

Max Marien and the ACRO pursuit

Cloudbase Mayhem Podcast 28 — Max Marien

Published	2016-11-11
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-28-max-marien-and-the-acro-pursuit/
Duration	01:00:31
Speakers	Gavin McClurg, Max Marien
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0028-max-marien-and-the-acro-pursuit.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	7 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

Max Marien broke the Infinity Tumbling record after jumping out of a helicopter in 2012, going right up and over his wing an incredible 374 times. Max started flying at the tender age of 12 and makes his living flying tandems at the Torrey Pines Glider port. He's been frequently requested on the show and this talk is awesome. Whether you are pursuing acro or not, there's a lot of great knowledge and advice here, including how risk changes after you have kids; how to get into acro; the most common cause of accidents; the most dangerous maneuver (you might be surprised); the scariest maneuver; a ton of info on reserves and their use; safe ways to progress and a lot more. Enjoy!

The post Episode 28- Max Marien and the ACRO pursuit first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:24] **Gavin McClurg:** Hey everybody, welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. I just got back from Banff, where we world premiered North Unknown, the new film of Dave and I's traverse of the Alaskan Range. Red Bull production was received very well. It was pretty cool to see that in a huge audience and see how everybody laughed and cheered and got into it and got scared. My mom did quite a bit of crying who was sitting next to me, so yeah, that was a lot of fun. Unfortunately, it will not be on the world tour because there was a bunch of legal hurdles to take care of with Red Bull and the tour starts in like four days. So, unfortunately for those of you who are hoping to see it on the tour, that's not going to happen, but we are going to get it out at a bunch of other festivals like Telluride and Five Point and stuff like that, we hope.

[00:01:10] So, I will keep it posted. Follow on Instagram or Facebook if you want to stay tuned into that kind of thing. Before we get into this podcast with Max Marion. Max Marion, little acro hound out in California who recently broke the world record and then was immediately broken after that, so he didn't hold it for very long, but still doing a whole bunch of infinities is pretty darn cool out of a helicopter. But before we get into that, I just wanted to put out there that we got a pretty special show coming up with Bill Belcourt. He's going to host the show. I'm just collecting questions from you, our audience, whatever you want to ask Bill. Fire it through to me on email. Thecloudbasemaham.com or on Facebook, through my page or however you want to reach out is fine.

[00:01:56] I will collect them all. I'll take a trip down to Salt Lake City. I'll set up with all our gear and he will run the show. So, whatever you want to ask the Yoda of paragliding, please do. It should be a really fun show. We haven't done this before, but I think it's going to go pretty well. So, yeah, ask your questions. This podcast, yeah, sat down with Max Marion. He was... Suggested to me by quite a few people. Max and I don't know each other, but Max is a young guy, tandem pilot out at Torrey Pines. Big time acro hound. Broke the infinity record a few years back, which has then since been broken. But still, he's been competing a bit on the world tour. And it was pretty interesting being able to sit down with someone who just trains acro.

[00:02:46] In fact, one of the lines in here that I thought was pretty funny. He does fly across. He does fly across the country sometimes, but he finds it incredibly frustrating to leave a thermal with like 6,000 feet underneath him and just fly straight. He just can't handle it. He would much rather just burn all that altitude. So, that's totally the opposite of how I think. And I think you're going to get a lot out of this. Yeah, very articulate guy about our sport. And we had a good time. So, without further ado, please enjoy my conversation with Max Marion. When we die, some sick and some late. Please stop this.

[00:03:32] Max, awesome to have you on the show. I haven't had too many acro pilots, so this is going to be pretty interesting. But first, tell me where you are and what you're up to these days.

[00:03:43] **Max Marien:** Well, thanks for having me on the show. Right now, I'm living in San Diego, California. I'm working at the Torrey Pines Glider Board as a tandem pilot. And I have a daughter who is one year old and four months.

[00:03:58] **Gavin McClurg:** Wow, you're getting started early. I was just reading about your infinite record, which we're going to get into here in a bit. You were 24 at the time. So, that makes you 28. Is that about right?

[00:04:09] **Max Marien:** That's right. Yeah, I'm 28 now.

[00:04:11] **Gavin McClurg:** Wow. So, what's life like as a dad and a tandem pilot?

[00:04:17] **Max Marien:** It's been great. You know, she's, well, of course, kids are great. And she's been a lot of fun to have around. Definitely changed my view of the world a little bit.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** I bet. Is that? Yeah, you know, you hear a lot from people that have kids that it kind of slows them down when it comes to risk. You know, we're going to talk about risk. I don't think of acro as being a particularly risky sport, if done correctly. And you can correct me if I'm wrong. But is it kind of slowed you down in any kind of way? Or are you still going hard?

[00:04:52] **Max Marien:** Oh, no, absolutely it has. I have definitely been trying to keep the risk. A little bit lower than I used to. But I think that's also happening just with age, too. You know, I used to push a little bit harder when I was younger. And now I feel like, yeah, I've probably slowed down a bit. But that doesn't mean anything. I'm still out there doing acro. You know, I've invented some new tricks. And I'm still pushing pretty hard.

[00:05:22] **Gavin McClurg:** Great. And are you, you know, I know the last couple years you've spent some time competing in Europe and stuff. Is that still? Kind of on your horizon? Is that still a goal? It is,

[00:05:33] **Max Marien:** yeah. I've been going over to Europe just, you know, when I can. It's kind of hard. But I've been trying to get over there and compete. Just I haven't been doing it as much as I would like. Because it is pretty expensive to go and, you know, spend a good chunk of time in Europe.

[00:05:53] **Gavin McClurg:** Yeah, of course. When you go to Europe, I read in your blog that you were doing some training. You were doing some training in Oludenis. Do you have kind of a favorite training spot? Is it right there at Torrey? Or where do you most like to train acro?

[00:06:09] **Max Marien:** Well, you know, it's funny because Torrey is really not the place to train for acro. You know, it's 300 feet tall. In really good conditions with the acro glider, you maybe get runs that are about 150 to 200 feet before you have to come back to the ridge and, you know, soar back up. So it's really not an ideal place. Plus, if you ever had any mishap there where you had to throw a reserve or if just something went wrong, you know, the ground's pretty close. So I've got a couple other, you know, sites in Southern California that I go to. Blossom Valley is, you know, is a nice one for me if it's good conditions. You know, you can get up a couple grand.

[00:06:58] I got a horse canyon. Here and there. And then Suboba for Southern California is probably the best acro training site.

[00:07:06] **Gavin McClurg:** And is there any kind of, you know, is there any kind of support you can receive as a U.S. pilot? You know, I know they just had Mickey Siegel on the show last night. I haven't put that up yet. But, you know, in France and Switzerland and Germany, there's quite a bit of money available to pilots that are, you know, at kind of your level. Top level for travel and that kind of thing. Is this also, is there something, can you get support that way or do you get it through sponsors or is this all just self-funded?

[00:07:39] **Max Marien:** You know, I haven't looked into too much on the sponsorship side, honestly. My father is the owner of Torrey Pines Glider Ports. So he's been my biggest sponsor. And then also the glider manufacturers that I've, you know, used over the years. They've been sponsoring me with wings and a little bit of money. They're a competition in travel. Okay. Oh, cool. Does your wife fly? She used to. Okay. She started. She got her P2. She had a little bit of an accident and kind of, you know, slowed herself down. I did get her to fly here and there solo. But she's mostly taken a break from it since she became pregnant.

[00:08:29] **Gavin McClurg:** When you... When you've gone over, have you done... Tell me about the competition scene. And then I want to get into kind of how you started flying because it sounds like you started flying at the age of 12 because your dad owns the glider port there, which is awesome. But have you had success on the kind of the world

scene? Because I know that is incredibly competitive and they're doing, you know, everything's twisted these days and it's, you know, it's pretty tight.

[00:08:54] **Max Marien:** Oh, yeah, absolutely. So my first competition that I participated in was... It was actually in the U.S. back in 2011. And that was, I think, the last competition, acro competition that we had in the United States. And that was at Bear Lake up in Utah-Idaho border. And in that competition, I got second place just behind Nova because at the time he had just gotten the U-turn thriller. So he was able to do some infinite tumbling and put on a good show. Anyways, my first European competition didn't come about until just 2014. And there, my first competition was the Sonshow Acro Show.

[00:09:40] And that was really great because it was a limited selection. There was only 16 pilots and definitely competing against some of the world's best. And that's where I actually did my first twisted tumble. You did it in the comp? That was the

[00:09:57] **Gavin McClurg:** first place you did

[00:09:58] **Max Marien:** it? In the comp was, yeah, the first place. Whoa, dude,

[00:10:02] **Gavin McClurg:** that's nicely done. But, you know,

[00:10:04] **Max Marien:** it's great when you have the Rodriguez brothers, you know, Theo De Blic and Horatio Lorenz, sitting in the van on the ride to launch telling you everything about it. You know, in the comp scene, in the acro scene, we don't really have secrets from each other. We're pretty open about everything that we do and share information. So, yeah, they were all in the van with me on the ride to launch. They told me all about it. And what can go wrong and do this, do that. And, yeah, so I just did my first one. And, of course, Theo De Blic is the first one who, you know, who ever did it. Sure,

[00:10:39] **Gavin McClurg:** sure. Yeah, that guy is super talented. Well, did you, you know, was that, was going to those comps and flying with those, you know, that kind of talent, was it discouraging or encouraging? I mean, in terms of, man, you know, for me to, you know, podium at a, you know, an acro competition.

[00:11:07] You

[00:11:08] **Max Marien:** know, I've never been there personally, but I've heard it's the world's best acro training site, simply because you get lots of opportunities. You know, you get a lot of altitude and free refills. So these guys spend, you know, months out of the year just there training, training, training. So it's definitely hard to compete with them. But it's really great to compete against them in that sense because going into the, you know, the acro comp scene for my first time, I didn't expect to do all that good.

[00:11:53] But I had a lot of fun and I learned a lot by going and competing.

[00:11:58] **Gavin McClurg:** Yeah, that's what it's all about, isn't it? So that's what I wanted to ask you about. I'm, you know, I'm a cross country pilot. And, but after the X-Alps, the last time I decided I really needed to get a lot more acro training. I always had, you know, when I first learned to fly, I did a little, you know, tiny bit of acro. And, and it's just, you know, in the States, it's, it's harder to train because we don't have a lift over a lake anywhere. Like they have all over the place in Europe. And, and even places like Organia are pretty hard to find over here. And so I did a little bit of training at Garda. I did a little bit at Organia and, you know, it's just such a different scene. But for me, you know, it's, it's really exciting, but that just top to bottom and it's done so fast.

[00:12:44] For me, at least it got old pretty quickly. Like, how do you keep your, how do you keep excited about it? How do you keep the passion in it when the, when the flight's over so quickly? And like Organia is a little bit different, of course, like you said, because there's free refills. You can just do it and do it, do it. And like, it's an awesome place to practice. Just helis and that kind of thing. Like any kind of thing that's really technical because you can just do it over and over and over again until you're too excited, too exhausted. But, you know, a place like, especially a place like Torrey, how do you keep your, your motivation?

[00:13:16] **Max Marien:** Well, it, it takes a lot, but it's, you know, just all about self-improvement. You know, I'm, I'm not perfect. I can't do everything perfect, especially not every time. So it's just about improving yourself. And Acro gives you that. You know, that fine motor coordination skill that, you know, is, is very addicting in a way. And yeah, the flights are, you know, obviously short. You can burn 3000 feet in about two minutes if you're doing, you know, some, some really aggressive maneuvers. So it does take a very long time to, you know, to train because it is limited. I've done a lot of training, you know, by towing, like doing SIV.

[00:14:01] And, and done a lot of towing over the water. And, you know, even there you can only get, you know, three, four runs in a day. So it does, it takes a lot of commitment and it takes a lot of skill. But in my opinion, it's the funnest way that a paraglider can really be flown. And the better you get with, with your maneuvering, the lower you can take it and the more of it you can do. So there's that trade-off too. It takes a while to get to the point where you're comfortable and safe. Doing something like, I would say something simple like wing overs. You know, there's a lot of pilots that are, you know, that's the first maneuver you get into doing wing overs. It, it takes a while before you get good at them. But once you get good at them, you can take them low. You can, you know, do them right up against the mountainside or the cliff face or right down to the ground level.

[00:14:51] But until you get to the point where you can nail it 100 % of the time, then, you know, you're putting yourself in too much danger doing stuff like that.

[00:15:00] **Gavin McClurg:** Sure. Yeah, of course. Um, if you ever, how do you kind of get over the mental hurdles of, you know, uh, getting into some trick that you're really having trouble with, uh, or that's proving, I don't know, that's proving difficult. Um, you know, how do you incorporate that into your training schedule when you've got, say like a Tori, when you've got so little altitude, is that, do you just not learn new tricks there? Do you go somewhere where you've really got a lot more height?

[00:15:31] **Max Marien:** That's right. Yeah. I would never do something new at Tori. Um, so the tricks that I do there are tricks that I have, you know, 95 % or let's just say 90%. Um, maybe I, I don't have, you know, things like helis. For the most part, I can do a heli pretty much every time. But there are the occasions where I, I mess it up. You know, sometimes I even get a little bit dizzy doing it or I screw up the exit. Um, but I understand it well enough that even in those mistakes, I can still, uh, do it safely low to the ground. Um, so it took me a long time and, and, you know, in particular helis, I think are the, the hardest thing to, uh, to really get the hang of.

[00:16:20] So go out, go to a site where you have altitude or, or towing over the lake, you know, the safer, the better, of course. Practice it, practice it, practice it. Get it, you know, uh, get it, uh, subliminally, uh, concreted in your mind to where your body already knows what to do. Right. So, and by the time you do it at a low altitude, you should already have the motor memory for basically any mistake that can happen. Um, so that you know how to get out of it right away.

[00:16:52] **Gavin McClurg:** Do you have a, uh, is there, is there a scariest maneuver or is that, uh, you know, is there, is there a maneuver that you're still kind of like, oh, I'm going to do it. I'm like, oh man, I don't know.

[00:17:04] **Max Marien:** Um, yeah, you know, the, um, the McTwist. Okay. The McTwists are, um, are a very high energy off-axis spinning maneuver. And it's a maneuver where even though I have it, you know, pretty, pretty much down, I will not do it at a low altitude because it can, you know, it's just, there's so much energy in the trick that's released in such a short time. Um. You know, it's, it's a riser twist machine.

[00:17:34] **Gavin McClurg:** Right. Sure. Yeah, sure. Hard to recover from it. You ever had any, have you ever had any accidents, uh, training acro?

[00:17:42] **Max Marien:** You know, fortunately I've never been injured. Okay. Um, I've had some accidents, you know, I've hit the ground hard. I've hit the water hard, but you know, I've come down under reserve probably about 20 times or so. Um, but fortunately I've never done anything more than scratches. And bruises and, and twisted ankles or something like that.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** Let's talk about that then. What, what kind of, you know, from the 20 or so reserve tosses, which I think is just normal when training acro, uh, that shouldn't really wow anybody. I don't think, but, um, is that,

what have you learned from those? Because I, I had my first couple, my first reserve tosses training acro, uh, last year over the desert with, with Cody. And it was really eyeopening to me as a cross country pilot. Um, one, you know, kind of how long it actually takes. And then two, it was, what was so useful about it for me was understanding, okay, I'm in this situation, this is going to take this long to recover. Yeah. I don't have that long. This is a reserve toss versus, you know, cause when, when we're flying cross country, we often, you know, when we start going bigger and bigger, uh, or say flying in like something like the X house, you've got to put your wing in some pretty dicey spots.

[00:18:58] And you're often really, you know, scrappy. You're scratching out from really low and it made me just a lot more appreciative about how dangerous it can be to be super low because, you know, if you're in certain scenarios, okay, I, I need a thousand feet to recover from this certain scenarios. You need a lot more certain, a lot less. Um, you know, what would you, well, I guess what would be your advice to, uh, people getting into that kind of flying where a reserve toss might be necessary? Does that make sense? Is

[00:19:30] **Max Marien:** there, whenever I fly Acro, I always, you know, put myself in the state of mind of, okay, I'm going to, I am probably going to throw my reserve and what's it going to look like where I land or where am I going to end up? I never go into Acro with the mentality of, you know, I'm, nothing's going to go wrong. So I always have to have that backup plan in mind. Now, um, with Acro, you can do that, you know, cause you decide when to do Acro, otherwise you're just flying. Uh, with cross country, a lot of times you can put yourself in pretty sketchy situations where honestly you don't have enough altitude to recover. You know, you're scratching low to the ground. Once you're below the 50 foot mark, if something happens, you know, you take a big whack, especially on some of those, um,

[00:20:18] conf gliders. It's, you, you're not going to have any time to do anything other than maybe stall it and hope for a, you know, a nice crash. Um, so it's, it's... It's really important to understand the reserve system. Um, I come across too many pilots that, you know, or in my opinion, too many pilots that don't even know how to put the reserve into their harness correctly. Um, let alone pilots that have never, you know, thrown it, never experienced a reserve toss. So it's one of those things that's really important to do early in your piloting career to, to understand, you know, how the system works and kind of what it's going to, what's going to happen. How much time does it take? Um, and, you know, be ready to use it.

[00:21:04] **Gavin McClurg:** Hmm. Like, uh, so you're talking SIV. Get your SIV under you.

[00:21:10] **Max Marien:** Yeah, SIV. You definitely don't want to, uh, you know, experience a reserve deployment and, and ride into the dirt, um, for your first time. It's always best to do it into, in a water controlled environment. You know, yeah, do an SIV or if, uh, you know, if you have the ability, if you, you know, go to Lake Garda or something. Um, just hire the boat driver to come and pick you up out of the water and go out and just try it out.

[00:21:36] **Gavin McClurg:** Just go do it. Yeah. That's great advice. Um, talk to me about, talk to me about reserves. Cause, uh, I've heard quite a bit of conflicting stuff, you know, a few years back, I got a Beamer, uh, I think it was the two or the three, three, I guess. And, you know, it was over in Europe with it and, uh, was talked out of it and now I've been talked back into it. Um, and I think most of the. Uh, you know, a lot of cross country pilots, at least are using the, the Beamer because it's, you know, it's steerable and if you've got some time, it's great to have, um, w what are you using and, and, you know, what do you, what's, what should people be using these days?

[00:22:15] **Max Marien:** Um, personally, I've got the Beamer two as my primary and I've got just a, you know, a regular round reserve is my secondary. It's a, uh, independence Evo 22, you know, lightweight, um, 22 panel. Reserve. Um, I've used the Beamer about 10 times and out of those 10 times or of them, I was able to actually, you know, use it and fly it because I had lots of altitude. Okay. Um, for accurate training over the ground, I'd say, yeah, you know, it's, it's decently useful. The only problem with it is you can imagine it's got two risers, two breaks, so it has the same problem as your paraglider has.

[00:23:01] It can get riser twisted and be unusable. Now it's, it's still pretty slow descending, but the only problem with, uh, with that situation is since it's directional, since it's moving forward, it'll always want to turn and track downwind. And, uh, usually you're doing acro on a mountain side. Um, so if it takes you straight downwind, it's kind of taking it into the mountain, which can be problematic, you know, in, in certain ways. But, um, I, I dunno, I, I, for experienced

pilots, for guys that, you know, have used the reserve, uh, you know, a few times I'd say, yeah, I go with the Beamer because, you know, if you already know to expect, you can deal with the situations.

[00:23:47] Um, but for inexperienced people, I, I would say it's not a first reserve. You should get around, you should go and practice with it, get, you know, a few reserve deployments under your belt and then decide if you, if you want it. But if you have no experience. Something to compare it to, um, I, you know, I've seen a few people at SIVs that had Beamers and it did them more harm than good.

[00:24:12] **Gavin McClurg:** Okay. Do you, do you also fly cross country?

[00:24:16] **Max Marien:** Um, I'm, uh, you know, I'm not a cross country pilot. I have flown some cross countries, you know, my, my longest flight was about a hundred miles. Um, that's not too shabby. And yeah, no, pretty good, you know, and, and it's, it's funny because in cross country. You know, you always get these great climb outs cause you're on a really nice, you know, high performance, uh, canopy, get these awesome climb outs and all this altitude over to the ground. And then what are you gonna do with all that altitude? Oh, I'm going to fly straight.

[00:24:46] Drives you crazy. Doesn't it straight to that mountain over there, that, you know, next, uh, thermal trigger. And to me, it's always, uh, you know, anytime I'm doing that, anytime I'm gliding straight to try to go somewhere, I always think, what the hell am I doing? Okay. Okay. Okay. That's so

[00:25:03] **Gavin McClurg:** funny. It's such a different mindset. Isn't it? Um, Hey, let's go, let's go back to your, your infinite, uh, world record in 2012. You, you hopped out of a helicopter, D bagged out of a helicopter about 16,000 feet. And, uh, and at the time blew away the infinite record at three 74, which is just preposterous to me. Uh, awesome. Well done. Uh, how did you, how did you train for that? And, and, uh, cause it sounded like it was like, suddenly you just got this. This opportunity to go up in a helicopter. It was, I believe your first D bag. Is that correct?

[00:25:39] **Max Marien:** It wasn't my first D bag. It was my first D bag from a helicopter. Okay. Um, before that I had done, you know, D bags from paramotors. Um, but I'd never been up in, I'd never even been in a helicopter before that, that jump. So that was pretty awesome. Yeah. Uh, basically the, the training I did was just all by doing tumbling. Uh, so, you know, I would go. Do runs from whatever 3,000 feet and just tumble, tumble, tumble, see that I had the tolerance. Um, I was getting to about, you know, 70 or so from three or 4,000 feet getting 70 tumbles, you know, felt pretty good. I can feel a little bit of soreness, but you know, I, I felt like, yeah, I can, I can sustain that. I can keep it going for awhile.

[00:26:25] So when I, uh, when I did the helicopter drop at 16,000, I mean, that was beautiful. Just being up at 16,000 feet. Yeah. You know, the altitude that, uh, you know, you'd probably only experience, um, in, in an airplane, you know, 16,000 feet, not just above sea level, but actually, you know, being over the ocean at 16,000 feet was, was incredible. Um, you know, at, at Torrey, at my home site, uh, and then just, you know, did the, did the D bag. It worked perfectly. You know, I, I'd spent a lot of time really meticulously packing that, uh, that D bag to make sure. Sure that it was going to work and just, you know, went for it and, and nailed it. And while I was doing it, I, it's not like I was counting.

[00:27:12] I just, you know, went and went and went and just kept going until I thought, okay, well, I need to glide back to shore now. You know, I ended up counting after, and we counted 374 and, and it was like, I couldn't believe it. I thought I was maybe gonna just about tie. It, you know, maybe just barely break it, but to smash it like that, it was, uh, it's a really

[00:27:38] **Gavin McClurg:** incredible feeling. Yeah. Cause what was it at the time? It was two 86. So almost by a hundred. Yeah. Wow. Um, and then, and what is it now?

[00:27:51] **Max Marien:** Um, so the same year, uh, at right at the end of 2012 ratio, Lawrence, uh, did 564.

[00:28:02] So as much as I smashed the. Record, he obliterated obliterated obliterated and nobody's tried his sense. Cause, uh, you know, it's kind of

[00:28:13] **Gavin McClurg:** ridiculous now, isn't it?

[00:28:15] **Max Marien:** That was a little ridiculous. And we talked about doing it again, you know, me and me and him, um, one idea, cause you know, 20,000 feet is about as high as he could push a helicopter. Sure. Um, so, so one idea

to, to be able to get more altitude and do it again was to do a parachute drop out of a plane. Um, and then D bag from the parachute.

[00:28:37] **Gavin McClurg:** Okay. Wow. That would be pretty exciting. All right. Excellent. Uh, well, you'll have to keep us posted on that. That'd be pretty fun to see. Um, at some point, I mean, is it, I guess that's just doing it for a record. I mean, that, that can't be that fun to do 600 tumbles or is it, I mean, isn't that just excruciating hard on your body

[00:29:00] **Max Marien:** challenge? It's like running a marathon. It's, you know. Just trying to push yourself to, uh, to see how, how far you can go, how long you can keep on doing it, you know? So it's more a personal challenge than it is a fun thing

[00:29:18] **Gavin McClurg:** to do. Right. Um, we had, uh, Andre Pashaska, he's, uh, Aaron Durogati supporter in the X-Alps and a pretty accomplished, uh, acro pilot. He broke the world record, a Sphera, uh, record, uh, this, this winter down in Mexico. I think also. I don't know if that was a helicopter or a balloon. Uh, I think it was a helicopter. He

[00:29:38] **Max Marien:** did a hot air balloon. Hot air balloon. Okay. He

[00:29:40] **Gavin McClurg:** did a

[00:29:40] **Max Marien:** hot air balloon down there. Yeah. I watched the video. I, I was, uh, pretty impressed with that because that takes a little more, um, skill, I think, than just holding, holding it for the tumble.

[00:29:54] **Gavin McClurg:** Yeah. He talked about it just being exhausting and, you know, I think it was nine. It was, uh, you know, this is, this is, I'm not at this level at my, uh, at my acro. So, you know, I, I, I, I, I mean, I understand the difficulty of it, but, uh, you know, he's talked about it being really tiring. Is that something you'd also, is that, is that a maneuver you're, you're working on pretty regularly?

[00:30:15] **Max Marien:** Oh, yeah. I, you know, I, I can do the Sphera pretty, you know, pretty solid. It's, um, you know, since Paul Tackett's invented it, I had, you know, been trying at it. You know, basically he, he told me the very first time I went to a Ludenius in Turkey. Um, he was there and he told me about. He told me about it a little bit and he said, look, man, just if you're doing a tumble and you just throw your hands up and hold on and don't do anything, the glider will ease its way, you know, into, uh, into kind of like a spiraling motion. And it goes through a really weird phase where, uh, it, it gets kind of slack and, and kind of weird just on one rotation. And then you, you basically are in a spiral after that and you can check it into a set and that's how you do the Sphera.

[00:31:04] So, uh, you know, I, I didn't get it that first time because every time it would go to that weird phase, I would panic and shut it down, you know, just slam the brakes down and stop it. But, um, after I came back, you know, the, the next time I went and trained, I, I did it, you know, and it was, um, it's a really cool experience, the, the Sphera. Nowadays, when people learn to do tumbling, a lot of times they'll learn to actually come. They'll come out of it anti-rhythmic. So they'll do a Sphera their very first time ever tumbling.

[00:31:40] **Gavin McClurg:** Hmm. Okay. Um, what would you say to, uh, you know, pilots that are coming up, uh, you know, they're getting better and they're, they're learning, you know, what, what would be, what's the kind of progression with, with your, your standard progress, the safe progression for acro? Um, you know, what would you, what would you say to them or what would you encourage them to do?

[00:32:04] **Max Marien:** Well, it's. You know, to progress with the acro, there's, there's a lot of guys that have been flying less than I have, you know, that, that haven't been in the sport for as long that are pushing harder and, you know, getting better, faster. But the, the problems with any flying sport always comes with the ground. Um, you know, people end up getting injured because they're pushing it low and, uh, trying new things or things that they're not. Not a hundred percent with real load of the ground. So, you know, just the ground's your enemy, you know, only do this stuff when you've got altitude and always be ready to throw your reserve, know how it works and know where you're going to come down if you do have to throw your reserve.

[00:32:52] **Gavin McClurg:** Um, you said you're, you're, you're kind of making your living through tandems at Torrey, but do I understand correctly? You're also an instructor.

[00:32:59] **Max Marien:** Yeah, I do. Um, mostly tandems and a little bit of teaching. So I'm not making a living, um, instructing. I do go out. I go out and, and instruct SIVs, uh, occasionally, but, you know, also just teaching people the fundamentals, the basics of, of flying. Um, and, you know, mostly what pays the bills is, is doing tandems, of course. Torrey's a great, great place to, uh, to make a living. And we're very fortunate, the few guys that do tandems out there that, you know, we're making a living flying there. Is

[00:33:30] **Gavin McClurg:** it the tandem thing that keeps you? Okay. So I, I, uh, I don't want this to come out the wrong way, but, you know, when I first learned, um, you know, ridge, any kind of flying is the most exciting flying there is. I learned at the point. Um, and, uh, but after a while for me, you know, going back and forth on a ridge, uh, got pretty old pretty quickly. Um, you know, Torrey is magnificently pretty. Uh, I'm not knocking it in any way, but how do you keep excited, you know, kind of flying the same site, uh, over and over again? Is that, is that? Because of the tandem, just kind of seeing how you're affecting people, your passenger, you know, seeing them all lit up.

[00:34:14] **Max Marien:** Absolutely. You know, I mean, it's, uh, if I was going to go out and do a day of flying just for me, unless it's a awesome post frontal, you know, windy day, I'm not going to go to Torrey. I'm going to go, you know, somewhere where that's a little bit taller, where I can get in some macro, but, you know, for the everyday day to day, normal conditions where you're cruising about. It it's great to just, you know, introduce new people to the sport and, you know, I, I find myself every day just, you know, smiling and every, every passenger is different. They all have a different experience and, you know, some people. Have the time of their life. And this is, oh my God, this is for me. I'm going to get into doing this and other people are just kind of like, wow, this is terrifying.

[00:35:03] You know, don't, don't turn too hard. yeah

[00:35:06] **Gavin McClurg:** yeah no acro please yeah

[00:35:09] **Max Marien:** yeah oh that turn was a little aggressive oh i didn't like that but um you know the uh the great thing about ridge soaring and uh and where you can really you know see ridge soaring shine is in your ability to fly low to the ground in smooth conditions so you get a lot more um practice with actually seeing the movement that you're going through if that makes sense sure um you know flying at 200 feet 300 feet or or higher you don't actually really get a sense for how you're moving you know you you feel slower with altitude so if you get the chance to go ridge soaring you can practice getting extraordinary extremely close to the ground um you know doing like mild uh pitching mild pitch pendulum close to the ground or doing some sharp turns swing overs and that's where ridge soaring really really shines and it's some of the funnest flying you can do especially if you do it in you know on a on a big sand dune or something place like uh dinda pala or in uh in a kike you know on a big sand dune where you can dig your hand into the sand dune

[00:36:26] **Gavin McClurg:** and you can

[00:36:26] **Max Marien:** really just that's when you really feel like you're flying is when you're flying close to the ground dragging your feet dragging your hand um that's uh that's really my forte that's where i have the most fun is when i'm right there you know scooping up sand or pulling leaves off of bushes as i fly by somebody

[00:36:49] **Gavin McClurg:** once told me that you know if you're in other words make it really playful is what you're saying which i love it and i think it's really fun to do that and i think and i uh somebody told me along the way somewhere that i thought was so valuable is that every flight should be viewed as a training flight you know and that you you can set yourself uh you know even really mundane tasks become really fun in a site that you fly all the time because you're you're challenging yourself you know you can play tag with another pilot you know or you can uh you know follow the leader or like you say you know if you can get so dialed in that you can pull a certain leaf off of something you can do that's really fun to do that's really fun to do that's really um yeah that's that's pretty exciting isn't it oh

[00:37:32] **Max Marien:** yeah yeah absolutely and that's where you know i i have a lot of fun at tori people that come out to tori and tell me it's boring you know after they've only flown there one or two days you know i've been flying the place since i started 16 years ago and i still have a great time when i go out there and and you know i'll swoop the grass you know drag my feet um maybe drag the wingtip if i get a little altitude i can do some uh some death spirals or

something or you know just doing wing overs uh kind of along the cliff face there's a lot of stuff that you can do to stay entertained and it's sad to me to watch pilots come out and they just go back and forth you know straight lines from one end to the other you know just you know three miles this way three miles that way like what are you doing right are you even having fun um so you know we get to practice a lot of launching and landing you know and that's the great thing you know at least uh for for training wise at tori and you'll if you come at especially at the end of the day on a glass off day you'll see a handful of guys you know the regular guys that are always there and that's all they'll be doing they'll hog up the launch site they'll you know launch turn land launch turn land and get lots of practice with um with really coordinated maneuvers close to the ground um

[00:38:57] **Gavin McClurg:** I imagine in your 16 years of uh training there at tori and and all the flying you've been doing you've probably seen a fair share of accidents are there uh are there some common kind of uh red flags you know are there are there uh things that you see more than others uh you know in other words can we put out a warning to our listeners like uh obviously complacency uh but you know are there some other things that you've kind of seen that you've seen that you've seen that you've just go god darn it you know it's so preventable oh

[00:39:31] **Max Marien:** yeah absolutely i mean it's uh the most common thing that i see people messing up is wing overs and it's because it's you know of course it seems like an attainable thing an easy thing to do but wing overs can you know really build up some energy quickly and if they're mismanaged that puts you uh you know higher than your canopy with with no tension on the lines so it can you know i've seen it more often than not result in you know something going funny uh and you know maybe the pilot overreacts or does something and and stalls the wing or or this that and the other thing you know and then you're in the the whole cascading scenario so i i mean my advice to

[00:40:18] you know the guys who are trying to get into doing acro is don't take things too lightly practice any new maneuver as though you're

[00:40:28] **Gavin McClurg:** not doing it that way you're not doing it the way you're doing it

[00:40:28] **Max Marien:** you're going to throw your reserve. Never take for granted that you're just going to fly out of a maneuver. No big deal.

[00:40:34] **Gavin McClurg:** That's good advice. I remember early on, and we had Jocky Sanderson on the show a while back, and his video, Performance Free Flying, is so fantastic about that because it really set in my head. That was back when I was first learning, and I was so excited about wing overs and stuff, and they talked about it being not this easy maneuver. It's one of the more advanced maneuvers, and to do it well, it's one of the really more advanced maneuvers. There are a lot of other maneuvers in acro that I think are much easier. To really do it well, like you said, you're basically looping back and forth. You're way over your wing, and so if you screw up that timing, things get ugly. I'm glad you brought that up because early on you said, doing wing overs is really fun, but you're right. I think it's a pretty advanced move.

[00:41:21] **Max Marien:** Yeah, absolutely, and I've blown my fair share of wing overs when I was learning to do it, but it took me a while to figure out the finesse. There's usually two ways that people do the wing overs wrong. They'll either be overly aggressive, which was my problem, and that puts you up above the wing and out of energy, or they'll be underly aggressive, super sedated, and the problem with that is it puts you, again, kind of sideways to the wing, eventually with stuff getting light. So there's this in-between zone. If you're too aggressive, if you're pulling and leaning and slamming it too hard without the energy to do that, you'll put yourself real high over the wing and end up going real light up there, or if you're real sedated and saying, oh, I'm just going to take it mellow, well, once you pass that 90-degree mark,

[00:42:20] all bets are off. You can not have enough energy to complete the turn. So it's, you know, it's a big finesse maneuver. It's one of the first ones that we learn as, you know, pilots that are trying to get into the aerobatic side of paragliding, and it's one of the most important maneuvers to really understand. There are other maneuvers that look cooler, that are more advanced, that are way, way easier. And honestly, tumbling is one of them. Tumbling, doing an infinite tumble is actually easier than doing wing overs.

[00:42:58] **Gavin McClurg:** That's, yeah, that's amazing to me.

[00:43:02] It's pretty funny. You know, I don't have the luxury of having water where we are. It's so, you know, it's something I really want to do is learn how to tumble, but I'm just, I just don't want to be doing that over the dirt. I'd like to learn that over the water first and get it really super dialed. And then, but the rest of this stuff, you know, helis and all that kind of thing, I'm pretty comfortable now doing over the dirt because you just, you learn to obey, you know, certain height things. And like you said, be not afraid to use your reserve. And then I think it's actually pretty safe, but it's, I'm not recommending this to our listeners. I'm just saying that's where I'm doing it right now. But, well, cool. Max, what is your, what does the future look like for you? If you could, you know, pave your, pave your next five years, do you even do that?

[00:43:48] Are you, are you a planner?

[00:43:52] **Max Marien:** No, not at all. You know, it was pretty evident, even with my record attempts, it was, it was, you know, what happened, the way I was able to do that record is, you know, this, this guy came to Tori and he was talking with my dad. He turned out to be the owner of a local helicopter company called Corporate Helicopters. And, you know, my dad knew I had been practicing. I was already practicing doing duration tumbling, you know, before I even thought about doing the record. And, you know, he asked him, hey, would you give my son a ride? Would you give him a ride up to altitude in one of your helicopters? And the guy said, yeah, absolutely.

[00:44:33] So, you know, he, he sponsored the helicopter flight and, you know, took me up to altitude.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Wicked. Yeah, just spur of the moment. I love that kind of stuff. You, you mentioned right at the top of the show, you said you're, you're working on some new maneuvers. I don't want you to give away any, any secrets if you don't want to, but I've always thought that was fascinating. Just had so much respect for the Rodriguez brothers and TAC, it's for, you know, coming up with, I just, you know, how does that, what does that process look like? What do you, what are you working on? If you can say.

[00:45:09] **Max Marien:** Oh yeah. You know, I've already done them. I, you know, posted the videos and everything, you know, new maneuvers. We already know every real maneuver that a, that a paraglider is capable of. So the new maneuvers all now have to do with twisting the risers. You know, I've already done them. Or, you know, my new additions have been doing a 360 degree riser twist during a tumble. So that was, that was the first one I did. Originally, Rodriguez pioneered this, this maneuver called the devil's twist. And the devil's twist is you, you're doing a heli, right? You twist the risers one way, and then you do a 360 degree twist to where you end up twisted.

[00:45:58] And then you do a 360 degree twist to where you end up twisted the other way. Okay. During the, during a, in the maneuver, in the helicopter, yeah, in the maneuver. So you're, you're twisting from one direction to the other. And so I took that, I, I tried, you know, that maneuver a few times and I decided, well, you know, I, I think I could throw this just during a tumble. So in one rotation, you know, basically your body does a 360. Okay. So really interesting feeling. And, uh, and, you know, it, it really, it wasn't a, a super complicated, a super complicated maneuver to, to invent. And, and once I posted the video, a few other guys started doing it. So it became, um, a pretty cool thing to do for the twisted Aspera. Right. So you can imagine to do an Aspera, you go sat, tumble, and then sat the opposite direction.

[00:46:47] So you start twisted doing the sat on the one side, and then, uh, you, you build it up. And before you go into sat on the other side, you do this, uh, you know, what I call devil's twist. This tumble, this 360 degree maneuver. So you ended up twisted in the right direction when you're doing the sat the other way.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Ah, madness.

[00:47:09] **Max Marien:** Head around that.

[00:47:10] **Gavin McClurg:** Uh, very cool.

[00:47:14] **Max Marien:** And then, uh, you know, the other. The other maneuvers that, uh, that I invented were flipping during, uh, during a tumble. So, uh, so again, you know, somebody had in, you know, had done this, um, this thing called, the the flip install so basically you do a dynamic full saw meaning you take a little bit of energy and as you bury the brakes you do a backflip in your harness yeah

[00:47:40] **Gavin McClurg:** gotcha i'm with you yeah so

[00:47:44] **Max Marien:** got it you know so what ends up happening is after you flip and and the canopy comes out your brakes are wrapped around so you have to unwrap them or just grab the risers and do a front flip back the other way um so i i took that again to the tumbling um and i did i've i've did it only in one flight and i've been the only one to ever do it where i did a backflip during the tumble and do you think

[00:48:11] **Gavin McClurg:** so wild man do you think um these these tricks like the backflip and the front flip during tumble uh or some of the other stuff you've invented do you think those will be incorporated into shows and uh uh sequences in the future like in competitions so

[00:48:31] **Max Marien:** we've already written the uh you know the rules the the scores and whatever for um for doing flips either doing uh the flip and install or doing the the tumble flip and as of yet you know the and this i i actually introduced during the world air games um in well last year in dubai and uh it was you know we just wrote the rules i attempted to do the the tumble flip during the world air games but just wasn't able to so still out there still has yet to have happened we're yeah nobody's done not either uh well any kind of flip during a competition yet so god that would happen so

[00:49:18] **Gavin McClurg:** fast it'd be you'd almost have to review it on film to for the judges to pick it up isn't it i mean i bet that i bet you it's going to be a lot of fun i mean i bet you it's going to be a lot of fun i bet that happens pretty quickly

[00:49:27] **Max Marien:** yeah and and that happens a lot in competition already um where because the the judges you know you're seeing they're trying to write down what uh what the person is doing and the tricks are happening back to back boom boom boom you know sometimes guys are getting 10 maneuvers in a run um so even already there's times where you know after the scores are posted people come back with their gopro footage like no this is what actually happened um so it wouldn't really be too off to uh you know to say oh hey look by the way uh i i did a flip during

[00:50:04] **Gavin McClurg:** that tumble do you um you know one of the things that i noticed over at europe when you rock up at a place like you know garda or uh you know even anisey um you know there's there's a pretty large community of acro pilots are you do you have a community that you can train with there or are you kind of doing all this stuff solo

[00:50:25] **Max Marien:** here at tori um pretty much solo there's uh one other pilot here that's um you know that's a full acro pilot and uh well well a couple guys that are out doing acro um and yeah we go out and and do a little bit of training together but it's not as big a community like uh like it is in europe that

[00:50:46] **Gavin McClurg:** must be fun to get together with these guys in a place like dubai or you know they just had did you go to the one in anisey that just happened a couple months ago

[00:50:55] **Max Marien:** i wasn't able to uh to go compete this year unfortunately i really wanted to but just um just couldn't i'm looking at going next year so next year hopefully doing the full comp scene um and that's what i'd really like to do the only problem of course is that our our summer season is the same as their summer season sure so you know when i need to be working here uh doing lots of tandems that's when uh you know i should be over competing in in europe cool um

[00:51:27] **Gavin McClurg:** i want to be mindful of your time but just one one last question about the tandems um is do you find tandems help or hurt your acro um

[00:51:38] **Max Marien:** that's a good question i've i've been doing tandems since 2009 uh it's definitely helped in the way that i'm always at the flying site you know versus having a job where i you know i i work let's say seven to three that was what i used to do and then i would get off work and go and fly for an hour if i could um versus now i'm just at the flying site so i can always drop work you know i can just say okay i'm not going to do tandems because the conditions are really good right now go out and do a little practice and then you know go back to work which is which is pretty nice but um you know i am getting a lot of flying practice unfortunately you know flying around on a tandem doesn't really help you in in any ways with uh with learning aerobatics sure

[00:52:31] **Gavin McClurg:** yeah we we we hear that a lot in cross country you know a lot of pilots because it's you know it's kind of the natural progression you learn how to fly and then you get you know you get your and maybe your instructor rating or you get your tandem rating and then they always talk about that being the fastest death of of training for cross country is is starting to do a lot of tandems because it's kind of like the last thing you want to do is is you know after a couple tandems in the morning is to get your kit together and send it big you know it's just it's just you know because it's work it's it's tiring um and uh but then at the same time there's you know some of the best pilots in the world are also pretty regular commercial tandem pilots so i find it kind of an interesting thing i'm not i don't do tandem so i don't don't know much about it

[00:53:15] **Max Marien:** yeah it's it's interesting i mean you you get a lot of flying time but it's different you know it becomes a job it's you know you're there to take care of your passenger you're not just out there doing your own thing anymore so of course yeah you're going to take it easier you know you got somebody somebody with you so you're not going to go all crazy but um you do get more flight time more practice more experience that just will only get you so far you definitely need to have solo time to go and practice whatever discipline it is that you practice sure great

[00:53:52] **Gavin McClurg:** um max i want to be i want to be mindful of our time about 50 minutes in and i used to end all of these with uh the proust questionnaire and i haven't been doing that the last few times but i think you i really would love to do this with you this is just a few questions uh answer them however you want and then uh and we'll sign off but thanks man so here here we go uh what is your favorite word

[00:54:17] **Max Marien:** uh piggy piggy

[00:54:19] **Gavin McClurg:** excellent least favorite word uh

[00:54:22] **Max Marien:** um hate i guess

[00:54:26] **Gavin McClurg:** gotcha great one uh what turns you on what turns you off and this doesn't have to be sexual

[00:54:33] thanks for that

[00:54:34] **Max Marien:** uh the this both answers are the sky

[00:54:40] **Gavin McClurg:** excellent a

[00:54:42] **Max Marien:** nice you know post frontal lots of cumi kind of cloud day turns you off to see just a blanket of gray or drizzle and rain

[00:54:52] **Gavin McClurg:** excellent perfect uh and same thing with noise what's sound do you what sound do you uh what what sound or noise do you love and what sound or noise do you uh not love oh interesting um well

[00:55:07] **Max Marien:** i have grown to love you know the sound of of my daughter kind of giggling you know making her giggle and stuff ah cute and then and then uh not love not love oh harley you guys are listening out there that drive a harley i hate you by my street you know and the whole house freaking shakes and my daughter wakes up crying so screw you if you drive a harley yeah

[00:55:36] **Gavin McClurg:** and you just said you just said hate is your least favorite word so wow you really don't like harley's okay awesome um what profession other than your own would you like to attempt oh

[00:55:47] **Max Marien:** you know what i'm really jealous of the guys that work remotely any profession where you can just hook up with your laptop or your phone or whatever and you can have your phone on your cockpit while you're flying around go and work i'm i'm pretty jealous of you so doesn't doesn't really matter what you're doing but when i see you at the flying site and and you're just like oh yeah i'm working right now and just taking phone calls and typing away on your phone and then you go fly for a couple hours that's uh i think that's the way to go i love it um

[00:56:18] **Gavin McClurg:** and then what profession would you not like

[00:56:21] **Max Marien:** to do i would hate to go back to construction okay

[00:56:25] **Gavin McClurg:** so you were in construction

[00:56:27] **Max Marien:** yeah that's what i did before um you know before working at the glider port um i did concrete and roofing uh okay harder

[00:56:36] **Gavin McClurg:** ones to get into we're just getting ready to uh remodel my kitchen so i i won't ask you to do my concrete countertops you

[00:56:44] **Max Marien:** know remodels are kind of fun you know when it's just uh when you're doing the whole thing for one room or so yeah um or just for the house you know that's kind of fun but when you're doing big projects you know huge concrete walls or um you know doing the roof maintenance for an entire huge complex it's a little boring

[00:57:06] **Gavin McClurg:** i'm leaving the questionnaire here for a sec but i would just be curious you know at your age got a little daughter do you see yourself um sticking with tannins is this going to be your you know your profession for a while yeah

[00:57:20] **Max Marien:** i mean my my heart is at tory um you know my my dad's the owner uh is the manager and you know i've pretty much got my lot with those guys so whatever whatever we have to do to make the place survive and keep on going uh whether that's doing tantums or running the school or managing the office whatever it is um that's what that's what i'm gonna stick with okay

[00:57:44] **Gavin McClurg:** last last question back to the questionnaire uh if heaven exists what would you like to hear god say when you arrive at the pearly gates ah

[00:57:52] **Max Marien:** hmm that's a good one well let's see let's see what would he say he'd say max you spent a lot of time closer to me than uh the most other folks so you know you you're gonna be one of my vips here's a big mountain lots of uh lots of lift go have fun

[00:58:15] **Gavin McClurg:** excellent fantastic great i love it i love it um cool well max thank you so much for your time i really appreciate it uh those of you who are listening go see max at tory pines find out what his obsession is all about. It's a, it's a fantastic place to fly and get hours and train. And, uh, before we sign off, is there anything else you want to say, Max, or, um, and how can people find out more about you and what you're doing out there?

[00:58:44] **Max Marien:** Oh yeah, absolutely. Uh, you know, you can also visit the website flytory.com and, uh, you know, learn about, uh, trips or special events like SIVs, uh, stuff that we're hosting and, uh, yeah, just come and visit me. I'll, I'll sit down with anybody and explain kind of how, how Tory works and, uh, you know, show you how to have a good time out there if you're used to just flying back and forth on the ridge.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Excellent. Perfect. Max, thanks a lot, man. Appreciate it. Thanks for coming on the show and, uh, hope to be, uh, flying around with you at cloud base sometime soon. All right. Same here, Gavin. Thanks for having me on. Cheers.

[00:59:21] I hope you enjoyed that. Uh, always cool to sit down with these great pilots from around the world. If you're just discovering the mayhem, uh, invite you to go back and listen to, uh, got any of the past previous episodes. Uh, so many goodies there from Will Gadd and, uh, Jeff Shapiro and Bill Belcourt and a whole bunch of European pilots. I've got quite a few of these in the can. Uh, I've got Mickey Siegel coming up in the weeks ahead. It's just got to do the editing on that. Uh, I've got a great talk with Larry Tudor, uh, real famous hang glider, pilot back in the day, uh, sitting down with Russ Ogden at ozone here in a couple of days. So got some great shows for you coming up as we dive into winter here in the Northern hemisphere.

[01:00:08] As always, all we ask for is a buck a show. Uh, if you got something out of this or one of the previous episodes, you will find that donate link. Very easy to find. Now we cleaned all that up on the website. You'll find it on the website, cloudbasedmayhem.com. Send us a buck. Uh, it goes a long ways. I really appreciate it. The editing on these takes hours and hours and hours. And, uh, yeah. I certainly appreciate it. See you on the next show. Thank you. Cheers.

Français

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

Show notes

Max Marien a battu le record d'Infinity Tumbling après avoir sauté d'un hélicoptère en 2012, passant juste au-dessus et en dessous de son aile un nombre incroyable de 374 fois. Max a commencé à voler à l'âge tendre de 12 ans et gagne sa vie en faisant voler des tandems au Torrey Pines Glider port. Il a été fréquemment demandé sur l'émission et cette discussion est géniale. Que vous pratiquiez l'acro ou non, il y a beaucoup de connaissances et de conseils excellents ici, notamment sur la façon dont le risque change après avoir des enfants ; comment se lancer dans l'acro ; la cause la plus courante d'accidents ; la manœuvre la plus dangereuse (vous pourriez être surpris) ; la manœuvre la plus effrayante ; une tonne d'informations sur les parachutes de secours et leur utilisation ; des moyens sûrs de progresser et bien plus encore. Profitez-en !

Le post Episode 28- Max Marien and the ACRO poursuit est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:24] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Je reviens tout juste de Banff, où nous avons fait la première mondiale de North Unknown, le nouveau film sur la traversée de la chaîne de l'Alaska faite par Dave et moi. La production Red Bull a été très bien accueillie. C'était assez cool de voir ça devant un si grand public, de voir tout le monde rire, encourager, être pris par l'émotion et avoir peur. Ma mère, qui était assise à côté de moi, a pas mal pleuré, donc ouais, c'était vraiment sympa. Malheureusement, il ne sera pas présent sur la tournée mondiale parce qu'il y a eu pas mal d'obstacles juridiques à régler avec Red Bull et que la tournée commence dans environ quatre jours. Donc, pour ceux d'entre vous qui espèrent le voir lors de la tournée, ça ne va pas être possible, mais on espère le présenter dans plusieurs autres festivals comme Telluride, Five Point et des trucs du genre.

[00:01:10] Je vous tiendrai au courant. Suivez-nous sur Instagram ou Facebook si vous voulez rester à l'affût de ce genre de choses. Avant de passer à cet épisode avec Max Marion, Max Marion, un petit acro hound en Californie qui a récemment battu le record du monde avant qu'il ne soit immédiatement battu juste après, donc il ne l'a pas gardé très longtemps, mais quand même, faire toute une série d'infinités depuis un hélicoptère, c'est quand même super cool. Mais avant d'en parler, je voulais juste vous dire qu'on prépare un spectacle assez spécial avec Bill Belcourt. C'est lui qui animera le show. Je collecte vos questions, vous, notre public, tout ce que vous voulez demander à Bill. Envoyez-moi ça par e-mail sur Thecloudbasemaham.com ou sur Facebook, via ma page ou comme vous voulez me contacter, peu importe.

[00:01:56] Je vais toutes les collecter. Je vais me rendre à Salt Lake City, je vais installer tout notre matériel et il animera le show. Donc, peu importe ce que vous voulez demander au Yoda du parapente, n'hésitez pas. Ça devrait être un show vraiment sympa. On ne l'a jamais fait avant, mais je pense que ça va plutôt bien se passer. Alors, ouais, posez vos questions. Ce podcast, ouais, une discussion avec Max Marion. Il m'a été... suggéré par pas mal de gens. Max et moi ne nous connaissons pas, mais Max est un jeune gars, pilote de tandem à Torrey Pines. Un vrai passionné d'acro. Il a battu le record de l'infinity il y a quelques années, qui a depuis été battu. Mais quand même, il a un peu participé au tournoi mondial. Et c'était assez intéressant de pouvoir s'asseoir avec quelqu'un qui ne fait que de l'acro.

[00:02:46] En fait, il y a une phrase ici que j'ai trouvée assez drôle. Il fait parfois des traversées à travers le pays, mais il trouve ça incroyablement frustrant de quitter une thermique avec genre 6 000 pieds sous lui pour juste voler en ligne droite. Il ne supporte pas ça. Il préférerait largement brûler toute cette altitude. C'est donc totalement l'inverse de ma façon de penser. Et je pense que vous allez tirer beaucoup de cet échange. Ouais, c'est un gars très éloquent sur notre sport. Et on a passé un bon moment. Alors, sans plus attendre, profitez de ma conversation avec Max Marion. Quand on meurt, certains sont malades et d'autres sont en retard. S'il vous plaît, arrêtez ça.

[00:03:32] Max, c'est super de t'avoir avec nous. Je n'ai pas reçu beaucoup de pilotes acro, donc ça va être assez intéressant. Mais d'abord, dis-moi où tu es et ce que tu fais ces jours-ci.

[00:03:43] **Max Marien:** Eh bien, merci de m'avoir invité dans l'émission. En ce moment, je vis à San Diego, en Californie. Je travaille au Torrey Pines Glider Board en tant que pilote en tandem. Et j'ai une fille qui a un an et quatre mois.

[00:03:58] **Gavin McClurg:** Wow, tu commences tôt. Je viens de lire des choses sur ton record infini, dont on va parler dans un instant. Tu avais 24 ans à l'époque. Donc, ça fait 28 maintenant. C'est bien ça ?

[00:04:09] **Max Marien:** C'est ça. Ouais, j'ai 28 ans maintenant.

[00:04:11] **Gavin McClurg:** Waouh. Alors, c'est comment la vie de papa et de pilote de tandem ?

[00:04:17] **Max Marien:** Ça se passe super bien. Enfin, vous savez, les enfants, c'est génial. Et elle est vraiment super sympa à avoir à ses côtés. Ça a carrément un peu changé ma vision du monde.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** Je parie bien. Est-ce le cas ? Ouais, tu sais, on entend souvent de la part des gens qui ont des enfants que ça les freine un peu quand il s'agit de prendre des risques. On va parler de risque. Je ne considère pas l'acro comme un sport particulièrement risqué, si c'est fait correctement. Et tu peux me corriger si je me trompe. Mais est-ce que ça t'a un peu freinée d'une manière ou d'une autre ? Ou est-ce que tu continues à te donner à fond ?

[00:04:52] **Max Marien:** Oh, non, absolument. J'ai clairement essayé de réduire un peu le risque par rapport à avant. Mais je pense que c'est aussi dû à l'âge. Vous savez, je poussais un peu plus quand j'étais plus jeune. Et maintenant, j'ai l'impression que, oui, j'ai probablement ralenti un peu. Mais ça ne veut rien dire. Je pratique toujours l'acro. Vous savez, j'ai inventé de nouveaux tricks. Et je continue de me donner à fond.

[00:05:22] **Gavin McClurg:** Super. Et est-ce que, tu sais, je sais que ces dernières années tu as passé du temps à faire des compétitions en Europe et tout ça. Est-ce que c'est toujours... dans tes projets ? Est-ce que c'est toujours un objectif ? Oui, c'est ça.

[00:05:33] **Max Marien:** Ouais. Je vais en Europe dès que je peux, enfin, quand j'en ai l'occasion. C'est assez difficile. Mais j'essaie d'y aller pour faire des compétitions. C'est juste que je ne le fais pas aussi souvent que j'aimerais. Parce que c'est assez cher de partir et de passer une bonne partie de son temps en Europe.

[00:05:53] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Quand tu vas en Europe, j'ai lu sur ton blog que tu faisais de l'entraînement. Tu en as fait à Oludenis. Est-ce que tu as un spot d'entraînement préféré ? C'est juste là à Torrey ? Ou est-ce que c'est ailleurs que tu aimes le plus t'entraîner en acro ?

[00:06:09] **Max Marien:** Eh bien, c'est drôle parce que Torrey n'est vraiment pas l'endroit idéal pour s'entraîner à l'acro. Tu sais, ça fait 300 pieds de haut. Dans de très bonnes conditions avec l'aile acro, tu fais peut-être des passages d'environ 150 à 200 pieds avant de devoir revenir à la crête et, tu sais, planer pour remonter. Ce n'est donc vraiment pas un endroit idéal. En plus, si jamais tu avais un pépin là-bas où tu devais déclencher un parachute de secours ou si quelque chose allait mal, tu sais, le sol est assez proche. Du coup, j'ai quelques autres sites en Californie du Sud où je vais. Blossom Valley est, tu sais, un bon endroit pour moi s'il y a de bonnes conditions. Tu peux atteindre quelques milliers de pieds.

[00:06:58] J'ai Horse Canyon. De temps en temps. Et puis Suboba, pour le sud de la Californie, c'est probablement le meilleur site d'entraînement pour l'acro.

[00:07:06] **Gavin McClurg:** Et est-ce qu'il y a, genre, une sorte de soutien qu'on peut recevoir en tant que pilote américain ? Je sais qu'ils ont eu Mickey Siegel à l'émission hier soir. Je ne l'ai pas encore mis en ligne. Mais, vous savez, en France, en Suisse et en Allemagne, il y a pas mal d'argent disponible pour les pilotes qui sont, genre, à votre niveau. Le haut niveau pour le voyage et ce genre de choses. Est-ce qu'il y a aussi quelque chose, est-ce qu'on peut obtenir du soutien de cette manière ou est-ce que c'est par des sponsors ou est-ce que tout est autofinancé ?

[00:07:39] **Max Marien:** Honnêtement, je ne me suis pas trop penché sur le côté sponsoring. Mon père est le propriétaire de Torrey Pines Glider Ports, donc c'est lui mon plus gros sponsor. Et puis il y a aussi les fabricants d'ailes que j'ai utilisés au fil des années. Ils me sponsorisent avec des ailes et un peu d'argent. C'est une compétition de voyage. D'accord. Oh, cool. Est-ce que ta femme vole ? Elle le faisait avant. D'accord. Elle a commencé. Elle a eu son P2. Elle a eu un petit accident et elle a un peu ralenti le rythme. Je l'ai fait voler ici et là en solo, mais elle a surtout fait une pause

depuis qu'elle est tombée enceinte.

[00:08:29] **Gavin McClurg:** Quand tu... Quand tu es passé de l'autre côté, est-ce que tu as fait... Parle-moi de la scène de compétition. Et ensuite, je veux savoir comment tu as commencé à voler, parce qu'on dirait que tu as commencé à 12 ans parce que ton père possède le port d'aile là-bas, ce qui est génial. Mais as-tu eu du succès sur la scène mondiale ? Parce que je sais que c'est incroyablement compétitif et qu'ils font, tu sais, tout est tourné ces jours-ci et c'est, tu sais, très serré.

[00:08:54] **Max Marien:** Oh, oui, absolument. Ma première compétition à laquelle j'ai participé était... c'était en fait aux États-Unis en 2011. Et c'était, je crois, la dernière compétition acro qu'on a eue aux États-Unis. C'était à Bear Lake, sur la frontière entre l'Utah et l'Idaho. Et dans cette compétition, j'ai terminé deuxième, juste derrière Nova parce qu'à ce moment-là, il venait de décrocher le U-turn thriller. Du coup, il a pu faire des tumbling infinis et offrir un super spectacle. Enfin bref, ma première compétition européenne n'a eu lieu qu'en 2014. Et là, ma première compétition était le Sonshow Acro Show.

[00:09:40] Et c'était vraiment génial parce que la sélection était limitée. Il n'y avait que 16 pilotes et on affrontait clairement certains des meilleurs au monde. C'est là que j'ai fait mon premier salto tourné. Tu l'as fait en compétition ? C'était le

[00:09:57] **Gavin McClurg:** tu as fait la première place

[00:09:58] **Max Marien:** ça ? Dans la comp, ouais, la première place. Waouh, mec,

[00:10:02] **Gavin McClurg:** C'est bien fait. Mais, vous savez,

[00:10:04] **Max Marien:** C'est génial quand tu as les frères Rodriguez, tu sais, Theo De Blic et Horatio Lorenz, assis dans le van sur le trajet vers le lancement pour te raconter tout ce qu'il y a à savoir. Tu sais, dans le milieu de la compétition, dans le milieu de l'acro, on ne se cache pas vraiment de secrets. On est assez ouverts sur tout ce qu'on fait et on partage les infos. Alors oui, ils étaient tous dans le van avec moi sur le trajet vers le lancement. Ils m'ont tout raconté. Et ce qui peut mal tourner, et fais ceci, fais cela. Et, ouais, alors je viens de faire le mien. Et bien sûr, Theo De Blic est le premier à, tu sais, à l'avoir jamais fait. Bien sûr,

[00:10:39] **Gavin McClurg:** bien sûr. Ouais, ce gars est super doué. Bon, est-ce que, tu sais, voir ces gars aller à ces compétitions et voler avec ce genre de talent, c'était décourageant ou encourageant ? Je veux dire, en termes de, mec, pour que je puisse, tu sais, monter sur le podium d'une compétition acro.

[00:11:07] Toi

[00:11:08] **Max Marien:** Écoutez, je n'y suis jamais allé personnellement, mais j'ai entendu dire que c'est le meilleur site d'entraînement acro au monde, simplement parce qu'on y a énormément d'opportunités. Vous voyez, on a beaucoup d'altitude et des refills illimités. Alors ces gars passent, vous savez, des mois par an juste là à s'entraîner, s'entraîner, s'entraîner. Donc c'est clairement difficile de rivaliser avec eux. Mais c'est vraiment génial de les affronter dans ce sens-là parce qu'en arrivant dans la scène de compétition acro pour la première fois, je ne m'attendais pas à être aussi bon.

[00:11:53] Mais je me suis beaucoup amusé et j'ai beaucoup appris en allant faire des compétitions.

[00:11:58] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est tout le sujet, non ? C'est ce que je voulais te demander. Je suis, tu sais, un pilote de cross country. Mais après le X-Alps, la dernière fois, j'ai décidé qu'il me fallait vraiment beaucoup plus d'entraînement en acro. J'en ai toujours fait, tu sais, quand j'ai appris à piloter, j'en ai fait un tout petit peu. Et, et c'est juste que, tu sais, aux États-Unis, c'est plus dur de s'entraîner parce qu'on n'a pas de portance au-dessus d'un lac nulle part. Alors qu'ils en ont partout en Europe. Et même des endroits comme Organia sont assez difficiles à trouver ici. Du coup, j'ai fait un peu d'entraînement à Garda. J'en ai fait un peu à Organia et, tu sais, c'est juste une ambiance tellement différente. Mais pour moi, tu sais, c'est vraiment passionnant, mais ça va tellement vite du début à la fin.

[00:12:44] Pour moi, au moins, ça a vite fini par me lasser. Genre, comment est-ce qu'on fait pour rester enthousiaste ? Comment est-ce qu'on garde la passion quand le vol se termine si vite ? Et puis Organia est un peu différent, bien sûr,

comme tu l'as dit, parce qu'il y a des recharges gratuites. Tu peux juste le faire, le faire, le faire. C'est un endroit génial pour s'entraîner. Genre des hélicos et ce genre de trucs. N'importe quoi de vraiment technique parce que tu peux le faire encore et encore jusqu'à ce que tu sois trop excité, trop épuisé. Mais, tu sais, un endroit comme, surtout un endroit comme Torrey, comment est-ce qu'on garde sa motivation ?

[00:13:16] **Max Marien:** Eh bien, ça demande beaucoup, mais c'est, tu sais, juste une question d'amélioration de soi. Je ne suis pas parfait, je ne peux pas tout faire parfaitement, surtout pas à chaque fois. Donc, il s'agit juste de s'améliorer. Et l'acro te permet ça. Tu sais, cette coordination motrice fine qui est, d'une certaine manière, très addictive. Et oui, les vols sont, évidemment, courts. Tu peux perdre 3000 pieds en environ deux minutes si tu fais des manœuvres vraiment agressives. Donc, ça prend vraiment beaucoup de temps pour s'entraîner parce que c'est limité. J'ai fait beaucoup d'entraînement, tu sais, par remorquage, comme en faisant du SIV.

[00:14:01] Et j'ai fait beaucoup de remorquage au-dessus de l'eau. Et, vous savez, même là, on ne peut faire que trois ou quatre passages par jour. Ça demande donc beaucoup d'engagement et beaucoup de technique. Mais à mon avis, c'est la façon la plus fun de piloter un parapente. Et plus vous progressez dans vos manœuvres, plus vous pouvez descendre bas et en faire davantage. Il y a aussi ce compromis. Ça prend du temps pour en arriver au point où on est à l'aise et en sécurité. Faire quelque chose de, je dirais, de simple comme des wing overs. Vous savez, il y a beaucoup de pilotes pour qui c'est la première manœuvre qu'on apprend. Ça prend du temps avant de bien les maîtriser. Mais une fois qu'on est bon, on peut les faire bas. On peut les faire juste contre le flanc de la montagne ou de la falaise, ou carrément au niveau du sol.

[00:14:51] Mais tant que vous n'en êtes pas au point de réussir à tous les coups, vous savez, vous vous mettez en trop grand danger en faisant des trucs comme ça.

[00:15:00] **Gavin McClurg:** Carrément. Ouais, bien sûr. Si jamais, comment est-ce que tu surmontes les blocages mentaux quand tu essaies d'apprendre un trick qui te pose vraiment problème ou qui s'avère, je ne sais pas, difficile ? Comment est-ce que tu l'intègres dans ton programme d'entraînement quand tu es sur un Tori, avec si peu d'altitude ? Est-ce que tu n'apprends pas de nouveaux tricks là-bas ? Est-ce que tu vas ailleurs où tu as vraiment beaucoup plus de hauteur ?

[00:15:31] **Max Marien:** C'est ça. Ouais. Je ne ferais jamais rien de nouveau à Tori. Les figures que je fais là sont des figures que je maîtrise à 95 %, ou disons 90 %. Je ne fais pas, tu sais, des trucs comme des helis. Pour la plupart, je peux faire un heli presque à chaque fois. Mais il y a des occasions où je me plante. Parfois, j'ai même un peu le vertige en le faisant ou je rate la sortie. Mais je le comprends assez bien pour que, même dans ces erreurs, je puisse encore le faire en toute sécurité près du sol. Ça m'a pris beaucoup de temps et, surtout pour les helis, je pense que c'est le plus difficile à maîtriser vraiment.

[00:16:20] Alors, sors, va sur un site où tu as de l'altitude ou, ou fais du remorquage sur le lac, tu sais, plus c'est sûr, mieux c'est, bien sûr. Pratique-le, pratique-le, pratique-le. Intègre-le, tu sais, euh, intègre-le, euh, inconsciemment, euh, ancre-le dans ton esprit au point que ton corps sache déjà quoi faire. C'est ça. Donc, et au moment où tu le feras à basse altitude, tu devrais déjà avoir la mémoire musculaire pour pratiquement n'importe quelle erreur qui puisse arriver. Euh, pour que tu saches comment t'en sortir immédiatement.

[00:16:52] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a une manœuvre, est-ce qu'il y a la plus effrayante ou est-ce qu'il y a une manœuvre pour laquelle tu te dis encore, « Oh, je vais la faire » et tu te dis, « Oh là là, je ne sais pas ».

[00:17:04] **Max Marien:** Euh, ouais, vous savez, le McTwist. Ok. Les McTwists sont des manœuvres de rotation hors axe à très haute énergie. Et c'est une manœuvre où, même si je la maîtrise, vous savez, presque totalement, je ne la ferai pas à basse altitude parce que, vous savez, il y a tellement d'énergie dans le trick qui est libérée en si peu de temps. Vous savez, c'est une machine à torsion d'élévateur.

[00:17:34] **Gavin McClurg:** C'est clair. Ouais, c'est dur à encaisser. Tu as déjà eu des accidents, en entraînant l'acro ?

[00:17:42] **Max Marien:** Heureusement, je ne me suis jamais blessé. Bon, j'ai eu quelques accidents, vous savez, j'ai frappé le sol violemment. J'ai frappé l'eau violemment, mais vous savez, je suis tombé sous parachute de secours

probablement une vingtaine de fois ou plus. Mais heureusement, je n'ai jamais eu plus que des égratignures. Et des bleus, et des entorses ou quelque chose comme ça.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** Parlons-en alors. Sur ces 20 ou 20 lancements de parachute de secours environ, ce qui est tout à fait normal quand on s'entraîne en acro et qui ne devrait pas vraiment impressionner tout le monde, je ne pense pas, mais qu'est-ce que tu en as appris ? Parce que j'ai eu mes premiers lancements de parachute de secours en entraînant de l'acro l'année dernière au-dessus du désert avec Cody. Et ça m'a vraiment ouvert les yeux en tant que pilote de cross country. D'une part, le temps que ça prend réellement. Et d'autre part, ce qui m'a été très utile, c'est de comprendre : d'accord, je suis dans cette situation, il va falloir autant de temps pour récupérer. Or, je n'ai pas autant de temps. C'est un lancer de parachute de secours par rapport à... enfin, quand on fait du cross country, on commence souvent à aller de plus en plus loin, ou disons quand on vole dans des endroits comme X house, tu dois mettre ton aile dans des positions assez périlleuses.

[00:18:58] Et on est souvent vraiment, vous savez, dans une situation précaire. On se débat à très basse altitude et ça m'a rendu beaucoup plus conscient du danger d'être super bas parce que, vous savez, dans certains scénarios, d'accord, j'ai besoin de mille pieds pour me remettre de cette situation précise. Il en faut beaucoup plus, ou bien beaucoup moins. Euh, vous savez, quel serait, enfin, quel serait votre conseil pour les gens qui se mettent à ce genre de vol où un parachute de secours pourrait être nécessaire ? Est-ce que c'est clair ? Est-ce que

[00:19:30] **Max Marien:** là, dès que je fais de l'acro, je me mets toujours dans l'état d'esprit suivant : d'accord, je vais probablement devoir lancer mon parachute de secours, à quoi ça va ressembler là où je vais atterrir ou où je vais finir ? Je ne fais jamais d'acro avec la mentalité du genre « rien ne va mal tourner ». Je dois donc toujours avoir ce plan de secours en tête. Maintenant, avec l'acro, on peut faire ça parce que c'est vous qui décidez quand faire de l'acro, sinon vous êtes juste en train de voler. En cross country, beaucoup de fois, on peut se retrouver dans des situations assez périlleuses où, honnêtement, on n'a pas assez d'altitude pour se rattraper. Vous savez, vous frôlez le sol. Une fois que vous êtes en dessous de 15 mètres, si quelque chose arrive, vous allez prendre un sacré coup, surtout sur certains de ces...

[00:20:18] aile de compétition. Vous n'aurez aucun temps pour faire autre chose que peut-être le mettre en décrochage et espérer, vous savez, une belle chute. Donc c'est... c'est vraiment important de comprendre le système de parachute de secours. Je croise trop de pilotes qui, à mon avis, ne savent même pas comment mettre correctement leur parachute de secours dans leur sellette. Sans parler des pilotes qui ne l'ont jamais, vous savez, sorti, qui n'ont jamais vécu de déploiement de parachute de secours. C'est donc l'une de ces choses qu'il est vraiment important de faire tôt dans votre carrière de pilote pour comprendre, vous savez, comment le système fonctionne et un peu ce qui va, ce qui va se passer. Combien de temps ça prend ? Et, vous savez, être prêt à l'utiliser.

[00:21:04] **Gavin McClurg:** Hmm. Genre, euh, donc vous parlez de SIV. Déployez votre SIV sous vous.

[00:21:10] **Max Marien:** Ouais, le SIV. Tu ne veux surtout pas, tu sais, vivre le déploiement d'un parachute de secours et finir dans la poussière pour ta première fois. C'est toujours mieux de le faire dans un environnement contrôlé, dans l'eau. Tu sais, fais un SIV ou, si tu en as la possibilité, si tu peux aller au lac de Garde ou quelque chose comme ça. Engage juste un bateau pour qu'il vienne te chercher dans l'eau et qu'il t'emmène pour que tu puisses juste essayer.

[00:21:36] **Gavin McClurg:** Fais-le, tout simplement. Ouais, c'est un excellent conseil. Parle-moi des parachutes de secours. Parce que, j'ai entendu pas mal de choses contradictoires. Il y a quelques années, j'ai pris un Beamer, je crois que c'était le deux ou le trois, le trois je pense. Et, tu sais, je l'ai utilisé en Europe et on m'a déconseillé de le prendre, mais maintenant on m'en reparle positivement. Et je pense que la plupart des pilotes de cross country, au moins, utilisent le Beamer parce qu'il est directionnel et si tu as un peu de temps, c'est super d'en avoir un. Qu'est-ce que tu utilises et, qu'est-ce que les gens devraient utiliser de nos jours ?

[00:22:15] **Max Marien:** Personnellement, j'ai le Beamer 2 comme principal et j'ai juste un parachute de secours rond classique comme secondaire. C'est un Independence Evo 22, tu sais, léger, un parachute de secours à 22 panneaux. J'ai utilisé le Beamer environ 10 fois et sur ces 10 fois, j'ai pu en fait l'utiliser et le piloter parce que j'avais beaucoup d'altitude. OK. Pour une formation précise au sol, je dirais que oui, il est assez utile. Le seul problème avec, tu peux

imaginer, il a deux élévateurs, deux suspentes, donc il a le même problème que ton parapente.

[00:23:01] L'élévateur peut se tordre et le rendre inutilisable. Bon, la descente reste assez lente, mais le seul problème avec cette situation, c'est que comme il est directionnel, comme il avance, il voudra toujours tourner et suivre le vent. Et d'habitude, on fait de l'acro sur un versant de montagne. Donc s'il vous emmène directement sous le vent, il vous ramène un peu vers la montagne, ce qui peut être problématique, vous voyez, de certaines manières. Mais je ne sais pas, pour les pilotes expérimentés, pour les gars qui ont déjà utilisé le parachute de secours quelques fois, je dirais que oui, je prends le Beamer parce que si vous savez déjà à quoi vous attendre, vous pouvez gérer les situations.

[00:23:47] Mais pour les personnes inexpérimentées, je dirais que ce n'est pas un premier parachute de secours. Vous devriez vous en familiariser, aller vous entraîner avec, avoir quelques déploiements de parachute de secours à votre actif, et ensuite décider si vous le voulez. Mais si vous n'avez aucune expérience, rien pour comparer, j'ai vu plusieurs personnes en SIV qui avaient des Beamers et ça leur a fait plus de mal que de bien.

[00:24:12] **Gavin McClurg:** D'accord. Est-ce que tu fais aussi du cross country ?

[00:24:16] **Max Marien:** Euh, je ne suis pas un pilote de cross country. J'en ai fait quelques-uns, vous savez, mon vol le plus long était d'environ cent miles. C'est pas mal du tout. Et oui, non, plutôt bien, vous savez, et c'est drôle parce qu'en cross country, vous avez toujours ces super décollages en montée parce que vous êtes sur une voile haute performance vraiment sympa, vous avez ces montées incroyables et toute cette altitude par rapport au sol. Et après, qu'est-ce que vous allez faire de toute cette altitude ? Oh, je vais voler en ligne droite.

[00:24:46] Ça rend dingue. Non ? Tu fonces direct vers cette montagne là-bas, vers le prochain déclencheur thermique. Et pour moi, c'est toujours, tu sais, dès que je fais ça, dès que je plane en ligne droite pour essayer d'aller quelque part, je me demande toujours : qu'est-ce que je suis en train de faire ? OK. OK. OK. C'est tellement...

[00:25:03] **Gavin McClurg:** C'est drôle. C'est un état d'esprit tellement différent, non ? Bon, revenons à votre record du monde en 2012. Vous êtes sorti d'un hélicoptère, vous avez fait un D-bag depuis un hélicoptère à environ 16 000 pieds. Et à ce moment-là, vous avez pulvérisé le record du monde à 3 740, ce qui est juste préposterieux pour moi. Impressionnant. Bravo. Comment vous êtes-vous entraîné pour ça ? Parce qu'on aurait dit que, soudainement, vous avez eu cette opportunité de monter en hélicoptère. C'était, si je ne m'abuse, votre premier D-bag. C'est bien ça ?

[00:25:39] **Max Marien:** Ce n'était pas mon premier D-bag. C'était mon premier D-bag depuis un hélicoptère. D'accord. Avant ça, j'en avais fait avec des paramoteurs. Mais je n'étais jamais monté dans un hélicoptère avant ce saut. Donc c'était assez génial. Ouais. En gros, l'entraînement que j'ai suivi consistait juste à faire des tonneaux. Donc, je partais faire des sauts depuis n'importe quelle altitude de 3 000 pieds et je faisais juste des tonneaux, des tonneaux, des tonneaux, pour voir si j'avais la tolérance nécessaire. J'arrivais à environ 70 tonneaux depuis 3 000 ou 4 000 pieds, ça me semblait plutôt pas mal. Je sentais un peu de courbatures, mais je me disais : ouais, je peux tenir ça. Je peux continuer pendant un moment.

[00:26:25] Alors, quand j'ai fait le saut en hélicoptère à 16 000 pieds, je veux dire, c'était magnifique. Juste être à 16 000 pieds d'altitude. Ouais. Vous savez, c'est une altitude que vous ne vivriez probablement qu'en avion, vous voyez, 16 000 pieds, pas seulement au-dessus du niveau de la mer, mais d'être réellement au-dessus de l'océan à 16 000 pieds, c'était incroyable. Vous savez, à Torrey, sur mon site habituel, et puis j'ai fait le D bag. Ça a marché parfaitement. Vous savez, j'avais passé beaucoup de temps à préparer ce D bag avec beaucoup de minutie pour m'assurer qu'il fonctionnerait, et j'ai juste foncé et j'ai réussi. Et pendant que je le faisais, je ne comptais pas.

[00:27:12] Je suis juste parti, et je suis parti, et je suis parti, et j'ai continué jusqu'à ce que je me dise : d'accord, maintenant je dois planer pour retourner sur la côte. Vous savez, j'ai fini par compter après, et on est arrivés à 374, et c'était comme si je n'y croyais pas. Je pensais que j'allais peut-être juste atteindre la limite, vous savez, peut-être la dépasser de peu, mais de la pulvériser comme ça, c'était, c'est vraiment...

[00:27:38] **Gavin McClurg:** C'était une sensation incroyable. Ouais. Parce que c'était quoi à l'époque ? C'était 286. Donc presque 100 de moins. Ouais. Waouh. Et maintenant, c'est quoi ?

[00:27:51] **Max Marien:** Euh, donc la même année, fin 2012, Lawrence a fait 564.

[00:28:02] Alors, autant si j'ai battu le record, lui l'a pulvérisé, pulvérisé, pulvérisé, et personne n'a essayé de le faire depuis. Parce que, euh, vous savez, c'est un peu

[00:28:13] **Gavin McClurg:** C'est ridicule maintenant, non ?

[00:28:15] **Max Marien:** C'était un peu ridicule. Et on a parlé de le refaire, tu sais, lui, moi et moi, euh, une idée, parce que tu sais, 20 000 pieds, c'est à peu près la hauteur maximale qu'il pouvait pousser un hélicoptère. Bien sûr. Euh, donc, une idée pour pouvoir gagner plus d'altitude et le refaire, c'était de faire un saut en parachute d'un avion. Euh, et ensuite, faire un D-bag depuis le parachute.

[00:28:37] **Gavin McClurg:** D'accord. Waouh. Ce serait plutôt excitant. Très bien. Excellent. Eh bien, il faudra nous tenir au courant. Ce serait assez sympa à voir. À un moment donné, je veux dire, je suppose que c'est juste pour battre un record. Je veux dire, ça ne peut pas être très amusant de faire 600 tonnes, ou si ? Je veux dire, n'est-ce pas juste une torture pour le corps ?

[00:29:00] **Max Marien:** un défi ? C'est comme courir un marathon. Tu sais, c'est juste essayer de se pousser pour voir jusqu'où on peut aller, combien de temps on peut tenir, tu vois ? C'est donc plus un défi personnel qu'un truc amusant.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** à faire. C'est ça. On avait Andre Pashaska, qui est un supporter d'Aaron Durogati dans le X-Alps et un pilote acro assez accompli. Il a battu le record du monde, un record Sphera, cet hiver au Mexique, je crois aussi. Je ne sais pas si c'était un hélicoptère ou une montgolfière. Je pense que c'était un hélicoptère. Il

[00:29:38] **Max Marien:** a fait une montgolfière. Une montgolfière. D'accord. Il

[00:29:40] **Gavin McClurg:** a fait un

[00:29:40] **Max Marien:** la montgolfière là-dessous. Ouais, j'ai vu la vidéo. J'ai été assez impressionné parce que ça demande un peu plus de technique, je pense, que de simplement la tenir pendant la chute.

[00:29:54] **Gavin McClurg:** Ouais. Il a dit que c'était épuisant et, je crois, c'était neuf. C'est, enfin, je ne suis pas à ce niveau dans mon acro. Donc, je veux dire, je comprends la difficulté, mais il a dit que c'était vraiment fatigant. Est-ce que c'est quelque chose que tu travailles aussi, est-ce que c'est une manœuvre que tu pratiques assez régulièrement ?

[00:30:15] **Max Marien:** Oh, ouais. Je peux faire la Sphera plutôt, enfin, plutôt bien. Depuis que Paul Tackett l'a inventée, j'essayais de la réussir. En gros, il me l'a expliquée la toute première fois que je suis allé à Ludenius en Turquie. Il était là et il m'en a parlé un peu, il m'a dit : « Écoute, mec, si tu fais un tumble et que tu lèves juste les mains et que tu restes en position sans rien faire, l'aile va s'engager doucement dans, enfin, une sorte de mouvement en spirale. Et ça passe par une phase vraiment bizarre où ça devient un peu mou et un peu étrange sur une rotation. Et après, tu es pratiquement en spirale et tu peux la ramener dans une position fixe, c'est comme ça qu'on fait la Sphera. »

[00:31:04] Alors, je ne l'ai pas réussi la première fois parce qu'à chaque fois que ça passait par cette phase bizarre, je paniquais et je coupais tout, tu vois, je claquais juste les freins pour l'arrêter. Mais après être revenu, la fois suivante où je suis allé m'entraîner, je l'ai fait. C'est une expérience vraiment cool, la Sphera. Aujourd'hui, quand les gens apprennent à faire des tumbling, souvent ils apprennent à en sortir de manière anti-rythmique. Du coup, ils font une Sphera dès leur toute première fois en tumbling.

[00:31:40] **Gavin McClurg:** Hmm. D'accord. Qu'est-ce que tu dirais aux pilotes qui débutent, qui progressent et qui apprennent ? C'est quoi, selon toi, la progression standard, la progression sécurisée pour l'acro ? Qu'est-ce que tu leur dirais ou qu'est-ce que tu les encouragerais à faire ?

[00:32:04] **Max Marien:** Eh bien, pour progresser en acro, il y a beaucoup de gars qui ont moins volé que moi, qui ne sont pas dans le sport depuis aussi longtemps, et qui poussent plus fort et qui s'améliorent, deviennent plus rapides. Mais les problèmes dans n'importe quel sport de vol viennent toujours du sol. Les gens finissent par se blesser parce qu'ils poussent à basse altitude et essaient de nouvelles choses, ou des choses avec lesquelles ils ne sont pas à cent pour cent, avec la vraie charge du sol. Donc, le sol est votre ennemi, ne faites ces trucs que quand vous avez de l'altitude et soyez toujours prêts à lancer votre parachute de secours, sachez comment ça marche et sachez où vous allez atterrir si vous devez lancer votre parachute de secours.

[00:32:52] **Gavin McClurg:** Tu as dit que tu gagnais ta vie surtout avec les tandems à Torrey, mais si j'ai bien compris, tu es aussi moniteur.

[00:32:59] **Max Marien:** Oui, c'est ça. Principalement des tandems et un peu d'enseignement. Je ne gagne pas ma vie, euh, en donnant des cours. J'y vais, j'enseigne des SIV de temps en temps, mais, vous savez, j'enseigne aussi surtout les fondamentaux, les bases du vol. Et, vous savez, ce qui paie les factures, c'est surtout les tandems, bien sûr. Torrey est un super endroit pour, euh, pour gagner sa vie. Et nous avons beaucoup de chance, les quelques gars qui font des tandems là-bas, on gagne notre vie en volant là-bas. C'est

[00:33:30] **Gavin McClurg:** c'est le tandem qui vous motive ? D'accord. Alors, je ne veux pas que ça soit mal interprété, mais quand j'ai commencé à apprendre, le vol en crête, n'importe quel type de vol, c'est le plus excitant qui soit. J'ai appris au Point. Mais après un certain temps, pour moi, faire des allers-retours sur une crête, ça est devenu vite lassant. Torrey est magnifiquement belle, je ne la critique pas du tout, mais comment est-ce qu'on reste enthousiaste à voler sur le même site, encore et encore ? Est-ce que c'est à cause du tandem, juste en voyant l'effet que vous avez sur les gens, sur vos passagers, en les voyant s'enflammer ?

[00:34:14] **Max Marien:** Absolument. Je veux dire, si je devais sortir faire une journée de vol juste pour moi, sauf s'il s'agit d'une journée venteuse incroyable après un front, je n'irais pas à Torrey. J'irais quelque part de plus haut, où je pourrais faire de l'acro, mais pour les conditions normales de tous les jours où on plane tranquillement, c'est génial de simplement faire découvrir le sport à de nouvelles personnes. Je me surprends à sourire chaque jour, et chaque passager est différent. Ils vivent tous une expérience différente et, pour certains, c'est le meilleur moment de leur vie. Ils se disent : « Oh mon Dieu, c'est fait pour moi, je vais m'y mettre », alors que pour d'autres, c'est plutôt : « Waouh, c'est terrifiant ».

[00:35:03] Vous savez, ne tournez pas trop brusquement. Ouais.

[00:35:06] **Gavin McClurg:** Ouais, non, pas d'acro s'il vous plaît.

[00:35:09] **Max Marien:** Ouais, oh, ce virage était un peu agressif, j'ai pas aimé ça. Mais enfin, vous savez, le truc génial avec le vol de crête, et là où on voit vraiment le vol de crête briller, c'est votre capacité à voler bas au ras du sol dans des conditions calmes. Vous avez beaucoup plus de pratique pour voir réellement le mouvement que vous effectuez, si vous voyez ce que je veux dire. Bien sûr, vous savez, en volant à 60 mètres, 90 mètres ou plus, on n'a pas vraiment le ressenti de comment on se déplace, vous savez, on se sent plus lent avec l'altitude. Donc si vous avez l'occasion de faire du vol de crête, vous pouvez vous entraîner à être incroyablement, extrêmement proche du sol, vous savez, en faisant des légers mouvements de tangage, des pendules de tangage légers près du sol ou des virages serrés, des swing-overs, et c'est là que le vol de crête brille vraiment, vraiment. C'est l'un des vols les plus fun que vous puissiez faire, surtout si vous le faites, vous savez, sur une grande dune de sable ou quelque chose comme ça, un endroit comme Dinda Pala ou dans un kike, vous savez, sur une grande dune de sable où vous pouvez enfoncer votre main dans le sable.

[00:36:26] **Gavin McClurg:** et vous pouvez

[00:36:26] **Max Marien:** C'est vraiment quand tu as vraiment l'impression de voler, c'est quand tu voles près du sol en frôlant le sol, en frôlant les mains... c'est vraiment ma spécialité, c'est là que je m'amuse le plus, quand je suis juste là, tu sais, en ramassant du sable ou en arrachant des feuilles des buissons pendant que je passe devant quelqu'un.

[00:36:49] **Gavin McClurg:** m'a dit que, en d'autres termes, il faut que ce soit vraiment ludique, c'est ce que tu dis, et j'adore ça, je trouve ça vraiment sympa de faire ça. Et quelqu'un m'a dit en chemin, quelque part, et je trouvais ça tellement précieux, que chaque vol devrait être considéré comme un vol d'entraînement. Tu peux te fixer des objectifs, même des manche vraiment banales deviennent vraiment amusantes sur un site où tu voles tout le temps parce que tu te mets au défi. Tu peux jouer à cache-cache avec un autre pilote, ou suivre le chef, ou comme tu dis, si tu arrives à être tellement précis que tu peux arracher une feuille spécifique sur quelque chose, tu peux le faire, c'est vraiment amusant à faire, c'est vraiment... ouais, c'est plutôt excitant, non ? Oh

[00:37:32] **Max Marien:** Oui, absolument. Et c'est là que, vous savez, je m'amuse beaucoup à Tori. Les gens qui viennent à Tori me disent que c'est ennuyeux, vous savez, après n'y avoir volé qu'un jour ou deux. Moi, je vole là-bas

depuis que j'ai commencé il y a 16 ans et je m'amuse toujours quand j'y vais. Je peux faire des plonges dans l'herbe, traîner mes pieds, ou peut-être traîner l'aile si j'ai un peu d'altitude. Je peux faire des spirales de la mort ou juste des virages en aile le long de la falaise. Il y a plein de trucs qu'on peut faire pour s'amuser, et c'est triste pour moi de voir des pilotes venir et faire des allers-retours, vous savez, des lignes droites d'un bout à l'autre, genre trois miles par ici, trois miles par là. Mais qu'est-ce que vous faites ? Vous vous amusez seulement ? Alors, on pratique beaucoup de décollage et d'atterrissage, et c'est la grande chose, au moins pour la formation à Tori. Et si vous venez, surtout en fin de journée par temps clair, vous verrez une poignée de gars, les habitués qui sont toujours là, et c'est tout ce qu'ils feront : ils vont monopoliser le décollage, ils vont décoller, tourner, atterrir, décoller, tourner, atterrir, et s'entraîner beaucoup sur des manœuvres vraiment coordonnées près du sol.

[00:38:57] **Gavin McClurg:** J'imagine qu'en 16 ans de formation à Tori et avec tout ce que vous avez volé, vous avez dû voir pas mal d'accidents. Est-ce qu'il y a des signaux d'alerte communs ? Des choses que vous voyez plus que d'autres ? En d'autres termes, est-ce qu'on peut lancer une mise en garde à nos auditeurs ? Évidemment, il y a la complaisance, mais est-ce qu'il y a d'autres choses que vous avez vues et qui vous font dire : « Bordel, c'était tellement évitable » ?

[00:39:31] **Max Marien:** Oui, absolument. Je veux dire, le truc le plus courant que je vois les gens rater, ce sont les wing overs. Et c'est parce que, bien sûr, ça a l'air accessible, facile à faire, mais les wing overs peuvent vraiment accumuler de l'énergie rapidement. Et s'ils sont mal gérés, ça te met plus haut que ton voile sans aucune tension sur les lignes. Du coup, je l'ai vu plus souvent qu'autre chose finir par un truc bizarre, et le pilote surréagit ou fait quelque chose qui fait décrocher l'aile ou un truc du genre, et puis tu te retrouves dans tout le scénario en cascade. Donc, mon conseil pour...

[00:40:18] pour les gars qui essaient de se mettre à l'acro, ne prenez pas les choses à la légère, entraînez-vous sur chaque nouvelle manœuvre comme si vous étiez

[00:40:28] **Gavin McClurg:** pas comme ça, tu ne le fais pas comme tu le fais

[00:40:28] **Max Marien:** tu vas déclencher ton parachute de secours. Ne prends jamais pour acquis que tu vas juste sortir d'une figure sans problème. Ce n'est pas un détail.

[00:40:34] **Gavin McClurg:** C'est un bon conseil. Je me souviens au début, et on a eu Jocky Sanderson dans l'émission il y a quelque temps, et sa vidéo, Performance Free Flying, est tellement fantastique à ce sujet parce que ça s'est vraiment ancré dans ma tête. C'était quand je commençais tout juste à apprendre, et j'étais tellement enthousiaste pour les wing overs et tout le reste, et ils ont expliqué que ce n'était pas une manœuvre facile. C'est l'une des manœuvres les plus avancées, et pour bien la réussir, c'est vraiment l'une des plus complexes. Il y a beaucoup d'autres manœuvres en acro que je pense être bien plus faciles. Pour vraiment bien la faire, comme tu l'as dit, tu fais pratiquement des boucles d'avant en arrière. Tu es bien au-dessus de ton aile, donc si tu rates le timing, ça devient moche. Je suis content que tu en aies parlé parce qu'au début, tu disais que faire des wing overs était vraiment fun, mais tu as raison. Je pense que c'est un mouvement assez avancé.

[00:41:21] **Max Marien:** Ouais, absolument, et j'en ai raté pas mal quand j'apprenais à les faire, mais il m'a fallu un certain temps pour en saisir la finesse. Généralement, il y a deux façons dont les gens font mal les wing overs. Soit ils sont trop agressifs, ce qui était mon problème, et ça te place au-dessus de l'aile en étant en manque d'énergie, soit ils sont pas assez agressifs, super léthargiques, et le problème avec ça, c'est que ça te met, encore une fois, un peu de travers par rapport à l'aile, avec des trucs qui finissent par devenir légers. Il y a donc une zone intermédiaire. Si tu es trop agressif, si tu tires, tu penches et tu claques trop fort sans avoir l'énergie pour le faire, tu vas te mettre vraiment haut au-dessus de l'aile et finir par devenir très léger là-haut, ou si tu es vraiment léthargique et que tu te dis : « Oh, je vais juste faire ça tranquillement », eh bien, une fois que tu dépasses la marque des 90 degrés,

[00:42:20] tout est foutu. Vous n'avez plus assez d'énergie pour terminer le virage. C'est donc une manœuvre qui demande beaucoup de finesse. C'est l'une des premières que l'on apprend quand on est un pilote qui veut se lancer dans l'acrobatie en parapente, et c'est l'une des manœuvres les plus importantes à bien comprendre. Il y a d'autres manœuvres qui ont l'air plus cool, qui sont plus avancées, mais qui sont beaucoup, beaucoup plus faciles. Et honnêtement, le tumbling en fait partie. Faire un tumbling infini est en fait plus facile que de faire des wing overs.

[00:42:58] **Gavin McClurg:** C'est, ouais, c'est incroyable pour moi.

[00:43:02] C'est assez drôle. Vous savez, je n'ai pas le luxe d'avoir de l'eau là où nous sommes. C'est, enfin, c'est quelque chose que je veux vraiment faire, apprendre à faire des tonneaux, mais je ne veux juste pas faire ça sur la terre. J'aimerais apprendre ça sur l'eau d'abord et vraiment maîtriser le truc à la perfection. Et puis, pour tout le reste, vous savez, les hélicos et tout ça, je suis assez à l'aise maintenant pour le faire sur la terre parce qu'on apprend juste à respecter certaines limites de hauteur. Et comme vous l'avez dit, ne pas avoir peur d'utiliser votre parachute de secours. Et puis je pense que c'est en fait assez sûr, mais je ne recommande pas ça à nos auditeurs. Je dis juste que c'est là que je le fais en ce moment. Mais, bon, cool. Max, à quoi ressemble ton avenir ? Si tu pouvais, vous savez, tracer tes cinq prochaines années, est-ce que tu le fais seulement ?

[00:43:48] Est-ce que tu es du genre à planifier ?

[00:43:52] **Max Marien:** Non, pas du tout. Écoute, c'était assez évident, même avec mes tentatives de record, c'était, c'était, tu sais, ce qui s'est passé, la façon dont j'ai pu faire ce record, c'est que, tu sais, ce gars est venu voir Tori et il a parlé avec mon père. Il s'est avéré être le propriétaire d'une société d'hélicoptères locale appelée Corporate Helicopters. Et, tu sais, mon père savait que je m'entraînais. Je m'entraînais déjà à faire des saltos de durée, tu sais, avant même d'avoir pensé à faire le record. Et, tu sais, il lui a demandé : « Hé, est-ce que tu pourrais emmener mon fils ? Est-ce que tu pourrais l'emmener en altitude dans l'un de tes hélicoptères ? » Et le gars a dit : « Ouais, absolument. »

[00:44:33] Alors, tu sais, il a sponsorisé le vol en hélicoptère et il m'a emmené en altitude.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Dingue. Ouais, juste sur un coup de tête. J'adore ce genre de trucs. Tu as mentionné au tout début de l'émission que tu travailles sur de nouvelles manœuvres. Je ne veux pas que tu révèles de secrets si tu n'en as pas envie, mais j'ai toujours trouvé ça fascinant. J'ai énormément de respect pour les frères Rodriguez et TAC pour avoir, tu sais, imaginé tout ça. Je me demandais, comment ça se passe, à quoi ressemble ce processus ? Sur quoi travailles-tu, si tu peux le dire ?

[00:45:09] **Max Marien:** Oh oui. Tu sais, je les ai déjà faites. J'ai posté les vidéos et tout, tu sais, les nouvelles manœuvres. On connaît déjà toutes les manœuvres réelles dont un parapente est capable. Donc les nouvelles manœuvres ont maintenant toutes à voir avec la torsion des élévateurs. Tu sais, je les ai déjà faites. Ou, tu sais, mes nouveaux ajouts consistent à faire une torsion à 360 degrés des élévateurs pendant un tonneau. C'était la première que j'ai faite. À l'origine, Rodriguez a ouvert la voie avec cette manœuvre appelée le "devil's twist". Et le "devil's twist", c'est quand tu fais un hélico, d'accord ? Tu tords les élévateurs d'un côté, et puis tu fais une torsion à 360 degrés pour finir en étant tordu de l'autre côté.

[00:45:58] Et ensuite, tu fais une rotation à 360 degrés pour finir en étant tordu dans l'autre sens. OK. Pendant la, pendant la manœuvre, en hélicoptère, ouais, pendant la manœuvre. Donc, tu tournes d'une direction à l'autre. Et du coup, j'ai pris ça, j'ai essayé, tu sais, cette manœuvre quelques fois et j'ai décidé : « Bon, je pense que je pourrais lancer ça juste pendant un tumble ». Donc en une rotation, tu sais, ton corps fait un 360. OK. C'est une sensation vraiment intéressante. Et, tu sais, ce n'était pas une manœuvre super compliquée à inventer. Et une fois que j'ai posté la vidéo, quelques autres gars ont commencé à le faire. C'est donc devenu un truc assez cool à faire pour le twisted Aspera. C'est ça. Tu peux imaginer, pour faire un Aspera, tu fais un sat, un tumble, et ensuite un sat dans la direction opposée.

[00:46:47] Alors, tu commences en étant tourné pour faire le sat d'un côté, et ensuite, euh, tu montes en intensité. Et avant de passer au sat de l'autre côté, tu fais ce truc, euh, tu sais, ce que j'appelle le "devil's twist". Ce tumble, cette manœuvre à 360 degrés. Du coup, tu te retrouves tourné dans la bonne direction quand tu fais le sat de l'autre côté.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Ah, c'est de la folie.

[00:47:09] **Max Marien:** Réfléchis bien à ça.

[00:47:10] **Gavin McClurg:** Ah, très cool.

[00:47:14] **Max Marien:** Et puis, euh, vous savez, les autres. Les autres manœuvres que, euh, que j'ai inventées étaient des flips pendant, euh, pendant une chute. Donc, euh, donc encore une fois, vous savez, quelqu'un avait, vous savez,

avait fait ce, ce truc appelé le flip install, donc en gros, vous faites un full saw dynamique, ce qui signifie que vous prenez un peu d'énergie et, pendant que vous engagez les freins, vous faites un backflip dans votre sellette, ouais.

[00:47:40] **Gavin McClurg:** Je vois, je te suis, ouais, donc

[00:47:44] **Max Marien:** Je vois. Alors, ce qui se passe, c'est qu'après avoir fait le flip et que le voile sort, tes freins sont enroulés, donc tu dois les dérouler ou juste attraper les élévateurs et faire un front flip dans l'autre sens. Du coup, j'ai repris ça pour le tumbling et je l'ai fait, je ne l'ai fait qu'en un seul vol et je suis le seul à l'avoir jamais fait, là où j'ai fait un backflip pendant le tumble et tu penses

[00:48:11] **Gavin McClurg:** Alors, mec, tu penses que ces figures comme le backflip et le frontflip pendant le tumble, ou certaines des autres trucs que tu as inventés, est-ce que tu penses qu'elles seront intégrées dans des shows et des séquences à l'avenir, genre en compétition ?

[00:48:31] **Max Marien:** On a déjà rédigé les règles, les scores et tout le reste pour les figures acrobatiques, que ce soit le flip et l'install ou le tumble flip. Et ça, je l'ai d'ailleurs introduit lors des World Air Games l'année dernière à Dubaï. On a juste écrit les règles ; j'ai tenté de faire le tumble flip pendant les World Air Games, mais je n'ai pas réussi. Donc ça n'a pas encore eu lieu, personne ne l'a fait, ni aucun autre type de flip en compétition pour l'instant. Alors, ça finirait par arriver.

[00:49:18] **Gavin McClurg:** ça irait vite, il faudrait presque que les juges le visionnent sur film pour s'en rendre compte, non ? Je parie que ça va être super sympa, je parie que ça va être super sympa, je parie que ça va aller assez vite.

[00:49:27] **Max Marien:** Ouais, et ça arrive déjà souvent en compétition parce que les juges, tu vois, ils essaient de noter ce que la personne fait et les figures s'enchaînent, boum, boum, boum. Parfois, les gars font 10 manœuvres en une seule course. Donc, même déjà là, il y a des moments où, une fois les scores affichés, les gens reviennent avec leurs images GoPro genre : « Non, voilà ce qui s'est vraiment passé ». Donc ça ne serait pas vraiment exagéré de dire : « Oh, au fait, j'ai fait un salto pendant... »

[00:50:04] **Gavin McClurg:** ce tumble, tu sais, l'une des choses que j'ai remarquées en Europe, quand tu arrives dans un endroit comme Garda ou même Anise, il y a une communauté assez large de pilotes acro. Est-ce que tu as une communauté avec qui tu peux t'entraîner là-bas, ou est-ce que tu fais tout ça plutôt en solo ?

[00:50:25] **Max Marien:** Ici à Tori, c'est pratiquement en solo. Il y a un autre pilote ici qui est un pilote acro à part entière, et enfin, quelques gars qui font de l'acro, et oui, on sort et on fait un peu d'entraînement ensemble, mais ce n'est pas une communauté aussi grande que celle qu'il y a en Europe.

[00:50:46] **Gavin McClurg:** ça doit être sympa de se retrouver avec ces gars dans un endroit comme Dubaï ou... vous savez, ils viennent juste de faire... vous êtes allés à celui d'Anise qui a eu lieu il y a quelques mois ?

[00:50:55] **Max Marien:** Je n'ai pas pu, euh, participer à des compétitions cette année malheureusement, j'avais vraiment envie mais je n'ai juste pas pu. Je compte y aller l'année prochaine, donc l'année prochaine, j'espère faire toute la scène compétitive, et c'est vraiment ce que j'aimerais faire. Le seul problème, bien sûr, c'est que notre saison d'été est la même que la leur. Alors, quand je dois travailler ici, faire beaucoup de tandems, c'est quand, euh, tu sais, je devrais être en train de compétir en Europe. Cool.

[00:51:27] **Gavin McClurg:** Je veux respecter votre temps, mais juste une dernière question sur les tandems : est-ce que vous trouvez que les tandems aident ou nuisent à votre acro ?

[00:51:38] **Max Marien:** C'est une bonne question. Je fais des tandems depuis 2009 et ça m'a clairement aidé sur le fait que je suis toujours sur le site de vol, contrairement à quand j'avais un boulot, disons de sept à quinze, c'est ce que je faisais avant, et je partais voler une heure après le travail si je pouvais. Maintenant, comme je suis sur le site, je peux toujours lâcher le boulot, je peux juste dire : « OK, je ne vais pas faire de tandems parce que les conditions sont vraiment bonnes en ce moment », et aller faire un peu de pratique avant de retourner au travail, ce qui est plutôt sympa. Mais malheureusement, je n'acquiers pas beaucoup de pratique de pilotage ; voler en tandem ne vous aide pas vraiment d'une quelconque manière à apprendre l'acrobatie, c'est sûr.

[00:52:31] **Gavin McClurg:** Ouais, on entend ça souvent en cross country, vous savez, beaucoup de pilotes parce que c'est un peu la progression naturelle : on apprend à voler, puis on obtient son brevet, peut-être celui d'instructeur ou de tandem, et ils disent toujours que c'est la voie la plus rapide pour s'entraîner au cross country en faisant beaucoup de tandems. Parce que c'est un peu la dernière chose que vous voulez faire, après quelques tandems le matin, c'est de préparer votre matériel et de partir en grand, vous voyez ? C'est juste parce que c'est du boulot, c'est fatigant. Mais en même temps, certains des meilleurs pilotes au monde sont aussi des pilotes de tandem commerciaux assez réguliers, donc je trouve ça assez intéressant. Je ne fais pas de tandem, donc je n'en sais pas beaucoup.

[00:53:15] **Max Marien:** Ouais, c'est intéressant. Je veux dire, tu accumules beaucoup d'heures de vol, mais c'est différent, tu vois ? Ça devient un boulot. Tu es là pour t'occuper de ton passager, tu n'es plus juste là pour faire tes propres trucs. Du coup, bien sûr, tu vas y aller plus mollement, tu vois, tu as quelqu'un avec toi, donc tu ne vas pas devenir dingue. Mais tu accumules plus d'heures de vol, plus de pratique, plus d'expérience, mais ça ne te mènera qu'à un certain point. Tu as absolument besoin de temps en solo pour aller pratiquer quelle que soit la discipline que tu pratiques. Bien sûr, c'est super.

[00:53:52] **Gavin McClurg:** Max, je veux faire attention à notre temps. On en est à environ 50 minutes et j'avais l'habitude de terminer toutes ces sessions avec le questionnaire de Proust. Je ne l'ai pas fait les dernières fois, mais j'aimerais vraiment le faire avec toi. Ce ne sont que quelques questions, réponds-y comme tu veux et on s'arrêtera là. Merci, mec. Alors, c'est parti. Quel est ton mot préféré ?

[00:54:17] **Max Marien:** cochonnet

[00:54:19] **Gavin McClurg:** excellent, mon mot préféré en moins, euh

[00:54:22] **Max Marien:** la haine, je suppose

[00:54:26] **Gavin McClurg:** Je vois, super. Alors, qu'est-ce qui vous excite, qu'est-ce qui vous dégoûte ? Et ça n'a pas besoin d'être sexuel.

[00:54:33] Merci pour ça.

[00:54:34] **Max Marien:** euh, ces deux réponses sont le ciel

[00:54:40] **Gavin McClurg:** excellent, un

[00:54:42] **Max Marien:** C'est sympa, tu sais, après le front, il y a beaucoup de cumulus, ce genre de journée nuageuse qui te dégoûte quand tu vois juste une couverture grise ou de la bruine et de la pluie.

[00:54:52] **Gavin McClurg:** Excellent, parfait. Et même chose pour le bruit. Quel son est-ce que vous... quel son ou quel bruit est-ce que vous aimez et quel son ou quel bruit est-ce que vous n'aimez pas ? Oh, intéressant. Eh bien...

[00:55:07] **Max Marien:** J'ai appris à aimer, vous savez, le son de ma fille qui rigole, vous voyez, quand je la fais rire et tout ça. Ah, c'est mignon. Et ensuite, ce que je n'aime pas, ce que je n'aime pas... Oh, Harley, vous m'écoutez là-bas ? Vous qui conduisez une Harley, je vous déteste. Quand vous passez dans ma rue, vous savez, toute la maison tremble et ma fille se réveille en pleurant, alors allez vous faire voir si vous conduisez une Harley, ouais.

[00:55:36] **Gavin McClurg:** Et tu viens de dire que « détester » est ton mot préféré, donc wow, tu n'aimes vraiment pas les Harley, d'accord, super. Et quelle autre profession, à part la tienne, aimerais-tu essayer ?

[00:55:47] **Max Marien:** Tu sais quoi, je suis vraiment jaloux des gars qui travaillent à distance. N'importe quel métier où tu peux juste te brancher sur ton ordi ou ton téléphone, ou quoi que ce soit, et avoir ton téléphone dans ton cockpit pendant que tu voles, et aller bosser. Je suis assez jaloux de vous, donc peu importe ce que vous faites, mais quand je vous vois sur le site de vol et que vous êtes genre « oh ouais, je travaille là » en passant des appels et en tapant sur votre téléphone, et que vous allez ensuite voler pendant quelques heures, je pense que c'est la meilleure façon de faire, j'adore ça.

[00:56:18] **Gavin McClurg:** Et quel métier est-ce que tu n'aimerais pas faire ?

[00:56:21] **Max Marien:** pour moi, je détesterais retourner dans le bâtiment, d'accord.

[00:56:25] **Gavin McClurg:** donc tu étais dans le bâtiment

[00:56:27] **Max Marien:** Ouais, c'est ce que je faisais avant, tu sais, avant de travailler au port d'aile, je faisais du béton et de la toiture. Bon, c'est plus dur.

[00:56:36] **Gavin McClurg:** C'est un domaine dans lequel on peut s'investir. On est juste en train de préparer la rénovation de ma cuisine, donc je ne vais pas te demander de faire mes plans de travail en béton.

[00:56:44] **Max Marien:** Les rénovations, c'est plutôt sympa, tu sais, quand c'est juste pour une pièce ou quelque chose comme ça, ou pour toute la maison, c'est assez amusant. Mais quand tu fais de gros projets, genre d'énormes murs en béton ou quand tu t'occupes de l'entretien du toit d'un complexe géant, c'est un peu ennuyeux.

[00:57:06] **Gavin McClurg:** Je laisse le questionnaire ici un instant, mais je serais curieux de savoir, à votre âge, avec une petite fille, si vous vous voyez rester chez Tantums. Est-ce que ce sera votre métier pour un bon moment ?

[00:57:20] **Max Marien:** Je veux dire, mon cœur est chez Tory. Mon père est le propriétaire, il est le gérant, et j'ai pratiquement ma place avec eux. Donc, peu importe ce qu'on doit faire pour que l'endroit survive et continue, que ce soit faire des tantums, gérer l'école ou s'occuper du bureau, quoi que ce soit, c'est ce que je vais continuer à faire, d'accord ?

[00:57:44] **Gavin McClurg:** Dernière question, pour en revenir au questionnaire : si le paradis existe, qu'aimeriez-vous entendre Dieu vous dire quand vous arriverez aux portes du ciel ?

[00:57:52] **Max Marien:** Hmm, c'est une bonne question. Eh bien, voyons voir... qu'est-ce qu'il dirait ? Il dirait : « Max, tu as passé beaucoup de temps plus près de moi que la plupart des autres, alors tu sais que tu vas être l'un de mes VIP. Voici une grande montagne, beaucoup de remontées mécaniques, amuse-toi bien. »

[00:58:15] **Gavin McClurg:** Excellent, fantastique, super, j'adore, j'adore. Bon, Max, merci beaucoup pour ton temps, je l'apprécie vraiment. Pour ceux qui nous écoutent, allez voir Max à Tory Pines pour découvrir en quoi consiste son obsession. C'est un endroit fantastique pour voler, accumuler des heures et s'entraîner. Et, avant de nous quitter, est-ce qu'il y a autre chose que tu veux dire, Max, ou comment les gens peuvent-ils en savoir plus sur toi et ce que tu fais là-bas ?

[00:58:44] **Max Marien:** Oh oui, absolument. Vous pouvez aussi visiter le site flytory.com et en apprendre plus sur les sorties ou les événements spéciaux comme les SIV, les trucs qu'on organise, et ouais, venez simplement me voir. Je m'assiéra avec n'importe qui pour expliquer comment fonctionne Tory et vous montrer comment bien vous amuser là-bas si vous avez l'habitude de juste faire des allers-retours sur la crête.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Excellent. Parfait. Max, merci beaucoup, mec. J'apprécie. Merci d'être venu sur l'émission et, j'espère qu'on pourra voler ensemble à la base des nuages bientôt. Très bien. Pareil pour moi, Gavin. Merci de m'avoir invité. Salut.

[00:59:21] J'espère que vous avez apprécié ça. C'est toujours super de s'asseoir avec ces excellents pilotes du monde entier. Si vous découvrez juste le mayhem, je vous invite à retourner écouter certains des épisodes précédents. Il y a tellement de pépites avec Will Gadd, Jeff Shapiro, Bill Belcourt et toute une bande de pilotes européens. J'en ai pas mal en réserve. J'ai Mickey Siegel qui arrive dans les semaines à venir, il faut juste que je fasse le montage. J'ai aussi une super discussion avec Larry Tudor, un pilote de hang glider très célèbre à l'époque, et je m'assiérai avec Russ Ogden chez Ozone ici dans quelques jours. Donc, préparez-vous, il y a de super émissions à venir alors que nous plongeons dans l'hiver ici dans l'hémisphère nord.

[01:00:08] Comme toujours, tout ce que nous demandons, c'est un dollar par émission. Si vous avez tiré quelque chose de cet épisode ou des précédents, vous trouverez le lien de donation. Il est très facile à trouver. On a tout mis au propre sur le site web. Vous le trouverez sur cloudbasedmayhem.com. Envoyez-nous un dollar. Ça aide énormément. Je l'apprécie vraiment. Le montage de ces prises prend des heures et des heures. Et, oui, je vous en remercie vraiment. On se voit au prochain épisode. Merci. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Max Marien brach den Infinity Tumbling Rekord, nachdem er 2012 aus einem Hubschrauber gesprungen war und dabei unglaubliche 374 Mal direkt über und über seine Tragfläche flog. Max begann bereits im jungen Alter von 12 Jahren mit dem Fliegen und verdient seinen Lebensunterhalt durch das Fliegen von Tandems am Torrey Pines Glider port. Er wurde häufig für die Show angefragt und dieses Gespräch ist fantastisch. Egal, ob Sie Acro verfolgen oder nicht, es gibt hier viele großartige Erkenntnisse und Ratschläge, darunter wie sich das Risiko ändert, nachdem man Kinder hat; wie man in den Acro einsteigt; die häufigste Ursache für Unfälle; das gefährlichste Manöver (das könnte Sie überraschen); das beängstigendste Manöver; eine Menge Informationen über Reserveschirme und deren Verwendung; sichere Wege, um Fortschritte zu machen, und vieles mehr. Viel Spaß!

Der Beitrag Episode 28- Max Marien and the ACRO pursuit erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:24] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Folge von Cloudbase Mayhem. Ich bin gerade aus Banff zurück, wo wir die Weltpremiere von North Unknown hatten, dem neuen Film über die Traverse der Alaska-Range von Dave und mir. Die Red Bull Produktion kam sehr gut an. Es war ziemlich cool, das vor so einem großen Publikum zu sehen und zu erleben, wie alle gelacht, gejubelt, mitgefiebert und sich erschrocken haben. Meine Mutter, die neben mir saß, hat ziemlich viel geweint, also ja, das war eine Menge Spaß. Leider wird es nicht auf der Weltreise zu sehen sein, weil es mit Red Bull eine Menge rechtlicher Hürden zu klären gab und die Tour startet in etwa vier Tagen. Für diejenigen von euch, die hoffen, es auf der Tour zu sehen, wird das also leider nicht klappen, aber wir hoffen, es auf vielen anderen Festivals wie Telluride, Five Point und so weiter zu zeigen.

[00:01:10] Ich werde euch auf dem Laufenden halten. Folgt mir auf Instagram oder Facebook, wenn ihr über solche Dinge informiert bleiben wollt. Bevor wir zu diesem Podcast mit Max Marion kommen: Max Marion, ein kleiner acro Hund aus Kalifornien, der vor kurzem den Weltrekord gebrochen hat, der dann aber sofort wieder geknackt wurde, er hatte ihn also nicht lange, aber trotzdem eine ganze Menge Infinities aus einem Hubschrauber zu machen, ist verdammt cool. Aber bevor wir dazu kommen, wollte ich nur kurz sagen, dass wir eine ziemlich besondere Show mit Bill Belcourt vor uns haben. Er wird die Show moderieren. Ich sammle gerade eure Fragen, unser Publikum – egal, was ihr Bill fragen wollt. Schickt sie mir per E-Mail an Thecloudbasemaham.com oder über Facebook auf meiner Seite oder wie auch immer ihr mich erreichen wollt, das ist alles okay.

[00:01:56] Ich werde sie alle sammeln. Ich werde eine Reise nach Salt Lake City machen, dort unser ganzes Equipment aufbauen und er wird die Show leiten. Also, fragt ruhig, was auch immer ihr den Yoda des Gleitschirmfliegens fragen wollt. Es sollte eine wirklich unterhaltsame Show werden. Wir haben das noch nie gemacht, aber ich denke, es wird ziemlich gut laufen. Also ja, stellt eure Fragen. Dieser Podcast, ja, ein Gespräch mit Max Marion. Er wurde mir von ziemlich vielen Leuten empfohlen. Max und ich kennen uns nicht, aber Max ist ein junger Typ, ein Tandempilot bei Torrey Pines. Ein echter acro-Fan. Er hat vor ein paar Jahren den Infinity-Rekord gebrochen, der seitdem wieder geknackt wurde. Aber trotzdem ist er ein bisschen auf der Welttour mitgeworben. Und es war ziemlich interessant, sich mit jemandem zusammensetzen zu können, der sich nur auf acro konzentriert.

[00:02:46] Eigentlich fand ich eine der Zeilen hier ziemlich witzig. Er fliegt zwar manchmal quer durchs Land, aber er findet es unglaublich frustrierend, eine Thermik mit etwa 6.000 Fuß darunter zu verlassen und einfach geradeaus zu fliegen. Er kann das einfach nicht ausstehen. Er würde viel lieber die ganze Höhe einfach verpulvern. Das ist also das genaue Gegenteil von meiner Denkweise. Und ich glaube, ihr werdet viel aus diesem Gespräch mitnehmen. Ja, er ist ein sehr artikulierter Typ, wenn es um unseren Sport geht. Und wir hatten eine gute Zeit. Also, ohne Umschweife, genießt bitte mein Gespräch mit Max Marion. Wenn wir sterben, dann mal krank und mal spät. Bitte hört auf damit.

[00:03:32] Max, toll, dass du dabei bist. Ich hatte bisher nicht viele acro Piloten zu Gast, also wird das ziemlich interessant. Aber erzähl mir zuerst, wo du gerade bist und was du heutzutage so treibst.

[00:03:43] **Max Marien:** Danke, dass ihr mich in der Show dabei habt. Momentan lebe ich in San Diego, Kalifornien. Ich arbeite beim Torrey Pines Glider Board als Tandempilot. Und ich habe eine Tochter, die ein Jahr und vier Monate alt ist.

[00:03:58] **Gavin McClurg:** Wow, du fängst ja früh an. Ich habe gerade über deinen Rekord gelesen, auf den wir gleich noch näher eingehen werden. Du warst damals 24. Das macht dich jetzt also 28. Stimmt das etwa?

[00:04:09] **Max Marien:** Genau. Ja, ich bin jetzt 28.

[00:04:11] **Gavin McClurg:** Wow. Wie ist das Leben also als Vater und Tandempilot?

[00:04:17] **Max Marien:** Es war toll. Weißt du, sie ist – nun ja, Kinder sind toll. Und es hat viel Spaß gemacht, sie da zu haben. Es hat definitiv meine Sicht auf die Welt ein wenig verändert.

[00:04:28] **Gavin McClurg:** Das kann ich mir vorstellen. Ist das so? Ja, man hört ja oft von Leuten mit Kindern, dass sie bei Risiken irgendwie vorsichtiger werden. Wir werden ja über Risiko sprechen. Ich betrachte acro nicht als eine besonders riskante Sportart, wenn man es richtig macht. Und korrigier mich ruhig, falls ich mich irre. Aber hat es dich irgendwie ausgebremst? Oder gehst du immer noch voll rein?

[00:04:52] **Max Marien:** Oh nein, auf jeden Fall schon. Ich habe definitiv versucht, das Risiko ein bisschen niedriger zu halten als früher. Aber ich denke, das liegt auch einfach am Alter. Weißt du, früher habe ich mich ein bisschen mehr reingehängt, als ich jünger war. Und jetzt habe ich das Gefühl, ja, ich bin wahrscheinlich ein bisschen langsamer geworden. Aber das bedeutet nicht viel. Ich bin immer noch da draußen und mache acro. Ich habe einige neue Tricks erfunden und ich pushe mich immer noch ziemlich hart.

[00:05:22] **Gavin McClurg:** Super. Und bist du, also ich weiß, dass du in den letzten paar Jahren Zeit damit verbracht hast, in Europa und so zu antreten. Steht das immer noch auf deinem Schirm? Ist das immer noch ein Ziel? Ja, schon.

[00:05:33] **Max Marien:** Ja. Ich fliege nach Europa, wenn ich kann. Es ist irgendwie schwierig. Aber ich versuche, dorthin zu kommen und zu konkurrieren. Ich habe es nur nicht so oft gemacht, wie ich gerne würde. Weil es ziemlich teuer ist, dorthin zu gehen und eine ganze Menge Zeit in Europa zu verbringen.

[00:05:53] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Als du nach Europa geflogen bist, habe ich in deinem Blog gelesen, dass du dort trainiert hast. Du hast in Oludenis trainiert. Hast du so eine Lieblingslocation zum Trainieren? Ist es direkt bei Torrey? Oder wo trainierst du am liebsten acro?

[00:06:09] **Max Marien:** Nun, weißt du, es ist lustig, denn Torrey ist wirklich nicht der Ort, um acro zu trainieren. Weißt du, es ist 300 Fuß hoch. Bei wirklich guten Bedingungen mit dem acro Gleitschirm kriegst du vielleicht Runs von etwa 150 bis 200 Fuß, bevor du zum Grat zurückkehren und, weißt du, wieder hochgleiten musst. Es ist also wirklich kein idealer Ort. Außerdem, falls du dort jemals einen Zwischenfall hättest, bei dem du einen Rettungsschirm auswerfen müsstest oder wenn einfach etwas schiefgeht, weißt du, der Boden ist ziemlich nah. Ich habe also noch ein paar andere, weißt du, Plätze in Southern California, die ich besuche. Blossom Valley ist, weißt du, ein schöner für mich, wenn die Bedingungen gut sind. Weißt du, da kannst du ein paar Tausend hochkommen.

[00:06:58] Ich habe Horse Canyon. Hier und da. Und dann ist Suboba für Südkalifornien wahrscheinlich der beste acro Trainingsplatz.

[00:07:06] **Gavin McClurg:** Und gibt es da irgendeine Art von Unterstützung, die man als US-Pilot erhalten kann? Ich weiß, sie hatten gestern Abend Mickey Siegel in der Show. Ich habe das noch nicht hochgeladen. Aber in Frankreich, der Schweiz und Deutschland gibt es ziemlich viel Geld für Piloten, die auf deinem Niveau sind. Top-Niveau für Reisen und so weiter. Gibt es da auch etwas, kann man Unterstützung auf diese Weise bekommen, oder kommt das über Sponsoren oder ist das alles selbstfinanziert?

[00:07:39] **Max Marien:** Ehrlich gesagt habe ich mich auf der Sponsorensseite nicht viel damit befasst. Mein Vater ist der Eigentümer der Torrey Pines Glider Ports, also war er mein größter Sponsor. Und dann auch die Gleitschirmhersteller, deren Schirme ich über die Jahre genutzt habe. Die haben mich mit Schirmen und ein wenig Geld gesponsert. Sie sind in einem Wettbewerb im Bereich Reisen. Okay. Oh, cool. Fliegt deine Frau? Früher schon. Okay. Sie hat angefangen, ihren P2 gemacht, hatte dann aber einen kleinen Unfall und hat sich dadurch irgendwie ausgebremst. Ich habe sie ab und zu solo hier und da fliegen lassen, aber seit sie schwanger wurde, hat sie das meiste davon pausiert.

[00:08:29] **Gavin McClurg:** Wenn du... wenn du schon alles durchgegangen bist, hast du... Erzähl mir mal von der Wettbewerbsszene. Und danach möchte ich wissen, wie du angefangen hast zu fliegen, denn es klingt so, als hättest du mit 12 angefangen, weil dein Vater dort den Gleitschirmplatz besitzt, was ja klasse ist. Aber hattest du auf der Weltbühne Erfolg? Ich weiß, dass das unglaublich kompetitiv ist und die heutzutage alles drehen, und es ist, weißt du, ziemlich knapp beieinander.

[00:08:54] **Max Marien:** Oh ja, absolut. Mein erster Wettbewerb, an dem ich teilgenommen habe, war... der war tatsächlich in den USA im Jahr 2011. Und das war, ich glaube, der letzte acro Wettbewerb, den wir in den Vereinigten Staaten hatten. Er fand am Bear Lake an der Grenze zwischen Utah und Idaho statt. Bei diesem Wettbewerb habe ich den zweiten Platz belegt, direkt hinter Nova, weil er zu der Zeit gerade den U-Turn Thriller gemacht hatte. Er konnte also einige unendliche Tumbles machen und eine gute Show abliefern. Wie auch immer, mein erster europäischer Wettbewerb fand erst 2014 statt. Und dort war mein erster Wettbewerb die Sonshow Acro Show.

[00:09:40] Und das war wirklich toll, weil es eine begrenzte Auswahl war. Es gab nur 16 Piloten und ich habe definitiv gegen einige der Besten der Welt angetreten. Und genau dort habe ich meinen ersten Twisted Tumble gemacht. Du hast den im Wettbewerb gemacht? Das war der...

[00:09:57] **Gavin McClurg:** den ersten Platz belegt hast

[00:09:58] **Max Marien:** den? Im Wettbewerb war es, ja, der erste Platz. Wow, Alter,

[00:10:02] **Gavin McClurg:** das ist gut gemacht. Aber, weißt du,

[00:10:04] **Max Marien:** Es ist super, wenn man die Rodriguez-Brüder, also Theo De Blic und Horatio Lorenz, im Van auf der Fahrt zum Start dabei hat und die dir alles darüber erzählen. In der Comp-Szene, in der acro-Szene, haben wir eigentlich keine Geheimnisse voreinander. Wir sind ziemlich offen mit allem, was wir machen, und teilen Informationen. Also ja, die waren alle mit mir im Van auf der Fahrt zum Start. Die haben mir alles darüber erzählt. Und was schiefgehen kann und das oder das machen. Und ja, also habe ich gerade mein erstes gemacht. Und natürlich ist Theo De Blic der Erste, der das jemals gemacht hat. Sicher,

[00:10:39] **Gavin McClurg:** klar. Ja, der Typ ist super talentiert. Aber war es, weißt du, war es entmutigend oder ermutigend, zu diesen Comp zu gehen und mit diesem, weißt du, dieser Art von Talent zu fliegen? Ich meine, in Bezug darauf, Mann, weißt du, für mich, um auf einem, weißt du, einem acro Wettbewerb auf das Podium zu kommen.

[00:11:07] Du

[00:11:08] **Max Marien:** Ich weiß, ich war selbst noch nie dort, aber ich habe gehört, dass es der beste acro-Trainingsort der Welt ist, einfach weil man dort so viele Möglichkeiten hat. Man bekommt viel Höhe und unbegrenzte Wiederholungen. Diese Typen verbringen also, wissen Sie, Monate im Jahr nur dort mit Training, Training und noch mehr Training. Es ist also definitiv schwer, mit ihnen mitzuhalten. Aber es ist in dieser Hinsicht wirklich toll, gegen sie anzutreten, weil ich nicht erwartet hätte, bei meinem ersten Mal in der acro-Wettkampfszene so gut abzuschneiden.

[00:11:53] Aber ich hatte viel Spaß und habe durch das Hinreisen und Mitmachen viel gelernt.

[00:11:58] **Gavin McClurg:** Ja, genau darum geht es doch, oder? Das wollte ich dich auch fragen. Ich bin, weißt du, ein cross country Pilot. Aber nach den X-Alps habe ich das letzte Mal beschlossen, dass ich wirklich viel mehr acro-Training brauche. Ich hatte schon immer, weißt du, als ich angefangen habe zu fliegen, ein kleines bisschen acro

gemacht. Und in den USA ist es einfach schwieriger zu trainieren, weil wir nirgendwo Auftrieb über einem See haben. In Europa haben sie das überall. Und selbst Orte wie Organia sind hier ziemlich schwer zu finden. Also habe ich ein bisschen Training am Gardasee gemacht. Ein bisschen in Organia und, weißt du, es ist einfach eine so andere Szene. Aber für mich ist es, weißt du, wirklich aufregend, aber es geht einfach von Anfang bis Ende so schnell vorbei.

[00:12:44] Für mich wurde es zumindest ziemlich schnell langweilig. Also, wie bleibt man dabei motiviert? Wie behält man die Leidenschaft bei, wenn der Flug so schnell vorbei ist? Und Organia ist natürlich ein bisschen anders, wie du gesagt hast, weil es dort kostenlose „Nachfüllungen“ gibt. Man kann es einfach immer wieder und wieder machen. Es ist ein großartiger Ort zum Üben. Einfach Helis und so weiter. Alles, was wirklich technisch ist, weil man es immer und immer wieder machen kann, bis man zu aufgeregt oder zu erschöpft ist. Aber wie behält man an einem Ort wie Torrey, besonders an einem Ort wie Torrey, seine Motivation?

[00:13:16] **Max Marien:** Nun, es erfordert viel, aber es geht ja einfach nur um die Selbstverbesserung. Ich bin nicht perfekt. Ich kann nicht alles perfekt machen, vor allem nicht jedes Mal. Es geht also nur darum, sich selbst zu verbessern. Und acro gibt dir das. Diese Feinmotorik und Koordination, die auf eine gewisse Weise sehr süchtig macht. Und ja, die Flüge sind offensichtlich kurz. Man kann in etwa zwei Minuten 3000 Fuß verbrauchen, wenn man wirklich aggressive Manöver macht. Es dauert also sehr lange zu trainieren, weil es begrenzt ist. Ich habe viel Training gemacht, zum Beispiel durch Schleppflüge, wie SIV.

[00:14:01] Und ich habe viel Schleppfliegen über dem Wasser gemacht. Und selbst da kriegt man nur drei, vier Durchgänge am Tag hin. Es erfordert also viel Engagement und viel Geschick. Aber meiner Meinung nach ist es die unterhaltsamste Art, einen Gleitschirm wirklich zu fliegen. Und je besser du in deinen Manövern wirst, desto tiefer kannst du ihn nehmen und desto mehr davon kannst du machen. Da gibt es also auch diesen Kompromiss. Es dauert eine Weile, bis man den Punkt erreicht, an dem man sich wohl und sicher fühlt. Etwas wie, ich würde sagen, etwas Einfaches wie Wing Overs zu machen. Es gibt viele Piloten, bei denen das das erste Manöver ist, das sie lernen. Es dauert eine Weile, bis man darin gut wird. Aber sobald man gut darin ist, kann man sie tief machen. Man kann sie direkt an der Berghälfte oder der Felswand oder direkt bis auf Bodenhöhe machen.

[00:14:51] Aber bis du den Punkt erreicht hast, an dem du es zu 100 % jedes Mal perfekt hinbekommst, setzt du dich bei solchen Manövern einfach zu sehr in Gefahr.

[00:15:00] **Gavin McClurg:** Stimmt. Klar. Wie nimmst du die mentalen Hürden so in den Griff, wenn du einen Trick versuchst, der dir echt Probleme bereitet oder sich einfach schwierig erweist? Wie baust du das in deinen Trainingsplan ein, wenn du zum Beispiel bei Tori so wenig Höhe hast – lernst du da gar keine neuen Tricks? Oder gehst du an einen Ort, wo du deutlich mehr Höhe hast?

[00:15:31] **Max Marien:** Genau. Ja. Ich würde nie etwas Neues in Tori machen. Die Tricks, die ich dort mache, sind Tricks, die ich zu 95 % oder sagen wir mal zu 90 % beherrsche. Vielleicht mache ich keine Sachen wie Helis. Meistens kann ich einen Heli fast jedes Mal machen. Aber es gibt Momente, in denen ich ihn vermassle. Manchmal werde ich beim Ausführen sogar ein bisschen schwindelig oder ich verhaue den Ausstieg. Aber ich verstehe ihn gut genug, dass ich selbst bei diesen Fehlern noch sicher nah am Boden bleiben kann. Es hat mich lange gedauert, und besonders Helis sind meiner Meinung nach die schwersten Dinge, um sie wirklich zu meistern.

[00:16:20] Also geh raus, geh an einen Spot mit Höhe oder geh über den See ziehen, du weißt schon, je sicherer, desto besser natürlich. Üb es, üb es, üb es. Verinnerliche es, also verinnerliche es unterbewusst, bis dein Körper schon weiß, was zu tun ist. Richtig. Und bis du es in geringer Höhe machst, solltest du bereits das Muskelgedächtnis für praktisch jeden Fehler haben, der passieren kann. Damit du weißt, wie du sofort wieder rauskommst.

[00:16:52] **Gavin McClurg:** Gibt es ein, äh, gibt es ein besonders gruseliges Manöver oder gibt es, äh, weißt du, ein Manöver, bei dem du noch so denkst: „Oh, das werde ich machen“, und dann denkst du dir: „Oh Mann, ich weiß nicht.“

[00:17:04] **Max Marien:** Ähm, ja, also der McTwist. Okay. McTwists sind ein sehr energiegeladenes, off-axis-drehendes Manöver. Und es ist ein Manöver, bei dem ich, obwohl ich es eigentlich ziemlich gut beherrsche, es nicht in geringer Höhe machen werde, weil es eben so viel Energie in dem Trick gibt, die in so kurzer Zeit freigesetzt wird. Ähm. Weißt du, es ist eine Tragegurt-Twist-Maschine.

[00:17:34] **Gavin McClurg:** Stimmt. Klar. Ja, sicher. Schwer, sich davon zu erholen. Hattest du jemals, hattest du jemals Unfälle beim acro-Training?

[00:17:42] **Max Marien:** Glücklicherweise wurde ich nie verletzt. Ich hatte zwar einige Unfälle, ich bin hart auf den Boden gekracht, ich bin hart ins Wasser gefallen, aber ich bin wahrscheinlich etwa 20 Mal mit Rettungsschirm runtergekommen. Aber zum Glück war es nie mehr als Schrammen, Prellungen oder verstauchte Knöchel oder so etwas in der Art.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** Lass uns darüber sprechen. Was, was hast du aus diesen etwa 20 Rettungsschirm-Auslösungen gelernt, die ich beim acro-Training für völlig normal halte und die eigentlich niemanden überraschen sollten? Ich meine, was hast du daraus gelernt? Ich hatte meine ersten paar Rettungsschirm-Auslösungen beim acro-Training letztes Jahr über der Wüste mit Cody. Und als Cross-Country-Pilot war das für mich wirklich augenöffnend. Erstens, wie lange es eigentlich dauert. Und zweitens, was für mich so nützlich war, war das Verständnis: Okay, ich bin in dieser Situation, das wird so lange dauern, bis ich mich erhole. Ja, ich habe nicht so viel Zeit. Das ist ein Rettungsschirm-Auslösen im Vergleich zu, weißt du, wenn wir Cross-Country fliegen und wir oft anfangen, immer größer zu fliegen, oder sagen wir, wenn wir in etwas wie dem X-House fliegen, musst du deinen Schirm in ziemlich riskante Positionen bringen.

[00:18:58] Und man ist oft wirklich, wisst ihr, hart imran. Man kämpft sich aus sehr geringer Höhe heraus, und das hat mir einfach viel mehr Respekt davor vermittelt, wie gefährlich es sein kann, extrem tief zu sein, weil, wisst ihr, in bestimmten Szenarien brauche ich tausend Fuß, um mich aus dieser Lage zu retten. In anderen brauchst du viel mehr, in anderen viel weniger. Ähm, wisst ihr, was wäre dein, na ja, was wäre dein Rat an Leute, die in diese Art von Flug kommen, bei dem ein Rettungsschirm-Wurf notwendig sein könnte? Macht das Sinn? Ist

[00:19:30] **Max Marien:** Wenn ich acro fliege, versetze ich mich immer in die Denkweise: Okay, ich werde wahrscheinlich meinen Rettungsschirm werfen, und wie wird das aussehen, wo werde ich landen oder wo werde ich landen? Ich gehe nie mit der Einstellung in den acro, dass nichts schiefgehen wird. Also muss ich immer diesen Notfallplan im Kopf haben. Bei acro kann man das ja machen, weil man selbst entscheidet, wann man acro fliegt, ansonsten fliegt man einfach nur. Bei cross country kann man sich oft in ziemlich brenzlichen Situationen befinden, in denen man ehrlich gesagt nicht genug Höhe hat, um sich zu erholen. Man kratzt knapp über dem Boden entlang. Sobald man unter der 50-Fuß-Marke ist und etwas passiert, dann setzt es ordentlich zu, besonders bei einigen dieser...

[00:20:18] Konfigurations-Gleitschirme. Du hast da keine Zeit für irgendwas anderes, außer vielleicht den Strömungsabriss zu provozieren und auf einen, weißt du, einen sanften Absturz zu hoffen. Es ist also wirklich wichtig, das Rettungsschirm-System zu verstehen. Ich treffe zu viele Piloten, die – meiner Meinung nach zu viele – nicht einmal wissen, wie man den Rettungsschirm richtig in ihr Gurtzeug einbaut. Ganz zu schweigen von Piloten, die ihn noch nie gezogen haben, also noch nie einen Rettungsschirmzug erlebt haben. Es ist eine dieser Dinge, die man früh in seiner Pilotenkarriere machen muss, um zu verstehen, wie das System funktioniert und was dann passiert. Wie viel Zeit braucht es? Und weißt du, bereit zu sein, es zu benutzen.

[00:21:04] **Gavin McClurg:** Hmm. Also, du redest von SIV. Bring dein SIV unter dich.

[00:21:10] **Max Marien:** Ja, SIV. Du willst auf keinen Fall, äh, weißt du, das Auslösen eines Rettungsschirms und das anschließende Einschlagen im Dreck beim ersten Mal erleben. Es ist immer am besten, das in einer kontrollierten Wasserumgebung zu machen. Weißt du, ja, mach ein SIV oder wenn, äh, weißt du, wenn du die Möglichkeit hast, wenn du zum Gardasee oder so gehst. Äh, miet einfach einen Bootsführer, der dich aus dem Wasser abholt und rausfährt, um es einfach mal auszuprobieren.

[00:21:36] **Gavin McClurg:** Mach es einfach. Ja. Das ist ein super Rat. Erzähl mir mal etwas über Rettungsschirme. Ich habe nämlich ziemlich widersprüchliche Dinge gehört. Vor ein paar Jahren habe ich einen Beamer bekommen, ich glaube, es war die Zwei oder die Drei, die Drei, ich schätze. Und ich war damit in Europa unterwegs und wurde davon abgeraten, aber jetzt wurde ich wieder dazu überredet. Und ich denke, die meisten cross country Piloten nutzen zumindest den Beamer, weil er steuerbar ist und wenn man etwas Zeit hat, ist es toll, ihn zu haben. Was benutzt du und was sollten die Leute heutzutage benutzen?

[00:22:15] **Max Marien:** Ich habe persönlich den Beamer 2 als Primärschirm und einen ganz normalen runden Rettungsschirm als Sekundärschirm. Es ist ein Independence Evo 22, weißt du, ein leichtes 22-Felden-Rettungsschirm. Ich habe den Beamer etwa 10 Mal benutzt und von diesen 10 Malen konnte ich ihn tatsächlich benutzen und fliegen, weil ich viel Höhe hatte. Okay. Für präzises Training über dem Boden würde ich sagen, ja, er ist ordentlich nützlich. Das einzige Problem dabei ist, du kannst dir vorstellen, er hat zwei Tragegurte, zwei Bremsleinen, er hat also das gleiche Problem wie dein Gleitschirm.

[00:23:01] Der Tragegurt kann sich verdrehen und es wird unbrauchbar. Es sinkt zwar immer noch ziemlich langsam ab, aber das einzige Problem in dieser Situation ist, dass es, da es richtungsstabil ist und sich nach vorne bewegt, immer versuchen wird, sich zu drehen und leeseitig zu gleiten. Und normalerweise macht man acro an einem Berghang. Wenn es dich also direkt leeseitig mitnimmt, führt es dich quasi in den Berg, was je nach Situation problematisch sein kann. Aber ich weiß nicht, für erfahrene Piloten, für Leute, die den Rettungsschirm schon ein paar Mal benutzt haben, würde ich sagen: Ja, ich nehme den Beamer, weil man, wenn man weiß, was zu erwarten ist, mit den Situationen umgehen kann.

[00:23:47] Ähm, aber für unerfahrene Leute würde ich sagen, das ist kein erster Rettungsschirm. Man sollte sich erst mal umsehen, damit üben, ein paar Rettungsschirmöffnungen hinter sich haben und dann entscheiden, ob man ihn will. Aber wenn man keine Erfahrung hat – etwas zum Vergleichen – ich habe bei SIVs ein paar Leute mit Beamern gesehen, und das hat ihnen mehr geschadet als genützt.

[00:24:12] **Gavin McClurg:** Okay. Fliegst du auch cross country?

[00:24:16] **Max Marien:** Ich bin, wissen Sie, kein Cross-Country-Pilot. Ich bin zwar schon einige Cross-Country-Flüge geflogen, mein längster Flug war etwa hundert Meilen. Das ist nicht schlecht. Und ja, nein, ziemlich gut, wissen Sie, und es ist lustig, weil man bei Cross-Country immer diese tollen Steigflüge bekommt, weil man auf einer richtig schönen, leistungsstarken Kappe ist, diese tollen Steigflüge und all diese Höhe über dem Boden. Und was machst du dann mit all dieser Höhe? Oh, ich werde geradeaus fliegen.

[00:24:46] Das macht einen wahnsinnig, oder? Direkt auf diesen Berg da vorne, zum nächsten Thermik-Trigger. Und für mich ist es immer so, jedes Mal, wenn ich das mache, jedes Mal, wenn ich geradeaus gleite, um irgendwohin zu kommen, denke ich mir immer: Was zum Teufel mache ich da eigentlich? Okay. Okay. Okay. Das ist so...

[00:25:03] **Gavin McClurg:** lustig. Das ist so eine andere Denkweise, oder? Äh, hey, lass uns zurück zu deinem, deinem Weltrekord im Infinite im Jahr 2012 gehen. Du bist aus einem Hubschrauber gesprungen, hast aus einem Hubschrauber in etwa 16.000 Fuß D-Bag gemacht. Und, äh, und zu diesem Zeitpunkt hast du den Infinite-Rekord mit 374 gesprengt, was für mich einfach absurd ist. Äh, klasse. Gut gemacht. Äh, wie hast du, wie hast du dich darauf trainiert? Und, und, äh, weil es so klang, als hättest du plötzlich diese, diese Gelegenheit, in einen Hubschrauber zu gehen. Es war, soweit ich weiß, dein erster D-Bag. Ist das korrekt?

[00:25:39] **Max Marien:** Es war nicht mein erster D-Bag. Es war mein erster D-Bag aus einem Hubschrauber. Okay. Davor hatte ich D-Bags mit Paramotoren gemacht. Aber ich war vorher noch nie in einem Hubschrauber gewesen, vor diesem Sprung. Also war das ziemlich genial. Ja. Im Grunde bestand mein Training nur daraus, Tumbling zu üben. Also bin ich zum Beispiel von irgendwelchen 3.000 Fuß abgefahren und habe einfach nur getumbling, getumbling, getumbling, um zu sehen, ob ich die Belastbarkeit habe. Ich kam auf etwa 70 aus drei oder viertausend Fuß – 70 Tumbling-Bewegungen zu machen, fühlte sich ziemlich gut an. Ich spüre zwar noch ein bisschen Muskelkater, aber ich hatte das Gefühl: Ja, das schaffe ich. Ich kann das eine Weile durchhalten.

[00:26:25] Als ich dann den Helikopter-Drop aus 16.000 Fuß gemacht habe, ich meine, das war wunderschön. Einfach da oben auf 16.000 Fuß zu sein. Ja. Weißt du, diese Höhe, die man wahrscheinlich nur in einem Flugzeug erlebt, weißt du, 16.000 Fuß, und nicht nur über dem Meeresspiegel, sondern tatsächlich über dem Ozean auf 16.000 Fuß zu sein, war unglaublich. Weißt du, bei Torrey, an meinem Home Site, und dann einfach den D-Bag gemacht. Er hat perfekt funktioniert. Weißt du, ich hatte viel Zeit investiert, diesen D-Bag wirklich akribisch zu packen, um sicherzugehen, dass er funktionieren würde, und dann einfach losgelegt und ihn perfekt hingebracht. Und während ich das gemacht habe, habe ich nicht gezählt.

[00:27:12] Ich bin einfach immer weitergefliegen, bis ich dachte, okay, jetzt muss ich zurück zur Küste gleiten. Ich habe es danach erst gezählt und wir kamen auf 374, und ich konnte es kaum glauben. Ich dachte, ich würde es vielleicht gerade so schaffen, es vielleicht gerade so knacken, aber das so zu pulverisieren, das war echt...

[00:27:38] **Gavin McClurg:** ein unglaubliches Gefühl. Ja. Denn wie hoch war es damals? Es waren 286. Also fast um hundert. Ja. Wow. Und was ist es jetzt?

[00:27:51] **Max Marien:** Also im selben Jahr, also genau am Ende 2012, hat Lawrence 564 geschafft.

[00:28:02] Also, während ich den Rekord nur knapp geknackt habe, hat er ihn komplett pulverisiert, einfach weggefeht, und niemand hat es seither versucht. Weil, ja, es ist irgendwie...

[00:28:13] **Gavin McClurg:** ziemlich lächerlich, oder?

[00:28:15] **Max Marien:** Das war schon ein bisschen lächerlich. Und wir haben darüber gesprochen, es nochmal zu machen, weißt du, ich und er, ähm, eine Idee war, weil du ja weißt, 20.000 Fuß ist etwa das Maximum, was er mit einem Hubschrauber schaffen konnte. Sicher. Ähm, also eine Idee, um mehr Höhe zu bekommen und es nochmal zu machen, war ein Fallschirmsprung aus einem Flugzeug. Ähm, und dann den D-Bag vom Fallschirm abwerfen.

[00:28:37] **Gavin McClurg:** Okay. Wow. Das wäre ziemlich aufregend. Alles klar. Exzellent. Also, ihr müsst uns auf dem Laufenden halten. Das wäre ziemlich lustig zu sehen. Irgendwann, ich meine, ist das wohl einfach nur für einen Rekord. Ich meine, das kann doch nicht so viel Spaß machen, 600 Saltos zu machen, oder? Ich meine, ist das nicht einfach extrem hart für deinen Körper?

[00:29:00] **Max Marien:** Herausforderung? Es ist wie einen Marathon zu laufen. Weißt du, man versucht einfach, sich selbst zu pushen, um zu sehen, wie weit man kommt, wie lange man weitermachen kann, verstehst du? Es ist also eher eine persönliche Herausforderung als etwas, das Spaß macht.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** zu tun. Richtig. Ähm, wir hatten Andre Pashaska, er ist ein Aaron Durogati Supporter in den X-Alps und ein ziemlich erfahrener acro Pilot. Er hat diesen Winter in Mexiko den Weltrekord, einen Sphera-Rekord, gebrochen. Ich glaube auch. Ich weiß nicht, ob das ein Hubschrauber oder ein Ballon war. Ähm, ich glaube, es war ein Hubschrauber. Er

[00:29:38] **Max Marien:** ist mit einem Heißluftballon geflogen. Heißluftballon. Okay. Er

[00:29:40] **Gavin McClurg:** hat einen

[00:29:40] **Max Marien:** den Heißluftballon da unten. Ja, ich habe das Video gesehen. Ich war davon ziemlich beeindruckt, weil das meiner Meinung nach ein bisschen mehr Geschick erfordert als das bloße Halten während des Sturzes.

[00:29:54] **Gavin McClurg:** Ja. Er hat darüber gesprochen, wie anstrengend das ist, und ich glaube, es waren neun. Das ist, ich bin auf diesem Niveau bei meinem acro noch nicht. Ich meine, ich verstehe die Schwierigkeit, aber er hat erzählt, dass es wirklich ermüdend ist. Ist das etwas, an dem du auch regelmäßig arbeitest? Ist das ein Manöver, das du ziemlich regelmäßig übst?

[00:30:15] **Max Marien:** Oh ja. Ich kann die Sphera ziemlich solide machen. Seit Paul Tackett sie erfunden hat, habe ich es versucht. Er hat mir das erzählt, als ich das erste Mal in Ludenius in der Türkei war. Er war da und hat mir ein bisschen davon erzählt und gesagt: Schau mal, Mann, wenn du einen Tumbling machst und einfach deine Hände hochwerfst und festhältst und nichts machst, wird sich der Gleitschirm in so eine Art Spiralbewegung hineinlehnen. Und er geht durch eine echt schräge Phase, wo er irgendwie locker wird und bei einer Drehung einfach komisch ist. Und danach bist du im Grunde in einer Spirale und kannst sie in einen Set überführen – so macht man die Sphera.

[00:31:04] Also, ich habe es beim ersten Mal nicht geschafft, weil ich jedes Mal in diese seltsame Phase geraten bin, panisch wurde und es abgebrochen habe – weißt du, ich habe einfach die Bremsen voll reingedrückt und es gestoppt. Aber nachdem ich zurückgekommen bin, beim nächsten Mal, als ich zum Training gegangen bin, habe ich es geschafft. Und es ist eine echt coole Erfahrung, die Sphera. Heutzutage lernen die Leute, wenn sie Tumbling lernen, oft, dass sie

anti-rhythmisch daraus herauskommen. Also machen sie die Sphera schon bei ihrem allerersten Mal Tumbling.

[00:31:40] **Gavin McClurg:** Hmm. Okay. Was würdest du zu Piloten sagen, die gerade erst anfangen, die sich verbessern und lernen? Was wäre bei deinem Standardfortschritt die sichere Progression für acro? Was würdest du ihnen sagen oder wozu würdest du sie ermutigen?

[00:32:04] **Max Marien:** Nun, um im acro voranzukommen, gibt es viele Typen, die weniger geflogen sind als ich, die nicht so lange in dem Sport dabei sind, die aber härter pushen und besser und schneller werden. Aber das Problem bei jeder Flugsportart ist immer der Boden. Die Leute verletzen sich am Ende, weil sie es tief pushen und neue Dinge ausprobieren oder Dinge, bei denen sie nicht zu hundert Prozent sicher sind, wenn es um die echte Belastung am Boden geht. Also, der Boden ist dein Feind, mach dieses Zeug nur, wenn du Höhe hast, und sei immer bereit, deinen Rettungsschirm zu ziehen, wisse, wie er funktioniert und wo du landen wirst, falls du ihn ziehen musst.

[00:32:52] **Gavin McClurg:** Du hast gesagt, dass du in Torrey hauptsächlich mit Tandemflügen deinen Lebensunterhalt verdienst, aber habe ich das richtig verstanden? Du bist also auch ein Instruktor.

[00:32:59] **Max Marien:** Ja, das mache ich. Meistens Tandems und ein bisschen Unterricht. Ich lebe also nicht vom Unterrichten. Ich gehe zwar raus und gebe gelegentlich SIV-Unterricht, aber ich unterrichte auch einfach die Grundlagen, die Basics des Fliegens. Und was die Rechnungen bezahlt, ist natürlich das Fliegen von Tandems. Torrey ist ein großartiger Ort, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Und wir sind sehr glücklich, die wenigen Typen, die dort Tandems fliegen und ihren Lebensunterhalt damit verdienen. Es ist

[00:33:30] **Gavin McClurg:** Ist es das mit den Tandems, das dich motiviert? Okay. Ich, ich will das nicht falsch verstehen, aber weißt du, als ich angefangen habe, ist jedes Fliegen am Grat das aufregendste Fliegen überhaupt. Ich habe am Point gelernt. Aber nach einer Weile wurde mir das Hin- und Herfliegen am Grat ziemlich schnell zu altbekannt. Torrey ist herrlich schön, ich will das keineswegs abwerten, aber wie bleibt man aufgeregt, wenn man immer wieder am selben Spot fliegt? Liegt das am Tandem, daran zu sehen, wie du auf die Leute wirkst, auf deine Passagiere, sie so richtig begeistert zu sehen?

[00:34:14] **Max Marien:** Absolut. Ich meine, wenn ich einen Tag nur für mich fliegen gehen würde, außer es ist ein genialer Tag nach einer Frontalpassage mit viel Wind, dann würde ich nicht nach Torrey gehen. Ich würde irgendwohin gehen, wo es ein bisschen höher ist, wo ich etwas acro machen kann. Aber für den normalen Alltag, bei normalen Bedingungen, wenn man einfach nur kreuz und quer fliegt – es ist toll, neue Leute an den Sport heranzuführen. Ich erwische mich jeden Tag dabei, wie ich einfach nur lächle, und jeder Passagier ist anders. Sie alle haben eine andere Erfahrung und manche haben die Zeit ihres Lebens. Die denken sich: Oh mein Gott, das ist genau das Richtige für mich, ich werde das machen. Und andere denken sich eher so: Wow, das ist ja schrecklich.

[00:35:03] Wisst ihr, dreht nicht zu scharf. Ja.

[00:35:06] **Gavin McClurg:** Ja, bitte kein acro.

[00:35:09] **Max Marien:** Ja, oh, diese Kurve war ein bisschen aggressiv, das fand ich nicht gut. Aber ähm, ihr wisst ja, das Tolle am Ridge Soaring – und wo man Ridge Soaring wirklich richtig zur Geltung kommen sieht – ist die Fähigkeit, bei ruhigen Bedingungen tief über dem Boden zu fliegen. So bekommt man viel mehr Übung darin, die Bewegungen, die man macht, tatsächlich wahrzunehmen, wenn das Sinn ergibt. Klar, beim Fliegen auf 60 oder 90 Metern oder höher bekommt man eigentlich kein Gefühl dafür, wie man sich bewegt, ihr wisst schon, man fühlt sich mit der Höhe langsamer. Wenn ihr also die Chance habt, Ridge Soaring zu machen, könnt ihr üben, extrem nah am Boden zu bleiben, zum Beispiel leichte Pitch-Pendelbewegungen nah am Boden oder scharfe Kurven, Swing-overs – und genau da glänzt Ridge Soaring wirklich, wirklich, und es ist eines der spannendsten Flugerlebnisse, die man haben kann, besonders wenn man es auf einer großen Sanddüne macht oder an einem Ort wie Dinda Pala oder in Kike, ihr wisst schon, auf einer großen Sanddüne, wo man die Hand in den Sand graben kann.

[00:36:26] **Gavin McClurg:** und du kannst

[00:36:26] **Max Marien:** Das ist der Moment, in dem man wirklich das Gefühl hat zu fliegen – wenn man nah am Boden fliegt und die Füße oder die Hand schleift. Das ist wirklich meine Parteilinie, da habe ich am meisten Spaß, wenn

ich direkt dort bin und Sand aufwirble oder Blätter von Sträuchern abziehe, während ich an jemandem vorbeiflüge.

[00:36:49] **Gavin McClurg:** jemand hat mir mal gesagt, dass man es – mit anderen Worten – richtig spielerisch angehen soll, das ist das, was du sagst, und das liebe ich, ich finde es echt lustig, das zu machen. Und mir hat irgendwann jemand etwas gesagt, das ich extrem wertvoll fand: Jeder Flug sollte als Trainingsflug betrachtet werden. Du kannst dir Ziele setzen – sogar richtig banale Tasks werden an einem Platz, den du ständig fliegst, richtig lustig, weil du dich selbst herausforderst. Du kannst mit einem anderen Piloten Fangen spielen oder dem Anführer folgen, oder wie du sagst, wenn du so präzise bist, dass du ein bestimmtes Blatt von etwas abziehen kannst, dann ist das echt lustig zu machen, das ist echt lustig zu machen, das ist echt ... ja, das ist ziemlich aufregend, oder? Oh.

[00:37:32] **Max Marien:** Ja, absolut. Und genau deshalb habe ich in Tori so viel Spaß. Leute, die nach Tori kommen und mir sagen, es sei langweilig, nachdem sie dort erst ein oder zwei Tage geflogen sind – ich fliege den Platz seit ich vor 16 Jahren angefangen habe und ich habe immer noch eine tolle Zeit, wenn ich dort bin. Ich gleite über das Gras, schleife mit den Füßen, vielleicht sogar mit der Schirmspitze, wenn ich ein bisschen Höhe habe. Ich kann Todespiralen machen oder einfach Schirmüberführungen entlang der Klippe machen. Es gibt so viele Sachen, die man machen kann, um sich zu unterhalten, und es ist traurig für mich zu sehen, wie Piloten kommen und einfach nur hin und her fliegen, also geradeaus von einem Ende zum anderen, einfach drei Meilen hierher, drei Meilen dorthin. Was machst du da eigentlich? Hast du überhaupt Spaß? Wir haben viel Gelegenheit zum Starten und Landen, und das ist das Tolle, zumindest was das Training in Tori angeht. Wenn du kommst, besonders am Ende des Tages bei wolkenlosem Himmel, wirst du eine Handvoll Typen sehen, die Stammgäste, die immer da sind, und das ist alles, was sie machen werden. Sie werden sich den Startplatz schnappen, starten, wenden, landen, starten, wenden, landen und bekommen viel Übung mit wirklich koordinierten Manövern in Bodennähe.

[00:38:57] **Gavin McClurg:** Ich stelle mir vor, dass du in deinen 16 Jahren des Trainings dort in Tori und bei all dem Fliegen, das du gemacht hast, wahrscheinlich schon eine ganze Menge Unfälle gesehen hast. Gibt es da bestimmte, häufige Warnsignale? Gibt es Dinge, die du öfter als andere siehst? Mit anderen Worten, können wir unseren Hörern eine Warnung aussprechen, wie zum Beispiel offensichtlich die Selbstgefälligkeit, aber gibt es noch andere Dinge, die du gesehen hast und bei denen du dir denkst: „Verdammt, das wäre so leicht zu verhindern.“

[00:39:31] **Max Marien:** Ja, absolut. Ich meine, das Häufigste, was ich bei Leuten sehe, wenn sie Fehler machen, sind Wing-Overs. Und das liegt daran, dass es natürlich machbar und einfach erscheint, aber Wing-Overs können sehr schnell Energie aufbauen. Wenn sie falsch gesteuert werden, katapultiert dich das höher als deine Kappe, ohne Spannung auf den Leinen. Ich habe gesehen, dass das öfter als nicht dazu führt, dass irgendwas schiefgeht, und vielleicht reagiert der Pilot übertrieben oder macht etwas, wodurch der Schirm stalt oder so, und dann bist du in diesem ganzen Kaskadenszenario. Mein Rat an...

[00:40:18] die Leute, die anfangen wollen, acro zu machen: nehmt nichts auf die leichte Schulter. Übt jedes neue Manöver so, als wärt ihr

[00:40:28] **Gavin McClurg:** nicht so, wie du es gerade machst

[00:40:28] **Max Marien:** du wirst deinen Rettungsschirm auslösen. Nimm niemals als selbstverständlich an, dass du einfach aus einem Manöver herausfliegst. Keine große Sache.

[00:40:34] **Gavin McClurg:** Das ist ein guter Rat. Ich erinnere mich an die Anfangszeit, und wir hatten vor einer Weile Jocky Sanderson in der Show, und sein Video Performance Free Flying ist so fantastisch darüber, weil es sich richtig in meinem Kopf festgesetzt hat. Das war, als ich gerade erst anfang zu lernen, und ich war so begeistert von Wing Overs und so weiter, und sie haben darüber gesprochen, dass es nicht so ein einfaches Manöver ist. Es ist eines der fortgeschritteneren Manöver, und es gut zu machen, ist eines der wirklich fortgeschritteneren Manöver. Es gibt viele andere Manöver in acro, von denen ich denke, dass sie viel einfacher sind. Um es wirklich gut zu machen, wie du gesagt hast, loopst du im Grunde hin und her. Du bist weit über deinem Schirm, und wenn du das Timing verpeilst, wird es hässlich. Ich bin froh, dass du das angesprochen hast, weil du am Anfang gesagt hast, Wing Overs zu machen macht richtig Spaß, aber du hast recht. Ich denke, das ist eine ziemlich fortgeschrittene Übung.

[00:41:21] **Max Marien:** Ja, absolut, und ich habe meine Menge an Wing Overs vermässelt, als ich gerade erst lernen wollte, sie zu machen, aber es hat mich eine Weile gedauert, bis ich das Gefühl für die Feinheiten herausgefunden habe. Meistens gibt es zwei Arten, wie Leute Wing Overs falsch machen. Entweder sind sie zu aggressiv, was mein Problem war, und das bringt dich über den Schirm und ohne Energie, oder sie sind zu wenig aggressiv, total abgebremst, und das Problem dabei ist, dass es dich wieder irgendwie seitlich zum Schirm bringt, bis die Sachen schließlich instabil werden. Es gibt also diese Zwischenzone. Wenn du zu aggressiv bist, wenn du ziehst, dich lehnst und zu hart draufgehst, ohne die Energie dafür zu haben, bringst du dich richtig hoch über den Schirm und landest dort oben mit sehr wenig Auftrieb, oder wenn du total abgebremst bist und sagst: „Oh, ich mach das jetzt ganz entspannt“, nun, sobald du diese 90-Grad-Marke überschreitest,

[00:42:20] da ist alles vorbei. Man hat einfach nicht genug Energie, um die Kurve zu vollenden. Es ist also, wisst ihr, ein Manöver, das viel Fingerspitzengefühl erfordert. Es ist eines der ersten, die wir als Piloten lernen, die in den Bereich des Akrobatik-Gleitschirmfliegens einsteigen wollen, und es ist eines der wichtigsten Manöver, die man wirklich verstehen muss. Es gibt andere Manöver, die cooler aussehen, die fortgeschrittener sind und die viel, viel einfacher sind. Und ehrlich gesagt ist das Tumbling eines davon. Ein unendliches Tumbling ist tatsächlich einfacher als Wing Overs.

[00:42:58] **Gavin McClurg:** Das ist, ja, das ist für mich einfach unglaublich.

[00:43:02] Es ist ziemlich lustig. Wisst ihr, ich habe nicht den Luxus, Wasser dort zu haben, wo wir sind. Es ist so, wisst ihr, etwas, das ich wirklich machen möchte, ist zu lernen, wie man rollt, aber ich möchte das einfach nicht über der Erde machen. Ich würde das erst gerne über dem Wasser lernen und es richtig perfektionieren. Aber der Rest davon, wisst ihr, Helis und all das, damit komme ich mittlerweile ziemlich gut über der Erde zurecht, weil man einfach lernt, bestimmten Höhen dinge zu gehorchen. Und wie du gesagt hast, nicht Angst zu haben, deinen Rettungsschirm zu benutzen. Und ich denke, es ist eigentlich ziemlich sicher, aber ich empfehle das unseren Hörern nicht. Ich sage nur, das ist das, was ich gerade mache. Aber, na ja, cool. Max, wie sieht die Zukunft für dich aus? Wenn du könntest, weißt du, deine nächsten fünf Jahre planen, machst du das überhaupt?

[00:43:48] Bist du eher ein Planer?

[00:43:52] **Max Marien:** Nein, überhaupt nicht. Es war ziemlich offensichtlich, selbst bei meinen Rekordversuchen – also, was passiert ist, wie ich diesen Rekord schaffen konnte, war, dass dieser Typ zu Tori kam und mit meinem Vater gesprochen hat. Es stellte sich heraus, dass er der Besitzer einer lokalen Hubschrauberfirma namens Corporate Helicopters ist. Und mein Vater wusste, dass ich geübt hatte. Ich hatte bereits Übungen für Dauer-Tumbling gemacht, noch bevor ich überhaupt an den Rekord gedacht habe. Und er hat ihn gefragt: „Hey, würdest du meinem Sohn eine Mitfahrt geben? Würdest du ihn in einem deiner Hubschrauber in die Höhe bringen?“ Und der Typ sagte: „Ja, absolut.“

[00:44:33] Also, er hat den Hubschrauberflug gesponsert und mich in die Höhe gebracht.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Geil. Ja, das war einfach spontan. Ich liebe so einen Kram. Du hast direkt zu Beginn der Show erwähnt, dass du an neuen Manövern arbeitest. Ich will nicht, dass du Geheimnisse verrätst, wenn du nicht möchtest, aber ich fand das schon immer faszinierend. Ich habe immer so viel Respekt vor den Rodriguez-Brüdern und TAC gehabt, weil sie das einfach so entwickelt haben. Wie sieht dieser Prozess eigentlich aus? Woran arbeitest du gerade? Wenn du das sagen kannst.

[00:45:09] **Max Marien:** Oh ja. Weißt du, ich habe sie schon gemacht. Ich habe die Videos und alles dazu gepostet, weißt du, neue Manöver. Wir kennen bereits jedes echte Manöver, das ein Gleitschirm leisten kann. Alle neuen Manöver haben jetzt damit zu tun, die Tragegurte zu verdrehen. Weißt du, ich habe sie schon gemacht. Oder, meine neuen Ergänzungen waren das Verdrehen der Tragegurte um 360 Grad während eines Tumbles. Das war das erste, das ich gemacht habe. Ursprünglich hat Rodriguez dieses Manöver namens „Devil's Twist“ vorangetrieben. Und beim „Devil's Twist“ machst du einen Heli, richtig? Du verdrehst die Tragegurte in eine Richtung und machst dann eine 360-Grad-Drehung, bis du am Ende verdreht bist.

[00:45:58] Und dann machst du eine 360-Grad-Drehung, sodass du am Ende in die andere Richtung verdreht bist. Okay. Während des, während des Manövers, im Heli, ja, im Manöver. Du drehst also von einer Richtung in die andere. Und ich habe das genommen, ich habe dieses Manöver ein paar Mal ausprobiert und mich entschieden: Tja, ich denke, ich

könnte das einfach während eines Tumbles machen. Also in einer Rotation macht dein Körper quasi eine 360 Grad. Okay. Das ist ein wirklich interessantes Gefühl. Und, und es war wirklich kein super kompliziertes Manöver zu erfinden. Und als ich das Video gepostet habe, haben ein paar andere Typen angefangen, es auch zu machen. Es wurde also zu einer ziemlich coolen Sache für den Twisted Aspera. Richtig. Du kannst dir vorstellen, beim Aspera gehst du in den Sat, machst den Tumble und dann den Sat in die entgegengesetzte Richtung.

[00:46:47] Du fängst also verdreht an, den Sat auf der einen Seite zu machen, und dann baust du das Ganze auf. Und bevor du in den Sat auf der anderen Seite gehst, machst du diesen, äh, was ich den Devil's Twist nenne. Diesen Tumble, dieses 360-Grad-Manöver. So landest du schließlich in der richtigen Drehung, wenn du den Sat in die andere Richtung machst.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Ach, Wahnsinn.

[00:47:09] **Max Marien:** Denk mal darüber nach.

[00:47:10] **Gavin McClurg:** Uh, sehr cool.

[00:47:14] **Max Marien:** Und dann, äh, wissen Sie, die anderen. Die anderen Manöver, die ich erfunden habe, waren das Flippen während eines Sturzes. Also, äh, also wieder, wissen Sie, jemand hatte das, wissen Sie, diese Sache gemacht, das sogenannte Flip-Install. Im Grunde machen Sie einen dynamischen Voll-Saw, das heißt, Sie nehmen ein bisschen Energie auf und während Sie die Bremsen einschlagen, machen Sie einen Rückwärtssalto in Ihrem Gurtzeug. Ja.

[00:47:40] **Gavin McClurg:** Verstanden, ich verstehe dich. Ja, also

[00:47:44] **Max Marien:** Verstanden. Also, was passiert ist, ist, nachdem du den Flip machst und die Kappe herauskommt, sind deine Bremsen umwickelt, also musst du sie entwickeln oder einfach die Tragegurte greifen und den Frontflip in die andere Richtung machen. Also, ich habe das nochmal beim Tumbling ausprobiert und ich habe es nur in einem Flug gemacht und ich bin der Einzige, der es je gemacht hat, wo ich einen Backflip während des Tumbings gemacht habe und denkst du

[00:48:11] **Gavin McClurg:** Also, sag mal, glaubst du, dass diese Tricks wie der Backflip und der Frontflip während des Tumbles oder einige der anderen Sachen, die du erfunden hast, in Zukunft in Shows und Sequenzen, also zum Beispiel in Wettbewerben, aufgenommen werden?

[00:48:31] **Max Marien:** Wir haben die Regeln, die Punktzahlen und alles dafür bereits aufgeschrieben, um entweder den Flip und den Install oder den Tumble Flip zu machen. Und das habe ich tatsächlich während der World Air Games eingeführt, also letztes Jahr in Dubai. Wir haben die Regeln einfach aufgeschrieben; ich habe versucht, den Tumble Flip während der World Air Games zu machen, konnte es aber einfach nicht. Es ist also noch da, es ist noch nicht passiert. Bisher hat noch niemand irgendeine Art von Flip in einem Wettbewerb gemacht, also Gott, das würde passieren, also

[00:49:18] **Gavin McClurg:** das geht schnell, man müsste es fast auf Film überprüfen, damit die Kampfrichter es mitbekommen, oder? Ich wette, das wird eine Menge Spaß machen. Ich wette, das wird eine Menge Spaß machen, ich wette, das wird ziemlich schnell passieren.

[00:49:27] **Max Marien:** Ja, und das passiert bei Wettbewerben schon oft, weil die Kampfrichter versuchen, aufzuschreiben, was die Person gerade macht, und die Tricks folgen direkt aufeinander – bumm, bumm, bumm. Manchmal machen die Typen 10 Manöver in einem Run. Es gibt also schon Situationen, in denen die Leute nach der Veröffentlichung der Punkte mit ihrem GoPro-Material zurückkommen und sagen: „Nein, das ist das, was eigentlich passiert ist.“ Es wäre also gar nicht so weit her zu sagen: „Hey, schaut mal übrigens, ich habe während...“

[00:50:04] **Gavin McClurg:** diesen Sturz ... eine Sache, die mir in Europa aufgefallen ist, wenn man an einem Ort wie Garda oder sogar Anisey ankommt, gibt es da eine ziemlich große acro-Community. Hast du dort eine Community, mit der du trainieren kannst, oder machst du das alles eher alleine?

[00:50:25] **Max Marien:** Hier bei Tori mache ich das ziemlich alleine. Es gibt hier noch einen anderen Piloten, der ein ausgewiesener acro-Pilot ist, und nun ja, ein paar Typen, die acro fliegen, und ja, wir gehen zusammen raus und machen

ein bisschen Training, aber es ist nicht so eine große Community wie in Europa.

[00:50:46] **Gavin McClurg:** Es muss Spaß machen, sich mit diesen Leuten an einem Ort wie Dubai zu treffen. Oder ihr hatten gerade erst – bist du zu dem in Anise gegangen, der vor ein paar Monaten war?

[00:50:55] **Max Marien:** Ich konnte dieses Jahr leider nicht an Wettkämpfen teilnehmen, das wollte ich wirklich sehr gerne, aber es hat einfach nicht geklappt. Ich plane für nächstes Jahr, mich in die volle Wettkampfszene zu stürzen, und das ist eigentlich genau das, was ich machen möchte. Das einzige Problem ist natürlich, dass unsere Sommersaison mit ihrer Sommersaison zusammenfällt. Also, wenn ich hier arbeiten und viele Tandems machen muss, sollte ich eigentlich gerade in Europa bei den Wettkämpfen sein. Cool.

[00:51:27] **Gavin McClurg:** Ich möchte deine Zeit nicht unnötig in Anspruch nehmen, aber nur noch eine letzte Frage zu den Tandems: Findest du, dass Tandems deinem acro helfen oder eher schaden?

[00:51:38] **Max Marien:** Das ist eine gute Frage. Ich mache Tandems schon seit 2009. Es hat mir definitiv geholfen, weil ich immer am Flugplatz bin, im Gegensatz zu einem Job, bei dem ich zum Beispiel von sieben bis drei gearbeitet habe – das war früher so – und dann nach Feierabend eine Stunde geflogen bin, wenn es ging. Jetzt bin ich einfach am Flugplatz, also kann ich die Arbeit jederzeit unterbrechen. Ich kann einfach sagen: Okay, ich mache jetzt keine Tandems, weil die Bedingungen gerade echt gut sind, gehe kurz ein bisschen üben und dann zurück zur Arbeit. Das ist ziemlich nice. Aber leider bekomme ich dadurch nicht viel Flugpraxis, da das Fliegen im Tandem dir auf keine Weise beim Erlernen von Akrobatik hilft, klar.

[00:52:31] **Gavin McClurg:** Ja, das hören wir in cross country oft, viele Piloten, weil es ja irgendwie die natürliche Entwicklung ist. Man lernt fliegen, dann bekommt man seine und vielleicht die Instructor-Bewertung oder die Tandem-Bewertung, und dann wird immer darüber gesprochen, dass der schnellste Weg zum Training für cross country darin besteht, viele Tandems zu fliegen. Weil es ja das Letzte ist, was man tun will, nach ein paar Tandems am Morgen sein Equipment zusammenzupacken und richtig groß abzuheben. Es ist einfach, weil es Arbeit ist, es ist anstrengend. Aber gleichzeitig sind ja einige der besten Piloten der Welt auch ziemlich regelmäßige kommerzielle Tandempiloten, deshalb finde ich das irgendwie interessant. Ich mache kein Tandem, also weiß ich nicht viel darüber.

[00:53:15] **Max Marien:** Ja, das ist interessant. Ich meine, man bekommt zwar viel Flugzeit, aber es ist anders, weißt du? Es wird zum Job. Du bist da, um dich um deinen Passagier zu kümmern, du bist nicht mehr nur für dich selbst unterwegs. Natürlich nimmst du es dann auch entspannter, du hast ja jemanden dabei, also wirst du nicht völlig verrückt spielen. Aber du bekommst mehr Flugzeit, mehr Übung, mehr Erfahrung, was dich aber nur bis zu einem gewissen Punkt bringt. Du brauchst definitiv Solozeit, um die Disziplin, die du übst, zu trainieren. Sicher, das ist toll.

[00:53:52] **Gavin McClurg:** Max, ich möchte unsere Zeit im Auge behalten. Wir sind jetzt etwa 50 Minuten dabei, und früher habe ich diese Sessions immer mit dem Proust-Fragebogen beendet. Das habe ich die letzten Male nicht gemacht, aber ich würde das mit dir wirklich gerne machen. Es sind nur ein paar Fragen, beantworte sie so, wie du willst, und dann machen wir Feierabend. Aber danke, Mann. Also, hier geht's los: Was ist dein Lieblingswort?

[00:54:17] **Max Marien:** Schwein.

[00:54:19] **Gavin McClurg:** ein hervorragendes, am wenigsten beliebtes Wort, äh

[00:54:22] **Max Marien:** na ja, Hass, schätze ich

[00:54:26] **Gavin McClurg:** Verstanden, super. Also, was begeistert dich, was schreckt dich ab? Und das muss nicht sexuell sein.

[00:54:33] Danke dafür.

[00:54:34] **Max Marien:** beide Antworten sind richtig

[00:54:40] **Gavin McClurg:** ausgezeichnet, ein

[00:54:42] **Max Marien:** schön, weißt du, nach vorne hin viele Cumi-Artige, so eine Art Wolkentag, der einen abschreckt, wenn man nur eine graue Decke oder Nieselregen und Regen sieht.

[00:54:52] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet, perfekt. Und das Gleiche gilt für Lärm. Welche Geräusche magst du? Welche Geräusche oder Lärm empfindest du als angenehm und welche nicht? Oh, interessant. Also...

[00:55:07] **Max Marien:** Ich habe gelernt, das Lachen meiner Tochter zu lieben, weißt du, sie zum Lachen zu bringen und so. Ach, süß. Und dann... nicht lieben, nicht lieben... oh, Harley! Ihr hört mir da gerade zu? Wer auf einer Harley fährt, ich hasse euch, wenn ihr durch meine Straße fahrt, weißt du, das ganze Haus bebt und meine Tochter wacht weinend auf, also verpisst euch, wenn ihr eine Harley fahrt, ja.

[00:55:36] **Gavin McClurg:** und du hast gerade gesagt, dass „Hass“ dein am wenigsten geliebtes Wort ist, also wow, du magst Harleys also wirklich nicht, okay, super. Um welche andere Profession außer deiner eigenen würdest du dich gerne versuchen? Oh,

[00:55:47] **Max Marien:** Weißt du was, ich bin echt neidisch auf die Leute, die remote arbeiten. Jeden Beruf, bei dem man einfach seinen Laptop oder sein Handy oder was auch immer anschließen kann und das Handy im Cockpit hat, während man herumfliegt und arbeitet. Ich bin dir ziemlich neidisch, es spielt also eigentlich nicht darauf an, was du machst, aber wenn ich dich am Flugplatz sehe und du so bist wie: „Oh ja, ich arbeite gerade“, und einfach Telefonate annimmst und auf deinem Handy tippst, und dann gehst du für ein paar Stunden fliegen – das ist, ich denke, das ist der richtige Weg. Ich liebe es.

[00:56:18] **Gavin McClurg:** Und welchen Beruf würdest du nicht gerne ausüben?

[00:56:21] **Max Marien:** Ich würde es hassen, zurück in den Bau zu müssen, okay.

[00:56:25] **Gavin McClurg:** Du warst also im Baugewerbe.

[00:56:27] **Max Marien:** Ja, das war ich früher. Also, bevor ich am Gleitschirmplatz gearbeitet habe, habe ich Beton und Dächer gemacht. Okay, härter.

[00:56:36] **Gavin McClurg:** die sind gut zu machen, wir bereiten gerade die Renovierung meiner Küche vor, also werde ich dich nicht bitten, meine Beton-Arbeitsplatten zu machen, du

[00:56:44] **Max Marien:** Renovierungen machen schon Spaß, weißt du, wenn man nur einen Raum oder so komplett macht, ja, oder einfach das ganze Haus. Das ist schon irgendwie lustig, aber wenn man große Projekte hat, weißt du, riesige Betonwände oder wenn man die Dachpflege für einen ganzen großen Komplex macht, ist das ein bisschen langweilig.

[00:57:06] **Gavin McClurg:** Ich lasse den Fragebogen kurz hier liegen, aber ich wäre einfach neugierig: In deinem Alter, mit einer kleinen Tochter – siehst du dich darin, bei Tantums zu bleiben? Wird das für eine Weile dein Beruf sein?

[00:57:20] **Max Marien:** Ich meine, mein Herz schlägt für Tory. Mein Vater ist der Besitzer, er ist der Manager, und ich bin mit den Leuten dort ziemlich fest verbunden. Also, egal was wir tun müssen, damit der Laden überlebt und weiterläuft – egal ob wir Tannins machen, die Schule leiten oder das Büro verwalten, was auch immer es ist – genau das werde ich beibehalten, okay?

[00:57:44] **Gavin McClurg:** Letzte Frage zurück zum Fragebogen: Wenn es den Himmel gibt, was würdest du gerne von Gott hören, wenn du an den Himmelstoren ankommst?

[00:57:52] **Max Marien:** Hmm, das ist eine gute Frage. Also, mal sehen, was würde er sagen? Er würde sagen: Max, du hast viel Zeit in meiner Nähe verbracht, mehr als die meisten anderen Leute, also weißt du, du wirst einer meiner VIPs sein. Hier ist ein großer Berg, viele Lifte, viel Spaß.

[00:58:15] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet, fantastisch, toll, ich liebe es, ich liebe es. Cool. Also Max, vielen Dank für deine Zeit, ich weiß das wirklich zu schätzen. An alle, die zuhören: Geht zu Max nach Tory Pines und findet heraus, worum es bei seiner Obsession geht. Es ist ein fantastischer Ort zum Fliegen, um Stunden zu sammeln und zu trainieren. Und bevor wir uns verabschieden, möchtest du noch etwas sagen, Max, oder wie können Leute mehr über dich und das erfahren, was du dort machst?

[00:58:44] **Max Marien:** Oh ja, absolut. Ihr könnt auch die Website flytory.com besuchen und euch über Ausflüge oder spezielle Events wie SIVs informieren, also über Sachen, die wir veranstalten, und ja, kommt einfach mal vorbei. Ich setze mich mit jedem zusammen und erkläre, wie Tory funktioniert und zeige euch, wie ihr dort eine gute Zeit habt, wenn ihr es gewohnt seid, nur im Gebirge hin und her zu fliegen.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet. Perfekt. Max, vielen Dank, Mann. Ich weiß das zu schätzen. Danke, dass du in der Show warst, und ich hoffe, dass wir bald mal zusammen auf Wolkenbasis fliegen. Alles klar. Gleichfalls, Gavin. Danke, dass du mich eingeladen hast. Tschüss.

[00:59:21] Ich hoffe, euch hat das gefallen. Es ist immer cool, sich mit diesen großartigen Piloten aus aller Welt zusammenzusetzen. Wenn ihr Cloudbased Mayhem gerade erst entdeckt habt, lade ich euch ein, zurückzuschauen und einige der vergangenen Folgen zu hören. Da gibt es so viele tolle Sachen von Will Gadd, Jeff Shapiro, Bill Belcourt und einer ganzen Menge europäischer Piloten. Ich habe noch ziemlich viele davon auf Lager. In den kommenden Wochen habe ich Mickey Siegel kommen. Da muss ich nur noch den Schnitt machen. Ich habe ein tolles Gespräch mit Larry Tudor, einem wirklich berühmten Hängegleiter-Piloten von früher, und in ein paar Tagen setze ich mich mit Russ Ogden von Ozone hier zusammen. Also, da kommen einige tolle Shows auf euch zu, während wir hier auf der Nordhalbkugel in den Winter eintauchen.

[01:00:08] Wie immer bitten wir nur um einen Euro pro Folge. Wenn ihr aus dieser oder einer der vorherigen Folgen etwas mitgenommen habt, findet ihr den Spendenlink. Er ist sehr leicht zu finden. Wir haben das auf der Website alles aufgeräumt. Ihr findet ihn auf cloudbasedmayhem.com. Schickt uns einen Euro. Das hilft uns sehr. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Der Schnitt dieser Folgen dauert Stunden und Stunden und Stunden. Und ja, das weiß ich wirklich zu schätzen. Wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke. Tschüss.