande. Je peux me libérer beaucoup plus facilement à court préavis. Donc si je vois qu'une bonne journée arrive, je peux simplement ne pas y aller pour faire du tandem et partir voler en solo, ce qui est plutôt cool. C'est assez unique, en fait. Il n'y a pas beaucoup de jobs en tandem comme ça, où ils te laissent prendre ta journée à si court préavis, ce qui est, ouais, on a beaucoup de chance.

[00:09:45] Mais ouais, je n'en montre pas beaucoup. Parce qu'au final, quand tu as le bon client et que tu le fais voler au-dessus de la foule à Yonge, c'est super sympa.

[00:09:54] **Gavin McClurg:** C'est quoi ton truc en ce moment ? Tu publies des vidéos incroyables, on dirait que tu es vraiment passionné par le bivouac. Qu'est-ce qui te motive autant à continuer cette migration annuelle ? Je veux dire, c'est assez intense. Tu passes énormément de temps en l'air. Qu'est-ce qui te booste vraiment ?

[00:10:17] **Benjamin Kellett:** Ouais. C'est intéressant. C'est intéressant, tu sais, parce que je pense qu'on passe tous par des vagues de motivation et par ce qui nous pousse à agir. Et je me pose souvent cette question, tu sais, genre, qu'est-ce que je veux faire, quel est le but, quel est l'objectif ? Et ce que j'ai découvert au fil des années, c'est de ne pas me fixer d'objectifs de dingue, genre je veux parcourir telle distance ou faire tel nombre de kilomètres, tu vois, c'est plutôt une question d'exploration et de découverte de zones de façon unique. Et le bivvy flying, c'est juste voir le monde, vivre des expériences dans différents endroits et simplement prendre le large pour l'expérience elle-même plutôt que pour courir après des chiffres énormes. Je veux dire, bouger et migrer autour du monde comme ça, ça peut être assez intense, je suppose, parce qu'on est constamment en mouvement, mais, tu sais, ne pas avoir de femme et d'enfants aide, je suppose, parce que ce serait assez difficile d'essayer de déplacer une famille comme ça.

[00:11:15] Alors, euh, ça, ça rend les choses plus faciles, mais ouais, tu sais, de plus en plus maintenant, je vole pour l'expérience et l'exploration plutôt que pour essayer de courir après la distance. Et ne vous méprenez pas, on est tous un peu comme ça. Je pense qu'on veut toujours avoir l'impression de progresser d'une manière ou d'une autre, et c'est cette progression qui me motive. Donc, si je peux voler un peu plus loin que l'année précédente, ou faire un vol un peu plus long, et que je sens que je m'améliore encore, ça me donne aussi de la motivation. Mais je ne suis pas obsédé par ça, tu vois ? Je ne me dis pas : « Je dois faire 300 km cette année », et je suis un échec si je fais 199 ou 299, tu vois ? Je rate toujours mon objectif, tu vois ?

[00:12:01] Et ouais, donc je, je, ouais, je m'en fiche pas trop en réalité, mais c'est, c'est sympa de progresser, ouais.

[00:12:08] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qui a changé pour toi depuis notre dernière discussion ? Je sais que c'est une question assez large, mais bon, on va commencer par des trucs simples. Ton matériel, tu sais que tu fais des films incroyables avec, on en a parlé la dernière fois, la qualité de ton audio et tout ça. Si tu as fait une mise à jour, est-ce que tu fais toujours la même chose ? Est-ce que l'objectif est toujours le même ? Qu'est-ce que tu as changé avec... commençons par là. Qu'est-ce que tu as changé dans ta façon de filmer ? Qu'est-ce que tu as changé dans ta manière de partager tes expériences avec le monde extérieur, ce que tu fais d'ailleurs très bien ?

[00:12:43] **Benjamin Kellett:** Je pense que ce que j'ai fait surtout, c'est en fait revenir en arrière, et ne pas laisser le tournage perturber trop l'expérience. C'est devenu un point où, tu sais, j'avais plusieurs caméras accrochées à moi et j'essayais de filmer chaque instant et tout, et c'est juste devenu trop et je me suis dit : « Qu'est-ce que je suis en train de faire, tu sais ? Je fais ça pour le plaisir et j'aime faire des vidéos pour partager l'expérience, mais si on épuise vraiment l'expérience en la rendant inconfortable à voler, en devant voler avec des batteries lourdes et des caméras accrochées, ce qui rend les choses maladroites, alors, c'est quoi le but ? » Donc, je pense qu'à un moment donné, je me suis dit : « Reviens en arrière, reste simple, utilise juste une caméra frontale », et de temps en temps je sors une perche à selfie, mais

si je n'en ai pas envie, je ne la sors pas et je continue juste avec la caméra frontale.

[00:13:43] Je reste sur de la simplicité. Et, euh, vous savez, j'ai beaucoup testé toutes sortes de trucs, j'ai beaucoup joué avec différents types de, vous savez, comme les caméras 360 et tout ça, et oui, elles peuvent sortir des images vraiment cool, mais il faut trouver — j'ai eu l'impression que je devais trouver un compromis entre la simplicité et quelque chose qui produit une image vraiment sympa. Et, vous savez, je peux faire des trucs super compliqués, filmer en log avec des filtres ND ou avec des caméras 360 et tout ce bazar, et ça donne des images vraiment magnifiques, mais ça demande un effort de dingue pour produire quelque chose à partir de ça. Donc ça doit être simple. Euh, pour le côté vidéographie, avec l'enregistrement du son, je pense que je fais plus ou moins la même chose depuis, depuis des années maintenant, et comme ça n'a pas vraiment changé depuis notre dernière discussion, c'est vraiment basique.

[00:14:33] J'ai juste une GoPro avec un adaptateur micro et j'utilise un micro filaire, comme un micro cravate qui descend dans le casque et se place à côté du menton, avec une bonnette "dead cat". Donc c'est branché directement sur la GoPro, tout est déjà lié à la vidéo. Je ne gère pas de pistes audio et vidéo séparées, et parfois ça marche dans 95 % des cas. Parfois, ça ne marche pas parce que c'est mal branché, ou le micro lâche, ou l'adaptateur casse, mais la plupart du temps, ça fonctionne plutôt bien, ouais.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** Il faudra que je te recontacte bien à l'avance pour le prochain X-Alps parce que je continue à... enfin, je ne le fais pas autant que toi. Et généralement, quand je fais du vol normal, je ne le fais pas du tout. Du coup, j'ai pas mal de matériel assez complexe pour la partie organisationnelle, donc je filme avec mon téléphone sur ce bras tout bizarre et tout le reste. Mais j'espère pouvoir changer ça pour, je ne sais pas, une DJI ou une GoPro avec le... mais purée, les micros et la quantité de câbles et de dragonnes, mon Dieu, ça s'accumule. Et c'est, tu sais, on est déjà en train de courir et de s'essouffler, et c'est, ouais, c'est beaucoup. Je dois constamment me rappeler, tu sais, "hé mec, tu es juste en train de filmer, ne te tue pas pour ça".

[00:15:57] non, ça

[00:15:58] **Benjamin Kellett:** Ça a l'air dur, hein ? Et en plus, t'as la bataille de la connectivité, et tu sais, le streaming en direct de là-bas, et ça tourne avec un

[00:16:05] **Gavin McClurg:** Starlink sur mes genoux, ouais. Et ça n'a pas vraiment... j'ai essayé ça dans le prologue, ça n'a pas marché. Ça a fait trop chaud, en fait. Je pensais que ça allait exploser. C'est incroyable, ouais, mec, je suis entouré de plastique. C'est une très mauvaise idée, ouais. Mais oui, je ne pense pas qu'on fera plus ça. C'était super d'avoir le Starlink juste en déplacement, parce que c'était toujours l'un de nos... tu sais, on se dit, oh, ce sont les Alpes, c'est un super service, mais juste pour envoyer des données, tu sais, juste sortir des trucs, c'était brutal. Et tu sais, si tu ne le fais pas dans les premières heures, ça ne sert à rien, tu vois ? C'est déjà de l'histoire ancienne. Et alors, ouais, c'est ça. Je regardais Ben Hodgson pendant la période X, je ressentais vraiment de la sympathie pour eux. Ils devaient emballer leur matériel et la glace, et mon Dieu, ça avait l'air brutal.

[00:16:50] **Benjamin Kellett:** Wow, wow ! Oh, il faisait genre 40 degrés. J'ai parlé à certains des gars qui revenaient chaque jour ; c'était génial.

[00:16:57] **Gavin McClurg:** C'était du beau vol, mais ouais, ça avait l'air vraiment chaud. Ouais, tu n'aurais pas voulu être au sol non plus. Bon, on lance une fléchette, on choisit une aventure. Tu as fait du Beer, je crois, le Caracorum, tu as mentionné le Canada, et du truc pour se forger le caractère. Parlons un peu d'aventure pendant un moment. Ouais,

[00:17:20] **Benjamin Kellett:** Bien sûr, alors, euh, vous savez, j'essaie juste d'aller vers des destinations pour du vol en bivouac, où je peux vivre un peu d'aventure, vous voyez ? J'ai l'habitude de voler en arrière-pays en Nouvelle-Zélande, donc je ne suis pas, vous savez, opposé à l'idée de risquer quelques jours de marche pour un peu d'excitation, euh, pour voler quelque part de spectaculaire. Alors, oui, j'ai fait quelques voyages dans le Caracorum au Pakistan, euh, qui est, vous savez, c'est un endroit de dingue. Je veux dire, je suis sûr qu'on a tous vu certaines des vidéos des gens qui y sont allés. C'est une partie vraiment spéciale du monde avec des gens incroyables, et le vol est vraiment unique à cause de l'échelle du lieu et de la taille des montagnes. Euh, vous volez à haute altitude, et on peut voir, vous savez, et quelques-uns d'entre nous disent depuis des années que ce grand triangle de 400 000 va finir par tomber à un moment donné, et Antoine l'a fait, et

[00:18:11] Vous savez, mais quand vous y allez, quand vous allez y voler, vous comprendrez que ce sera le record du monde. Et si vous voulez aller le battre, il faut aller au Pakistan. Je veux dire, il y a peut-être quelques autres pays où ça pourrait être possible, comme le Tadjikistan, c'est peut-être proche. Mais vous savez, si vous volez à six ou sept mille mètres toute la journée, vous avez l'impression d'avoir un vent arrière dans toutes les directions. C'est vraiment dingue. Je veux dire, c'est très différent, c'est une tout autre paire de manches que de voler, vous savez, dans les Alpes du Sud en France. Il n'y a pas une route dans chaque vallée et il faut avoir un état d'esprit différent. L'air est différent, c'est vraiment un endroit intense pour voler. Mais oui, je veux dire, c'est assez impressionnant. Et oui, c'était incroyable.

[00:18:57] J'ai fait un peu de vol en bivouac là-bas et quel genre de... quel genre de...

[00:19:00] **Gavin McClurg:** en termes d'endurance, vous savez, si on compare... on sait tous qu'Antoine est dur comme de la pierre et que rien ne l'atteint. C'est incroyable à quel point il accepte de relever des défis avec le sourire, mais quelle endurance faut-il pour un vol de onze heures et demie ? Vous avez dit que l'air est très rare, donc vos vitesses sont beaucoup plus élevées. Même moi, j'imagine qu'il était sur quoi, il a volé avec quoi ? J'imagine qu'il était plus en équipement de marche et vol qu'en équipement de compétition, non ? Ouais, ouais. Alors, Aaron, tu as volé ? Je pense qu'Aaron était sur son Omega quand il était là-bas pour voler celui-là, mais qu'est-ce que ça demande en termes de force mentale parce que, comme vous l'avez dit...

[00:19:47] Il y a de grandes zones où atterrir en plein milieu serait terriblement dangereux, n'est-ce pas ? Ouais,

[00:19:54] **Benjamin Kellett:** Exactement, je veux dire, on ne peut pas juste débarquer et, le lendemain, enchaîner un vol de 11 heures dans le Karakoram. Ça ne marche pas comme ça ; il faut prendre le temps de s'acclimater, ce que Antoine et Veso ont fait. Ils sont partis et ont passé deux semaines à, vous savez, monter, atterrir vers 4 000 mètres, dormir, redescendre, remonter encore, et vraiment s'acclimater parce que, je pense que vous le savez parce que vous volez dans de très, très grands espaces en Idaho, mais les systèmes d'oxygène ne sont tout simplement pas assez fiables pour faire 11 heures, je ne pense pas. Il faudrait plusieurs bouteilles, et si vous atterrissez quelque part de stupide, vous avez ces bouteilles d'oxygène qu'il faut transporter, donc pour le vol en bivouac, ça n'a aucun sens.

[00:20:42] Mais ils ont dû s'acclimater parce que, toute la journée, tu te bats contre ça parce que, oui, tu veux être en altitude parce que l'air est rare et que tu voles plus vite. Mais au bout du compte, tu te sens mal quand tu es à 7 000 mètres, même si tu t'es un peu acclimaté, c'est toujours vraiment inconfortable. Et puis, avec toute la poussière, tu finis par cuire. Ouais, ouais, exactement. C'est pas une super sensation. Et puis, tu as l'endurance normale de n'importe quel long vol cross country, en plus de cette énorme différence de température parce que tu décolles à genre 3 000 mètres et que tu voles jusqu'à sept mille, donc ça peut être un écart de 30 degrés. Et je crois que ces gars-là disaient qu'il faisait genre moins 15 ce jour-là, donc je veux dire, tu sais, et quand tu décolles, il fait vraiment chaud aussi.

[00:21:29] Tu as donc une énorme variation, et on dirait qu'ils ont dû contourner des averses de pluie assez sérieuses, ce qui peut être particulièrement effrayant là-bas dans le Karakoram parce que tu es proche de la tropopause ; la vitesse à laquelle ces nuages d'orage se développent est beaucoup plus rapide parce qu'ils percutent cette inversion et s'étalent ensuite. Et quand tu as ces averses là-bas, ça déchire vraiment les vallées. Ce n'est pas un endroit vraiment agréable. Donc, oui, c'est tout à l'extrême, en plus de devoir gérer l'altitude. Et j'y ai volé la plupart du temps, mais nous y étions en juillet les deux fois. Et oui, c'est turbulent. C'est nettement plus turbulent que ce que je dirais pour les Alpes, tu vois ?

[00:22:17] C'est du vol en montagne, ouais. Mais je pense que ce sont les autres facteurs qui s'accumulent pour en faire un endroit difficile à piloter, avec ce problème d'altitude, la vitesse de développement des nuages et tout ça. Et puis il y a aussi la marche de retour, tu vois, si tu atterris au mauvais endroit, non seulement tu dois être prêt à marcher pendant plusieurs jours, mais tu dois être quelqu'un de compétent en montagne, capable d'opérer en altitude et avoir tout l'équipement nécessaire pour ça. Et en plus de ça, tu sais, tu n'as pas les secours qui débarquent n'importe où au Pakistan, le secours par hélicoptère est assez limité. Ils peuvent faire venir des hélicoptères militaires pour te secourir, mais ça prendrait au minimum, je pense, 24 heures pour qu'ils arrivent n'importe où, et ils ont besoin d'une zone d'atterrissage appropriée, tu vois, ils n'ont pas de capacités de treuillage ; si tu te retrouves sur le côté d'une falaise ou quelque chose comme ça, alors tu dépends...

[00:23:12] sur un hélicoptère pour vous descendre, donc ils ont besoin d'une zone d'atterrissage dégagée et ils veulent que vous déblayiez les rochers et tout, donc le secours est aussi un vrai problème là-bas. Alors oui, ce n'est pas les Alpes suisses, mais c'est magnifique, et c'est une partie vraiment merveilleuse du monde.

[00:23:28] **Gavin McClurg:** C'était quoi ? C'était assez intimidant pour une première fois, et imagine, c'est un de ces trucs où on se demande : on s'engage dans quoi, là ? Ouais.

[00:23:41] **Benjamin Kellett:** Absolument, ouais. C'est toi, c'est toi. Je me suis juste approché de ça et j'ai vraiment augmenté ma marge de sécurité et, euh, tu sais, il y a des moments où, quand tu voles sur ton site habituel, tu es content de pousser un peu plus parce que tu sais à quoi ça ressemble. Et je pense que quand je volais au Pakistan, j'ai juste pris les choses un peu plus doucement. J'ai fait des vols vraiment cools et je me suis rappelé, genre, je ne suis pas là pour prouver quoi que ce soit. Je suis un touriste aérien. Je veux faire un peu de tourisme. Je veux aller voler à côté de glaciers, et tu sais, si c'est pas le bon jour, c'est pas le bon jour, genre, et c'est un peu ça l'attitude.

[00:24:13] Je ne cherche pas à faire des premières mondiales ou à battre des records, et vous savez, j'aime parfois voler aussi loin que possible, mais pas à n'importe quel prix, vous voyez ? Donc si je pense que c'est une mauvaise journée, et c'est ce que j'ai fait au Pakistan, j'ai simplement encore augmenté cette marge et je me suis dit : « Oh, bon, je ne suis pas sûr, je ne comprends pas ce qui se passe », et si je ne comprends pas ce qui se passe, alors je suis content de simplement aller atterrir et de garder ça pour demain.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** C'est l'un des facteurs, je veux dire, l'un des...

[00:24:43] Le déclin pour moi, c'est il y a quelques années à la Coupe du Monde, quand je faisais de la direction de course. Il faut prendre en compte le fait qu'il y a des gens à 17 000 pieds et que vous savez que des fronts de rafales peuvent arriver. Vous savez, si vous poussez trop loin, il faudra du temps pour que les gens atteignent le sol. Ils doivent descendre de 10 000 pieds, vous savez, sur une aile de compétition, ce qui prend du temps. Il faut intégrer ce facteur. Est-ce que c'est un enjeu important là-bas ? Pour moi, c'est, euh, c'est toujours

[00:25:13] **Benjamin Kellett:** C'est un facteur majeur, je veux dire, c'est énorme. C'est énorme. C'est énorme. C'est toujours

[00:25:13] **Gavin McClurg:** L'un des trucs quand on vole ici, quand on vole vraiment haut, surtout si on vole sans oxygène, c'est que tu es limité. Tu sais, tu essaies de garder une marge de sécurité, mais tu ne réfléchis pas très clairement, tu as froid, il y a tous ces facteurs. Mais l'un d'eux, c'est que, tu sais, d'accord, ce truc monte assez verticalement, j'ai besoin de beaucoup plus de temps que d'habitude. Tu sais, dans les Alpes, tu peux juste atterrir, souvent juste atterrir sur le sommet près d'un café, tu vois ? Tu peux, tu peux sortir du ciel assez rapidement en général. Tu sais, c'est, c'est une journée remarquablement bonne pour être même à mille pieds au-dessus des sommets, tu vois ? Alors qu'ici, tu es, tu es souvent bien plus haut, non ? Je suppose que c'est l'un des facteurs là-bas. En plus, tu ne peux pas juste atterrir, enfin, c'est un glacier, tu ne vas pas atterrir sur un glacier.

[00:26:00] **Benjamin Kellett:** Non, absolument. C'est juste, comme tu l'as dit, si tu es à 7 000 mètres et que tu veux descendre atterrir dans la vallée, tu dois descendre de 5 000 mètres. Tu ne vas pas juste faire une spirale de 5 000 mètres, c'est juste impossible. Ça prendrait trop de temps. Donc il faut vraiment anticiper, et tu as genre une... je l'appellerais une ceinture verte d'altitude, là où ils font la plupart du pâturage autour de 4 000 mètres. Donc à certains endroits, tu pourrais atterrir à 4 000, mais ouais, on ne peut pas atterrir partout. Il y a plein de sommets déchiquetés couverts de neige, des falaises et d'autres endroits. Mais ouais, et ça, c'est un peu comme si tu devais simplement te laisser une marge un peu plus grande. Et, tu sais, quoi ?

[00:26:46] Il y a eu quelques fois où j'ai cru qu'il allait exploser et je me suis posé, et puis il ne s'est rien passé, et je me suis dit : « Oh, j'aurais pu continuer à voler », mais je préfère faire cette erreur dix fois dans ce sens plutôt que de ne pas la faire une seule fois dans le mauvais sens, vous voyez ? Enfin, ouais.

[00:27:03] **Gavin McClurg:** C'est une journée assez pesante, ouais.

[00:27:07] **Benjamin Kellett:** Exactement. Et écoute, je ne veux pas décourager les gens d'y aller ; c'est un endroit magnifique. Les gens

[00:27:14] Euh, il faut juste y aller les yeux grands ouverts et comprendre que ce ne sont pas les Alpes, et que, vous savez, le sauvetage est plus difficile, et peut-être qu'il suffit de changer la période de l'année où vous y allez. Vous savez, peut-être y aller plutôt en fin de saison, quand les choses commencent à se calmer, et c'est, c'est plus gérable. Mais le vol est incroyable. Les gens sont super, euh, et, euh, ouais, ouais, je pense que beaucoup de gens devraient, devraient aller le visiter à un moment donné, et peut-être que maintenant qu'Antoine a fini, ça va encourager quelques personnes à y aller. Peut-être, peut-être pour la mauvaise raison, à mon avis, mais au moins je ne sais pas, peut-être qu'elles devraient.

[00:27:47] **Gavin McClurg:** Laisse tomber, ouais, exactement. Je veux dire, c'est Antoine. Il est... il est spécial. Comment vous gérez l'oxygène là-bas ? Vous débarquez dans un atelier de soudure, ou vous pouvez avoir de l'O2, ouais ?

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Exactement. Il y a des soudeurs, donc il y en a quelques-uns, je crois qu'il y a quelques systèmes d'oxygène qui traînent à Hunza que tu peux parfois mettre la main dessus, mais sinon, j'ai juste apporté le mien. Et puis, est-ce que tu apportes un transfiller ?

[00:28:16] Ouais, mais les mecs à l'atelier de soudure sont plutôt bons. Ils ont l'air d'avoir tous les accessoires pour le remplir, mais ça dépend aussi de la bouteille, tu vois, de ce qu'ils ont en stock, parce que je suppose que tu le sais, mais ils les mettent en série et tu ne peux pas la remplir plus que ce que leur bouteille contient. Donc parfois, tu ne peux la remplir qu'à moitié, et tu sais, du coup ça ne tient que genre cinq heures. Ce qu'on faisait, parce que tu as probablement les mêmes systèmes, c'est comme...

[00:28:50] tu es bien préparé ? Bref, dans ce cas, ça ne sert à rien de prendre de l'oxygène. Ce que je faisais, c'était juste retirer la canule, la descendre un peu plus bas, et continuer à voler. Et puis, une fois arrivé à environ 5 500 mètres, ou quand je commençais à me sentir un peu bizarre ou quoi que ce soit, je remettais la canule et je prenais quelques bouffées. Mais si je redescendais à une altitude plus basse, je la retirais simplement. Mais, pour être honnête avec vous, je pense que le mieux là-bas, c'est si vous... parce que personne n'y va pour une semaine ou deux si vous comptez y aller, vu que les temps de trajet sont extrêmes. Vous avez intérêt à prendre le temps de vous acclimater et à dormir en altitude.

[00:29:35] Je pense que c'est plus sûr, vous savez, si vous faites un vol cross country là-bas et que vous prévoyez de redescendre dans la vallée à la fin de la journée, alors prendre un peu d'oxygène va certainement vous aider à prendre de meilleures décisions. Ça va vous garder au chaud, et ça en vaut vraiment la peine. Mais la majeure partie des vols que je faisais quand j'y étais, c'était en bivy flying, et là, l'oxygène est plutôt un peu encombrant, pour être honnête, je

[00:29:58] **Gavin McClurg:** je trouve toujours que le truc de la canule, vous voyez, si je la sors, je ne peux plus la remettre quand je veux, elle est déjà trop étirée. Donc mon conseil pour l'oxygène, c'est de ne pas s'attendre à ce que tout fonctionne parfaitement la première fois, vous voyez, c'est comme pour tout, comme pour un tube en P, ça demande de l'entraînement, c'est toujours un peu comme ça, c'est une couche supplémentaire comme le truc des 10 000 pieds. Ma solution pour ça, c'est que je garde le contrôleur à un endroit très accessible, je l'allume et je l'éteins, je vois. Sinon, s'il est allumé et que vous ne l'utilisez pas, ça vous rappelle, ça vous dit constamment de respirer parce que vous n'avez pas respiré depuis un moment, donc vous avez ce bip tout le temps. Mais bon, vous savez, dans un endroit comme le Pakistan, vous ne voulez pas enlever vos gants parce qu'il fait trop froid et ouais, c'est toujours quelque chose, ouais.

[00:30:48] **Benjamin Kellett:** Je pense que c'est peut-être parce que mon système est différent, mais le mien, c'est comme les régulateurs sur la bouteille, et ensuite je mets la bouteille dans le dos de la sellette, ouais, donc je ne peux pas vraiment l'ajuster. Je pense qu'il y a des systèmes meilleurs où tu as carrément une boîte de contrôle que tu peux placer, probablement près de ton cockpit. Il y a ça, mais j'ai une version chinoise moins chère, d'accord.

[00:31:08] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, j'ai celui avec le boîtier de commande, c'est juste un petit interrupteur pour, tu sais, l'allumer ou l'éteindre. Mais, euh, ce que je remarque en ce moment, c'est que beaucoup de gens volent avec deux bouteilles. Ils ont un système à deux bouteilles, mais purée, pour la randonnée, ça devient assez encombrant. C'est pas très sympa, ouais.

[00:31:28] **Benjamin Kellett:** Exactement, ouais. Non, ça peut être un peu intense, mais oui, c'est une partie magnifique du monde. Et je suis un peu triste de ne pas y être retourné cette année, mais bon, on ne peut pas être partout, ouais.

[00:31:39] **Gavin McClurg:** C'est vrai. Dis-moi, pour ce qui est de la construction du caractère au Canada... Quand est-ce que tu y es allé ? J'ai oublié. J'ai vu des choses là-dessus, mais je ne me rappelle plus quand tu y étais ni ce que tu faisais. C'était quoi la mission ?

[00:31:56] d'accord

[00:31:59] Merci d'avoir écouté ce segment. Si vous voulez écouter la suite de l'émission avec Benjamin Kellett, rendez-vous sur notre chaîne pour les abonnés. Vous pouvez la trouver sur presque toutes les applications de podcast. Elle n'est pas disponible sur Google Music, ou pardon, YouTube Music, ni sur Spotify, mais on espère qu'elle le sera bientôt. Par contre, elle est sur Pocketcast, Castbox, Player FM, Podcast Republic, Antenna Pod, Apple Podcast, Overcast, et si vous voulez savoir comment faire, il suffit de prendre l'URL du flux pour la chaîne des abonnés. Vous la trouverez sur le site web. Allez sur le site, dans la section Podcast sous Contenu pour les abonnés ; il y a des instructions pour tout faire. Vous devriez avoir un compte à vie si vous avez déjà soutenu l'émission via Patreon ou via le site, ou si vous avez acheté quoi que ce soit sur le site, ou si vous m'avez donné cent balles au lancement.

[00:32:47] Quoi qu'il en soit, vous devriez avoir un compte à vie. Si ce n'est pas le cas, sans poser de questions, je vais vous le créer. Envoyez-moi juste un e-mail, on va tout configurer et ce sera réglé. Vous pourrez écouter ces émissions comme d'habitude ; il suffit de le configurer une seule fois, et c'est fait, prêt à l'emploi. Merci de nous avoir écoutés, merci pour votre soutien, je vous apprécie, salut.

Deutsch

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

Show notes

In dieser Episode kehrt der Abenteurer und Filmemacher Benjamin Kellett auf vielfachen Wunsch zu Mayhem zurück, um seine ziemlich genialen abenteuerlichen Paragliding-Reisen über den Himalaya, das Karakorum und Europa zu teilen, die zu einer jährlichen Migration geworden sind. Ben diskutiert die Herausforderungen des Fliegens in großen Höhen, die Wahl der Ausrüstung, die sich entwickelnde Landschaft der Tandem-Paragliding-Regelungen und VIELES mehr. Entdecken Sie Einblicke in charakterbildende Expeditionen, die Auswirkungen von Wetterphänomenen wie dem „Super“ El Niño in diesem Jahr und Zukunftspläne für die Erkundung. Ben jagt die Ästhetik des Fliegens besser als fast jeder andere.

Der Beitrag #279 The ultimate flying migration with Benjamin Kellett erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:19] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Bevor ich heute in die zweite Runde mit einem meiner Lieblingstypen, Benjamin Kellett, einsteige – ein echter Wanderer aus Neuseeland, der einfach Vollgas gibt, tolle Videos macht, die Welt bereist, fliegt, Tandems macht und einfach großartige Abenteuer erlebt. Er bekommt für mich das Abenteuer des Jahres. Aber bevor wir dazu kommen, wollte ich nur kurz etwas zum neuen Format sagen. Wir haben es in der letzten Show mit Chris Hollub veröffentlicht, in seinen Geschichten über Patagonien, SAB und alles andere. Und die Leute sind ziemlich begeistert davon zu hören. Die meisten hatten keine Probleme beim Zugriff auf die Inhalte für Abonnenten, aber einige schon.

[00:01:06] Und es hat uns im Hintergrund einige Arbeit gekostet, um sicherzustellen, dass die Datenbank mit Patreon abgeglichen ist. Wenn ihr uns auf irgendeine Weise unterstützt, oder wenn ihr uns jemals unterstützt habt – das bedeutet, ihr habt ein Buch oder ein T-Shirt oder irgendein anderes Merchandising gekauft, oder ihr wart in der Vergangenheit ein Unterstützer, egal wie ihr es gemacht habt –, solltet ihr ein Lifetime-Konto haben. Ich habe das für euch eingerichtet, aber natürlich gibt es Fehler. Es hat mich also einige manuelle Arbeit gekostet, um das alles zu klären. Unsere Website ist zu einem Zeitpunkt abgestürzt. Wenn ihr also Probleme hattet oder immer noch Probleme habt, meldet euch bitte einfach. Wie immer war das nicht beabsichtigt. Es sollte keine Kopfschmerzen verursachen oder etwas hinter einer Paywall verstecken. Das werden wir niemals, wirklich niemals tun, und wir werden nie Werbung schalten. Das wird immer kostenlos sein, und nichts wird jemals hinter einer Paywall stehen.

[00:01:53] Alles, was wir euch bitten, ist ein Dollar pro Folge. Wenn ihr uns unterstützen könnt, hilft das enorm, um das Ganze möglich zu machen. Wir sind jetzt seit 12 Jahren am Start, und es fallen viele Kosten an, um das alles zum Leben zu erwecken. Also danken wir euch, wenn ihr könnt. Und wenn ihr nicht könnt, schreibt mir einfach wieder eine E-Mail. Keine Fragen gestellt, und wir richten alles für euch ein. Die bevorzugte Plattform könnt ihr jetzt auf der Website sehen, wenn ihr auf die Abo- oder Spendenseite oder eure Login-Seite geht, und das ist definitiv Patreon. Die Gebühren dort sind viel niedriger. Wenn ihr uns in der Vergangenheit über PayPal oder Stripe oder was auch immer über die Website unterstützt habt und ihr umsteigt, bekommt ihr 10 % Rabatt. Ihr könnt es jährlich abwickeln. Ihr könnt es einfach einrichten und dann vergessen. Patreon ist übersichtlicher, aber diese Patreon-Mitgliedschaften müssen noch manuell übertragen werden. Wir schreiben gerade Skripte und kümmern uns darum.

[00:02:39] Das können wir in Zukunft viel stärker automatisieren. Das werden wir schaffen. Ich schätze also einfach eure Geduld. Ich weiß, dass Wechsel und Änderungen knifflig sind. Ihr könnt den Podcast, also diesen Abo-Kanal mit den vollständigen Folgen, auf einer Reihe verschiedener Podcast-Apps hören, auf ganz vielen – Apple Podcasts, ganz viele für Android, Overcast. Es gibt eine Menge, aber ein paar funktionieren nicht, wie YouTube Music und Spotify. Die könnten in Zukunft funktionieren, aber das ist eine reine Backend-Sache. Im Moment gehen sie also nicht. Die kostenlose Show, die „kostenlose“ Show, also die kürzere Version, ist auf allen Plattformen verfügbar, so wie sie es immer war. Aber beim Abo-Kanal müsst ihr die URL für diesen Feed eingeben und euch dann anmelden, so wie ihr es für die Website macht.

[00:03:27] Es sind ein paar Schritte. Ich weiß, das ist nervig, aber die meisten von euch finden sich zurecht und wir werden euch einrichten. Also nochmals, danke für eure Geduld und dass ihr das Ganze am Laufen haltet. Es scheint tatsächlich viel besser zu funktionieren, was großartig ist. Also Ben, Kelly. Wir hatten ihn schon mal in der Show. Er veröffentlicht erstaunliche Videos. Die meisten von euch wissen sicher, wer er ist und folgen ihm und so weiter. Er macht einfach tolle Sachen aus der Luft und am Boden und seine Bivy-Abenteuer rund um die Welt im Karakorum und quer durch den Himalaya in Europa. Und er hat eine ziemlich coole jährliche Migration, bei der er im Sommer Tandemflüge in Interlaken in der Schweiz macht und dann runter nach Queenstown in ihren Sommer in Neuseeland. Und dazwischen macht er einfach diese erstaunlichen Abenteuer überall herum.

[00:04:16] Wir sprechen über Herausforderungen in großen Höhen, über Ausrüstung, wie er filmt, die geschäftliche Seite davon, das Geschäft mit Tandems und wie man die Leidenschaft bewahrt. Und was ich an Ben am meisten liebe, ist einfach seine Herangehensweise. Es geht wirklich nur um das Abenteuer und die Ästhetik und überhaupt nicht um Zahlen oder Rekorde. Und klar, er macht große Flüge, versteht mich nicht falsch. Aber seine Mission ist nicht, Punkte für irgendeinen Wettbewerb zu sammeln. Es geht einfach darum, das Coolste zu machen, was an diesem Tag möglich ist. Hier gibt es also eine Menge großartiger Inhalte. Einfach fantastisch zu lernen und super inspirierend. Und wir hatten viele Empfehlungen und Anfragen, Ben wieder in die Show zu holen.

[00:05:01] Also, hier habt ihr ihn: Benjamin Kellett, Take Two. Prost.

[00:05:13] Ben, ich nenne das hier Ben Take Two. Wir hatten einige Leute, die sich gemeldet haben und gesagt haben: Hey, du musst Ben wieder in die Show holen. Er hat so viele coole Sachen gemacht. Und, ihr wisst schon, wir sind alle süchtig nach deinen tollen Videos. Also fangen wir da mal an. Wir denken beide, dass es etwa drei Jahre her ist. Ich habe das nicht extra nachgeschlagen. Ich glaube, es ist etwa drei Jahre her, seit wir das letzte Mal gequatscht haben. Und ich hatte gehofft, dich hier in Monroe, Utah, zu sehen. Darüber werden wir hier auch irgendwann sprechen. Aber mach das zu einem deiner Stopps. Aber erzähl mir mal von deinem – du hast gerade gesagt, das ist so deine Route, die du die letzten drei Jahre gefahren bist. Und ich wusste nicht, dass du da in Interlochen, wo du gerade bist, das mit den Tandem-Ratten machst. Also, ja, bring uns mal auf den neuesten Stand. Aber was ist eigentlich deine jährliche Migration?

[00:06:00] Du bist quasi ein Vogel.

[00:06:01] **Benjamin Kellett:** Ja. Hey, danke. Vielen Dank, dass du mich wieder dabei hast, Gavin. Es ist wie immer eine Ehre. Und ja, vielen Dank für das, was du machst. Ich finde es klasse. Richtig cool. Ja. Also, ich mache Tandems. Ich fliege seit etwa sechs Jahren Tandems. Und ich komme seit drei Jahren zu dir nach Europa für die Tandem-Saison in der Nebensaison von Neuseeland. Und ja, ich mache die Sommer in Lausanne, Brunon, direkt südlich von Interlaken. Und ja, es ist toll. Weißt du, ich migriere jedes Jahr und normalerweise mache ich den Sommer in Neuseeland und dann im Frühling gehe ich nach Nordindien irgendwo in den Himalaya und fliege einen Monat lang solo.

[00:06:46] Dann gehe ich nach Europa und mache die Sommersaison, und dann gehe ich im Herbst zurück in den Himalaya und danach wieder nach Neuseeland. Das ist so mein Zeitplan. In den letzten Jahren habe ich mir noch Reisen innerhalb der europäischen Saison dazwischengequetscht, weil ich zeitlich eingeschränkt bin, wie lange ich im Schengen-Raum bleiben darf – dank Brexit, weil ich Brite bin. Und ja, ich habe zwischendurch ein paar Trips nach Pakistan gemacht. Ich war in Kanada und habe dort ein bisschen geflogen. Aber ja, das ist so mein Plan: Neuseeland, Himalaya, Europa, Himalaya, Neuseeland. Ja, das ist schön. Macht Spaß.

[00:07:25] **Gavin McClurg:** Von außen klingt das einfach magisch. Oder ist es schwer, die Balance zwischen Tandem- und privatem Fliegen zu finden? Wir haben gerade darüber gesprochen, wie gut das Wetter in dieser Saison in Europa war und wie sehr ich FOMO hatte, während ich mir den X-Wettbewerb angesehen habe. Dieses Jahr war es einfach grausam mir gegenüber. Jedes Mal, wenn ich da reinschaue, macht Edward wieder einen großen. Es war einfach wahnsinnig. Es war eine unglaubliche Saison. Es war April und dann Mai und es scheint einfach nicht aufzuhören. Also, eigentlich hat es jeden Tag aufgehört, aber es scheint nicht zu enden. Wie machst du das – ignorierst du einfach die Tage, an denen du Tandems fliegst und es einfach nicht geht? Oder machen Tandems genug Spaß, dass es dich nicht stört?

[00:08:09] **Benjamin Kellett:** Das kommt eigentlich darauf an, wo ich gerade bin. Wenn ich in Lauterbrunnen arbeite, stört mich das nicht so sehr. Und es kommt auch darauf an, welche Art von Kunden man bekommt. Glücklicherweise ist das Fliegen dort wirklich gut und wir sind direkt neben der Jungfrau, dem Eiger und dem Mönch. Wenn man den richtigen Passagier hat und es ein toller cross country Tag ist, dann macht es eigentlich super viel Spaß. Man kann sie bis auf 4.000 Meter mitnehmen und über den Gletscher fliegen. Und ja, das macht ziemlich viel Spaß. Ich habe mehr damit zu kämpfen, wenn ich in Neuseeland arbeite, weil mir das einfach zu nahe geht. Da gibt es nicht so viele epische Flugtage. Wenn also ein guter cross country Tag ist, dann möchte ich mein eigenes Ding machen und im Hinterland fliegen, was man mit dem Kunden natürlich nicht kann.

[00:08:57] Wir fliegen nah an der Stadt vorbei. Aber hier scheint mich das weniger zu stören, weil man im Tandem wirklich magische Flüge haben kann und das ist ziemlich cool. Aber ja, weißt du, auch wenn ich in der Schweiz bin, bin ich irgendwie etwas mehr auf die Arbeit konzentriert, einfach weil es für mich finanziell mehr Sinn ergibt, hier etwas mehr zu arbeiten. Und wenn ich dann nach Neuseeland gehe, kann ich mir einfach mehr Tage frei nehmen. Auch wegen der Art, wie mein Zeitplan dort läuft, habe ich in Neuseeland viel mehr Flexibilität. Ich kann viel einfacher kurzfristig absagen. Wenn ich also einen guten Tag vor mir sehe, kann ich einfach nicht zum Tandemfliegen gehen und stattdessen alleine fliegen, was ziemlich cool ist. Das ist eigentlich irgendwie einzigartig. Es gibt nicht viele Tandem-Jobs, bei denen man einem so kurzfristig freigeben darf, was uns, ja, wirklich sehr glücklich macht.

[00:09:45] Aber ja, ich zeige nicht allzu viel. Denn wenn man am Ende den richtigen Kunden hat und ihn über die Yonge-Crowd fliegt, macht das super viel Spaß.

[00:09:54] **Gavin McClurg:** Was ist gerade dein Ding? Du stellst diese tollen Videos online und es scheint, als würdest du voll auf das Bivvy-Fliegen stehen. Was motiviert dich so sehr, diese jährliche Migration beizubehalten? Ich meine, das ist ziemlich intensiv. Du verbringst eine Menge Zeit in der Luft. Was ist es eigentlich, das dich so richtig begeistert?

[00:10:17] **Benjamin Kellett:** Ja. Das ist interessant. Es ist interessant, weißt du, weil ich denke, wir alle haben diese Wellen der Motivation und das, was einen antreibt. Und ich stelle mir diese Frage oft, weißt du, was will ich tun, was ist das Ziel und was ist das Vorhaben? Und was ich über die Jahre herausgefunden habe, ist einfach, mir keine verrückten Ziele zu setzen, wie zum Beispiel, dass ich diese Strecke fliegen will oder diese Zahl erreichen möchte. Für mich geht es eher darum, zu erkunden und Gebiete auf eine ganz besondere Weise zu sehen. Und Bivvy-Fliegen und einfach die Welt zu sehen, Orte zu erleben und einfach nur in die Luft zu gehen für diese Erfahrung, statt große Zahlen zu jagen. Ich meine, so um die Welt zu ziehen und zu migrieren, das kann ziemlich intensiv sein, schätze ich, weil man ständig in Bewegung ist. Aber keine Frau und Kinder zu haben hilft wohl auch, denn es wäre ziemlich herausfordernd, eine Familie so umherzuziehen.

[00:11:15] Also, das macht es einfacher, aber ja, mittlerweile fliege ich immer mehr für die Erfahrung und die Erkundung, anstatt zu versuchen, Distanzen zu jagen. Versteht mich nicht falsch, wir alle sind ein bisschen so – ich denke, wir wollen immer das Gefühl haben, irgendwie Fortschritte zu machen, und dieser Fortschritt hält mich motiviert. Wenn ich also ein bisschen weiter fliegen kann als im Vorjahr, eine etwas größere Strecke schaffe und das Gefühl habe, mich immer noch zu verbessern, gibt mir das auch Motivation. Aber ich bin nicht besessen davon, wisst ihr? Ich sage nicht: Ich muss dieses Jahr 300 km fliegen, und ich bin ein Klassiker, weil ich nur 199 oder 299 km schaffe, wisst ihr? Ich verpasse es immer, wisst ihr?

[00:12:01] Und ja, also ich, ich kümmere mich nicht wirklich zu sehr darum, aber es ist schön, Fortschritte zu machen, ja.

[00:12:08] **Gavin McClurg:** Was hat sich seit unserem letzten Gespräch für dich geändert? Ich weiß, das ist eine ziemlich umfassende Frage, aber lass uns mit ein paar einfachen Dingen anfangen. Deine Ausrüstung – du machst diese tollen Filme damit, und wir haben letztes Mal darüber gesprochen, wie gut dein Audio ist und so. Wenn du da was aufgerüstet hast, machst du immer noch das Gleiche? Ist das Ziel noch dasselbe? Was hast du beim Filmen geändert? Was hast du geändert, um deine Erfahrungen an die Außenwelt zu vermitteln, was du ja sehr gut machst?

[00:12:43] **Benjamin Kellett:** Ich denke, das, was ich hauptsächlich gemacht habe, ist es, alles wieder etwas zurückzufahren und nicht zuzulassen, dass das Filmen die Erfahrung zu sehr stört. Es gab einen Punkt, an dem ich zum

Beispiel mehrere Kameras an mir hatte und versucht habe, jeden Moment zu filmen und so weiter, und es wurde einfach zu viel. Ich dachte mir: „Was mache ich da eigentlich? Ich mache das ja zum Spaß und ich mag es, Videos zu machen, um die Erfahrung zu teilen, aber wenn ich die Erfahrung dadurch wirklich mindere, indem ich das Fliegen unangenehm mache und schwere Akkus mit mir herumtragen und Kameras anbringen muss, was alles unhandlich macht, dann – was ist dann der Sinn?“ Ich habe mir also irgendwann gesagt: „Bring es einfach wieder zurück, halte es einfach und nutze nur noch die Headcam.“ Gelegentlich nehme ich noch ein Selfie-Stick heraus, aber wenn ich nicht danach lustig bin, lasse ich ihn weg und bleibe einfach bei der Headcam.

[00:13:43] Ich halte es einfach. Ich habe viel mit allen möglichen Dingen herumprobiert, zum Beispiel mit verschiedenen Arten von 360-Grad-Kameras und so weiter. Ja, die können echt coole Bilder liefern, aber man muss einen Kompromiss finden – ich hatte das Gefühl, ich müsste einen Mittelweg zwischen Einfachheit und etwas finden, das wirklich schöne Bilder liefert. Ich kann zwar super kompliziert arbeiten, in Log aufnehmen, mit ND-Filtern oder mit 360-Grad-Kameras und all dem Zeug, und das ergibt wirklich wunderschöne Bilder, aber es erfordert eine Menge Arbeit, daraus etwas zu produzieren. Also muss es einfach sein. Was die Videografie und die Audioaufnahme angeht, nutze ich meiner Meinung nach seit Jahren mehr oder weniger das Gleiche, und da sich das seit unserem letzten Gespräch nicht geändert hat, ist es wirklich basic.

[00:14:33] Ich habe einfach eine GoPro mit einem Mikrofonadapter und nutze ein kabelgebundenes Mikrofon, so wie ein Ansteckmikrofon, das einfach durch den Helm nach unten zum Kinn führt, mit einem Windschutz drauf. Es ist also direkt an die GoPro angeschlossen, sodass alles schon auf dem Video ist. Ich fahre nicht mit separaten Audio- und Videospuren, und manchmal funktioniert das zu 95 Prozent. Manchmal funktioniert es nicht, weil es nicht richtig eingesteckt ist oder das Mikrofon oder der Adapter kaputtgeht, aber meistens funktioniert es ziemlich gut, ja.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** Ich muss mich rechtzeitig vor dem nächsten X-Alps wieder bei dir melden, weil ich, ich mache das ja weiterhin, ja, ich mache es nicht so oft wie du. Und normalerweise, wenn ich ganz normal fliege, mache ich gar nichts davon. Und deshalb habe ich wegen der organisatorischen Seite eine ziemlich komplizierte Menge an Ausrüstung, also filme ich mit meinem Handy an diesem unhandlichen Arm und dem ganzen Zeug. Aber ich hoffe, ich kann das mehr auf ein DJI oder eine GoPro mit dem umstellen, aber Mann, die Mikrofone und die Menge an Kabeln und Haltebändern und, Jesus, das summiert sich einfach. Und man ist ja sowieso schon beim Rennen und außer Atem und es ist, ja, es ist viel. Ich muss mich ständig daran erinnern, weißt du, hey Mann, du filmst nur, bring dich nicht wegen davon um.

[00:15:57] nein, es

[00:15:58] **Benjamin Kellett:** Sieht hart aus, oder? Und dann hast du auch noch diesen Kampf um die Konnektivität, und weißt du, das Live-Streaming von dort draußen, und es fliegt mit einem

[00:16:05] **Gavin McClurg:** Starlink auf dem Schoß, ja. Und das hat nicht wirklich – ich hab das im Prolog versucht, das hat nicht funktioniert. Es wurde eigentlich zu heiß. Ich dachte, ich würde explodieren. Es ist Wahnsinn, ja, Mann, ich bin von Plastik umgeben. Das ist eine echt schlechte Idee, ja. Aber ja, ich glaube nicht, dass wir das noch machen werden. Es war toll, das Starlink einfach unterwegs zu haben, weil das war immer eines unserer, weißt du, man denkt, oh, es sind die Alpen, es ist ein toller Service, aber einfach Daten rauszubekommen, weißt du, Sachen rauszubekommen, war brutal. Und weißt du, wenn du es in den ersten Stunden nicht rauskriegst, ist es wertlos, weißt du? Dann ist es alte Nachricht. Und dann, ja, ist es so. Ich habe Ben Hodgson während der X-Periode gesehen und hatte echt Mitleid mit denen. Die mussten ihr Equipment und das Eis einpacken, und mein Gott, das sah brutal aus.

[00:16:50] **Benjamin Kellett:** Wow, wow! Oh, da hatten sie so 40 Grad Hitze. Ich habe mit einigen der Typen gesprochen, die jeden Tag zurückkamen; es war klasse.

[00:16:57] **Gavin McClurg:** Das Fliegen sah nach großartigem Fliegen aus, aber ja, es sah echt heiß aus. Ja, man wollte da sicher nicht am Boden stehen. Okay, lass uns mal ein Ziel aussuchen. Du hast Bier gemacht, ich glaube, du hast das Caracorum erwähnt, Kanada und so etwas, das den Charakter formt. Lass uns mal eine Weile über Abenteuer reden. Ja,

[00:17:20] **Benjamin Kellett:** Klar, ich habe also versucht, Ziele für Bivouac-Flüge zu finden, wo ich so eine Art Abenteuer erleben kann, weißt du? Ich bin es gewohnt, im Hinterland von Neuseeland zu fliegen, also habe ich nichts

dagegen, ein paar Tage zu wandern, um ein bisschen Nervenkitzel zu haben, um irgendwo Spektakuläres zu fliegen. Also, ich habe ein paar Trips ins Caracorum in Pakistan gemacht, was, weißt du, ein wahnsinniger Ort ist. Ich bin sicher, wir haben alle einige Videos von den Leuten gesehen, die dort waren. Es ist ein wirklich besonderer Teil der Welt und unglaubliche Menschen, und das Fliegen ist wirklich einzigartig wegen der Dimensionen des Ortes und der Größe der Berge. Du fliegst in großer Höhe, und wir können sehen, und einige von uns sagen das schon seit Jahren, dass dieses große 400k-Dreieck irgendwann fallen wird, und Antoine hat es geschafft, und

[00:18:11] Wisst ihr, aber wenn ihr dorthin geht und dort fliegt, werdet ihr verstehen, dass das der Weltrekord sein wird. Und wenn ihr ihn schlagen wollt, müsst ihr nach Pakistan. Ich meine, vielleicht gibt es noch ein paar andere Länder, in denen es möglich wäre, wisst ihr, wie Tadschikistan, vielleicht liegt es nah dran. Aber wenn man den ganzen Tag auf sechs, siebentausend Metern fliegt, hat man das Gefühl, man hätte in jede Richtung Rückenwind. Es ist wirklich verrückt. Ich meine, das ist eine ganz andere Baustelle als das Fliegen in den südfranzösischen Alpen. Wisst ihr, da gibt es nicht in jedem Tal eine Straße und man muss eine andere Einstellung haben. Die Luft ist anders, es ist definitiv ein Ort, an dem man voll reingehen muss beim Fliegen. Aber ja, ich meine, es ist ziemlich beeindruckend. Und ja, das war unglaublich.

[00:18:57] Ich habe dort ein bisschen Bivouac-Fliegen gemacht und was für eine Art von... was...

[00:19:00] **Gavin McClurg:** Was die Ausdauer angeht, ihr wisst ja, wir wissen alle, dass Antoine einfach hart wie ein Fels ist und den Typen interessiert nichts. Es ist unglaublich, wie viel er mit einem Lächeln auf sich nimmt, aber was für eine Ausdauer braucht man für einen elfeinhalbstündigen Flug? Ihr habt ja gesagt, die Luft ist dort sehr dünn, also sind die Geschwindigkeiten viel höher. Ich stelle mir sogar vor, auf was ist er geflogen? Ich nehme an, er war eher mit Hike-and-Fly-Ausrüstung als mit Wettkampf-Ausrüstung unterwegs, richtig? Ja, ja. Also, Aaron, hast du das Flugzeug gesehen? Ich glaube, Aaron war auf seiner Omega, als er dort diesen Flug gemacht hat, aber was bedeutet das in Bezug auf die mentale Härte, weil du ja gesagt hast, dass...

[00:19:47] Es gibt große Gebiete, in denen eine Notlandung schrecklich schlimme Folgen hätte, richtig? Ja,

[00:19:54] **Benjamin Kellett:** Genau, ich meine, man kann nicht einfach vorbeikommen und am nächsten Tag einen elfstündigen Flug im Karakorum abziehen. Das funktioniert so nicht; man muss Zeit für die Akklimatisierung aufwenden, was Antoine und Veso auch getan haben. Die sind hingegangen und haben zwei Wochen damit verbracht, hochzufliegen, auf etwa viertausend Metern zu landen, zu schlafen, wieder runterzugehen, wieder hochzugehen und sich so richtig zu akklimatisieren, weil – ich denke, das weißt du ja, weil du in sehr großer, großer Luft in Idaho fliegst –, aber die Sauerstoffsysteme sind einfach nicht zuverlässig genug, um elf Stunden durchzuhalten, glaube ich. Man bräuchte mehrere Tanks, und wenn man dann irgendwo Dummes landet, muss man diese Sauerstofftanks wieder heraustragen, also für Bivouack-Flüge ergibt das überhaupt keinen Sinn.

[00:20:42] Aber man muss sich akklimatisieren, weil man dann den ganzen Tag damit kämpft, weil ja, man will hoch oben sein, weil die Luft dünner ist und man schneller fliegt. Aber am Ende des Tages fühlt man sich auf 7.000 Metern schrecklich, selbst wenn man sich ein wenig akklimatisiert hat, es ist immer noch sehr unangenehm. Und dann kommt der ganze Staub dazu und man wird förmlich gegart. Ja, genau. Es ist kein tolles Gefühl. Und dann hast du natürlich die normale Ausdauer für jeden langen cross country Flug, plus diesen riesigen Temperaturunterschied, weil du auf etwa 3.000 Metern abhebst und bis auf sieben hochfliegst, also kann das eine Temperaturänderung von 30 Grad sein. Und ich glaube, diese Typen sagten, es waren an dem Tag etwa minus 15 Grad, also weißt du, und beim Abheben ist es auch richtig heiß.

[00:21:29] Du hast also diese enorme Varianz, und es klingt so, als hätten sie einige ziemlich heftige Regenschauer umfliegen müssen, was dort im Karakorum besonders beängstigend sein kann, weil man so nah an der Tropopause ist. Die Geschwindigkeit, mit der sich diese Gewitterwolken entwickeln, ist viel höher, weil sie einfach gegen diese Inversion prallen und sich dann ausbreiten. Und wenn du dort diese Regenschauer hast, peitschen die richtig durch die Täler. Das ist kein gerade ein sehr schöner Ort, um dort zu sein. Also ja, es ist einfach alles auf dem Extremwert, plus der Umgang mit der Höhe. Ich bin dort zwar meistens geflogen, aber wir waren beide Male im Juli dort. Und ja, es ist turbulent. Es ist definitiv turbulenter, als ich sagen würde, als in den Alpen, weißt du?

[00:22:17] Es ist Gebirgsflug, ja. Aber ich denke, es sind die anderen Faktoren, die sich einfach aufsummieren und es zu einem so anspruchsvollen Ort zum Fliegen machen, wo man dieses Problem mit der Höhe hat und die schnelle Wolkenbildung und ähnliche Dinge. Und dann auch der Rückweg, weißt du, wenn man am falschen Ort landet, musst du nicht nur bereit sein, mehrere Tage zu Fuß zu gehen, sondern du musst auch eine ziemlich kompetente Bergperson sein, in der Höhe einsatzfähig sein und die ganze Ausrüstung haben, die man dafür braucht. Und obendrein hast du, weißt du, nicht ständig Rettungshubschrauber, die in Pakistan herumfliegen, die Hubschrauberrettung ist ziemlich begrenzt. Sie können zwar Militärhubschrauber zur Rettung schicken, aber es würde mindestens 24 Stunden dauern, bis irgendwas irgendwo ankommt, und sie brauchen einen ordentlichen Landeplatz, weißt du, sie haben keine Seilwinden, wenn du also an einer Klippenwand oder so landest, dann bist du darauf angewiesen...

[00:23:12] auf einen Hubschrauber, der dich abholt, also brauchen sie eine freie Landefläche und sie wollen, dass du zum Beispiel alle Steine wegräumst und so weiter, also ist die Rettung dort definitiv auch ein Thema. Also ja, es sind nicht die Schweizer Alpen, aber es ist wunderschön und ein wirklich wunderbarer Teil der Welt.

[00:23:28] **Gavin McClurg:** Wie war es? Ziemlich einschüchternd beim ersten Mal, und stell dir vor, es ist so eine Sache, wo man sich fragt: Was, wofür, wofür schreiben wir uns hier eigentlich ein? Ja,

[00:23:41] **Benjamin Kellett:** Absolut, ja. Es liegt an dir, an dir selbst. Ich bin einfach darauf zugegangen und habe meine Sicherheitsmarge deutlich erhöht und, äh, du weißt schon, es gibt Momente, wenn du dein Heimatgebiet fliegst, in denen du gerne ein bisschen mehr Gas gibst, weil du weißt, wie es sich anfühlt. Und ich denke, als ich in Pakistan geflogen bin, habe ich es einfach etwas entspannter angegangen. Ich hatte einige echt coole Flüge und habe mich selbst daran erinnert, dass ich hier nicht etwas beweisen will. Ich bin ein Lufttourist. Ich will etwas besichtigen. Ich will neben Gletschern fliegen, und wenn es nicht der richtige Tag ist, dann ist es eben nicht der richtige Tag, das ist so eine Art Einstellung.

[00:24:13] Ich versuche nicht, Weltrekorde aufzustellen oder Rekorde zu brechen, und wisst ihr, manchmal fliege ich so weit ich kann, aber nicht um jeden Preis, versteht ihr? Wenn ich also denke, dass es ein schlechter Tag ist – und das habe ich in Pakistan gemacht –, dann habe ich diesen Sicherheitsabstand noch weiter vergrößert und mir einfach gesagt: „Na ja, ich bin mir nicht sicher, ich verstehe nicht, was da gerade passiert“, und wenn ich nicht verstehe, was da gerade passiert, dann bin ich gerne bereit, einfach zu landen und es für morgen aufzuheben.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Ist einer der Faktoren, ich meine, einer von

[00:24:43] Für mich war das vor ein paar Jahren bei der Weltmeisterschaft, als ich das Meat directing gemacht habe. Man muss bedenken, dass man Leute in 17.000 Fuß Höhe hat und weiß, dass potenzielle Böenfronten aufziehen können. Wenn man das zu weit treibt, dauert es eine Weile, bis die Leute am Boden sind. Sie müssen 10.000 Fuß runter, auf einem Wettkampf-Gleitschirm, was Zeit braucht. Diese Zeit muss man einplanen. Ist das dort eine große Sache? Also für mich ist das immer...

[00:25:13] **Benjamin Kellett:** Ein riesiger Faktor, ich meine, das ist ein riesiger Faktor. Ich meine, das ist ein riesiger Faktor. Ich meine, das ist ein riesiger Faktor. Es ist immer

[00:25:13] **Gavin McClurg:** Eines der Dinge beim Fliegen hier, wenn man wirklich hoch oben ist, besonders wenn man ohne Sauerstoff fliegt, ist, dass man eingeschränkt ist. Man versucht, diesen Puffer einzubauen, aber man denkt nicht besonders klar, man ist kalt, es gibt all diese Faktoren. Aber einer davon ist eben, dass man weiß: Okay, das Teil geht ziemlich steil nach oben, ich brauche viel mehr Zeit als üblich. In den Alpen landest du einfach, oft direkt oben bei einem Café, weißt du? Du kannst normalerweise ziemlich schnell aus der Luft kommen. Es ist ein bemerkenswert guter Tag, um auch nur tausend Fuß über den Gipfeln zu sein, weißt du? Während man hier oft viel höher ist, oder? Ich schätze, das ist einer der Faktoren. Außerdem kannst du nicht einfach landen – nun, das ist ein Gletscher, auf einen Gletscher landest du nicht.

[00:26:00] **Benjamin Kellett:** Nein, absolut. Es ist halt so, wie du gesagt hast, wenn du auf 7.000 Metern bist und ins Tal landen willst, musst du 5.000 Meter absteigen. Du kannst nicht einfach 5.000 Meter im Kreis nach unten spiralen, das geht einfach nicht. Es dauert einfach zu lange. Also musst du das wirklich vorausplanen, und du hast so eine – ich würde es als grünen Gürtel an Höhe bezeichnen – wo die meisten Weiden bei etwa 4.000 Metern liegen. An bestimmten

Stellen könntest du also auf 4.000 Metern landen, aber ja, es ist nicht überall landbar. Es sind viele gezackte, schneebedeckte Gipfel und Klippen und andere Stellen. Aber ja, das... und das bedeutet eben, dass man sich einen etwas größeren Puffer lassen muss. Und, weißt du was?

[00:26:46] Es gab ein paar Mal, da dachte ich, es würde explodieren und ich bin dann gelandet, und dann ist es nicht passiert und ich dachte mir: „Oh, ich hätte weiterfliegen können“, aber ich würde lieber zehnmal diesen Fehler in die richtige Richtung machen und nicht einmal in die falsche, weißt du? Also, ja.

[00:27:03] **Gavin McClurg:** Das ist ein unangenehmer Tag, ja.

[00:27:07] **Benjamin Kellett:** Genau, weißt du. Und schau, ich will die Leute nicht davon abhalten, dorthin zu gehen; es ist ein wunderschöner Ort. Die Leute

[00:27:14] Man muss da einfach mit offenen Augen hingehen und verstehen, dass es nicht die Alpen sind, und die Rettung ist schwieriger, und vielleicht ändert man einfach die Jahreszeit, zu der man geht. Vielleicht geht man eher gegen Ende der Saison, wenn sich die Dinge beruhigen und es machbarer ist. Aber das Fliegen ist einfach unglaublich. Die Leute sind toll, und ja, ich denke, viele Leute sollten das irgendwann mal besuchen, und jetzt, wo Antoine das getan hat, wird das vielleicht ein paar Leute dazu ermutigen, loszuziehen. Vielleicht aus den falschen Gründen, meiner Meinung nach, aber zumindest weiß ich nicht, vielleicht sollten sie es.

[00:27:47] **Gavin McClurg:** Lass das mal gut sein, ja, genau. Ich meine, das ist Antoine. Der ist, der ist, äh, der ist etwas Besonderes. Wie macht ihr das da mit dem Sauerstoff? Geht ihr einfach in eine Schweißwerkstatt oder kann man da O2 bekommen, ja?

[00:28:00] **Benjamin Kellett:** Genau. Es gibt Schweißer, also es gibt ein paar Sauerstoffsyste, die ich glaube, in Hunza herumliegen und an die man manchmal rankommt, aber ansonsten habe ich einfach mein eigenes mitgebracht. Und, ähm, bringst du einen Trans-Filler mit?

[00:28:16] Ja, aber die Typen in der Schweißwerkstatt sind eigentlich ziemlich gut drauf. Die scheinen tatsächlich alle Anschlüsse zu haben, um es aufzufüllen, aber es kommt auch darauf an, welche Flasche, weißt du, wie viel sie haben, weil du das wahrscheinlich weißt, aber sie schalten sie in Reihe und du kannst nur so viel füllen, wie die Flasche, die sie haben, voll ist. Manchmal kannst du sie also nur halb voll bekommen, und dann reicht das nur für so fünf Stunden. Was wir also gemacht haben, weil ihr wahrscheinlich die gleichen Systeme habt, ist so...

[00:28:50] ... bist du gut geplant? Wie auch immer, dann macht es keinen Sinn, Sauerstoff zu nehmen. Was ich also gemacht habe, war einfach die Kanüle zu entfernen, sie weiter nach unten zu ziehen und dann weiterzufliegen. Und sobald ich so bei fünfthalbtausend Metern war oder mich etwas komisch angefühlt habe, habe ich die Kanüle einfach wieder reingeschoben und ein paar Schlucke genommen. Aber wenn ich wieder in eine niedrigere Höhe abgetaucht bin, habe ich sie einfach wieder herausgezogen. Aber um ehrlich zu sein, denke ich, das Beste dort ist, wenn du – weil niemand für so eine Woche oder zwei dorthin geht, wenn du hingehst, weil die Reisezeiten einfach so extrem sind – dann bist du besser dran, wenn du dir einfach die Zeit nimmst, dich zu akklimatisieren und in der Höhe zu schlafen.

[00:29:35] Ich denke, es ist sicherer, wenn du dort einen cross country Flug machst und weißt, dass du am Ende des Tages zurück ins Tal landen willst, dann wird dir die Sauerstoffzufuhr definitiv helfen, bessere Entscheidungen zu treffen. Es hält dich wärmer und es ist definitiv die Mühe wert. Aber der Großteil des Fliegens, das ich dort gemacht habe, war Bivy-Fliegen, und dann ist der Sauerstoff, um ehrlich zu sein, eher eine kleine Last, ich...

[00:29:58] **Gavin McClurg:** Ich finde das mit der Kanüle immer schwierig, weißt du, wenn ich sie einmal rausziehe, kann ich sie nicht mehr so zurückschieben, wie ich will, weil sie schon zu sehr gedehnt ist. Mein Rat zum Sauerstoff ist also: Geh beim ersten Mal nicht hin und erwarte, dass alles funktioniert. Es ist so eine Sache, wie bei allem anderen auch, wie bei einem P-Rohr, das braucht Übung, es ist immer ein bisschen was extra. Es ist wie eine zusätzliche Ebene, so wie die 10.000er Sache. Mein Workaround dafür ist, dass ich den Controller an einer wirklich leicht zugänglichen Stelle habe, ich schalte ihn einfach aus und wieder an. Sonst, wenn er an ist und du ihn nicht benutzt, erinnert er dich ständig daran – er piept die ganze Zeit, weil du eine Weile nicht geatmet hast. Aber ja, in einem Ort wie Pakistan willst du dir natürlich nicht die Handschuhe ausziehen, weil es zu kalt ist, und ja, es ist halt immer irgendwas.

[00:30:48] **Benjamin Kellett:** Ich glaube, mein System ist vielleicht anders, aber bei mir sind die Regulatoren an der Flasche und dann stecke ich die Flasche hinten in das Gurtzeug, ja, also kann ich sie eigentlich nicht einstellen. Ich denke, es gibt bessere Systeme, bei denen man tatsächlich eine Steuerbox hat, die man wahrscheinlich in der Nähe des Cockpits platzieren kann. Es gibt so etwas, aber ich habe eine billigere chinesische Version, okay.

[00:31:08] **Gavin McClurg:** Ja, ja, ich habe das Modell mit dem Kontrollkästchen, und das ist nur ein kleiner Schalter, den man einfach, weißt du, aus- oder wieder einschalten kann. Aber, äh, was mir jetzt auffällt, ist, dass viele, viele Leute mit zwei Flaschen fliegen. Die haben ein Zwei-Flaschen-System, aber Mann, beim Wandern wird das ziemlich unhandlich. Das macht keinen Spaß, ja.

[00:31:28] **Benjamin Kellett:** Genau, ja. Nein, es kann schon ein bisschen viel sein, aber ja, es ist ein – es ist ein wunderschöner Teil der Welt. Und ich bin ein bisschen traurig, dass ich dieses Jahr nicht zurückgegangen bin, aber man kann halt nicht überall sein, ja.

[00:31:39] **Gavin McClurg:** Das stimmt. Erzähl mir mal von der Charakterbildung in Kanada. Wann – wann warst du – ich hab's vergessen. Ich hab da einiges gesehen, aber ich kann mich nicht erinnern, wann du dort warst und was, was hast du gemacht? Was war die Mission?

[00:31:56] okay

[00:31:59] Danke fürs Zuhören bis hierhin. Wenn ihr den Rest der Show mit Benjamin Kellett hören wollt, wechselt zu unserem Subscriber-Channel. Den findet ihr auf fast allen Podcast-Apps. Er ist nicht auf Google Music, äh, sorry, YouTube Music oder Spotify verfügbar, aber hoffentlich bald. Er ist aber auf Pocketcast, Castbox, Player FM, Podcast Republic, Antenna Pod, Apple Podcast, Overcast und wenn ihr wissen wollt, wie das geht, nehmt einfach den URL-Feed für den Subscriber-Channel. Den findet ihr auf der Website. Geht auf die Website unter Podcast und dann zu Subscriber Content; dort gibt es Anleitungen, wie das alles funktioniert. Ihr solltet ein Lifetime-Account haben, wenn ihr die Show jemals über Patreon oder über die Website unterstützt habt, oder etwas auf der Website gekauft habt oder mir beim Launch hundert Dollar gegeben habt.

[00:32:47] Egal was es ist, ihr solltet ein Lifetime-Account haben. Wenn nicht, dann richte ich euch das ohne Fragen ein. Schickt mir einfach eine E-Mail, wir bringen euch alles auf die Reihe und dann passt das. Ihr könnt diese Shows weiterhin so hören wie bisher; ihr müsst es nur einmal einrichten, dann ist es erledigt und bereit. Danke fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung, ich schätze euch, macht's gut.