

Dustin Martin and finding the magic

Cloudbase Mayhem Podcast 54 — Dustin Martin

Published	2017-11-14
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-54-dustin-martin-and-finding-the-magic/
Duration	02:04:46
Speakers	Dustin Martin, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0054-dustin-martin-and-finding-the-magic.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	15 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	30
Show notes	30
Transcript	30
Deutsch	59
Show notes	59
Transcript	59

English

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

Show notes

In this wide-ranging and laugh-out-loud episode Dustin Martin takes us through some close calls with tornados (plural!); how to assess a gust front; a brief history of hang gliders; the importance of mentors; how to find good lines; avoiding sink; working light lift; reducing drag; advice for new pilots; chasing world records; sponsorship; being a student and building a foundation; the origins of the Cloudbase Foundation, the dangers of moving to a higher performance wing too fast; what it takes to win; maintaining passion and a TON more. This was one of the most enjoyable discussions we've had on the Mayhem, please don't miss this one!

Transcript

[00:00:20] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. Sorry about skipping the last week. I was down in Brazil chasing the world record. We didn't have the most awesome weather, so we didn't get that, but had some really nice flying, and it's good to be back and catch them and bringing you these shows. Just got off the phone with Dustin Martin, who many of you will know. Legendary hang glider pilot and flies a lot of other stuff, but he set the world record, which still holds, back in 2012. Beat out Johnny Durand by a couple K. Went 761, I believe, down in Texas. Pretty much flew across the state of Texas, which is no small feat and very, very cool. And in this episode, we get into all kinds of really good stuff. Finding good lines, working light lift.

[00:01:06] Chasing records, flying RC planes and what that does for paragliding and hang gliding skills, but try to kind of distill what makes him so great on hang glider and use a lot of that skill in the paragliding world. This is super relevant for everybody that flies anything, but yeah, I think you're going to really dig it. Before we get into it, I just wanted to put out a couple little housekeeping items. First, I wanted to say a couple of things for a couple of my own personal sponsors. These aren't... These aren't sponsors of the podcast, and this is always, as always, a listener-supported show. They're not involved with this show at all, but I just wanted to give these guys a shout-out because they're doing cool things. The first is a company here, a small company here called PlayHard Give Back and Catch Them, run by a father-son team.

[00:01:54] The Brendles, Jeff and Spencer, they make awesome trail mix, and it's just the most amazing stuff, and these great kind of energy bars, and that is just terrific. I don't go anywhere. I don't go anywhere without that stuff, so that alone is really cool, but they've also just partnered with a company who, for every package of trail mix that they sell, a full meal is donated to someone in need. That's just in the States right now, but it's a really cool program and a great way to give back. That's what the company is all about, PlayHard Give Back. They do all kinds of other great social work and social causes stuff, and just awesome to see. As most of you know, I'm really involved with Patagonia. I really dig being involved with companies. Patagonia is one of the biggest companies that are giving back and doing the right thing with the money that they bring in, and this is one of them.

[00:02:40] So check them out, especially if you're in the States. You can order it online, playhardgiveback.com. Doing really cool stuff. One of these purchases you can feel really good about. The other one is Onnit. Many of you that follow the X-House probably saw the big logo on my wing, Onnit. That's Joe Rogan's company. You guys will know from comedy and from UFC and all kinds of stuff, but Onnit makes, among other things, kettlebells. And ropes and all kinds of stuff for torturing yourself in the gym. But they also make really good supplements. And my trainer, Ben Abruzzo, put me on this stuff about 18 months ago called Total Primate Care. They've got a lot of other, they've got great stuff, great supplements. But this Total Primate Care is something that he started taking a while back and noticed that he never got sick after he did.

[00:03:28] And then put me on it because after all the years on the boat, my immune system's kind of taxed. And I definitely tend to get cold and stuff especially in the winter this time of year and he put me on it because we couldn't really afford me getting sick during training for the xops i couldn't afford any downtime and uh it's just amazing so uh check them out too they're worth taking a look at that's on it onnit.com first heard about them on the tim ferris show uh

they make some really cool stuff very progressive cool company making great things and uh worth checking out so check out both those shows uh spotify playlist they mentioned this in the last show but we are keeping track of all our music we've gotten a lot of requests over the months for uh you know hey what was the music on that one show that all of them are now on our playlist which you can find on spotify under cloud cloud-based mayhem also find those links on our facebook page cloud-based mayhem or on the website cloud-based mayhem.com and then we've still got this giveaway going i'm gonna take this on for another month i've got the power traveler battery a brand new 2015 xops um never used on the package but really cool battery i think it's like 8 000 milliamps might be wrong there but it's close to that um so for bivvy flying or for just flying all day you want to keep your phone going that's a great little thing i've also got a fly master an older one but still works great b1 and i've got the noco 5 watt uh solar charger so in my experience that's not quite enough to power you through a bivvy trip but um definitely enough to keep your phone going or you know for shorter bivvy trips no problem it's pretty light nice little unit kind of like the goal zero units um so what we're going to do for those giveaways is for just those of you who pass this around what this show is all about is kind of spreading knowledge and trying to keep our community safer so if you put it out on facebook or instagram or however you share your stuff um just make sure that i know about it and if you say something crafty or cool or like hey man you gotta listen to this but in a funny good way uh i'll pick it up and you'll be in to win one of those cool things so appreciate that uh and then finally social media help i put that out in one of the previous shows that we could use some social media help for just getting this out in more places getting the show out more places uh i've got a few people now on that task in the uk and in europe we're still looking for somebody in north america i think we're pretty covered in australia new zealand and asia but i could use some help just in the you know the fb the facebook forums or uh groups and clubs and that kind of thing that's going to be a lot of them in the states and uh in canada not nearly as many in europe but as there are in europe but there's a ton and that would be super helpful so if you can't afford supporting the show financially you know as always all we ask for is a buck show that's a great way to do it and i'd really appreciate it just reach out to me via email you'll find that on cloudbasedmayhem.com

[00:06:23] so yeah let's get into it really cool talk by the current world record holder 761ks uh dustin martin uh very good friend of mine and i'll see you in the next one bye bye friends with a guy i was just flying with down in brazil jeff shapiro and uh i talked to jeff before knowing i was going to be talking to dustin about several things that we bring up in this talk there's a lot here to glean uh as pg pilots from these hang gliders that been doing it for a long time uh dustin's quite a bit younger than me it's not like he's one of these older pilots but he's uh he's been at it a long time he's been going hard and super passionate about it you can tell on this talk that he's got a lot of passion and love for this sport and uh there's a lot to learn here a lot to enjoy so enjoy dustin

[00:07:21] man so stoked to get you on the show i really appreciate this i know you've been listening to these and uh we've had many many requests to get you on here because uh you're a hang gliding jedi and we don't talk to enough hang gliders so yeah i'm i'm really excited first

[00:07:36] **Dustin Martin:** of all i'm i'm super honored to be on your show and i i'm a long time listener since the beginning and i i sit at the sewing machine and every time i'm on the show i'm like oh my god i'm so excited to be on your show they come out i'm i'm uh pretty much right on it so um thanks for that so

[00:07:49] **Gavin McClurg:** dustin we before we started recording we were talking about you know we're going to talk about your record flight because we have to we were talking about you know some of the cool things you've done and uh i brought up Larry Tudor and you know saying you know like you know have there been any flights you've done that have been like his flight when he flew from dobs in new mexico and he and his his ground support was like dude uh turn around you're in you're in a tornado and you're like oh dude i've been in like five tornadoes and so i i'm gonna go ahead and assume because you know chasing records is rad and and it's super fun and you know we're going to talk about that we're going to talk about your texas flight but i'm i'm going to make the jump and make an assumption that that probably wasn't the best flight you've ever had is that is that correct

[00:08:33] **Dustin Martin:** that's correct that was not my favorite flight ever so

[00:08:37] **Gavin McClurg:** tell me you know let's start it off with a bang before we we're going to talk about your history and everybody's going to get like what's you know replay your favorite flight or one okay

[00:08:48] **Dustin Martin:** well i'll give you i'll give you one of them i mean my my favorite flight is probably not something that would be as entertaining um it was something that was just more meaningful to me at the time but uh you know i was thinking after we did talk about um Larry Tudor flying near that tornado i was thinking well you know i flew i flew near a tornado that i can't remember what year it was i think it was 98 or somewhere between 98 and 2000 in salt lake city and i was soaring the south side of the point and it got really dark to my north it really like a black curtain between me and and south salt lake and i thought well that's pretty interesting and the wind picked up and you know it got a little textured it actually got really good and i stayed up for a while and then it sort of got ominous i mean it was a little more ominous than usual and i had only by that time only been flying two or three years and so i flew for a while and then i'll land and i landed and

[00:09:44] somebody came up later and said man what were you flying that was insane and a tornado just completely like wiped out half of salt lake city and like really so then yeah that night on the news i was uh you know listening to i was watching recordings of people in office buildings you know as as windows were blowing out and they were screaming and i was like man that was right there holy crap so i

[00:10:10] **Gavin McClurg:** love that you're like oh it's kind of ominous yeah

[00:10:13] **Dustin Martin:** i mean there was a yeah it was it was salt lake city so there was a there were no expletives but there was a whole lot of oh my hex on the on the news channel that night and then so i'm thinking about that i mean we we talked about that and um i was thinking well was that the only tornado and then i realized well actually that wasn't the only tornado there was time uh i don't remember when a few years later when i was i was flying up at a sailport in north phoenix and it got really ominous again and i but i kept flying for a while i was like well i'm just gonna keep flying i've done this before so flying it got pretty windy actually got pretty sweet again that's kind of like what happens and then um then it was obviously time to land so i landed just in time for a huge just like a you know

[00:10:58] monumental gust front to come through right after i landed and uh it it turns out a guy in a sail plane died that day former angler pilot died that day right about the time i landed maybe or not connected to that gust front but then same deal like a couple hours later yeah a tornado has just gone through uh north phoenix arizona and they you know it was 15 miles to the south or whatever so i was thinking about you know is that the only tornado and it turns out that wasn't the only tornado because i had a dude i had a much more interesting flight uh yeah so there's there's those two um then i was thinking i was in georgia at this comp that we had up there and um americus maybe well yeah i think it was americus we had a really good comp up there but one of the days was was pretty sketchy and we knew it was gonna be sketchy it was totally blue and then the clouds started popping and it was just beautiful but we knew from looking at you know the radar and the live images that it was gonna get crazy soon sooner than later uh to the north of us you know between atlanta and us and the weather was you know was pushing south

[00:12:11] and they were like well look we're gonna try to get the day off you i'm sure you're familiar with trying to get the day off at a comp so they're like yeah we're gonna try to squeeze this in it's gonna get crazy you know we know we're not gonna have all day to do this and we know when it does go south it's gonna be really bad so like all right we're game so we all took off and uh you know everybody tried to take the first start they could get it was an aerosol comp so there was a few starts and we all started heading south and getting pushed by the wind and it was light and really scratchy and uh and really smooth and nice it was georgia so we're over the you know we're over these fields and it started to shade out by the time we had taken the start it was pretty good at the start you know four or five hundred up clouds around and then it just shaded over and it got shaded over by you know an anvil from from basically atlanta i mean like one of those you know not your thirty thousand foot anvil it was like a sixty thousand foot anvil it was just spreading out over the state so it shaded us

[00:13:11] but there was still lift and cloud and cumies forming under it it was you know there was energy in the air even though it was completely shaded and i've learned that that means that that's not good

[00:13:25] **Gavin McClurg:** really scary

[00:13:26] **Dustin Martin:** i've learned that if it's shady and you should be gliding to the ground without a beep then you probably should be on the ground if you're if you're still in lift so it was really good you know it got scratchy for a while

and then suddenly it's like well we're in twos and threes and suddenly four and five hundred up and it's just fine but it's a little bit it's a little bit you know hazy a little bit humid it's humid so you can't see very far but you can see it's like black and purple and green and whatever behind you know to the north it's coming but i can't really tell and i'm and they have little fires burning every you know a couple people have fires burning in their fields and their yards and the smoke's kind of laid over but it's it's laid over because you know it's there's no real energy down there it's shaded and and this looks like it's blowing 10 miles an hour and it was so we're drifting drifting drifting and then it kind of gets a little better i'd say we had like a four or five hundred up and

[00:14:21] it went from being a couple of us you know little disjointed groups to actually maybe a gaggle of five or six or seven and maybe another half dozen a little lower and we went over this town we're probably 20 miles from the start and uh finally a good thermal and we're getting we're actually going to get to base it looks good so there i am i'm climbing four or five hundred feet a minute and i remember the feeling from a flight i did i don't know like in 2000 down here i flew from phoenix down to the mexican border and i was flying towards towards a line of of thunderstorms because they were right on the border it was monsoon season and i was just going to go as close as i could i didn't know much at that time about how you know how far gust fronts could go from from the storms and how that you know how that would feel and what it would look like and but at the time on that side of me i was like oh my god i'm gonna get a lot of luck and i flight in Arizona, I got, you know, I was gliding in this amazingly smooth air in the shade of an anvil, a similar story.

[00:15:19] And then I just got smacked by this really, uh, cold, moist, really sweet smelling air. Um, and I was like, Oh, I know that that smell, that's what I smelled right when I gust front usually hits me on the ground, but I had gotten hit in the air and I knew I was, I mean, I, it took a second, but I realized, you know, that it's kind of the, that they hit kind of in a wedge shape. So they, you know, typically they'll, they're kind of have a little, like the scoop on the front of a train, they hit the ground a little earlier than they do higher up. So I already, I realized at that point that it was under me already and I just hadn't noticed. And so the fact that it hit me now meant I was, I was totally screwed. But at that time I didn't know. So on that Arizona flight, I spiraled down and landed in it and that was stupid.

[00:16:08] And I ended up like in this river bed that wasn't quite aligned with the wind. A really deep river bed. And I, you know, dropped a wing right as I, you know, I wasn't going to flare. I was flying like 30 and 35 miles an hour. And I touched down and dropped the wing and spun around a really big glider. It's kind of out of control, but nothing, nothing happened. That was all fine. But I learned my lesson. So here I am in Georgia and I get that really humid, nice, cool feeling smack in the face. And I was like, Oh man. Cause I was, I was already, I already knew I was dancing on the line here. I'm like, well, you know, I could, I just need to go away from this thing. And we were getting pushed away from it pretty fast. And I was like, I just need to get away from it. And I felt this, I'm like, Oh Jesus. And I looked down and I realized it had snuck up on me again.

[00:16:56] I just, you know, cause there's no dirt. It's Georgia. You can't tell until it's almost there. And I should have, it's a comp. So I just, I was, that's what was going to happen. And that was either going to happen or it wasn't. And it happened and I got caught off guard. So then I looked down at that moment and of course it's the leading edge of it was, already miles beyond me and under me. And I was like, Oh Jesus. But it was the real deal this time. It was like, I would guess 40 miles an hour plus on the ground, really, you know, smooth laminar, but you know, there was tall trees and buildings from this town. And I was like, Oh Jesus. You know, I was, I was proper.

[00:17:33] **Gavin McClurg:** And there's a bunch of you in the air.

[00:17:35] **Dustin Martin:** I would say there's probably 15 that I could see around me within a mile or two. I was, I was like properly identified at that point. So, uh, I might, you know, you, and the first reaction, it's almost uncontrollable is to straighten out from the thermal and pull in and just, you just want to go. But, and I did that and it only took me about half a second to go, I need to stay in this thermal because this, it's not going to help me to, to go down. I mean, it's just not going to help, especially like the beginning of the, when the gust front hits always seems to be the worst. You know, when, when you're on the ground, I mean, it always dissipates at some point. So I thought, Oh,

[00:18:13] **Gavin McClurg:** I'm going to go down. I'm going to go down. I'm going to go down. I'm going to go down. Uh, I

[00:18:14] **Dustin Martin:** need to, I just need to get the base, which is a really hard thing to do when you're looking on the ground. And this wasn't like a normal, you know, I didn't just see trees moving and smoke laying flat. I saw there was a circle farm that was just dirt just downwind of that town, a huge Georgia size. Like I, I'm going to guess it was probably, uh, a solid three quarter mile, you know, diameter circle, just huge circle of dirt. And it, it was covered in a fine layer, probably 10 foot deep of blowing dust. You couldn't see the field anymore. You could just see what looked like a roiling. It could have been a thousand feet thick or 10 feet thick, but I could tell by the trees around that it was 10 feet thick. It was just roiling over this field.

[00:18:59] I'm like, Oh my God, I am, this is not good. So I was like, Jesus, I started thermal and I got to, you know, I eventually did get the base. And during that time between, between, you know, deciding to climb and getting to bay, I watched a few guys, maybe five or six guys spiral down in this and, and land in that field. And they were, you know, you could just tell that you could look at a glider and tell that it's going fast, but by the way, it's moving. And these guys were pulled in and hauling ass and completely stationary over the field. And then right as they get, you know, down to 15 feet, they would just disappear. I'm like, Oh Jesus, this is bad. And you know, they all, all those guys ended up, I mean, it was, it would have been a very high speed backwards landing in a paraglider.

[00:19:47] It was pretty gnarly, but, but they had good terrain. So I was, I was scared because we knew from the reports that morning that this wasn't just a thunderstorm. This was a line of craziness and tornadoes. And, you know, we were in tornado alley and we knew what was coming. So I was like, I need to get the hell out of here. And I popped out. And basically at that point, just

[00:20:08] **Gavin McClurg:** did anybody else do what you did? Uh, were you, were you solo now? Did anybody else go up? I'll ditch it.

[00:20:15] **Dustin Martin:** My memory is not a hundred percent on that, but I'm pretty sure that I know pilots ended up further than me that day, a couple of pilots. And I know, well, maybe only one or two. And I can't remember anybody exactly with me doing that same thing. I can't, they may have all attempted to land, but I mean, I was five or 6,000 feet above the ground and I could see, you know, 60 foot tall trees moving, shaking, violently from a mile above them. It was, it was clear. I didn't, I didn't have to focus on them. I could just see. And I was like, Oh Jesus Christ. So I, you know, I went past that field. I crossed a couple of rivers and, you know, nothing looked at that point when you're looking at 40 mile an hour wind, suddenly what is flatlands doesn't look so flat anymore.

[00:21:01] You notice every tree line and every little building you're like, Oh geez. So I kept going and going. And I basically, even though the race was clearly canceled and over in, in, and over in my mind, still was like, I need to go as efficiently and quickly as, as race fast as I can possibly make this go as far as I can go until I can't go anymore. And maybe I could outrun it. And I was pretty sure I could outrun the thing, you know, because I was just, I'm going to be able to make 25, 30 miles an hour speed plus whatever tail when I'm in. So I was like, sure, I could outrun it. And I spent the next probably close to hour and a half, two hours going as fast as I possibly could. Not getting stuck, getting five, six, seven hundreds, uh, you know, getting really good lines, staying at base, running streets all the while, not able to outrun this thing.

[00:21:56] And I got out into some sunshine, which made me feel safe somehow, but it, that didn't mean anything. So I came in and, you know, I was all the way till about 200 feet above the ground. It was a solid 40 miles an hour. And I was freaking terrified. Because it's not, for us, it's not really about landing backwards. It's about, you know, marginal control, marginal lateral control, and, you know, just getting turned. And you just can't, you can't get afford to get turned with wind like that. So coming in, it's probably 40. And then just suddenly at, I don't know, 200 feet or something, it, I was in some kind of gradient or something. And it just ratcheted down to maybe 20 miles an hour on the ground.

[00:22:43] And I had, you know, a turbulent, breezy landing, which felt like a midday, windy landing. And I pulled it off. And, and that was that. And I, so basically, I outran the meat of it. Got picked, you know, it was windy enough that I kind of had to pay attention on the ground, handling the thing to not get flipped over, but it never got worse. It never, I got far enough away that that storm never really, I wasn't in danger of being like killed by the storm. But later, just like on all those other flights, the reports were, you know, massive tornadoes, moved through south of Atlanta and, you know, whatever, the north of the Americas region and, you know, like wiped out this and that. And I'm just like, oh my

God, how retarded can I be? It's just like, this is like the fourth time.

[00:23:31] So that, that, I mean, if you look at it from a turbulence perspective or a, you know, if you just couldn't see the atmosphere around you, that flight would have been a great flight. There was nothing out of the ordinary turbulence wise, or, you know, besides the wind over the ground. Yeah,

[00:23:48] **Gavin McClurg:** yeah, yeah. If you didn't know it was so gnarly, it would have been great. Yeah, it would have been awesome. It was

[00:23:51] **Dustin Martin:** awesome. It's just, so that's why it was memorable. You know, it was a really great flight, but it's like, all right, four tornadoes. Oh, the other tornado. That's right. So that was a really cool flight, but the only other tornado I can remember. And so I, you know, when we first talked about this, I, I remember two and I thought, oh yeah, two, that's stupid. I can't believe I've been in the air with two tornadoes. And then I quickly realized, oh, there's another one. Turns out the fourth one. So that means there's probably more. And I just can't remember them. But this fourth one was, uh, at quest when I was flying tandems and it was just a guy that came just, he came on kind of a ridiculous day. We thought, well, for sure, we don't even have to cancel. He'll just not show up. He showed up and, uh, we did the flight.

[00:24:36] I mean, it was kind of a skeleton cruise. We're like, yeah, we'll do it. We don't care. We'll find anything. So we took him up and it was closing in around us in a very serious way. And it kind of, and around us, we're like, oh, we, we might need to spiral down and land right now. And we did. And you know, we pulled it off. We got our 15, 20 minute flight. And there was this, this one had like bolts of lightning right next to us. This typical, you know, searing light in your eye and full on fear. And, and that feels really sketchy and in wind, um, in a tandem, it's, it's not quite as bad, but we pulled that off. And yeah, I remember that guy.

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Did you, did you do the Bill Murray? Like, I don't think the heavy stuff's coming down for quite some time.

[00:25:19] **Dustin Martin:** I was like, Hey man, we do this all the time. You know, it's, we're only minutes from the ground at any time. We, you know, we could, and he kept asking, are you sure? Are you sure? But we knew he was game. He wasn't scared. And I was like, yeah, I'm sure. And you know, we kind of were, but you can't predict, well, I guess you could predict there would be lightning, but we didn't want to think about that. And that's what we landed really was the lightning. It was just getting kind of out of hand. So, um, yeah, that was my fault and maybe the tow pilot, but, uh, me and her, we, we laughed about it afterwards. Cause he, he tipped us a lot of money. I can't remember what it was. We might've gotten like a \$200 tip for that flight. We, we came out just for that one flight. This is no reflection on quest air, by the way, I was, I was just being a cowboy or whatever.

[00:26:05] It was, it was a one-off, but, uh, yeah, he tipped us a lot of money. I remember we went around the side of the hangar and it was, it wasn't like, like a couple of hundreds. It was maybe like in fives and tens. And it was just a stack. We're like, Oh my God, we were laughing at each other. And it got away from us. Kind of the cash got away from us. And it was just ripping through there. Like, you know, same story, same as the other flights blowing like 40. And we're around this, around the rotor of the hangar. And this like, this is just like funnel of Moyes blowing around and we're laughing our ass off trying to count it. It's getting away from us. We're like, what the, so yeah, I'm kind of a tornado magnet. Oh, but the whole thing was, tornado that day had rolled through Leesburg. So, you know, 15 miles North of us, right at the moment we were in the air.

[00:26:52] **Gavin McClurg:** Listeners, I promise that as this, as the show develops here, we will have advice.

[00:26:58] **Dustin Martin:** Don't do this. You know, if you don't learn it the fifth time, you'll learn it the fifth time. Maybe.

[00:27:05] That is awesome.

[00:27:07] **Gavin McClurg:** Oh my God. Okay. So before, before we, uh, before we started recording you, you also mentioned, we could keep talking about tornadoes, but I'm hoping that's

[00:27:18] **Dustin Martin:** near the end. That's the only thing I can remember.

[00:27:19] **Gavin McClurg:** Yeah.

[00:27:21] You were talking about, uh, some flights you had or made a flight in Ecuador where you said it would be hard to, uh, it would be hard to keep, keep the four letter words out of the story. Can we, can we, uh, let's do that before we get into your history. I

[00:27:36] **Dustin Martin:** mean, the theme of that, that competition, by the way, just finished and Raul, who was, who organized that competition during those days, uh, was the winner. And that was like, uh, two, three days ago. So that's, yeah, that's pretty cool that, that he finally won because the full

[00:27:53] **Gavin McClurg:** circle, the big dogs weren't

[00:27:55] **Dustin Martin:** down there. I hope he's listening. Um, so yeah, that was, those were good times. I mean, around 2000, uh, maybe five, six, seven, eight, something like that. It was really good times. We had, uh, the Jeff's come down there. Daniel Vela is from Columbia. Um, I went down there, I don't know, seven, eight years in a row, maybe six years, seven years in a row. Uh, Kevin Carter came down there the first time I went down there. And then, you know, more recently, um, Moyes sent Tom Weisenberger down there. Um, Craig Coomber has been down there. Um, so it's been like super hot contested race. Um, and it just comes down to, you know, that race is really cool to me personally, because it comes down to nothing but glider performance and harness cleanliness.

[00:28:45] There's just no, you know, it's a ridge race. There's no getting around. You can't pull in more to go, to go better. You just, you got what you got when you, when you show up, your preparation is, is what you've got. So, um, after that first year, when Kevin beat me, I was like, man, that's, he just was going better than me. And I felt helpless because it wasn't like I needed to climb better or pick a better line. There's only one line, you know, it's 10 feet from the cliff. That's the line. So yeah, each year I successively, was adding things, you know, a little, just more balance. How much balance can you possibly launch with and land with safely? And, you know, airfoil, little extruded rubber airfoil covers for the side wires and little carbon fiber bits to cover all the, you know, all the hardware that sticks out on the glider and the airflow and just, you know, crazy helmets that look like

[00:29:35] time trial bike stuff with visors and, you know, all sorts of textured speeds leaves like they use for swimming and all that. It doesn't just crazy stuff. So it's interesting to see the performance difference in a really controlled environment like that. But so yeah, it was pretty funny. The Jeff, you know, they came down, Jeff Shapiro and Jeff O'Brien and Craig Coomber all came down maybe three, four years into that, into that string of really fun events. It had gained some notoriety and I was like, guys, you got to come down here. And they were, they were like, all right, finally, they're like, all right, we're going to come down there. And, uh, yeah, it ended up, so we were really worried about Craig because Craig is, is always been known as amazing on the ridge.

[00:30:20] Like he's unbeatable. So, I mean, we all, I was nervous. Everybody was nervous. And, uh, so those guys were, were prepping pretty hard. And I mean, you know, both of them there when it's, when it's time to get serious, they get serious. So, you know, they prepped really hard and came down there and were really serious. And, uh, another interesting thing about that is when they came down there, that was the, that was the origin of the cloud-based foundation was, uh, that trip. Yeah. So they, they came down and we sort of toured, uh, why Akil that's, that's where we based out of and flew into because Raul lives there. And, uh, we went to some pretty, uh,

[00:30:58] pretty harsh areas, you know, some, some definitely less fortunate spots in a, in a big way. And, you know, they both saw that. And another guy, Ricker was down there and, you know, I don't know if you've heard about Ricker Goldsboro and how he helped start that, but yeah, that was sort of the initiation of the cloud-based foundation, which is why it

[00:31:18] **Gavin McClurg:** it's, yeah.

[00:31:20] **Dustin Martin:** So that's why it had, um, a big connection to Kanoa and that, that, that school down there. Um, so yeah, we, we'd flying why Akil for a couple of days and then we go to Kanoa and start practicing on the beach and yeah, it's pretty funny. Those, it's kind of a unique spot to fly. It's really smooth there, but the, and the launch looks

really good too. It's just picture. Perfect. Except for right below, it's got a little bit of a concave, a little bit of a hole, a little, yeah, a little spot that you gotta, you can't believe in 10 miles an hour of wind that it's going to do anything, but it's just amazing. The turbulence right off, you know, on your last step. So I remember telling, Oh, you know, Jeff O'Brien, who was at the time in Salt Lake city, flying the point every day and a lot of wind, I was like, you got to watch out for that, this little spot.

[00:32:08] And he pretty much was saying like, I got it, bro. Yeah, whatever. I got it, bro.

[00:32:14] And, yeah, there's a picture of him just about dragging the wing while hugging one, one down tube all the way to the side. We talked about it later and he's like, man, that was, that was pretty much like you said, that was insane.

[00:32:28] And, uh, yeah, I heard

[00:32:30] **Gavin McClurg:** that. I heard that spot was tricky. There was, everybody was talking about before the world cup this time that it's, it's a dicey launch.

[00:32:37] **Dustin Martin:** Yeah. It's a little sketchy even for, even for, yeah, for a paraglider, it's hard to get off there too, because you, you basically pull up and I mean, there's like any spot where there's like a steep drop off, you pull up and there's not a lot of energy. So you got to put quite a bit of energy to get the wing up over your head and right in the power band. I mean, right in the power band, it's, it's just, it's almost hard to get the thing up with enough energy and then keep from having the thing. Yeah. Or overflies you so hard that it almost like sucks you off before it plucks you. It's kind of, it's kind of a weird spot. So yeah, we had some, we had some good times and we were definitely,

[00:33:15] we all had our eyes on Craig and we all wanted to, to beat him. I mean, that was the goal. We were team Wills Wing, but that did not keep us from, uh, pinching each other against the cliff with like three feet between each other and the cliff and while smiling, you know, I, I, I think, I think it was O'Brien against Shapiro or somebody like that basically flying underneath, you know, both three feet from the cliff, but flying underneath giving no, you know, the other person zero. options and just like looking over and smiling. It's like, bro, this is really serious. This is actually really serious here. So here's

[00:33:54] **Gavin McClurg:** my middle finger. Have fun. Yeah. Well, you didn't,

[00:33:56] **Dustin Martin:** there's no, it's really smooth air, but you're going, you're so close to the cliff to get right in that best line that, you know, you're playing with a little bit of a, a little bit of wind gradient against the cliff because it's, you're so close that you're kind of in that lower speed wind area on your, on your, on your can, you know, on your cliffside wing. So when somebody, you know, pulls under you and then maybe slow, you know, pushes out in front of you to regain position and awake you, it's not, it's not as funny as it sounded, you know, it's kind of like a really tense situation. So we did three days of that. And, um, that's all really good. We all had like is customary down there for all the green goes.

[00:34:43] We all had basically projectile diarrhea. The entire week and, and, and bed bugs and all sorts of unmentionable things happen. But, uh,

[00:34:56] you should ask the Jeffs about that. You should have Jeff O'Brien on it's it's, it's pretty crazy that this, the stories are legendary, but, uh, yeah, that's one of my favorite places to fly. I wouldn't want to fly there every day of my flying life, but to, you know, to go down there once a year.

[00:35:16] **Gavin McClurg:** Yeah, I know. I

[00:35:18] **Dustin Martin:** don't have the, the, uh, intestinal strength for it, but, but it's, it's an amazing little,

[00:35:25] **Gavin McClurg:** literally and figuratively. Yeah.

[00:35:27] **Dustin Martin:** It's an, it's an amazing race. So yeah. So the race ends, you do your, you do your, um, it's about a 35 minute race or something like that. We average about, I think we average about 70 Ks an hour, um, over, uh, yeah, 35, 45. 40 K course, something like that. Yes. It's really fast. It's really low. And it's, and it's often terrifying, but it's very satisfying when you finish it. And, you know, at your lowest point, at your highest point during the race, you're

maybe a hundred meters over the ridge. And at your lowest point, you're about 15 meters over the, over the beach, but it's not a beach. It's a highway with a power line between you and the beach. Yes. It's pretty, it's pretty nuts.

[00:36:14] People have landed on the highway or, or, into the bushes against the base of the hill. And it's always worked out fine, but it's very, it's very tense. And it's, uh, it's been covered by, by Davis Straub. He was, he might've been down there that I think he was down there that year. Um, you know, he, he,

[00:36:31] **Gavin McClurg:** I gotta, I gotta talk to him too. Yeah.

[00:36:33] **Dustin Martin:** I mean, he, he, he could tell you how tense it was. So yeah, you do the race and the race is only 40 minutes and it's, and it starts at 4 PM for conditions, but also because we're just, we were just, uh, chronic. Hung over like it was, and not, you know, one year we had a beer sponsor thanks to roll. And that was great because we were actually drinking beer, which is more forgiving, but every other year it was just nothing but tequila. And I mean, I I've lost days of my life down there. Like I, if I look back, if I look back at hangovers, I mean, I know one in particular and it was there and I've lost, I can say that I lost a day of my life. Like,

[00:37:18] it was, it was, yeah, I remember that I woke up

[00:37:21] **Gavin McClurg:** and I hate that kind of, that kind of pain is no fun. It

[00:37:25] **Dustin Martin:** was not worth it. Uh, so yeah, anyway, it's memorable. Uh, you finish the race. So it starts at four for those reasons. And then you finish the race and it's, you know, four 30 or five and it's, it's on the equator. So you have another 45 minutes or so. And then you go north to, to these, what we call, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, what the gringos call the North cliffs. And, uh, you, you glide over town, you get a little out to you, glide over town and that puts you out over. I don't know if you've ever flown there, but you glide out over this town and you'll connect to this other tiny little, little pillar of a ridge that's sticking out close to the water. And you, you know, it's literally a hundred yards long and a hundred yards high and you get a little altitude and you now from then on heading north, you have nothing but, but sand stone cliffs going straight down into crash.

[00:38:17] And waves, you know, fairly, fairly decent way. I don't know, three, four foot waves. And they just go committing. Yeah. It's kind of these undercut, you know, overhanging cliffs. This is really kind of stark. So you start working your way out there and initially you're pretty low. You're definitely far out of glide of, of survival. Like you're not, you're done. So you, you test the lift and it's good. Okay. It's good. And you go and you keep going, going, going for a few miles. You go around this point, maybe three or four miles, you go to this point and then there's a beach. So you get around this point, which is sticking way out in the ocean and you go around and then there's a beach. So that's where we would typically go after the flight, because you can get, it's kind of straight into the wind and it's right over the water. So it's, you know, it goes right to the water. So it's really smooth air. You can do aerobatics and it's really smooth.

[00:39:04] So we would go down there. I'd often go down there with Shapiro after the, after the race. And we just fly around and do some loops and you know, you're six or seven, eight miles from, from where you took off. And there's nothing, there's, there's no trails down to that beach. There's no access and high tide hits the cliff. So at the time you'd all, you know, you'd always see a beach that was about a couple of wingspans wide. So it was landable. It was no problem, but you weren't getting out. Like a pilot had landed there, I think. And they, they told us about some story of how it landed there and they had to get them with a boat and it's, it gets dark fast. So they're not getting you before dark. Like

[00:39:41] **Gavin McClurg:** yeah, it's equator.

[00:39:42] **Dustin Martin:** Yeah. They'll miss you. They'll just miss you. And then later they'll, they'll get you. So there's a little, there's like a little bit of, uh, extreme snow on the coast. It's, it's, it's a little bit too wet. So, uh, you know, and obviously we're, we're not going to be able to do anything that's going to get us to that beach. And it's, it's, it's just a, it's, it's just a, it's, it's just, it's just a, I'm being trying to figure out how that's going to go. Well, but, so the, uh,

[00:40:04] the water ride is just, it's, it's not going to be easy. It's still pretty overseas to get back there. And, and, and, and it's, it's just, it's just that, it's like the best bridge you've ever seen. It's like Torrey Pines, but Torrey Pines is twice as high and totally vertical and smooth sand like the best you couldn't design it better and uh yeah we go down there and

have fun and i remember one day tell me if i'm droning on too long here

[00:40:32] **Gavin McClurg:** no not at all i've got the biggest smile that day it sounds awesome i

[00:40:36] **Dustin Martin:** just want to highlight canoa because that place is you know you asked what what are some of the best flights and they've they've often happened there we

[00:40:45] **Gavin McClurg:** went to this place when we were when we were doing this sailing around the world thing i don't remember what year that was maybe 2010 or 2011 we we ended up in sao miguel in the azores so you know a thousand miles off uh from from portugal and there's a there's a solid flying community there they have this big fly in there every august and we hooked in with one of the guys joao he's still just an awesome friend and we would go to this beach we went there every day for 30 days and he kept saying like when it lines up here this is the place you guys are going to dig it and you know it's 29 days never lined up we'd go over there oh fuck it didn't work again and uh but it's just this there's there was a picture and outside you might you might have seen it but it sounds exactly like that because when it's right it's so right and i mean it was you're flying over the ocean against this cliff where if the wind changes like 30 degrees or if it just dies suddenly you're going in the ocean there's no there's there's no bailout there's no it's the atlantic ocean i mean it's not

[00:41:47] like kind of landing in some water you're going to swim in i mean it's just sheer cliffs as far as you can see and and it just oh my god but when it finally lined up the 30th day we went there and it was one of the most magical flights i mean no cross country nothing really i mean because the conditions were perfect it wasn't really that rad or gnarly it was just like oh my god i can't believe i'm flying over the ocean

[00:42:10] **Dustin Martin:** yeah there's something about that i mean obviously there's something about um having having the ability to fly over the ocean it's just like oh my god i can't pay for mistakes i mean consequences definitely consequence definitely makes it more exciting i mean at obviously at your stage and at my stage that's a measured decision sure yeah but i mean we're making calculations but that definitely makes uh shines a light on what you're doing and makes it makes it more memorable that's for sure i mean it it sticks in the memory banks longer than those flights that have a giant farm field in front of the hill you know

[00:42:49] **Gavin McClurg:** yeah totally hey dustin before before we uh before we jump into your your your history you said something there that i wanted to ask about um because when when i was just down in brazil with jeff um he had on one of these super flared helmets you know really aerodynamic and a couple months before i went to the ex-ops this year i got a text from larry Larry Tudor we talked about him and he and i become friends and i loved talking to him on the podcast a bunch of months ago and he was like hey dude think about drag and uh and i was like wait what and and he was like you you cut down on drag and and i think this is something that you guys clearly think about a ton because you're closer to the sailplane realm of things but because i know you paraglide and you understand that too like are we missing out on something there i mean should we be thinking a lot more about that than we do because we don't wear helmets that are aerodynamic and we don't worry too much about our clothing i mean you know we we use pod harnesses and you know clearly like with the new xeno you know i mean clearly the manufacturers are thinking a lot about line drag and reducing lines i mean that that's not a new thing but are we are we missing something there

[00:44:00] **Dustin Martin:** no i don't i i honestly feel pretty confident in saying no because um you know you you got to obviously have the equipment to keep up if you're if you're flying with a with a buddy i mean you don't want to be you don't want to have a big day for 10 hours and not be able to keep up with someone or struggle with someone you don't want to have a big day for 10 hours and not so hard that it's just it's almost impossible so you know as long as you're matched that's really the most important thing and all those years in canoa has taught me for sure that that those small changes are completely they are absolutely invisible in a in air that has any texture at all there's no there's just absolutely no way to see those changes and and i've and that's a kind of a contentious issue because a lot of people are convinced that that it is and and then they'll say well you know i was gliding next to so and so on this day and we you know he was 100 yards to my right and he just totally killed me and it's nothing but line because after all those changes we made and we don't just randomly make them i mean we you know steve pearson from Wills Wing came out here to to arizona to our flight park and we towed up in the winter spent like a weekend doing nothing but comparisons and doing you know isolating every little thing that i that i wanted to add to the glider or change on the glider bad profiles uh adding reflex

taking away reflex all these little stupid fairing things the helmet you know i had a carbon fairing on my main riser that connects the harness to the glider um just you know in a ridiculously low reflex set or washout setting on the glider like a super low twist setting something you'd never fly in thermals and after all those changes we would do it's actually a video that dave aldrich made of these these comparison tests we do three minute glides and the best of all of those modifications would work out to about a five foot height difference after three minutes so there's just nothing you can't just when you control the glider a little bit sloppy and you get a little bit adverse yaw it would kind of equalize us for a second i'm like oh man now we gotta glide three more minutes to see if there's actually any difference and i'm talking about in winter smooth air so you know we glide three minutes get a five foot difference turn around do it again at different speeds and then we're going to do it again at different speeds

[00:46:20] and it's things that you think it's irrelevant yeah things that you think you you know from reading books on you know sailplane books on aerodynamics and speed of flying on all that you think oh this is definitely making a difference and it's really weird like one thing that you think would make a difference will make kind of a little difference and then you're like well if if more reflex is good then a little more reflex is better and we'd add a little more reflex reflex on that fourth bat and i'm talking about just bending it to where the the tip the back tip of the baton is one inch higher on that one one single baton and suddenly the gain that we had made from this from the inboard three battens being raised up an inch was completely erased with that fourth baton so clearly we were adding reflex too far outboard and and then the you know we did several comparison glides to make sure and it's like well that didn't

[00:47:10] that doesn't work like i expected it to work so you know when you're you know from gliding with people it in one second a guy can gain 20 feet on you and be a wingspan away from you just from the air i mean there's just no there's no way that it's going to help you and certainly not if you're doing your own flight you know or if you're mostly flying alone or just one guy it's nice to know that you have the best glider that's probably the most useful part of it is to have that psychological advantage knowing sure

[00:47:38] **Gavin McClurg:** you know if you have the tiniest

[00:47:39] **Dustin Martin:** edge you're probably not going to get dropped but to go to all those lengths to you know you certainly wouldn't want to compromise safety by wearing a helmet that doesn't have um you know i don't wear lube and shells anymore unless i'm at the beach on that at that race i wouldn't compromise something like crushable foam in a helmet or you know some kind of protection on some at least some protection on a paraglider harness i mean it's just no i don't think you're getting anything i don't think you're getting anything tangible from it

[00:48:10] **Gavin McClurg:** uh why don't we talk briefly about and it doesn't have to be super brief but let's talk about your uh for those of you for those of the listeners who don't know uh they know you broke the record which we'll get into but um why don't we give us a brief kind of history of of the uh dustin flying show since the beginning and uh and then we'll we'll take it from there so

[00:48:32] **Dustin Martin:** yeah my flying history i guess the first thing i did was rc i can't remember when that was exactly i must have been eight years old or 10 years old or something like that but uh that definitely helps to be able to picture how how a glider flies or how anything you know how an airplane flies uh when i was learning it definitely sort of sets you apart it gives you a leg up for sure and that's i mean even until today you know being able to look at something sort of uh you know third person from the ground and and sort of watch what it does and then have that instant feedback of you know okay well that's it's lifting because of the you know falling out of the thermal i'm doing i'm doing that that's been a you know a real help and it's translated pretty much directly

[00:49:21] i don't know so much about how that's worked out with paragliding but but overall it's been a big help and then

[00:49:26] **Gavin McClurg:** it's interesting if i if i could just interrupt for a second you know just earlier today i was i was uh doing another i was doing another recording with a an acro guy that's been around a long time named andy he lives over in gerlitz and and that's how he started his flying and it just clicked with me i i don't know if you know farmer Matt Beechinor he's kind of our you know local air jedi and he's one of the most important people i've ever met in my life these guys that i just you know he flies a quarter as much as i do now because he's just busy and he's got work and

other stuff but i don't think i'll ever be as good as him because he's just one of these people that just has this insane feel and he has also spent a lot of time with rc i think you guys are on to something there it must be it must be a really good learning tool

[00:50:11] **Dustin Martin:** yeah it's um i mean i i don't know about for other pilots who do it but it you know since i started young i started it was all i had is all i could do i wasn't old enough to fly you know fly on my own but yeah it definitely does something to to your hand eye coordination and to your perception of of i mean i'm constantly relating in my mind what's happening to me in my glider relative to you know what that would look like on the ground and that's i mean i don't know if that constantly helps me but it for sure and centering thermals and you know finding beneficial lines and and stuff like that it's it's definitely helped and i mean i was pretty obsessed with it i mean i wasn't you know out flying the things five days or six days a week or whatever but i do remember with a buddy that i taught to hang glide back in the 90s um you know we were both into rcu we were roommates for a while and i mean it was to the point where you know we were throwing these things off the hill and one day i was had the thing pretty high

[00:51:22] and uh i was like man that thing's pretty high i think we should probably just go ahead and try to fly it home and he got in the driver's seat of that freaking land yacht and i sat in the on the windowsill of the passenger seat and we we drove that thing uh down ray road for i don't know seven or eight miles losing constantly losing sight of the glider and then intermittently having the thing so low that we had to stop in the middle of traffic to like get a low save and oh my god yeah we

[00:51:51] **Gavin McClurg:** eventually you guys were like the original drone pilots that is yeah

[00:51:55] **Dustin Martin:** yeah we were so we we ended up you know we did that a couple times and yeah it teaches you a lot about air and lines and i'm not giving up like one of those times we i i just lost sight of it i mean you know when something gets so far away it kind of just disappears into the pixels of your of your eyes i mean it was just gone and you know after a while after a few minutes of looking for it we're like well i guess we lost that one and started driving home and uh saw that thing and i was like oh my god i'm gonna nothing like spiraling out of control towards the ground over the freeway we're like oh i guess we got it now suddenly you know we flew home with it so yeah they they have definitely factored in in a positive way um to just my general feel i don't know if that was you know the the only thing that or what gave me a real advantage but yeah it's if i could do it again i'd definitely start that way it was really helpful and

[00:52:47] **Gavin McClurg:** give me give me some time and some reference how old are you now and when when was that so

[00:52:53] **Dustin Martin:** 37 now and you know that that was all happening around that was actually all happening around the time the stories are when i just started hang gliding or maybe two or three years after i'd started hang gliding i was fairly fully obsessed actually and uh but i probably started that when i was eight or ten or something like that and then when i was um when i was 14 i had i had just about then moved out here full-time to arizona and uh and i started flying sailplanes and i had i already knew about hang gliding in some way i can't remember when i first saw or learned that it existed it was definitely before that it was probably when i was you know 10 or 12 years old i do remember seeing like a lookout mountain advertisement or flyer or something something relating to lookout mountain i saw i knew about when i was when i was young

[00:53:44] but uh for some reason the sailplanes seemed like the way to go at the time i maybe because of the model so when i was 14 i got a job out out here this place called estrella sailport and uh yeah i just ran wings i ran the wings when they took off and that was good for 50 cents a tow and i think maybe two bucks an hour on top of that 250 an hour um that's something like that so i i you know i i took a tried to take a flight or two at the end of each day you know lesson with the instructors there and so my they would actually print me out a check uh each two weeks or month with a negative value on it i don't know if that was just a an accounting thing or as a joke but it was they always printed me out my negative check at the end of the month

[00:54:33] **Gavin McClurg:** because you weren't getting enough you weren't making enough to pay for your flying time no

[00:54:37] **Dustin Martin:** definitely not definitely not and uh so that that went on for i guess i i sold it at 15 and and was pretty i was pretty pretty much into it but i can't remember i must have been about 15 and a guy came down there and i had already you know i was in high school and and i had already managed to find some books in the library about hang gliding not by accident i mean i was looking and i already knew about it i can't remember the details but a guy did come down there to the sailport flying a pretty clapped out old glider called a a lack and i mean that wasn't a very well-made glider to start with and it was pretty clapped out version of it and he wanted to sell me an equally scary hang glider because he heard that i was interested in hang gliding so as a pilot who had zero

[00:55:29] experience not even one second under a hang glider he wanted to sell me a foil combat which uh i think it from what i've heard is actually a pretty sweet flying glider but it was nothing that you'd ever you

[00:55:41] **Gavin McClurg:** wouldn't put an offer to a beginner

[00:55:44] **Dustin Martin:** so he he uh talked about a few flights he had and um yeah my interest peaked again because i just to step back a little bit i was i don't know 13 or 14 or somewhere around there my mom took me to another sailport on the other side of phoenix and i took a flight in a sailplane might have been my first one and we were thermaling up it must have been summertime just over the carefree highway up there and this guy in a hang glider rocked right up to us the same altitude and just basically was like waving at us and cord right through us and was gone and i was just like what the hell just happened that dude was like hanging in a golf bag underneath that thing. That was incredible. I guess that was amazing.

[00:56:27] **Gavin McClurg:** I'm going to make those golf bags someday. Yeah.

[00:56:29] **Dustin Martin:** I'm going to, I'm going to make absolutely no money making those one day. They're going to look really cool. So yeah, that was, that was from a place called the Oasis. That was turf soaring school and they towed right across the street at a place called the Oasis. Um, and, and that's when, you know, when was that? That would have been 1990 or something. Hang gliding in Phoenix or in Arizona was a kind of a big deal. They had, they didn't just go out there on the weekends with, with one truck and a winch. They, they had lanes lined up and we're running multiple lanes of tow trucks with winches and dune buggies with winches to get these guys up in the air. And

[00:57:04] **Gavin McClurg:** shit. Yeah.

[00:57:05] **Dustin Martin:** I mean this, yeah, this was the era of Hans Heidrich and, uh, Bob Thompson and you know, the other Jeff Reynolds and Brad Lindsay, they were all towing was the thing in Phoenix at the time. And there was a big community and it was, it was kind of a, you know, I got in in 96 and it was still an exciting thing. Like it was big. It was big enough that the meetings always broke down into huge shouting matches. Like just with everybody, you know, it, it seemed important at the time. There was a lot of people and they were passionate about it. And there was all, there was always a fight. It was in hindsight, that was all very cool. But at the time we thought we got to get a, you know, we got to reign this in a little bit. This is not attracting new members. Yeah. We need to attract new members. And now it's just like, we need anything. We don't care.

[00:57:50] A drag out fight every night would be preferable. So better

[00:57:54] **Gavin McClurg:** than what you have. Yeah.

[00:57:55] **Dustin Martin:** Yeah. So yeah, that's, that's basically how I started to learn about hang gliding. I was through the, a few little chance encounters. Um, so yeah, I'm at, I'm at Estrella sailport. I soloed at 15, got my license at 16. And then I probably would have gotten obsessed with that if the hang gliding hadn't completely, completely, you know, derailed that. And so as soon as I took a look at hang gliding, which back then wasn't getting on the internet, it was, you know, uh, looking at magazines and, and digging through the yellow pages, you know, I found an instructor and then that was it. Like I took, I went up there one weekend and I already was like, well, the sailport is a waste of my time. And then, you know, I did three total weekends of, you know, six days of flying with, uh, this instructor, Bill Holmes, who's still around instructing.

[00:58:46] And I was like, yep, yep, this is it. So, I mean, I was a hundred percent obsessed. And, uh, managed to get myself fired from the sailport just for general jackassery. They

[00:59:00] **Gavin McClurg:** didn't, they didn't want to pay you negative money anymore or what?

[00:59:02] **Dustin Martin:** Yeah. I'm actually still really good friends with all those guys. It was kind of a, for me, it was kind of a joke and, and, you know, I still go there once in a while and run a sailplane out and it's all, it's all good. But yeah, that's the, I guess they realized that, uh, my time was, you know, more important for me than, giving it to them in a very selfish way. So I was like, well, I'm going to go hang gliding. So yeah, I learned with, I learned with Bill Holmes and, and, uh, yeah, that was that. I got, I got a, my first hang glider just shortly after that. And, and just was completely obsessed for several years.

[00:59:40] **Gavin McClurg:** This is 96.

[00:59:42] **Dustin Martin:** Yeah. 96, you know, August 96, I took lessons and, you know, early 97, I, with a sort of a mentor of mine here in Phoenix, I found and purchased a Moyse XT 165, which turned out to be a pretty, pretty average glider for someone with my experience. I probably took about one step too far to, you know, buying that thing, but it worked out fine. It was looking at it now. I mean, it's just like any other sort of novice glider. I should have bought a, a Falcon or something like that, a single surface, but you know, in the nineties in Phoenix, that just wasn't an option. I was, I was going to get the glider to beat all gliders. If it was my, you know, even though it was my first glider.

[01:00:27] **Gavin McClurg:** Can you, can you give me a, just because I'm so stupid when it comes to hang gliding, can you, can you give me and the audience, uh, just a brief lesson on, you know, single surface, uh, are there, are, do they have ratings like paragliders have, you know, that from, from real, from comp to real, you know, to learning, you know, give us the, you know, the two minute basic course on, uh, you know, for somebody that wants to learn how to hang glide, where do you start? Where do you end? What, what are the differences in single surface and those, right?

[01:00:58] **Dustin Martin:** Everyone's probably aware of, you know, single surface and double surface. So you've got a really simple single surface, you know, top sale, which is essentially like a windsurf sale and all the, the tubes are exposed basically. Uh, and that's the cheapest, uh, the, you know, the, the cheapest to, to build generally the sort of the most stable because of the increased, um, cord length. So it's, you know, more resistant to sort of tumbling events. It's really, really damped. It's not unstable. And the, you know, they don't have, so that would be considered a beginner glider and they use beginner gliders also as training gliders. So it's, it's slightly different than, than paragliding. You can have like a school wing, right. Or, or you can have what someone would generally buy as a first wing for us.

[01:01:46] It's pretty much the same. And that, that's only changed a little bit, with Wills Wing, one of Will's wings, latest gliders, the alpha. So that could be considered really a school wing because it's just, it's just really slow and a little bit bigger than, than, you know, the larger Falcons. So it allows somebody on their first day to go a little bit slower and be a little bit less overwhelmed, you know, as they're running headfirst down a hill. Um, so yeah, they don't glide

[01:02:14] **Gavin McClurg:** ratio be on, on that versus, you know, what you're flying in comps.

[01:02:20] **Dustin Martin:** Well, you know, Wills Wing guys, they're, I'm probably going to say it wrong. No, let me know. But it's, I think a Falcon is probably, let's guess like, geez, who knows, like six to one or something like that. I mean, they're, the alpha is probably pretty similar. I mean, at that performance level, yeah, it's one, no, it's depending on the paraglider. Yeah. It's a low end

[01:02:41] **Gavin McClurg:** paraglider. Yeah. Yeah. Yeah. But it's a speedway.

[01:02:45] **Dustin Martin:** Yeah, exactly. That goes really slow. It's really easy to fly. You know, it's ideal. It's what I should have got as a first glider. It's what, it's what everybody should get as a first glider. And that's what I attempt to convince, you know, all of my students or the students where I, where I tow, um, that they should get as a first or even a second or third glider. I mean, it's, I, I wish I had one sitting here in my apartment too, but yeah. So one of your questions is, do they come with ratings and they don't, they don't come with ratings like you're accustomed to. So, so those, you know, new pilots may be looking for that and they may be confused, but I guess we that, we're already flying and are kind of in the market. We, we know that, you know, an alpha is a school glider, a Falcon. Is it, is it, you know, a really great first glider or a tandem glider?

[01:03:32] The, the, the tandem models, um, are generally a large version of like the, the beginner glider, uh, just for handling and takeoff speed and landing speed. And because you're not, you know, you're not trying to get performance with a, with a tandem passenger. Then the next thing would be like a novice glider. And that's, um, uh, something like a, uh, sport too. And that's not an appropriate first glider for somebody straight out of straight out of lessons. I mean, it's, it's easy to get in over your head and, you know, it's really tempting to buy a glider that you think is going to carry you through whatever, whatever, you know, position in your flying career, you, you think you want to get to before you have to buy a new glider.

[01:04:19] And it's, you know, I, I, I did it a little bit too, and it's kind of the wrong, it's the wrong way. I mean, if, if I could go back, yeah, that's the only thing I would really change if I could go back was, was, uh, just the first glider I got. Um, yeah, after that you, you started getting into intermediate gliders and then there's a, there's a huge range of intermediate gliders. And they all, by that point, they, they take about the same, nearly the same skill level to fly as the absolute top of the line racing glider. So, you know, it's, your choices are much more important in those first few years than they are later on. I mean, if you can successfully fly an intermediate glider, then you can most likely easily fly a topless glider.

[01:05:04] **Gavin McClurg:** And what are, what are the risks, Dustin, there that when you're, as you, as you step up to these much higher gliders, is it, is it kind of synonymous with what's happened with, you know, with the paraglider, they just get way harder to recover. You know, if you, if you have, if, if you have a blowout or, you know, cascades become, you know, just almost inevitable on a, on a, on a comp glider and they're just more, more spanny. So they're faster. So things happen faster. Is it kind of, is it kind of the same, is it the same speak, the same trouble you have with it?

[01:05:37] **Dustin Martin:** You guys don't fold up,

[01:05:39] **Gavin McClurg:** they don't collapse.

[01:05:41] **Dustin Martin:** Yeah. I mean, I think that you'd have a different problem. Like you could put a, I'm, I'm guessing this, I'm pretty confident you could put a, anybody who could fly a, a, a level, a paraglider on a comp glider, if they could successfully, successfully get the thing launched and they could fly it down and, you know, totally dead air and be fine. But when you throw somebody off in a high performance hang glider, that's only flown single surface, you know, really baggy gliders, you're going to encounter the problem immediately off of launch with handling and sort of this, this damped, you know, delayed handling response on the high performance glider. And it's going to get them, really quick. It gets almost everyone really quickly into an oscillation issue really close to the hill.

[01:06:30] So that's, it's more of a handling thing than, yeah, it's definitely more of a handling thing than an inherent glider safety thing. I mean, but then of course you, when you start throwing in midday conditions, then yeah, you're going to have similar problems to the paragliders.

[01:06:45] **Gavin McClurg:** Okay. Not

[01:06:46] **Dustin Martin:** to mention also take off and landing speeds are going to be thrilling and terrifying on your first flight on a topless glider.

[01:06:54] **Gavin McClurg:** Yeah. Right. Okay. Gotcha. Um, okay. So thank you for that. I appreciate that. And so take us from, you know, so you get your, you get your first glider in, in 96, uh, you, you move up maybe a little too fast, 97. How do you go fill in the gap between there and, and breaking world records? So,

[01:07:15] **Dustin Martin:** yeah, I got that first glider in 97 after I borrowed a lucky enough that there was a community here. So I was able to borrow a beginner glider in the, meantime between lessons and actually getting my first glider. So I was on, you know, this borrowed glider and being thrown off every, every sketchy no wind cliff launch around the Valley here by my, my mentor and other pilots got through that pretty much completely unscathed. And I guess I, you know, knew enough to, to stay on that sort of novice intermediate glider that I had for a while. And I, and I did, I didn't have much need to, to step up, but I, I really stepped up to the next glider, which was an extra light, just out of just the sheer sexiness of that thing.

[01:08:00] I saw this guy up at a Mingus had one and I had to have it. I mean, I had to have his, not just one of them. I had to have that one. So I chased him around for, you know, a season. And I was like, I must have your glider thing is the sexiest thing I've ever laid eyes on. And I, uh, kept telling me, no, no, no, no. And finally he knew he had his sucker after he had put all the hours on it. And, you know, I bought that thing from him and I, I was ready for it when I, you know, I guess I was ready for it and I did it right. I went up to the craters, uh, which is basically Arizona's, um, sort of legendary training site. They're really smooth. Uh, you know, the terrain is smooth. And at the time of year I flew it, it was really cold. There might've even been snow on the ground and it was really smooth flight. So even after, after all the hours and the XC's, I had done some limited XC on my glider and flown it and all kinds of crazy air, just stepping up to that extra light, which now looking back is, it's just, it's just another intermediate glider in today's, you know, today's range of gliders.

[01:08:59] It was incredibly fast and scary and just, you know, the sound of the air moving past the wing and me was, was terrifying. Um, as soon as I flew away from the hill and, you know, I just, I managed to do a couple of one eighties and not get really into too much trouble. It didn't oscillate too much. And I landed it on my feet. I couldn't believe it. And I, and I bought the thing. I loved it. So, you know, I got, I got used to that glider and started to have, uh, some, some success with cross country in, in this, you know, I started to have success in this small, relatively small community we have out here, you know, relatively small compared to California or some of those places in Brazil. I mean, so, so I had achieved some measure of success out here and that was enough with, within, you know, I guess it was about 98,

[illegible]

[01:10:40] And what

[01:10:41] **Gavin McClurg:** would it, what would, what would a glider have costed? What is, what's a retail topless glider in 2000 cost?

[01:10:46] **Dustin Martin:** Yeah, that probably would have been done. I probably seven or eight grand or something like that. Oh,

[01:10:52] **Gavin McClurg:** so this is, you were stoked.

[01:10:53] **Dustin Martin:** Yeah, there weren't all the carbon options or maybe even actually any carbon options at that point in time. You know, these weren't the first topless. This was kind of the second round of topless. They had figured out some issues. And so, yeah, he helped me out. And I started getting kind of, you know, semi-regular gliders from him that were used from, you know, U.S. comp pilots like Kurt Warren and some other guys. And, yeah, I was super stoked. And so he kept me in gliders and sort of funded a first little trip for me. And that was to go from here in Arizona up through sort of the western U.S., through the Rockies, up to Golden. Actually, no. Sorry. Sun – what is it? Sun Peaks? I think it's called Sun Peaks.

[01:11:39] It's up near Kamloops. Okay, yeah. So, yeah, I drove up and I did – stayed in Salt Lake City for a while. I did the Chelan comp. That might have – yeah, that was my first comp, I guess. I did Chelan. I might have done Dinosaur in that same period. I went up to Canada. I actually couldn't get into Canada. I had to spend the night at the border in a hotel because I didn't have – I couldn't prove that I had enough money to get into Canada.

[01:12:09] And that still makes me nervous going in there these days for the same reason. So I showed up and they're like, well, that's – you're going to need more than whatever I had, 200 bucks for two weeks. I was like, well, you don't know me. Right. Right. So I went there and I accidentally drove to Golden. That was back in the day when you would just use an atlas to navigate. So I was going and I just – the last thing I remember was that Golden was a place that they

had competitions at. And for some reason, that name stuck in my head and I drove all the way to Golden. That was a pretty amazing place. I think I ended up flying a day there and, yeah, it was pretty awesome. And then they're like, no, the comp's back at Kamloops. I'm like, oh, Jesus. Okay. So I turn around and freaking drive my Bonneville back.

[01:12:58] This is like – this is the most clapped out old 84 Bonneville with like that fake pleather roof. It's just ridiculous. It's like the Jimmy Chase

[01:13:08] **Gavin McClurg:** mobile. It's ridiculous.

[01:13:11] **Dustin Martin:** You hit a speed bump and it just keeps going up and down for like half an hour. So I get to Kamloops and, yeah, I forget the guy's name but he had organized this comp. And some of the Canadian stars were there and some people from actually out of the – across the ocean had come and it seemed like a pretty big deal. And that was great flying. So I camped out for that week and had a great comp and definitely learned a lot. I got my ass kicked by a New Zealand pilot that came up to do that comp. And, man, I think I might have gotten second place there just by luck. I tend to do. I've had my best days, not my best comps, but my best days towards the beginning of a comp when I have the least expectation and definitely the lowest confidence in my ability.

[01:14:05] I tend to just slow the thing down and try to hang high and just let everyone else make decisions. And that's how I flew that whole comp because I didn't know what I was doing. And, yeah, so I got lucky and did well. And that guy, Jeff, did much better. He was a pretty crafty pilot and taught me, by example, a few little tricks about popping into a cloud and hanging out while other people take the first start and then popping out of the cloud on the other side and grabbing the next start. And just little start games that I still haven't learned.

[01:14:36] Now, 20 years later, I haven't learned what start to take and how to take it. So it's ongoing. But, yeah, that was all as a result of Kenny Brown sort of sponsoring. And then I came back and, you know, another topless was in development in Australia. And he's like, hey, man, how would you feel about going to Australia? Oh, my God, dude, I'm there. So he bought me a ticket and I and it was sort of as a you know, I I worked there under the table, obviously, at the factory. And, you know, I got got paid enough to to sort of survive and did this. The winter, you know, the North American winter comps there.

[01:15:25] And yeah, that was a sell. So the guy here that helped in Phoenix that sort of helped me find that first glider and mentored me for a few years. He had a big industrial sewing machine and talked me into buying that thing from him. And I was like, well, I don't need it, but OK, the price is right. And I just started sewing on it and making stuff. And then, yeah, when I went to to Australia, that was just two or three years later. I I talked to them into sort of letting me use the machine. Here and there after hours to sew a tow bridle or do whatever. And I I could fake that I knew what I was doing well enough to let them grudgingly say, OK, you know, he probably won't break the machine. And I and I did and I, you know, sewed a few little things. And that's over the years that's transformed into, you know, making harnesses and stuff.

[01:16:11] I had the same thing with Wills Wing. I was like, like, yeah, I know how to use a machine. I'm not going to break it. And at that point, that was true when I when I joined Wills Wing and thanks to them and a lot of time that's gone by. I've I've gotten better and better at sewing and I've got more experience with with how to do things right. And we've over the years done done structural tests and I get to see the results of how certain how certain stitch patterns hold. And, you know, just I guess that's what it takes. Just a lot of experience. And obviously with with Shapiro and the covert project that that added a lot of experience.

[01:16:47] **Gavin McClurg:** And when when did. So so now we're at 2000. You're down in Oz. You're working with Moyes. You know, when when did it start? Was there kind of like an aha moment in there in terms of you mentioned kind of like in Kamloops year? You mentioned a little bit of flying psychology and just in terms of like, you know, you you've kind of identified like, oh, this is when I do well. But, you know, how are you able to kind of accelerate maybe into the comp scene and big distances? Was there was it just kind of past? I was going to

[01:17:26] **Dustin Martin:** say that it's nothing but just pure obsession is just just being passionate. I mean, there's no you can tell when somebody asks you, like, how can I get to this level, whether or not they're going to get there regardless of what they do or whether they're going to get close to there because they really they really want it, but

they're not passionate about it. And you just you know, anybody can be pretty good at it. But to get to get really good at it. And I honestly haven't ever made that. I haven't stepped up to whatever that level is of the, you know, like Manfred and Christian. And, you know, I got to watch Alex Ploner make that step between between about the time he was in Zapata. I don't remember what year that was. And when he obviously got really good and won a couple of worlds, there were there's some last plateau.

[01:18:15] I'm sure it's not the last, but the last demonstrated plateau we can see in the hang gliding world is to reach where they are. And I don't know what how you get there. I mean, I suppose that you just stay obsessed. And, you know, honestly, I lost that that particular level of obsession, maybe for the better. I don't know. But at the time I was it was, you know, I could I could fly my local hill here three times a day. And that included two hours of driving round trip, you know, to pick up the glider at the LZ and hike up and get the car. That seemed totally normal to me. And it's just that those days are gone. But I'm super happy. Super, super thankful for him. And, yeah, so going like going back to Australia, I was fully obsessed. So I did the, you know, the summer comps there and had guys sort of my Johnny was my age and he was getting he was already good.

[01:19:06] And he's he's always been a little better than me. And he's just kept that that spacing between us as the years have gone by. So I learned a lot from him. And there was a young guy named Joel Rebecki who who unfortunately died after he went to airborne gliders. And was helping to develop a glider there. And he just had a, you know, launched a really sketchy day with a really strong and very cross wind at the coast attempting to do basically a foot launch world record from the beach. As I heard it attempting to launch off on a I don't know what kind of a frontal day it was, but clearly a nuking day at the beach. And it's I forget the name of the cliff, but it's up.

[01:19:51] You forget the name of the town, but it's north. It's Sydney up there where airborne is based, I think. Yeah, he was going to fly inland and get over the mountains. And then, you know, he was Joel was incredible. He was an amazing pilot and would have very easily reached the absolute top. I mean, he was at the time he was already as pretty much as good as they got. Like he was he definitely had the magic already. And so I learned, you know, I learned a lot from him and he was super cool, young guy, super funny. And, you know, we hung out a lot during those few months that I was there.

[01:20:24] And, you know, obviously, Gerolf, the designer from from Austria, had when you could squeeze it out of him, had some has some really just amazing technical knowledge. And, you know, I learned a lot. I was like a sponge. Basically, I was trying to soak everything up. And, you know, so I was flying his glider and I wanted to know everything about it. And he sort of kind of tolerated that a little bit. And, you know, so I flew with him and Joel and Johnny and all those guys. And we did Mount Beauty. We did Corion and obviously went to Hay and to Niloquin and all those inland desert sites. And, yeah, that was a big experience. And then I came home from that. And I don't know why. I don't know if it was because of some accidents that I had seen or heard of.

[01:21:12] You know, and I, you know, I'm young. I was a young guy. So at that point in my life, I hadn't been doing I hadn't been doing anything where I would seeing people around me die. That was that was a new thing. I guess I could because of that, I could probably identify with like the Jews. I could probably identify with the general public as they see us. So at that time, I was like, man, I maybe that was it. I can't say for sure, but I might have just been getting burned out just from the competitive, you know, competitive aspect of it. And I hadn't really competed in anything before either. So at the same time, I was super stoked about it. But I had this confusing feeling of like I might need to step back from this. And so I did. And in two, you know, 2001 or whatever it was when I got back. So, yeah, I got back and I immediately just step back. I was like, I mean, I really I was totally obsessed with flying still.

[01:21:58] That never changed at all. So but I stepped back from the comps and sort of had to look inward a little bit. And, you know, that was a couple of year, a few years. And I get the occasional call and heckle from from the crew. And, you know, Johnny and those guys like, what's you know, what's the matter? Are you scared of us? And so, yeah, that was about 2003. Probably I met Kevin Carter. He's this, you know, he's good. He's good at everything he does. And that's so when he started hang gliding. He got. Got really good, really fast. He got, you know, he got some some minor sponsorship, some help from arrows at the time and started doing some comps. And I mean, literally within three years of him starting hang gliding, he was on the team and he became a really good friend. And, yeah,

[01:22:43] one day he called me up when I was doing some odd job, whatever I was doing here in Phoenix. And he's like, hey, bro, you you need to you need to come over here to Wills Wing. And, you know, I talked to these guys and they're they're keen to like maybe. Make a deal with you and, you know, you just need to you need to be on board. And I was and we may have talked about it before. And I was like, no, I got this. You know, I was a kid and I had some sort of a small sponsorship going. I'm like, oh, I don't want to wreck it. And but he he knew better. I mean, he knew better. So he's like, look, you need to this is what you need to do. And this is why he laid it out. I was like, all right, that makes that makes sense. So so I ended up talking to those guys. I think it was Rob Kells that I talked to. And he's like, you know, Rob Kells is like the nicest guy ever.

[01:23:30] He was sort of the face of Wills Wing at the time. He was the he was the voice between Wills Wing and all the dealers. And, you know, he was sort of taking care of the team at the time. And that was Kevin and and me. And then that grew into Shapiro and Jeff O'Brien and Zach. And so, yeah, I got in right at the right time. And and, you know, thanks to Kevin. So, yeah, that was over the next. Three or four or five years, we built a really amazing team. And, you know, you don't know it till you look back. You always at the time, I was like, man, that must have been that must have been great to be, you know, a member of the Wills Wing team back in the 80s or 90s. You know, it sounded so all the stories sounded so cool. And they're, you know, those guys were just like epic partiers.

[01:24:17] And and I mean, epic partiers. It sounds like there's a few stories there. But in in hindsight now, I mean, I wouldn't. I wish to be there at any other time. Like we have we have the best team that I think there ever was. It was just super cool time to be involved. And we traveled we traveled everywhere together. I mean, we we traveled the world together. It's pretty cool. And everybody just so happened at that time to not have really any any pressing responsibilities. And and, you know, it was just kind of a continuous good time. It was great. And we learned a lot. And everybody was really well matched in skills. We got really good together. And and, you know. We're all still really close friends. And, you know, that was having

[01:25:00] **Gavin McClurg:** a community and mentors and is everything, isn't it? It really is. I just. Yeah. And

[01:25:05] **Dustin Martin:** having someone else's, you know, seeing someone else's passion makes you will rekindle your own passion. I mean, it's really easy in a in a community like the one I'm in now to just kind of hang the glider up and be like, well, there's no one to fly with or there's right. There's only paraglider pilots. And every time I put my glider on their roof, they're kind enough to let me put it on there. But I like crush the thing on there. Because there's no rack. It's just easier to say, like, you know, maybe I'll hang it up. But at the time, it's like, you know, God, man, Shapiro stoked and O'Brien is freaking stoked. And Zach's like, what are you doing with your life if you're not hang gliding? And I was like, well, that's that's right. So let's spend all of our, you know, let's spend all of our money and time doing this. And it was funny, I was doing my, you know, I actually doing taxes and I did my taxes and that, you know, for a few years there, I was spending over ten thousand a year on tickets.

[01:25:57] And I was like, well, this is this is a thing. This is a thing that I do. I guess I mean, I guess I'm a hang glider pilot, a traveling hang glider pilot.

[01:26:04] That was a real deal.

[01:26:06] **Gavin McClurg:** That was the bang your head like, oh, my God.

[01:26:09] **Dustin Martin:** Yeah. There's some money here. I could I could I could be doing some interesting things with this money. But I'm doing this. So, yeah, no, it was it was awesome. And there was a yeah, the traveling was probably the most valuable aspect of the whole deal, for sure.

[01:26:23] **Gavin McClurg:** Yeah, it always is. Yeah. Yeah. Yeah.

[01:26:27] I mean, I learned a lot of lessons in travel.

[01:26:30] **Dustin Martin:** Eventually, you know, I did get back into comps because I think I ended up doing a world in 2000. Yeah, I guess I did a world in France in 2004. So I didn't I was only out of the comp scene for a couple of years. But that was probably, you know, a sign of things to come because I've since, you know, 2003 or four, I've been doing comps pretty regularly and I've hit most of the worlds that I was interested in doing. And then, you know, the world's

came around to Valle a couple of years ago. And I. Bailed on that. I made the team and I was like, yeah, I'm not definitely wasn't it if I and then this one in Brazil, I really wanted to go to and it was basically financially I just couldn't make it work. I got myself into a little bit of a hole here that would have been not wise to go to Brazil for three weeks or a month and spend all my money at the time.

[01:27:20] So it you know, I didn't I didn't regret it at all after hearing about the conditions there and just the gaggles. And it's just. There's just I've had a general turn off to the bigger comps, cat one and cat two comps. And just the you know, I was in a world in Italy and the organization there. I just didn't like the way I didn't just I just didn't like the general feeling of the comp. It didn't feel peaceful and it wasn't it just wasn't benefiting me, you know, at the time. So I that's that's sort of brought me to the day where I'm. I'm totally happy flying. I actually fly quite a bit less now just because of other other things going on, but I'm super happy to fly.

[01:28:07] I'm I'm I see a good day and I want to go, but I don't have the that urge to hit

[01:28:13] **Gavin McClurg:** up the comps. It's not the obsession.

[01:28:14] **Dustin Martin:** Oh, I don't have that obsession to start with. And I definitely am and not interested in cat one or cat two comps at the moment. Yeah, that could change as it as it has in the past.

[01:28:24] **Gavin McClurg:** And so how does that jive with 2012? Yeah. I mean, you know, chasing the Jason, I mean, that is you and I talked about before we started recording. I just got back from Brazil. I went down to fly to SEMA where, you know, Raphael and Donna's any of those guys broke the world record last year. And I mean, it it's brutal. I have so much respect for those guys because, I mean, you're waiting around in a terrible place for weeks with the chance of getting one flight and that one flight, you know, it's a crapshoot if you bomb out in the first 50 K. And like, like that happened last year, you know, one of the best pilots in the world was on the ground, 15 K out and the other guys went, you know, they, they got it. It's just, it's just brutal and just, it's the waiting game is, you know, I think people imagine that, you know, you go and it's fun and you're hanging out with your buds and the train's really cool.

[01:29:15] But I think Brazil's from what I understand, it's like Texas, it's the real Denali mean, it's, there's, there's fences, there's shit that can kill you. And especially in Texas, there's lots of people with guns. I mean, it's, it's. Um, I wouldn't call it like a pleasurable experience.

[01:29:32] **Dustin Martin:** Well, yeah, I mean, that's, it's, yeah, that's an interesting, it's interesting contrast between that and comps. I don't have any problem with personal suffering. I mean, I can, I can, I'm from Phoenix, I can dig in and the heat, I really don't care very much. And in fact, when I showed up in 2012, it was, it was like a hundred and 105 or something, 107. And it was a definite cool relief when I stepped out of my car compared to Phoenix. Right. Yeah. I was like, well, this is great. I could hang out here all day long. And, uh, so yeah, the, the suffering doesn't really worry me and the hours in the harness, I really don't care. Um, I don't like being scared at all.

[01:30:12] And that day it just, as it worked out, I didn't even know there was only brief spikes of fear, like on the takeoff, cause it was crossover the trees, there's 10 seconds of terror. And then that was fine. And then, you know, there's a couple of not, I guess not scared, I was too low and I'm like, oh man. I might just throw this day away and, but otherwise it was a completely safe day. I mean, it was very relaxing. It was the opposite of, of, uh, turning circles with 50 of your friends, uh, in, in every thermal all the way to goal. You know, that's in, in hang gliders for, I mean, flying goggles is one thing when you're, you know, on a paraglider, when you've got a bunch of guys around and you're, you know, you just have to worry about hitting somebody, but in a hang glider, you have to worry about hitting somebody. Not because of just how many there are.

[01:30:57] Not because you can't control the freaking thing because you're in everybody's wake and you, it's not like you can just pull the brake handle and overpower somebody's wake. I mean, you can, you'll be in, you know, if there's a heavy guy in front of you and he's pushed way out and you hit his wake, you could just go from a 30 degree bank into the thermal to a 45 degree bank out of the thermal in one big smooth roll and you'll have nothing to say about it. I mean, it's kind of, and that can be really interesting if that rolls you into the thermal, like right into the cauldron of, of all those pilots. So it's a, it's a workout. I mean, yeah, you can over, to an extent you can overpower that, but it takes an incredible level of focus and strength, you know, with a high performance glider to fly in, in gaggles, especially in weak air when

everybody's shallow banked and extremely annoying to be flying with.

[01:31:46] I'm sure that's probably the case in paragliders too. I'm just screw, I find myself screaming at like, like banging on the base, even screaming and screaming for someone to just bank their glider. And it's probably just a personal problem because I, I'll end up cutting inside of them and do my thing, come back around and they're at the same altitude or higher than me. So it's, I don't know, maybe it's just a personal flying style.

[01:32:10] **Gavin McClurg:** So you, you and Johnny are, you're, you're down there and you're flying together. It sounds like wicked good day, you know, little sketchy on launch, but otherwise, I mean, you guys went 7.61. That's a fricking, it's a fucking good day. Uh, and, and, uh, at the end, it says in the article, anyway, you guys are like wingtip to wingtip. So I got to ask you, was it like, did you guys just talk about this in advance? Like, Hey man, if we have the chance to come in together, we're coming in together or like, I mean, you know, is he still pissed at you about that or, or would he have done the same thing to you?

[01:32:44] **Dustin Martin:** I believe he would have done the same thing and it wasn't, it wasn't, the details are a little bit different, but yeah, it's, it's, there, it wasn't really eked out. I mean, we, we did end up wingtip to wingtip at. The 438 mile mark, which is exactly where we, we intersected the previous longest flight from Mike Barber. Okay. So I was there and I was watching my GPS and it was like 438 and I'm like, you know, kind of like having my little celebration there for a second cause I was high, like 10 grand and you know, the clouds were dying. I'm like, I got it. Cause I had, I had sort of left him at the beginning of a cloud street. I had just flown off the end of, and just by my lucky positioning, when I flew under one really good cloud, I got the climb before. You know, he was a few hundred yards to the side. I got a really good, like four meter and, and by the time he slid over after I'd done a turn or two, it was kind of, I pulled the ladder up on him.

[01:33:35] So that separation turned into thousands of feet and miles and the clouds were dissipating as I was sort of topping each one out and then they were all gone and I'm like, well, I got him. He's he's like, no, I'd seen him last miles, miles behind and thousands below. I'm like, it's just too late. And you know, I don't know what time it was seven something. And. And, uh, she right at 438 miles through the humidity in the haze, there's this glider coming at me at the same altitude. It's like, this can't possibly be that guy. And I saw him come in and he claims he had the same thought as I did for, cause we had just passed big spring, you know, an hour before and I'm like, maybe this is just a hang glider from big spring as if I don't even think there, I don't even think there's locals that live in big spring.

[01:34:22] But I'm like, maybe it just can't. It just, I can't do the math. I don't see how he climbed so quickly and, and recovered from where he was since I had not been held up in the last 30, 45 minutes. And sure enough, it was him. And I was like, you gotta be kidding me. So there we were. And it was, it was like, basically I had at 438, I had started circling in like a 50 up. Cause I had just felt like, well, this is the time. And it turns out that I was right. That was, there was to be nothing stronger than that for the rest of the flight. And so nothing to separate us for the rest of the flight. Either. And, and you know, he's a pretty imposing pilot to, to be head to head with when it's, when the stakes are that high and I had pretty much over the next few minutes, I was pretty much resigned to him.

[01:35:07] Like, well, he's probably going to get me because you know, he's, he's a better climber. He's really good at flying lines. He's going to do something. But you know, luckily at the end of the day, there's not all the air is pretty good. It's not, you don't have to be a genius to get a good line. And, and, and I was pretty fresh at the time I was, you know, been in the air 10 hours, but I was feeling fine and couldn't, couldn't complain. I mean, I didn't have an ache in my body and I was hydrated and just, you know, I'd been peeing all day and eating. So I just, I felt great. All I wanted. I just wanted a beer. That's all I lacked at that time. But I was, I was totally happy in my harness and, and he was definitely showing some signs of fatigue and constantly sort of rocking up and stretching his neck and you know, you

[01:35:55] know. He was shaking his arms out and stuff and that's understandable. But I guess that's, and filming, he'll, he'll remind you if you talk to him, he's, he lost that flight because of filming me and I, I laugh about that, but I'm very thankful that he got filmed that day because I wasn't going to take any, I wasn't going to waste my energy on that. And so he's got some really amazing, you know, he made like a 20 minute film from that day and it's, it's pretty interesting. It's pretty good to look back on that. And I'm sure in a few years. It'll be even more interesting. So.

[01:36:27] **Gavin McClurg:** Those of you listening, we'll put that up in the, in the show notes as well. And when this, when this goes live, well, that'll all be up there. Did Dustin, did it, did it change anything for you getting the record? I mean, it hasn't been beaten well, just in terms of your career, uh, passion, sponsorship. Um, did it, you know, did it, uh, you, you and I were talking beforehand that, you know, Johnny these days is kind of one of the only ones that's who's really. You know, making a, a, a living from the flying side of it, you know, you're making a living from sewing and to be, being involved with the companies and that kind of thing. But, you know, he's, he's really kind of gotten it figured out, um, which is tough to do and hang gliding now is I understand because it's just, you know, there it's, it's not the rage that it once was.

[01:37:16] Um, I mean, it's hard enough to do in paragliding, um, but did it, did it, did it allow you to do stuff that you hadn't done before? It

[01:37:24] **Dustin Martin:** certainly doesn't hurt. Yeah. To have that record. I mean, if, if I was inclined to use that to my benefit to, to get some, you know, increased sponsorship or, or I came there to fly 500 miles, I didn't even care about the record really. I just wanted the big 500 and that's what I went there for. And I was a little, you know, I even had a declared goal right up the street from where we landed at, at 500 and I was like, I was a little bit disappointed about that. And getting the record was cool, but I already didn't, you know, it's, it feels good to have, have something like that and get the recognition up to a point. But yeah, I wasn't, I already wasn't interested in using it to, for promotion or anything like that. It's just, it's, it's nice to have, and it's nice to finally beat him at something he's so good at.

[01:38:09] And

[01:38:10] **Gavin McClurg:** yeah. And I know he's still, he's still chasing it. I've been watching the news. He goes back there. He's trying.

[01:38:15] **Dustin Martin:** Well, I mean, I have to admit, I was, I was a little nervous when he stayed there, you know, for all those days, but that just reinforced what we all already know. I mean, what you guys know too, is that there are good places, but there it's the day. And that day, I used to think that day probably happened several times a season and we just had to be there all of the summer season to get it. But I'm convinced more and more that the day that you get the real, the actual longest flight ever is, is probably not even once a season. It's probably, it probably doesn't, it sometimes doesn't happen during a summer season.

[01:38:51] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. I think you're dead on there. Well, Hey, Dustin, it'd be remiss of me to, to, to, to the listeners, especially to not ask you, I want to get into some technical stuff. Then I got really excited about talking to you when I was, I was just down in Brazil and I was hanging out with your buddy, Jeff Shapiro. And he, one of the days that was, you know, good, but not great. He got away with a guy named Tyler Bradford. Who's been chasing it really hard. He's a Tahoe pilot on Lake Tahoe. And and the rest of us. It's all dirt and early, which happens a lot there and he should, and and when Tyler came back, he said, cause I, I actually never got a chance to fly with Jeff and, and, you know, as you know, his backgrounds in hang gliding, and now he's just crazy about paragliding. He's chasing it really hard for the last kind of year and a half.

[01:39:38] And Tyler was amazed with how well he was flying in really light lift. He said it just every single thermal, he was out climbing everybody. And there were some good pilots down in Tahoe. He said, oh, I can take a little break for a second.

[01:40:05] I can actually do this.

[01:40:09] **Dustin Martin:** I'm just trying to get up the hill. And he said, okay, we're not doing that. I mean, we're always going to go back and forth. It's just always kind of hard to, but I just, I'm just trying to get my feet on the road. And so I was at the top of the hill and he said, he's coming up off the hill. So I said, okay, you're trying to go back and forth or something. And anyway, I mean,

[01:40:19] definitely one of the things that I've noticed with some of the others in the fleet is that the the speed to where we're at is really a fun factor, in his head is from hang gliding. I don't know where he gets the extra edge. Maybe it's because flying in Missoula is not, it's not very, it's not always easy to get up there and the air is kind of weird. And

there's always these inversions and shears and it's, you would look at the sky and think, well, I'm going to jump off this hill and get to 15 grand, but it just has never happened like that for me there. So maybe flying, you know, that mountain above the university there is, has helped him a lot. And I mean, obviously he's fully committed to it and traveling constantly to do it. And, you know, that's, that is the definition of being passionate. So that's, he's just taken his hang gliding experience. And I mean, he was, he was on the team repeatedly and doing, you know, doing good in the worlds.

[01:41:04] And, and I mean, he was right up there with the best for, for years. So I'm sure it just transfers right over once he figures out how to keep the wing open and, and, and, you know, how to launch a thing in sketchy conditions.

[01:41:17] **Gavin McClurg:** What about lines? Um, he, he had some really good, some of the guys, one morning we were down there talking and, and some of the guys were really having trouble with the sink. Um, part of that, I think was that, you know, we don't, a lot of us weren't, we're not flatland pilots and, you know, and when there's a lot of wind, you know, Jeff was explaining that, that, you know, that sink and in cloud streets in between them, or, you know, if you're, if you're, you're out in the blue hole or something, that, that sink is, is tremendous. Uh, one, it was getting all of us, but, um, I had, I had learned by that point. And because I, I wasn't, you know, we've all heard like, okay, you get in sync, you, you turn 45 degrees and you use a lot of bar.

[01:42:04] And that's kind of what I've thought of for 10 years. And I was, I was learning in Brazil that that's not nearly enough. Like you get in that case,

[01:42:13] **Dustin Martin:** I'm screwed. Cause that's probably what I would tell you is I was, it

[01:42:17] **Gavin McClurg:** was, I was really amazed by it because, because there's so much wind. It just, it seems wrong going completely cross to the wind. You know, your, your glide goes to shit. Your speed goes to shit. You're not flying course line. But I found the only thing that was working for me to get out of this stuff was to be extremely aggressive. And, and Jeff had some thoughts about that. He was explaining, like, if you just keep going, like what you're doing and just do it a little bit, you know, that you will never get to the thermal, you know, you're going to blow so much height, uh, to go down. So it made me think

[01:42:51] **Dustin Martin:** about that. I think

[01:42:51] **Gavin McClurg:** more about lines and I just wanted to see what your thoughts were on it because I, I think this is, you know, to me, like I was fascinated to hear when Chrigel was on the show that he doesn't feel like he's a very good climber. And I mean, but to me, climbing is, yes, there are brilliant climbers, but climbing to me is kind of one of these things that everybody can be pretty good at and do. Okay. To me, it's the gliding. And I would just think because of your aircraft, what you guys are flying, I think you're picking up on some things with gliding that don't know about.

[01:43:22] **Dustin Martin:** I feel a little bit out of my depth just because, I mean, I'm pretty hard critic of myself. And I know when I, I know the very next time, if I tell you how to do it, the very next time I go on fly, I'm just going to take it right 45 and go straight to the ground. But generally that's what I do is take a, you know, it's at our level of performance from paragliders all the way up to rigid wings. I mean, our performance sucks. It doesn't matter how, how good they are. They're all, they all relatively suck compared to sailplanes. So, you know, just pounding your head through sink at that perfect, uh, McCready speed that, that your vario is telling you to fly is, um, is not going to work nearly as well as just getting out of that sink. So yeah, it takes some pretty aggressive committed moves sometimes.

[01:44:08] I mean, when it's a cloud day, it's pretty easy to do the right thing usually. And it's, you know, you wouldn't think twice about going 60 or 70 degrees over to a cloud. Um, if the whole sky is visible to you and up ahead was, you know, blue hole for 10 miles. I mean, obviously you go to that cloud and then you go, you know, maybe 45 degrees to the right after that. So you could see what is, what happens on the blue days that you just can't see. So unfortunately on the blue days, you have to sort of stumble into it. And I'm certainly not the best at flying lines, but, um, I, I won't just fly downwind and sink. I'll, I'll almost instantly turn. I mean, I won't even spend five seconds in it. I'll just, I'll just turn and get out of there. And I've, and that's worked. And that's also not working. I mean, I don't, I don't, I don't, I don't, I don't, I don't work. And I've, you know, there's some great pilots like Craig Coomer comes to mind.

[01:44:56] He comes out here to Arizona and just kicks all of our asses at my competition every year for the past 10 years. And I remember him telling me like, man, you are just all over the place. Like we fly straight from thermal to thermal and you fly twice the distance to get there and are like, and lower when you get there. And I was like, yeah, I just can't, it wasn't about not being able to decide. It was constantly trying to shift lines. And so there is a, there is a limit. Uh, you can definitely fly too far off course for too long and waste time. And, and also just constantly, you know, just have a bad day and constantly turn away from what you think is sink and keep turning into more sink or, so, you know, there's the pilots that there's a lot of pilots that just fly course line and they just fly course line.

[01:45:41] That's all they do. And they often do really well, especially in, if they have numbers on their side, if there's a big enough gaggle, they just fly course line more often than not. Uh, I'm penalized, by all my hunting around, uh, but I still don't, I won't stop doing it. And it's because once in a while I'll, I'll get a really good line by hunting around like that. And I think for me personally, I need to scale that back a bit. Um, and it sounds like, you know, maybe you hold course line a little more and Shapiro's advice could come in handy. I mean, there's,

[01:46:15] I mean, if you're flying straight ahead and you hit a thousand down and it's blowing 20 miles an hour, I mean, yeah, there's not, there's not much choice. You got to get out of it or you could spend five miles in it, you know?

[01:46:26] **Gavin McClurg:** Yeah. That's what he made me more aware of. And he kind of was using diagrams and I was like, ah, okay, right. You're not going to get to that.

[01:46:34] **Dustin Martin:** There's just, there, there's a level of magic that you're talking about with some of those pilots that I, I honestly, I wish I could, I wish I could explain it at night and I don't know what they do. And I've, I've flown with some, with a really good paraglider pilot here at my local site and we've gone on a glide XC together and he's kicked my ass on glide when I was in my angler. Um, you know, several consecutive glides just by feeling it out. And you know, when I was flying, I flew a, I borrowed a Delta two down in Columbia last year or a year and a half ago and felt like I could just feel lines like never before. It was just incredible. The tactile feedback through the lines. Yeah. And you, and you're not going to get overpowered. You're if that, if you want it to turn, it will turn like right up until it spins, it will turn.

[01:47:20] So it was just really cool to be able to feel those lines in a, in a much more micro way. And that was pretty satisfying. I wish I had the, you know, I wish I had the handling to exploit it like that in a hang glider, but clearly there are pilots, uh, like Oleg when, when Oleg was competing and Brett Haslett was really good at flying lines. Geroff and obviously Christian and Manfred and Alex, they're all, they're all right there. They can, you know, they're all, they're obviously the best at thermaling and the best at gliding. But when you get to a thermal 50 feet higher, you, you don't really have to be the best at climbing and you're out of everybody's wake. And, you know, you'd much rather be 50 feet higher in a thermal than 50 feet lower, because when it does, when the ladder does get pulled up, the guys on top are going to,

[01:48:05] will always get a little bit more than the guys just below them. So yeah, getting, getting there a little bit higher is definitely really important.

[01:48:14] **Gavin McClurg:** That, yeah, I'm glad you brought that up because the next thing I wanted to talk about was speed, you know, so you, it's great that you have, you know, so you have so much ground in both aircraft, but you know, you guys can fly McCready, we can't. And, and Jeff and I had a pretty interesting conversation about speed. Like I, I'm still very confused about how much speed to use, how much bar to use when I'm going downwind.

[01:48:39] Thoughts on that?

[01:48:41] **Dustin Martin:** Yeah, I do have some thoughts on that. It's, and I've, it's, it's almost like talking religion. So I'll just, I'll just say my, my thoughts on it. I remember when I was at McCready, I was at McCready, I was at McCready, I was at McCready, I was at McCready, this, this pilot, Attila Bertok, he probably still works there in some capacity, was, was flying for them and, and helping with some, maybe some minor parts of design and especially with a larger glider because he's a big guy. And he actually won the worlds in Big Spring, Texas. He won the pre-worlds and the worlds there consecutively. So he's a pretty good pilot. And I remember I was just a young punk and he was like, I think I just overheard him talking to someone else about speed to fly in wind. And, you know, explained it to me and was like,

oh, that makes sense.

[01:49:28] That, that doesn't change at all in wind. It's exactly the same whether there's no wind, headwind or tailwind as far as interthermal speeds go during the course of a cross country flight. Now, if you're, if you're on final glide and you're trying to get to a point on the ground, then obviously, you know, with a tailwind, you're going to slow down. But, you know, you're over, if you're trying to maximize your cross country average speed through a, a parcel of air through the day, then you can only, you're, you know, your craft is only capable of a certain mile, you know, kilometer per hour through that parcel of air, given the lift and sink. And so since, since that parcel of air isn't aware that the earth is below it and your glider isn't aware of that either, it doesn't change at all.

[01:50:14] It's, you're flying precisely that same speed all day.

[01:50:19] Obviously, it's not just a parcel of air. We have trigger, you know, trigger points and mountains. You know, mountain tops we have to cross and, and bodies of water and, you know, maybe a cloud is, is a little bit more anchored to the ground than, than the parcel of air that's moving around it. And I, you know, there's some little things like that, but that did stick with me. And, and I definitely don't alter my speed when there's a lot of tailwind or headwind, unless I'm on final glide.

[01:50:47] **Gavin McClurg:** So what you're saying is fly best glide, or you're, or are you saying fly as fast as you possibly can?

[01:50:54] **Dustin Martin:** Well, fly best, fly best speed to fly based on next expected thermal strength.

[01:51:00] **Gavin McClurg:** Okay. All right. Gotcha. I mean,

[01:51:02] **Dustin Martin:** and, and as far as I understand, and I haven't heard anything to convince me otherwise, that's, that doesn't change in a headwind or a tailwind. If, if you're, if your destination is a thermal, if your destination is a point on the ground, it changes, but yeah.

[01:51:15] **Gavin McClurg:** Okay. I gotcha. Okay. Interesting. So yeah, yeah. That makes perfect sense. He, Jeff was kind of talking about that in terms of like, if you're, and this is a little bit different for, for hang gliders, cause you have different starts, you know, in a comp, but if you're flying downwind, you know, he's talking about like, if it's, if it's the time of the day where the thermals are, you know, things are working pretty well. You know, if you, if you fart around, if you, if you, if you, you know, you guys call it pulling rope, right? If you're, you know, if you're tucking, going as fast as you possibly can, you get to that next thermal, like you said, seconds faster than, than the guy behind you, you know, over the course

[01:51:55] **Dustin Martin:** of the day, you're, you're, you're, you're, you're, you're, you're, you're,

[01:51:55] **Gavin McClurg:** course of the day that could be hours you know that could be a couple hours of that because you're you're going to top out you're going to go on glide faster and then you're into the next one faster and it just keeps adding up you know so if you're in survival mode obviously everything changes you know this is this is when things are working and you know you can see the cloud and you can get to you know pretty high confidence you can get there you know fly fast yeah

[01:52:17] **Dustin Martin:** i mean when i'm flying with a group of really good pilots i've tried to hang back at a speed that i thought was more reasonable than what they were flying and i especially in a place as consistent as big spring i remember you know flying with a group that included craig and kurt and maybe robin and a bunch of really good pilots and i was like man we are flying we are flying like 52 miles an hour between thermals and this is not right so i after a couple i was like this is just this is just crazy i'm gonna slow down i'm gonna go 45 that seems a little more reasonable and and i tried it and you know what it didn't the the change in polar at that's at that speed just wasn't significant enough that when they hit that climb every single time i would get there and i'd be below where where i had started relative to them i would lose a little bit i was like this just can't i don't this it's only 800 feet a minute i mean we're not supposed to go that fast and it just convinced me that that you know when you're with a group you got to stay with the group and it's kind of it's it's hard to outsmart a group that that's got you know it's half a dozen people and they're that good so

[01:53:24] you just have to you're not going to win the comp you're not going to win the day in the first few thermals um and you may not win the day at all but you can do really well if you stay with that group and that sounds you know i hear a bunch of the i hear a lot of these guys especially on your show like you know you gotta fly with the group gotta fly the group and i and and that's you know it makes a lot of sense to me in my experience you pretty much have to stick with those guys and you're not gonna you can definitely lose a comp um on the first day and in the first thermal if you are in that first day you're not gonna win the day and you're not gonna win the day glide if you try to outsmart the guys i mean there's let's say you do get away on that first or second or third thermal of the day let's say it's 15 thermal day i mean do you really want to get away from those guys yeah

[01:54:06] **Gavin McClurg:** right on

[01:54:07] **Dustin Martin:** the second thermal and be all alone i mean not that's

[01:54:10] **Gavin McClurg:** the wrong place to risk yeah yeah

[01:54:12] **Dustin Martin:** i mean i don't want to be alone out there unless it's just the most epic day ever and even then you know clouds are big and it's hard to hit the it's hard to hit the right part of the cloud on every single thermal consecutively all the way to the goal line it's it pays to have to have people fanned out

[01:54:27] **Gavin McClurg:** dustin i i've already taken up way too much of your time but i got to ask you one one more question well maybe maybe a couple but uh jeff kind of i know you're quiet about this but jeff spilled the beans to me that you're also a paraglider i don't know how much you fly these days but uh i would love to know you know that because you are flying paragliders you know what what are there are there things that that you brought from him gliding that maybe wouldn't be obvious you know like the tips or advice or uh you know from the years that you spent hang gliding then now you're you're doing some some some paragliding you're like oh man those guys should know this um

[01:55:09] **Dustin Martin:** i mean maybe back when i you know i started paragliding a long time ago so back then it was hang glider pilots outnumbered paraglider pilots here by far so i at that time maybe i thought we had something to share with them but you know now the combined community experience of the paraglider pilots has probably already exceeded the hang glider pilots experience so i mean you know it's the same thing you'd share with up-and-coming hang glider pilots is you know you just obviously need to once in a while take a step back and check your ego and realize that we're regardless of what we fly we're all flying these basically super ultra light aircraft that

[01:55:55] pretty unforgiving i mean it's i doubt any pilot out there doesn't know if somebody or many people in the community that have been hurt so you know in my mind it would just be to just kind of check the passion once you know once in a while and give the conditions a second thought here and there and

[01:56:16] obviously show a you know high level of respect for something that's that is fairly unforgiving compared to other activities we could be doing you

[01:56:25] **Gavin McClurg:** mentioned that you know you were pretty hopped up or you know kind of early on in your career about comps and stuff and then that kind of waned you know you took a step back from like cat one and cat two and maybe a step back from all of it you know kind of together you know obviously 2012 was was a high moment but if you had um if you had like if you had lulls that are i mean i guess that's what those are is lulls but it sounds to me like you still really have the passion for the

[01:56:56] and if you if you kind of maintain that all the way through and if not you know how have you been able to kind of come back to it yeah

[01:57:04] **Dustin Martin:** i've still got it i i it's i have uh what in my mind is kind of like a calmer passion for it right now i mean i maybe a more maybe more appreciative for the the process and the moment than the i was pretty goal oriented back in the beginning and and now i'm definitely process oriented and i enjoy all the things around it and

[01:57:27] in the moment in the flight i can i look around and i'm like well this is pretty badass like i i'm enjoying myself here um and so that with you know being a little calmer like that comes uh turning down certain days that i definitely

would have flown in you know flown on when i was totally obsessed you know i flew on some ridiculous days and shapiro can attest to that we've flown on some ridiculous days during comps and just when we were generally more obsessed with the sport because we were just kind of like you know we were just kind of like because it all worked out well for me i wouldn't do anything differently obviously um because the experience is huge i mean you can't acquire that level of experience without being totally obsessed and so i'm thankful for it and that benefits my my recreational flying now hugely i mean i i fly you know a little less often on my own now but i fly and i fly tandems and you know i'm in the tow plane all the time down there at our flight park here and it just factors in

[01:58:27] it definitely benefits all of my flying that that experience with different conditions and different states of mind i mean i've you know especially during comps i've flown in some pretty questionable states of mind and states of hangover or drunkenness and that's that just i'm definitely calmer now and i'm thankful for the experience experiences i had and also for my state of mind now i feel uh yeah just super thankful that i'm able to throw the glider on my go out and and i'm capable and flying in pretty much any condition and it's just nice no you can go out you know you're gonna get up you know that's that's that kind of experience and the skill level you get to from being in comps and being super obsessed is you know it's kind of hard to get any other way so yeah i'm really glad that it worked out the way it did

[01:59:19] **Gavin McClurg:** is it do you see it kind of potentially coming full circle are you going to go back to sailplanes or may i and no

[01:59:27] **Dustin Martin:** no no never i mean i i still fly them once in a great while and um you know a day off at a comp or whatever if we're just bored uh but no it's far from it it's not even the same thing it's much more closely related to an airliner than a hang glider huh

[01:59:45] **Gavin McClurg:** because i i've never been in one and i you probably heard that i did this podcast with kevin brooker and then we were talking about the perlan project and i'm just fascinated now i'm like god i gotta get into that but it's just is so much different it's uh it just doesn't doesn't do the same thing for you

[02:00:03] **Dustin Martin:** yeah my in my experience in my own head um they're really cool to think about it's it's really cool to uh think about going out there and plan about going out there and and and getting those getting in that thing and it's you know they're awesome machines and you know that kind of like distant perspective like if you're flying a model looking at the thing they're sexy i mean they're amazing but the second i close that canopy and i'm just getting baked in there i'm not really i'm not so into it i mean i like it it's definitely better than a lot of other things you could be doing but it's i'm not passionate about it and uh i wouldn't it would be no replacement for the flying that we do for sure okay

[02:00:43] **Gavin McClurg:** last one and i promise uh you you said early on that you you know maybe the only thing you would change in your in your flying career would be to not you know move up so fast on on wings um but i love i love this question just because

[02:00:59] some fascinating stuff but is that really true is it like if you could go back to your 50-hour self and uh i'm sorry i know you've listened to this podcast a lot this probably gets old but i think it's

[02:01:10] **Dustin Martin:** an interesting question to actually think to really think about yeah

[02:01:13] **Gavin McClurg:** i mean would you would that be the only thing you changed or i mean do you wish you would honestly i wouldn't

[02:01:19] **Dustin Martin:** change a thing in fear of changing everything i mean i i wouldn't want an alter i wouldn't want to alter a single breath because what's the i dig it well if you mean if you live by hindsight we're not that would imply i dig

[02:01:34] **Gavin McClurg:** it yeah that's awesome that that reminds me of you know will gadds i used to ask this question you know like if you if you got to the pearly gates what would you want god to say and he said that i'm wrong you get to do it over again i'm

[02:01:49] **Dustin Martin:** not letting you go back back yeah well i you know honestly i i would yeah out of fear of changing everything i would change everything i would change everything i would change everything i would change everything nothing but uh i but i'm not not 100 because i know that's i've got somebody listening to this right now that is very close to me that i'm that i'm uh helping introduce to the sport right now and yes do everything differently than i did definitely definitely uh you know get the most beginner glider there is stick with it forever and uh you know just listen to what i say not what i did

[02:02:27] **Gavin McClurg:** right right yeah i i am i am not disappointed whatsoever that my significant other that maddie does not want to fly i took her on a tandem and she was like yeah whatever i was like

[02:02:37] **Dustin Martin:** perfect yes yeah you do a little sandwich here exactly yeah

[02:02:44] **Gavin McClurg:** dustin awesome yeah this has just been uh a blast i'm so glad we were able to do this and uh thanks man thanks for your time i really appreciate it i think that's a good place to end and uh man i gotta get out to arizona and and fly with you i've been watching your your stuff for years that would be really cool absolutely

[02:03:03] **Dustin Martin:** yeah any any time except summer don't come out here in the summer

[02:03:06] **Gavin McClurg:** no i wouldn't i dude i live in sun valley i would just die i'd get off the plane if you'd watch me melt you know that's it that's it for gavin yeah

[02:03:15] **Dustin Martin:** yeah i'm sitting in my sound booth right

[02:03:17] **Gavin McClurg:** now and it's like probably it's probably 15 degrees oh

[02:03:20] **Dustin Martin:** well yeah any any time in the winter don't come in the summer we won't be here but uh yeah you're you're you're welcome anytime man we're we have a glider waiting for you

[02:03:29] **Gavin McClurg:** awesome i'll come out in the summer thanks dustin appreciate it if you

[02:03:38] got something out of this show uh please consider supporting the podcast you can do it financially all we've ever asked for is a buck a show that'd be great you can do that you can find the links for supporting the show on cloudbasedmayhem.com or you can support us through patreon where there's all kinds of rewards at various levels and you can just kind of set it forget it there's also a lot of bonus material including the recent creagle bonus and the one with me and the x helps and some other stuff uh you can vote to have various people on the show all kinds of things there so that's patreon.com for slash cloud based mayhem i don't want this to be a stretch though this is free material that always will be you know if this is if this is uh clipping your daily starbucks that's not what that's about and what we want you know if you can give great if you can't totally understand there are other ways to support it share it with your friends share it with the folks you're in the car with on the way up to launch uh follow us on facebook or instagram or twitter or any of those kind of things that also really helps and as always it's just about getting it out there so if you're enjoying the show uh pitch in help us out and we'll keep bringing more content to you thanks very much we'll see you on the next one cheers

Français

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

Show notes

Dans cet épisode riche et hilarant, Dustin Martin nous fait part de plusieurs situations périlleuses avec des tornades (au pluriel !), comment évaluer un front de rafales, une brève histoire des deltaplanes, l'importance des mentors, comment trouver de bonnes lignes, éviter les zones de subsidence, travailler avec une portance légère, réduire la traînée, des conseils pour les nouveaux pilotes, la poursuite de records mondiaux, le sponsoring, être étudiant et bâtir des bases solides, les origines de la Cloudbase Foundation, les dangers de passer trop vite à une aile de haute performance, ce qu'il faut pour gagner, maintenir la passion et encore TELLEMENT plus. C'était l'une des discussions les plus agréables que nous ayons eues sur le Mayhem, ne manquez surtout pas celle-ci !

Transcript

[00:00:20] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. Désolé d'avoir sauté la semaine dernière. J'étais au Brésil pour tenter le record du monde. On n'a pas eu la météo idéale, donc on ne l'a pas eu, mais on a fait de superbes vols, et c'est un plaisir d'être de retour pour vous proposer ces émissions. Je viens de raccrocher avec Dustin Martin, que beaucoup d'entre vous connaissent. Pilote de voile delta légendaire qui pratique aussi d'autres disciplines, il a établi le record du monde, toujours en vigueur, en 2012. Il a battu Johnny Durand de quelques milliers. Il a atteint 761, je crois, au Texas. Il a pratiquement traversé l'État du Texas, ce qui n'est pas une mince affaire et c'est vraiment, vraiment cool. Et dans cet épisode, on va aborder plein de sujets super intéressants. Trouver de bonnes lignes, travailler avec des ascendances légères.

[00:01:06] Poursuivre des records, piloter des avions RC et ce que cela apporte aux compétences en parapente et en deltaplane, mais essayez de synthétiser ce qui fait de lui un si grand pilote de deltaplane et comment il utilise ces compétences dans le monde du parapente. C'est super pertinent pour tous ceux qui pilotent quoi que ce soit, mais ouais, je pense que ça va vraiment vous plaire. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voulais juste mentionner quelques petites choses logistiques. D'abord, je voulais dire quelques mots pour deux de mes sponsors personnels. Ce ne sont pas... Ce ne sont pas des sponsors du podcast, et c'est toujours, comme toujours, une émission soutenue par les auditeurs. Ils ne sont pas du tout impliqués dans cette émission, mais je voulais juste faire un petit clin d'œil à ces gars-là parce qu'ils font des trucs cool. Le premier est une entreprise ici, une petite boîte appelée PlayHard Give Back and Catch Them, dirigée par un père et son fils.

[00:01:54] Les Brendles, Jeff et Spencer, ils font un mélange de fruits secs incroyable, c'est vraiment du superbon, et ils font aussi des barres énergétiques géniales, c'est vraiment top. Je ne vais nulle part sans ces produits, donc ça, c'est déjà cool en soi, mais ils se sont aussi associés à une entreprise qui, pour chaque sachet de mélange de fruits vendu, fait don d'un repas complet à une personne dans le besoin. Pour l'instant, c'est seulement aux États-Unis, mais c'est un programme vraiment sympa et une super façon de rendre service. C'est tout le concept de l'entreprise, PlayHard Give Back. Ils font plein d'autres actions sociales et soutiennent diverses causes, et c'est vraiment génial de voir ça. Comme la plupart d'entre vous le savent, je suis très impliqué avec Patagonia. J'adore m'investir avec des entreprises. Patagonia est l'une des plus grandes entreprises qui redonnent et qui font les choses bien avec l'argent qu'elles génèrent, et c'est l'une d'entre elles.

[00:02:40] Alors, allez voir, surtout si vous êtes aux États-Unis. Vous pouvez commander en ligne sur playhardgiveback.com. Ils font des trucs vraiment cools. C'est l'un de ces achats dont on peut être fier. L'autre, c'est Onnit. Beaucoup d'entre vous qui suivez X-House ont probablement vu le gros logo sur mon aile, Onnit. C'est la boîte de Joe Rogan. Vous connaissez sûrement via la comédie, l'UFC et plein d'autres trucs, mais Onnit fabrique, entre autres, des kettlebells. Et des cordes et tout le reste pour se torturer à la salle. Mais ils font aussi de très bons compléments alimentaires. Et mon entraîneur, Ben Abruzzo, m'a mis sur ce truc il y a environ 18 mois qui s'appelle Total Primate Care. Ils ont plein d'autres trucs, ils ont de super produits, de super compléments. Mais ce Total Primate Care est quelque chose qu'il a commencé à prendre il y a un moment et il a remarqué qu'il ne tombait jamais malade après l'avoir

pris.

[00:03:28] Et il m'a mis dessus parce qu'après toutes ces années sur le bateau, mon système immunitaire est un peu à bout. Et j'ai clairement tendance à attraper des rhumes et tout ça, surtout en hiver à cette période de l'année. Il m'a mis dessus parce qu'on ne pouvait pas vraiment se permettre que je tombe malade pendant l'entraînement pour les X-Ops, je ne pouvais pas me permettre aucun temps d'arrêt, et c'est juste incroyable. Alors, allez voir aussi, ça vaut le coup de jeter un œil sur Onnit, onnit.com. J'en ai entendu parler pour la première fois sur le show de Tim Ferriss. Ils font des trucs vraiment cools, une entreprise très progressive qui fait des trucs géniaux et qui vaut le détour, alors allez voir les deux shows. La playlist Spotify, ils en ont parlé lors du dernier show, mais on garde une trace de toute notre musique. On a eu beaucoup de demandes ces derniers mois du genre : « Hé, c'était quoi la musique sur tel show ? ». Elles sont toutes maintenant sur notre playlist que vous pouvez trouver sur Spotify sous Cloud-Based Mayhem. Vous trouverez aussi ces liens sur notre page Facebook Cloud-Based Mayhem ou sur le site cloudbasedmayhem.com. Et on a toujours ce concours en cours, je vais le prolonger d'un mois. J'ai la batterie Power Traveler, une toute nouvelle X-Ops 2015, jamais utilisée dans le colis, mais une batterie vraiment cool. Je pense qu'elle fait genre 8 000 mAh, je me trompe peut-être, mais c'est proche de ça. Donc pour le vol en bivouac ou juste pour voler toute la journée, vous voulez garder votre téléphone allumé, c'est un super petit truc. J'ai aussi un Fly Master, un plus vieux mais qui fonctionne toujours super bien, le B1, et j'ai le chargeur solaire Noco 5 watts. D'après mon expérience, ce n'est pas tout à fait suffisant pour tenir pendant un voyage en bivouac, mais c'est carrément assez pour garder votre téléphone allumé ou pour des voyages en bivouac plus courts, pas de problème. C'est assez léger, une petite unité sympa, un peu comme les unités Goal Zero. Alors, ce qu'on va faire pour ces concours, c'est pour ceux d'entre vous qui partagent ça. Ce dont ce show parle, c'est un peu de diffuser des connaissances et d'essayer de garder notre communauté en sécurité. Donc si vous le mettez sur Facebook ou Instagram ou comment vous partagez vos trucs, assurez-vous juste que je sois au courant et si vous dites quelque chose de malin ou de cool, ou genre « Hé mec, faut que tu écoutes ça », mais d'une façon drôle et sympa, je le repérerai et vous pourrez gagner l'un de ces trucs cools. J'apprécie vraiment ça. Et enfin, de l'aide pour les réseaux sociaux. J'ai mentionné dans l'un des shows précédents qu'on pourrait avoir besoin d'un coup de main sur les réseaux sociaux pour diffuser ça dans plus d'endroits, pour faire connaître le show plus largement. J'ai maintenant quelques personnes sur cette manche au Royaume-Uni et en Europe. On cherche encore quelqu'un en Amérique du Nord. Je pense qu'on est bien couverts en Australie, Nouvelle-Zélande et en Asie, mais je pourrais avoir besoin d'aide juste sur les forums Facebook ou les groupes et clubs et ce genre de choses. Il y en aura beaucoup aux États-Unis et au Canada, pas autant qu'en Europe mais il y en a énormément, et ça serait super utile. Donc si vous ne pouvez pas soutenir le show financièrement, comme toujours, tout ce qu'on demande est un dollar. C'est un super moyen de le faire et je l'apprécierais vraiment. Contactez-moi simplement par e-mail, vous trouverez ça sur cloudbasedmayhem.com.

[00:06:23] Alors, on y va. C'est un super entretien avec le détenteur actuel du record du monde, Dustin Martin, qui a fait 761 km. C'est un très bon ami et je vous dis à la prochaine. Salut les amis. Je suis ami avec un gars avec qui je venais de voler au Brésil, Jeff Shapiro, et j'ai parlé à Jeff avant de savoir que j'allais discuter avec Dustin de plusieurs sujets que nous abordons dans cet entretien. Il y a beaucoup de choses à tirer de là pour nous, pilotes de PG, à partir de ces pilotes de deltaplane qui pratiquent depuis longtemps. Dustin est assez plus jeune que moi, ce n'est pas comme s'il faisait partie des vieux pilotes, mais il pratique depuis longtemps, il se donne à fond et il est super passionné. On sent dans cet entretien qu'il a beaucoup de passion et d'amour pour ce sport, et il y a beaucoup à apprendre, beaucoup de plaisir à prendre. Alors profitez bien de Dustin.

[00:07:21] Mec, je suis trop content de t'avoir sur le plateau. J'apprécie vraiment, je sais que tu écoutes ces podcasts et on a reçu énormément de demandes pour t'inviter parce que tu es un vrai jedi de l'aile et on ne parle pas assez de pilotage d'aile. Alors oui, je suis vraiment ravi de t'avoir avec nous pour cette première.

[00:07:36] **Dustin Martin:** Je suis super honoré d'être sur votre émission. Je suis un auditeur de longue date, depuis le début, et je suis devant ma machine à coudre et chaque fois que je suis sur l'émission, je me dis : « Oh mon Dieu, je suis tellement content d'être sur votre émission ». Elles sortent et je suis pratiquement dessus tout de suite. Alors, merci pour ça.

[00:07:49] **Gavin McClurg:** Dustin, avant de commencer l'enregistrement, on parlait du fait qu'on allait aborder ton record de vol parce qu'on est obligés de le faire, on parlait de certaines des trucs cools que tu as faits et j'ai mentionné

Larry Tudor en disant, tu sais, est-ce qu'il y a eu des vols que tu as faits qui ressemblaient à celui de Larry quand il a volé depuis Dobbs au Nouveau-Mexique et que son équipe au sol lui a dit : « Mec, fais demi-tour, tu es dans une tornade » et qu'il a répondu : « Oh mec, j'en ai déjà vécu cinq » ? Alors, je vais prendre les devants et supposer que, comme tu sais, chasser les records est génial et super fun, et qu'on va en parler, on va parler de ton vol au Texas, mais je vais prendre le risque de supposer que ce n'était probablement pas le meilleur vol que tu aies jamais fait, c'est bien ça ?

[00:08:33] **Dustin Martin:** C'est exact, ce n'était pas mon vol préféré de tous les temps, donc

[00:08:37] **Gavin McClurg:** Dis-moi, on va commencer fort avant de parler de ton parcours et que tout le monde demande quel est ton vol préféré, d'accord ?

[00:08:48] **Dustin Martin:** Eh bien, je vais vous en donner un. Enfin, mon vol préféré n'est probablement pas quelque chose d'aussi divertissant, c'était juste quelque chose de plus significatif pour moi à l'époque. Mais, vous savez, je pensais après qu'on ait parlé de Larry Tudor volant près de cette tornade, je me disais : « Bon, j'ai volé près d'une tornade, je ne me rappelle plus quelle année, je crois que c'était en 98 ou entre 98 et 2000 à Salt Lake City, et je planais au sud du point, et il a fait vraiment noir au nord de moi, comme un rideau noir entre moi et le sud de Salt Lake, et je me suis dit : « Tiens, c'est plutôt intéressant ». Et le vent s'est levé, et vous savez, il est devenu un peu texturé, il est devenu vraiment bon en fait, et je suis resté en l'air un moment, puis c'est devenu un peu inquiétant, enfin, un peu plus inquiétant que d'habitude, et je n'avais volé que depuis deux ou trois ans à ce moment-là, alors j'ai volé un moment et puis je me suis posé, je me suis posé et...

[00:09:44] quelqu'un est venu me voir plus tard en disant : « mec, tu volais où ? c'était dingue, une tornade vient de raser la moitié de Salt Lake City ». Alors oui, ce soir-là aux infos, j'écoutais, je regardais des enregistrements de gens dans des immeurs de bureaux, tu sais, alors que les fenêtres volaient en éclats et qu'ils criaient, et je me suis dit : « mec, c'était juste là, putain ». Alors je...

[00:10:10] **Gavin McClurg:** J'adore quand tu dis : « Oh, c'est plutôt inquiétant ».

[00:10:13] **Dustin Martin:** Je veux dire, il y en a eu une, oui. C'était à Salt Lake City, donc pas de gros mots, mais il y a eu énormément de « oh mon Dieu » sur la chaîne d'info ce soir-là. Et du coup, je repense à ça, je veux dire, on en a parlé et je me disais : « Bon, est-ce que c'était la seule tornade ? » Et puis je me suis rendu compte que non, ce n'était pas la seule tornade. Il y a eu une fois, je ne me rappelle plus quand, quelques années plus tard, quand j'étais en train de voler en planeur dans le nord de Phoenix et que c'est redevenu vraiment menaçant. Mais j'ai continué à voler pendant un moment, je me disais : « Bon, je continue, j'ai déjà fait ça ». En volant, c'est devenu assez venteux, en fait, c'est devenu assez sympa à nouveau, c'est un peu ce qui arrive. Et puis, évidemment, il était temps d'atterrir, donc j'ai atterri juste à temps pour une énorme, genre une...

[00:10:58] un front de rafales monumental est passé juste après mon atterrissage et il s'avère qu'un gars en planeur est mort ce jour-là, un ancien pilote de pêche, au moment même où j'ai atterri, peut-être, ou alors sans lien avec ce front de rafales. Mais ensuite, même chose, quelques heures plus tard, une tornade venait de passer par North Phoenix en Arizona, à environ 24 kilomètres au sud, quoi qu'il en soit. Je me demandais si c'était la seule tornade, et il s'avère que ce n'était pas la seule parce que j'ai fait un vol bien plus intéressant. Donc, il y a ces deux-là, et puis je repensais au fait que j'étais en Géorgie pour cette compétition qu'on avait organisée là-bas, à Americus, je crois. On avait une super compétition là-bas, mais l'une des journées était assez limite. On savait que ça allait être limite, le ciel était totalement bleu et les nuages ont commencé à éclater, c'était magnifique, mais on savait en regardant le radar et les images en direct que ça allait devenir dingue plus tôt ou plus tard. Au nord de nous, entre Atlanta et nous, la météo poussait vers le sud.

[00:12:11] Et ils étaient en mode : « Bon, on va essayer de se libérer la journée. » Je suis sûr que vous connaissez cette sensation d'essayer de finir avant que la météo ne tourne pendant une compétition. Ils étaient du genre : « Ouais, on va essayer de caser ça, ça va devenir dingue, on sait qu'on n'aura pas toute la journée pour faire ça et qu'une fois que ça va tourner mal, ça va être vraiment grave. » Donc, genre : « OK, on est partants. » On a tous décollé et tout le monde a essayé de prendre le premier départ possible. C'était une comp d'aérosols, donc il y avait quelques départs, et on a tous commencé à mettre le sud en visant le vent. C'était léger, vraiment "scratchy", et vraiment fluide et sympa. On était en Géorgie, on était au-dessus de ces champs, et ça a commencé à s'assombrir au moment où on avait pris le départ. C'était

plutôt bien au début, genre quatre ou cinq cents de haut avec des nuages autour, et puis ça s'est assombri d'un coup. On a été couverts par un enclume venant pratiquement d'Atlanta. Je veux dire, pas un de ces enclumes à 30 000 pieds, c'était un enclume à 60 000 pieds, qui s'étalait juste sur tout l'État, donc ça nous a couverts.

[00:13:11] mais il y avait encore du relief, des nuages et des cumulus qui se formaient dessous. Il y avait de l'énergie dans l'air même si c'était complètement à l'ombre, et j'ai appris que ça, ça ne présageait rien de bon.

[00:13:25] **Gavin McClurg:** vraiment flippant

[00:13:26] **Dustin Martin:** J'ai appris que si c'est ombragé et que vous devriez planer jusqu'au sol sans bip, alors vous devriez probablement être au sol si vous êtes encore en montée. C'était vraiment bien, vous savez, c'est devenu un peu saccadé pendant un moment et puis soudainement, c'est genre, on est par deux ou trois et soudainement quatre ou cinq cents de haut et c'est juste nickel, mais c'est un peu, c'est un peu, vous savez, brumeux, un peu humide, il fait humide donc on ne voit pas très loin, mais on voit que c'est genre noir, violet et vert et tout le reste, vous savez, ça arrive par le nord mais je ne peux pas vraiment dire et ils ont de petits feux qui brûlent partout, vous savez, quelques personnes ont des feux dans leurs champs et leurs jardins et la fumée est un peu étalée, mais elle est étalée parce que, vous savez, il n'y a pas vraiment d'énergie là-dessous, c'est ombragé et ça a l'air de souffler à 10 miles à l'heure et c'était le cas, on dérivait, on dérivait, on dérivait et puis ça devient un peu mieux, je dirais qu'on a eu genre quatre ou cinq cents de haut et

[00:14:21] On est passé de quelques petits groupes isolés à peut-être une bande de cinq, six ou sept, et peut-être une demi-douzaine d'autres un peu plus bas. On a survolé cette ville, on était probablement à 20 miles du départ, et enfin, une bonne thermique et on va vraiment pouvoir atteindre la base, ça a l'air bon. Alors, je monte de quatre ou cinq cents pieds par minute et je me rappelle la sensation d'un vol que j'ai fait, je ne sais pas, vers 2000, ici en bas. J'ai volé de Phoenix jusqu'à la frontière mexicaine et je volais vers une ligne d'orages parce qu'ils étaient juste sur la frontière, c'était la saison des moussons et je voulais aller aussi près que possible. Je ne savais pas grand-chose à l'époque sur la distance que pouvaient parcourir les fronts de rafales à partir des orages, ni sur ce que ça donnerait ou à quoi ça ressemblerait. Mais à ce moment-là, de mon côté, je me disais : « Oh mon Dieu, je vais avoir beaucoup de chance ». Et j'ai volé en Arizona, j'étais en train de planer dans un air incroyablement lisse à l'ombre d'une enclume, une histoire similaire.

[00:15:19] Et là, je me suis fait percuter par un air vraiment froid, humide et avec une odeur vraiment sucrée. Et je me suis dit : « Oh, je connais cette odeur, c'est ce que je sens quand un front de rafales me frappe au sol », mais là, je me suis pris ça en l'air et j'ai compris que, enfin, il m'a fallu une seconde, mais j'ai réalisé que ça arrive un peu en forme de coin. Donc, en général, ils ont un peu comme le bec d'un train à l'avant, ils touchent le sol un peu plus tôt qu'en altitude. Du coup, j'ai déjà réalisé à ce moment-là que c'était déjà sous moi et que je ne l'avais juste pas remarqué. Et le fait que ça me frappe maintenant signifiait que j'étais complètement foutu. Mais à ce moment-là, je ne le savais pas. Donc, sur ce vol en Arizona, j'ai fait une spirale vers le bas, je me suis posé dedans et c'était stupide.

[00:16:08] Et je me suis retrouvé dans un lit de rivière qui n'était pas tout à fait aligné avec le vent. Un lit de rivière vraiment profond. Et j'ai, vous savez, lâché une aile juste au moment où, vous savez, je n'allais pas faire de flare. Je volais à environ 30 ou 35 miles à l'heure. J'ai touché le sol, j'ai lâché l'aile et j'ai fait un tour complet autour d'une énorme aile. C'était un peu hors de contrôle, mais rien, rien ne s'est passé. Tout allait bien. Mais j'ai appris la leçon. Alors me voilà en Géorgie et je reçois cette sensation vraiment humide, agréable et fraîche en pleine figure. Et je me suis dit : « Oh mince ». Parce que j'étais, j'étais déjà, je savais déjà que je dansais sur le fil ici. Je me suis dit : « Bon, vous savez, je pourrais, je dois juste m'éloigner de ce truc ». Et on était repoussés assez vite. Et je me suis dit : « Je dois juste m'en éloigner ». Et j'ai ressenti ça, je me suis dit : « Oh mon Dieu ». Et j'ai regardé en bas et j'ai réalisé qu'il m'avait encore surpris.

[00:16:56] C'est juste que, vous voyez, il n'y a pas de terre. On est en Géorgie. On ne peut pas le voir avant que ce soit presque dessus. Et j'aurais dû, c'est une compétition. Alors je me disais, c'est ce qui allait arriver. Soit ça arrivait, soit non. Et ça est arrivé et j'ai été pris au dépourvu. Du coup, j'ai regardé en bas à ce moment-là et bien sûr, le bord d'attaque était déjà à des kilomètres derrière moi et sous moi. Et je me suis dit : « Oh mon Dieu ». Mais cette fois, c'était du sérieux. Je dirais plus de 40 miles à l'heure au sol, vraiment, un flux laminaire bien lisse, mais vous savez, il y avait de grands arbres et des bâtiments de cette ville. Et je me suis dit : « Oh mon Dieu ». Vous savez, j'étais, j'étais vraiment mal.

[00:17:33] **Gavin McClurg:** Et il y en a un paquet d'entre vous dans les airs.

[00:17:35] **Dustin Martin:** Je dirais qu'il y en a probablement 15 que je pourrais voir autour de moi dans un rayon d'un ou deux kilomètres. À ce stade, j'étais correctement identifié. Alors, euh, je pourrais, vous savez, la première réaction, elle est presque incontrôlable, c'est de se redresser par rapport au thermique et de se replier et de juste vouloir y aller. Mais, et je l'ai fait, il ne m'a fallu qu'une demi-seconde pour me dire : j'ai besoin de rester dans ce thermique parce que ça, ça ne va pas m'aider à, à descendre. Je veux dire, ça ne va juste pas aider, surtout au début, quand le front de rafales frappe, c'est toujours le pire. Vous savez, quand, quand vous êtes au sol, je veux dire, ça finit toujours par se dissiper à un moment donné. Alors je me suis dit : Oh,

[00:18:13] **Gavin McClurg:** Je vais descendre. Je vais descendre. Je vais descendre. Je vais descendre. Euh, je

[00:18:14] **Dustin Martin:** il faut, il faut juste que je trouve la base, ce qui est vraiment difficile quand on regarde au sol. Et ce n'était pas comme une chose normale, je n'ai pas juste vu des arbres bouger et de la fumée s'étaler à plat. J'ai vu qu'il y avait une ferme circulaire qui n'était que de la terre juste sous le vent de cette ville, une énorme taille de Géorgie. Je dirais que c'était probablement un cercle d'environ un quart de mille de diamètre, un énorme cercle de terre. Et c'était recouvert d'une fine couche, probablement de 10 pieds de profondeur, de poussière soulevée par le vent. On ne voyait plus le champ. On voyait juste ce qui ressemblait à un bouillonnement. Ça aurait pu faire mille pieds ou 10 pieds d'épaisseur, mais je pouvais voir par les arbres autour que c'était 10 pieds d'épaisseur. Ça bouillonnait juste au-dessus de ce champ.

[00:18:59] Je me dis : Oh mon Dieu, ça ne va pas du tout. Alors je me suis dit : Jésus, et j'ai commencé à prendre un thermique et j'ai fini par, vous savez, obtenir la base. Et pendant ce temps, entre le moment où j'ai décidé de monter et celui où j'ai atteint la baie, j'ai vu quelques gars, peut-être cinq ou six, spiraler dans ça et atterrir dans ce champ. Et on pouvait, vous savez, juste en regardant une aile voir qu'elle allait vite, mais aussi la façon dont elle se déplaçait. Et ces gars-là étaient aspirés, ils mettaient les gaz et étaient complètement stationnaires au-dessus du champ. Et puis, juste au moment où ils arrivaient à environ 4 mètres du sol, ils disparaissaient tout simplement. Je me suis dit : Oh Jésus, c'est grave. Et vous savez, tous ces gars se sont retrouvés... je veux dire, ça aurait été un atterrissage arrière à très haute vitesse en parapente.

[00:19:47] C'était assez dingue, mais ils avaient du bon terrain. Du coup, j'avais peur parce qu'on savait d'après les rapports ce matin-là que ce n'était pas juste un orage. C'était une ligne de folie avec des tornades. Et on était dans la Tornado Alley, on savait ce qui arrivait. Alors je me suis dit qu'il fallait que je me tire de là. Et j'ai sauté. Et à ce stade, en gros, juste

[00:20:08] **Gavin McClurg:** Est-ce que quelqu'un d'autre a fait comme toi ? Tu étais seul ? Est-ce que d'autres sont montés ? Je vais l'abandonner.

[00:20:15] **Dustin Martin:** Je ne m'en souviens pas à cent pour cent, mais je suis presque sûr que quelques pilotes sont allés plus loin que moi ce jour-là, deux ou trois. Et je sais, enfin, peut-être seulement un ou deux. Je ne me rappelle plus exactement de quelqu'un d'autre qui a fait la même chose. Je ne peux pas, ils ont peut-être tous tenté d'atterrir, mais je veux dire, j'étais à 5 ou 6 000 pieds au-dessus du sol et je pouvais voir, vous savez, des arbres de 60 pieds de haut bouger, trembler violemment à un mille au-dessus d'eux. C'était, c'était clair. Je n'avais pas, je n'avais pas besoin de me concentrer dessus. Je pouvais juste les voir. Et je me suis dit : « Oh, Jésus-Christ ». Alors, vous savez, je suis passé devant ce champ, j'ai traversé quelques rivières et, vous savez, à ce stade, quand on regarde un vent de 40 miles à l'heure, ce qui était soudainement une plaine ne semble plus si plate.

[00:21:01] On remarque chaque ligne d'arbres et chaque petit bâtiment et on se dit : « Oh là là ». Alors j'ai continué et continué. Et en gros, même si la course était clairement annulée et terminée dans mon esprit, je me disais encore : « Je dois aller aussi efficacement et rapidement que possible, aussi vite que je peux pour aller aussi loin que je peux jusqu'à ce que je ne puisse plus avancer. » Et peut-être que je pourrais la dépasser. J'étais presque sûr de pouvoir dépasser le truc, parce que je me disais : « Je vais pouvoir atteindre une vitesse de 25, 30 miles par heure plus le vent arrière quand je serai dedans. » Donc je me disais : « Bien sûr, je peux la dépasser. » Et j'ai passé les prochaines, probablement près d'une heure et demie, deux heures à aller aussi vite que possible. Sans rester bloqué, en faisant des 500, 600, 700 mètres,

en trouvant de super bonnes trajectoires, en restant à la base, en courant dans les rues tout le temps, sans réussir à dépasser ce truc.

[00:21:56] Et je suis tombé sur du soleil, ce qui m'a donné une sorte de sentiment de sécurité, mais ça ne voulait rien dire. Alors je suis rentré et, vous savez, je suis resté à pleine vitesse jusqu'à environ 60 mètres au-dessus du sol. C'était bien 65 km/h. Et j'étais foutu de peur. Parce que pour nous, il ne s'agit pas vraiment d'atterrir à l'envers. C'est une question de contrôle marginal, de contrôle latéral marginal, et de ne pas se faire faire pivoter. Et avec un vent pareil, on ne peut absolument pas se permettre d'être dévié. Donc en arrivant, on est probablement à 65. Et puis soudainement à, je ne sais pas, 60 mètres ou quelque chose comme ça, j'étais sur une sorte de pente ou un truc du genre. Et ça a chuté d'un coup pour atteindre peut-être 30 km/h au sol.

[00:22:43] Et j'ai eu, enfin, un atterrissage turbulent et venteux, qui ressemblait à un atterrissage venteux en plein milieu de journée. Et j'ai réussi. Et c'était tout. Donc, en gros, j'ai dépassé le plus gros du truc. J'ai pris des secousses, enfin, il y avait assez de vent pour que je doive faire attention au sol, pour manipuler l'engin afin de ne pas me retourner, mais ça n'a jamais empiré. Jamais, je me suis éloigné suffisamment pour que cette tempête ne soit jamais... je n'étais pas en danger d'être tué par la tempête. Mais plus tard, comme pour tous les autres vols, les rapports parlaient de tornades massives qui ont traversé au sud d'Atlanta et, enfin, peu importe, la région nord des Amériques et, enfin, qui ont rasé ceci et cela. Et je me dis, oh mon Dieu, à quel point je peux être idiot ? C'est comme si c'était la quatrième fois.

[00:23:31] Alors ça, je veux dire, si on regarde ça sous l'angle des turbulences ou si on ne voyait pas l'atmosphère autour de nous, ce serait avoir été un super vol. Il n'y avait rien d'anormal niveau turbulences, ou enfin à part le vent au sol. Ouais,

[00:23:48] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais. Si tu n'avais pas su à quel point c'était intense, ça aurait été génial. Ouais, ça aurait été incroyable. C'était...

[00:23:51] **Dustin Martin:** génial. C'est pour ça que c'était mémorable. Vous voyez, c'était un super vol, mais genre, d'accord, quatre tornades. Ah, l'autre tornade. C'est vrai. C'était un vol vraiment cool, mais c'est la seule autre tornade dont je me souviens. Et quand on en a parlé pour la première fois, je me rappelle qu'il y en avait deux et je me suis dit : « Oh oui, deux, c'est débile. Je n'arrive pas à croire que j'ai été en l'air avec deux tornades. » Et puis j'ai vite réalisé : « Oh, il y en a une autre. » Il s'avère que c'était la quatrième. Ça veut dire qu'il y en a probablement d'autres, mais je ne m'en rappelle plus. Mais cette quatrième-là, c'était chez Quest quand je faisais des vols en tandem, et c'était juste un gars qui est venu... il est venu un jour assez ridicule. On s'est dit : « Bon, on n'a même pas besoin d'annuler, il ne viendra pas. » Il est venu et, euh, on a fait le vol.

[00:24:36] C'était un peu une croisière de squelettes. On s'est dit : « Ouais, on va le faire, on s'en fout, on trouvera bien quelque chose. » Alors on l'a emmené en l'air et ça se rapprochait de nous de façon très sérieuse. Et on s'est dit : « Oh, on va peut-être devoir faire une spirale pour atterrir tout de suite. » Et on l'a fait. Et on s'en est sorti. On a eu nos 15, 20 minutes de vol. Et sur celui-là, il y avait des éclairs juste à côté de nous. Cette lumière aveuglante typique dans les yeux et une peur totale. Ça semble vraiment risqué, et avec du vent, en tandem, c'est pas tout à fait aussi grave, mais on s'en est sorti. Ouais, je me souviens de ce gars.

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Tu as fait le Bill Murray ? Je ne pense pas que le gros truc va tomber avant un bon moment.

[00:25:19] **Dustin Martin:** Je lui ai dit : « Mec, on fait ça tout le temps. Tu sais, on n'est qu'à quelques minutes du sol à n'importe quel moment. On pourrait... » Et il n'arrêtait pas de demander : « T'es sûr ? T'es sûr ? » Mais on savait qu'il était partant. Il n'avait pas peur. Et je lui ai dit : « Ouais, j'en suis sûr. » Et en fait, on l'était un peu, mais on ne peut pas prédire... enfin, je suppose qu'on pouvait prédire qu'il y aurait de la foudre, mais on ne voulait pas y penser. Et c'est à cause de ça qu'on a atterri, en fait, la foudre. Ça commençait juste à devenir incontrôlable. Alors, ouais, c'était ma faute et peut-être celle du pilote de remorquage, mais elle et moi, on en a ri après. Parce qu'il nous a laissé beaucoup d'argent. Je ne me rappelle plus combien. On a peut-être eu un pourboire de 200 dollars pour ce vol. On est sorti juste pour ce vol-là. Ça ne reflète pas du tout Quest Air, au fait, j'ai juste fait le cowboy ou je ne sais quoi.

[00:26:05] C'était, c'était exceptionnel, mais, ouais, il nous a laissé beaucoup d'argent en pourboire. Je me rappelle qu'on est passés par le côté du hangar et ce n'était pas, genre, quelques centaines. C'était peut-être des billets de 5 et 10. Et c'était juste une pile. On était genre, Oh mon Dieu, on se foutait de la gueule l'un l'autre. Et ça nous a échappé. Genre, le liquide nous a échappé. Et ça volait partout. Genre, vous savez, même histoire, comme pour les autres vols où ça soufflait à 40. Et on est à côté de, à côté du rotor du hangar. Et là, c'est juste comme un entonnoir de Moyes qui tourbillonne et on se tape des fous en essayant de compter ça. Ça nous échappe. On est genre, mais qu'est-ce que... donc ouais, je suis un peu un aimant à tornades. Oh, mais tout le truc, c'est que la tornade de ce jour-là était passée par Leesburg. Donc, vous savez, à 15 miles au nord de nous, au moment précis où on était en l'air.

[00:26:52] **Gavin McClurg:** Mes auditeurs, je vous promets que au fur et à mesure que l'émission avance, nous vous donnerons des conseils.

[00:26:58] **Dustin Martin:** Ne faites pas ça. Vous savez, si vous ne l'avez pas appris à la cinquième fois, vous l'apprendrez à la cinquième fois. Peut-être.

[00:27:05] C'est génial.

[00:27:07] **Gavin McClurg:** Oh mon Dieu. D'accord. Alors avant, avant qu'on, avant qu'on commence à vous enregistrer, vous avez aussi mentionné qu'on pourrait continuer à parler des tornades, mais j'espère que ce sera...

[00:27:18] **Dustin Martin:** vers la fin. C'est la seule chose dont je me souviens.

[00:27:19] **Gavin McClurg:** Ouais.

[00:27:21] Tu parlais de certains vols que tu as faits ou d'un vol en Équateur où tu disais qu'il serait difficile de... de ne pas utiliser de gros mots dans le récit. Est-ce qu'on peut, est-ce qu'on peut faire ça avant d'aborder ton passé ?

[00:27:36] **Dustin Martin:** Enfin, le thème de cette compétition, d'ailleurs, vient de se terminer et Raul, qui a organisé cette compétition à l'époque, a gagné. Et c'était il y a genre deux ou trois jours. Donc, ouais, c'est plutôt cool qu'il ait enfin gagné parce que le plein

[00:27:53] **Gavin McClurg:** le cercle, les gros poissons n'étaient pas

[00:27:55] **Dustin Martin:** là-bas. J'espère qu'il écoute. Bon, ouais, c'était de bons moments. Je veux dire, vers 2000, euh, peut-être cinq, six, sept, huit, quelque chose comme ça. C'était vraiment de bons moments. On a eu, euh, les Jeff qui sont venus là-bas. Daniel Vela vient de Columbia. Euh, j'y suis allé, je ne sais pas, sept ou huit années de suite, peut-être six ans, sept années de suite. Euh, Kevin Carter est venu la première fois que j'y suis allé. Et puis, vous savez, plus récemment, euh, Moyes a envoyé Tom Weisenberger là-bas. Euh, Craig Coomber y est allé aussi. Euh, donc c'est devenu une course super disputée. Euh, et tout repose sur, vous savez, cette course est vraiment cool pour moi personnellement, parce que tout repose sur rien d'autre que la performance de l'aile et la propreté de la sellette.

[00:28:45] C'est une course en crête, on n'y échappe pas. On ne peut pas s'entraîner plus pour aller plus vite. Tu as ce que tu as quand tu te présentes, ta préparation, c'est tout ce que tu as. Donc, après cette première année où Kevin m'a battu, je me suis dit : « Purée, il était juste plus performant que moi. » Et je me sentais impuissant parce que ce n'était pas comme si je devais mieux grimper ou choisir une meilleure trajectoire. Il n'y a qu'une seule trajectoire, tu sais, à 3 mètres de la falaise. C'est la ligne. Alors oui, chaque année, j'ajoutais des choses, petit à petit, juste plus d'équilibre. Combien d'équilibre peut-on possiblement avoir au décollage et à l'atterrissage en toute sécurité ? Et puis, les profils aérodynamiques, des petits couvre-profils en caoutchouc extrudé pour les câbles latéraux et des petits morceaux de fibre de carbone pour couvrir tout le matériel qui dépasse sur l'aile, et le flux d'air, et juste des casques de dingue qui ressemblent à...

[00:29:35] du matos de vélo de chrono avec des visières et, vous savez, toutes sortes de combinaisons texturées comme celles qu'ils utilisent pour la natation et tout ça. C'est pas juste du truc de fou. C'est intéressant de voir la différence de performance dans un environnement aussi contrôlé. Mais oui, c'était assez drôle. Jeff, vous savez, ils sont venus, Jeff Shapiro et Jeff O'Brien et Craig Coomber sont tous venus peut-être trois ou quatre ans après, dans cette série d'événements vraiment sympas. Ça avait gagné en notoriété et je me suis dit : les gars, vous devez venir ici. Et ils étaient

genre : d'accord, enfin, ils étaient genre : d'accord, on va venir là-bas. Et, oui, ça s'est passé comme ça, on s'inquiétait vraiment pour Craig parce que Craig a toujours été connu pour être incroyable sur la crête.

[00:30:20] Genre, il est imbattable. Donc, je veux dire, on était tous nerveux. Tout le monde était nerveux. Et ces gars-là se préparaient sérieusement. Je veux dire, vous savez, quand il faut passer aux choses sérieuses, ils le font. Alors, ils se sont vraiment préparés, ils sont venus et ils étaient très sérieux. Et une autre chose intéressante à ce sujet, c'est que quand ils sont venus, c'était l'origine de la Cloud-based Foundation, ce voyage. Ouais. Ils sont venus et on a fait un tour, pourquoi Akil ? C'est là qu'on est basés et on a atterri là-bas parce que Raul y habite. Et on est allés dans des endroits assez...

[00:30:58] des zones assez rudes, vous savez, certains endroits nettement moins privilégiés, dans une certaine mesure. Et ils ont tous les deux vu ça. Il y avait aussi un autre gars, Ricker, qui était là-bas et, je ne sais pas si vous avez entendu parler de Ricker Goldsboro et de la façon dont il a aidé à lancer ça, mais oui, c'était en quelque sorte l'initiation de la Cloud-based Foundation, c'est pourquoi ça

[00:31:18] **Gavin McClurg:** c'est, ouais.

[00:31:20] **Dustin Martin:** C'est pour ça qu'il y avait un gros lien avec Kanoa et cette école là-bas. Donc ouais, on allait faire voler Akil pendant quelques jours et ensuite on allait à Kanoa pour commencer à pratiquer sur la plage et ouais, c'est assez drôle. C'est un spot assez unique pour voler. C'est vraiment fluide là-bas, mais le décollage a l'air super bien aussi. C'est juste parfait pour la photo. Sauf juste en dessous, il y a un petit creux, un petit trou, un petit... ouais, un petit endroit où tu ne peux pas croire qu'avec 10 milles par heure de vent, ça va faire quelque chose, mais c'est juste incroyable. La turbulence juste après, tu sais, sur ta dernière étape. Je me souviens avoir dit à Jeff O'Brien, qui était à Salt Lake City à l'époque, à voler le point tous les jours avec beaucoup de vent, je lui ai dit : « Fais gaffe à ce petit spot ».

[00:32:08] Et il disait grosso modo : « Je gère, mec. Ouais, peu importe. Je gère, mec. »

[00:32:14] Et, ouais, il y a une photo de lui en train de traîner presque l'aile tout en serrant un tube vers le bas sur le côté. On en a parlé plus tard et il était genre, mec, c'était, c'était pratiquement comme tu l'as dit, c'était dingue.

[00:32:28] Et, euh, ouais, j'ai entendu

[00:32:30] **Gavin McClurg:** ça. J'ai entendu dire que cet endroit était délicat. Tout le monde en parlait avant la Coupe du monde cette fois, en disant que c'est un décollage risqué.

[00:32:37] **Dustin Martin:** Ouais. C'est un peu risqué même pour, même pour, ouais, pour un parapente, c'est dur de décoller là aussi, parce que tu, tu tires Basically en haut et je veux dire, il y a n'importe quel endroit où il y a une pente raide, tu tires en haut et il n'y a pas beaucoup d'énergie. Donc il faut mettre pas mal d'énergie pour mettre l'aile au-dessus de ta tête et pile dans la bande de puissance. Je veux dire, pile dans la bande de puissance, c'est, c'est juste, c'est presque dur de faire monter le truc avec assez d'énergie et ensuite d'empêcher le truc de... Ouais. Ou de survoler si fort que ça te aspire presque avant de te happer. C'est un peu, c'est un peu un endroit bizarre. Alors ouais, on a eu des, on a eu des bons moments et on était clairement,

[00:33:15] on avait tous les yeux sur Craig et on voulait tous le battre. C'était l'objectif. On était l'équipe Wills Wing, mais ça ne nous empêchait pas de nous serrer l'un contre l'autre contre la falaise avec genre un mètre entre nous et la paroi, tout en souriant. Je crois que c'était O'Brien contre Shapiro ou quelqu'un comme ça, qui volait pratiquement en dessous, tous les deux à un mètre de la falaise, mais en volant en dessous sans laisser aucune option à l'autre, tout en regardant par-dessus l'épaule avec un sourire. Genre, mec, c'est vraiment sérieux. C'est vraiment sérieux ici. Alors voilà,

[00:33:54] **Gavin McClurg:** mon majeur. Amuse-toi bien. Ouais. Enfin, tu ne l'as pas fait,

[00:33:56] **Dustin Martin:** il n'y a pas, c'est vraiment de l'air fluide, mais tu es si proche de la falaise pour prendre la meilleure ligne que, tu sais, tu joues avec un petit peu de gradient de vent contre la falaise parce que tu es tellement proche que tu es un peu dans la zone de vent à basse vitesse sur ton, sur ton, sur ton can, tu sais, sur ton aile de falaise. Alors quand quelqu'un, tu sais, passe sous toi et qu'ensuite peut-être ralentit, pousse devant toi pour regagner sa position et te réveiller, ce n'est pas, ce n'est pas aussi drôle que ça en a l'air, tu sais, c'est plutôt une situation vraiment tendue.

Alors on a fait trois jours de ça. Et, euh, c'est vraiment super. On a tous eu comme c'est habituel là-bas pour toutes les sorties vertes.

[00:34:43] On a tous eu, en gros, une diarrhée projectile. Toute la semaine, et il y a eu des punaises de lit et toutes sortes de trucs dont on ne peut pas parler. Mais, euh,

[00:34:56] Tu devrais demander aux Jeffs pour ça. Tu devrais avoir Jeff O'Brien dessus. C'est, c'est assez dingue, ces histoires sont légendaires, mais, ouais, c'est l'un de mes endroits préférés pour voler. Je ne voudrais pas y voler tous les jours de ma vie de pilote, mais pour, tu sais, y aller une fois par an.

[00:35:16] **Gavin McClurg:** Ouais, je sais. Je

[00:35:18] **Dustin Martin:** je n'ai pas, euh, le courage pour ça, mais c'est, c'est un petit truc incroyable,

[00:35:25] **Gavin McClurg:** littéralement et au sens figuré. Ouais.

[00:35:27] **Dustin Martin:** C'est une course incroyable. Alors oui, la course se termine, tu fais tes... c'est une course d'environ 35 minutes ou quelque chose comme ça. On fait en moyenne, je pense qu'on fait environ 70 km/h sur un parcours de 35, 45, 40 km, quelque chose comme ça. Oui. C'est vraiment rapide. C'est vraiment bas. Et c'est souvent terrifiant, mais c'est très satisfaisant quand on finit. Et, tu sais, à ton point le plus bas, à ton point le plus haut pendant la course, tu es peut-être à cent mètres au-dessus de la crête. Et à ton point le plus bas, tu es à environ 15 mètres au-dessus de la plage, mais ce n'est pas une plage. C'est une autoroute avec une ligne électrique entre toi et la plage. Oui. C'est assez dingue.

[00:36:14] Des gens ont atterri sur l'autoroute ou dans les buissons au pied de la colline. Et ça s'est toujours bien passé, mais c'est très, c'est très tendu. Et ça a été filmé par Davis Straub. Il était, il a peut-être été là-bas, je pense qu'il y était cette année-là. Enfin, vous savez, il, il...

[00:36:31] **Gavin McClurg:** Je dois aussi lui en parler. Ouais.

[00:36:33] **Dustin Martin:** Je veux dire, il pourrait vous dire à quel point c'était tendu. Alors oui, tu fais la course, elle ne dure que 40 minutes et elle commence à 16h pour les conditions, mais aussi parce qu'on était juste, on était juste en état d'ébriété chronique. On était comme en gueuleuse, et pas, vous savez, une année sur deux on avait un sponsor de bière grâce à Roll. Et c'était super parce qu'on buvait vraiment de la bière, ce qui est plus indulgent, mais toutes les autres années, c'était que de la tequila. Et je veux dire, j'ai perdu des jours de ma vie là-bas. Si je regarde en arrière, si je repense aux gueules de bois, je sais qu'il y en a une en particulier, elle était là et je peux dire que j'ai perdu une journée de ma vie. Genre,

[00:37:18] c'était, c'était, ouais, je me rappelle que je me suis réveillé

[00:37:21] **Gavin McClurg:** et je déteste ce genre de, ce genre de douleur n'est pas amusant. Ça

[00:37:25] **Dustin Martin:** ça n'en valait pas la peine. Bon, bref, c'est mémorable. Vous finissez la course, donc ça commence à quatre heures pour ces raisons. Et puis vous finissez la course, genre à quatre heures trente ou cinq heures, et on est sur l'équateur. Il vous reste donc environ 45 minutes. Ensuite, vous allez vers le nord, vers ce qu'on appelle, euh, ce que les gringos appellent les North Cliffs. Et vous planez au-dessus de la ville, vous vous éloignez un peu, vous planez au-dessus de la ville et ça vous projette au-dessus de... Je ne sais pas si vous y avez déjà volé, mais vous planez au-dessus de cette ville et vous allez rejoindre cette autre minuscule petite crête en forme de pilier qui dépasse près de l'eau. Et, vous savez, elle fait littéralement cent yards de long et cent yards de haut, vous gagnez un peu d'altitude et à partir de là, en allant vers le nord, vous n'avez plus que des falaises de grès qui tombent directement dans les vagues.

[00:38:17] Et les vagues, vous savez, sont assez, assez décentes. Je ne sais pas, des vagues de un mètre ou un mètre vingt. Et ils se lancent, tout simplement. Ouais. Ce sont des falaises avec des surplombs, vous voyez. C'est vraiment assez austère. Alors, vous commencez à vous éloigner et au début, vous êtes assez bas. Vous êtes clairement hors de portée de survie. Genre, vous n'êtes plus, c'est fini. Alors, vous testez la portance et elle est bonne. OK. Elle est bonne. Et vous continuez, vous continuez, vous continuez pendant quelques milles. Vous tournez autour de ce cap, peut-être trois ou quatre milles, vous allez vers ce point et puis il y a une plage. Donc vous tournez autour de ce cap, qui dépasse

loin dans l'océan, vous tournez et puis il y a une plage. C'est là qu'on allait généralement après le vol, parce que vous pouvez être, c'est un peu droit face au vent et c'est juste au-dessus de l'eau. Donc, ça va jusqu'à l'eau. C'est de l'air vraiment lisse. Vous pouvez faire de l'acrobatie et c'est vraiment fluide.

[00:39:04] On y allait. J'y allais souvent avec Shapiro après la course. Et on volait juste autour en faisant des boucles, et tu sais, tu es à six ou sept, huit milles de là où tu as décollé. Et il n'y a rien, il n'y a pas de sentiers qui descendent vers cette plage. Il n'y a aucun accès et la marée haute frappe la falaise. Du coup, à l'époque, tu voyais toujours une plage qui faisait environ deux fois la largeur d'une envergure d'ailes. Donc c'était atterrissable, pas de problème, mais tu ne pouvais pas sortir. Je crois qu'un pilote s'y était posé. Et ils nous ont raconté une histoire sur la façon dont il s'y était posé et qu'ils avaient dû le récupérer avec un bateau, et ça, ça devient sombre vite. Ils ne vous sortiront pas avant la nuit.

Genre

[00:39:41] **Gavin McClurg:** ouais, c'est l'équateur.

[00:39:42] **Dustin Martin:** Ouais. Ils vont te manquer. Ils vont juste te manquer. Et plus tard, ils vont te rattraper. Alors il y a un petit peu de neige extrême sur la côte. C'est un peu trop humide. Donc, tu sais, et évidemment, on ne va pas pouvoir faire quoi que ce soit pour nous rendre sur cette plage. Et c'est juste, j'essaie de comprendre comment ça va se passer. Enfin, mais donc, le...

[00:40:04] le trajet en bateau, ça va pas être facile. C'est encore assez loin pour y retourner. Et c'est juste, c'est comme le meilleur pont que vous ayez jamais vu. C'est comme Torrey Pines, mais Torrey Pines est deux fois plus haut et totalement vertical avec du sable lisse, comme le meilleur, vous ne pourriez pas le concevoir mieux et euh ouais, on descend là-bas et on s'amuse et je me rappelle un jour, dites-moi si je m'éternise trop là.

[00:40:32] **Gavin McClurg:** non pas du tout, j'avais un sourire immense ce jour-là. Ça a l'air génial.

[00:40:36] **Dustin Martin:** Je veux juste souligner Canoa parce que cet endroit, vous savez, vous avez demandé quels étaient les meilleurs vols et ils s'y sont souvent produits. On...

[00:40:45] **Gavin McClurg:** On y est allés quand on faisait ce tour du monde en voilier, je ne me rappelle plus quelle année, peut-être 2010 ou 2011. On s'est retrouvés à Sao Miguel aux Açores, donc à mille milles de Portugal, et il y a une communauté de pilotes assez solide là-bas. Ils ont ce grand rassemblement de pilotes tous les mois d'août et on s'est liés d'amitié avec l'un des gars, Joao, qui est toujours un ami génial. On allait sur cette plage, on y est allés tous les jours pendant 30 jours et il n'arrêtait pas de dire : « Quand ça va s'aligner ici, c'est l'endroit, vous allez adorer. » Et pendant 29 jours, ça ne s'est jamais aligné. On y allait et on se disait : « Oh putain, ça n'a pas marché encore. » Mais il y a une image, vous l'avez peut-être vue, mais ça ressemble exactement à ça parce que quand c'est bon, c'est vraiment bon. Je veux dire, tu voles au-dessus de l'océan face à cette falaise où si le vent change de 30 degrés ou s'il tombe soudainement, tu finis dans l'eau. Il n'y a pas d'échappatoire, c'est l'océan Atlantique. Je veux dire, c'est pas...

[00:41:47] genre, tu vas atterrir dans de l'eau où tu vas devoir nager, je veux dire, il n'y a que des falaises à perte de vue et oh mon Dieu, mais quand ça s'est enfin aligné le 30ème jour, on y est allés et c'était l'un des vols les plus magiques. Je veux dire, pas de cross country, rien de spécial, parce que les conditions étaient parfaites, ce n'était pas vraiment si dingue ou technique, c'était juste genre oh mon Dieu, je n'arrive pas à croire que je vole au-dessus de l'océan.

[00:42:10] **Dustin Martin:** Ouais, il y a quelque chose là-dedans. Je veux dire, évidemment, il y a quelque chose à avoir la capacité de voler au-dessus de l'océan, c'est juste genre « oh mon dieu, je ne peux pas me permettre d'erreur ». Je veux dire, les conséquences, les conséquences rendent ça forcément plus excitant. Évidemment, à ton niveau et au mien, c'est une décision réfléchie, bien sûr. Je veux dire, on fait des calculs, mais ça met clairement en lumière ce que tu fais et ça rend ça plus mémorable, c'est sûr. Ça reste plus longtemps dans la mémoire que ces vols où il y a juste un immense champ agricole devant la colline, tu vois.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Hé Dustin, avant qu'on ne plonge dans ton parcours, tu as dit un truc que je voulais aborder. Parce que quand j'étais au Brésil avec Jeff, il portait un de ces casques super profilés, vraiment aérodynamiques. Et quelques mois avant que je ne parte à l'Ex-Ops cette année, j'ai reçu un SMS de Larry Tudor. On a parlé de lui, il et moi on est devenus amis, et j'ai adoré discuter avec lui dans le podcast il y a quelques mois. Il m'a dit : «

Hé mec, pense à la traînée. » Et j'ai répondu : « Attends, quoi ? » Et il m'a dit : « Tu réduis la traînée. » Je pense que c'est quelque chose auquel vous pensez énormément parce que vous êtes plus proches de l'univers des planeurs, mais comme je sais que tu fais du parapente et que tu comprends ça aussi, est-ce qu'on passe à côté de quelque chose ? Est-ce qu'on devrait y penser beaucoup plus qu'on ne le fait actuellement ? Parce qu'on ne porte pas de casques aérodynamiques et qu'on ne se soucie pas trop de nos vêtements. Enfin, on utilise des sellettes pod et on voit clairement, avec la nouvelle Xeno par exemple, que les fabricants réfléchissent beaucoup à la traînée des suspentes et à leur réduction. Ce n'est pas nouveau, mais est-ce qu'on rate quelque chose ?

[00:44:00] **Dustin Martin:** Non, honnêtement, je me sens assez confiant pour dire non parce que, tu sais, il faut évidemment avoir l'équipement pour suivre si tu voles avec un pote. Je veux pas que tu passes une grosse journée pendant 10 heures et que tu ne puisses pas suivre quelqu'un ou que tu galères avec lui, tu ne veux pas passer une grosse journée pendant 10 heures et que ce soit tellement dur que ce soit presque impossible. Donc, tant que vous êtes équilibrés, c'est vraiment le plus important. Et toutes ces années à Canoa m'ont bien appris que ces petits changements sont complètement, ils sont absolument invisibles dans un air qui a la moindre texture. Il n'y a absolument aucun moyen de voir ces changements. Et c'est un sujet assez contentieux parce que beaucoup de gens sont convaincus que c'est le cas, et puis ils diront : « Eh bien, tu sais, je glissais à côté de untel ce jour-là, il était à 100 yards sur ma droite et il m'a complètement écrasé, et ce n'est que la ligne parce qu'après tous ces changements qu'on a faits... » Et on ne les fait pas au hasard, je veux dire, Steve Pearson de Wills Wing est venu ici en Arizona, dans notre parc de vol, et on a été tractés en hiver, on a passé genre un week-end à ne rien faire d'autre que des comparaisons, en isolant chaque petit truc que je voulais ajouter à l'aile ou changer sur l'aile : les profils de barres, ajouter du réflexe, enlever du réflexe, toutes ces petites choses stupides de carénage, le casque... Tu sais, j'avais un carénage en carbone sur mon élévateur principal qui connecte la sellette à l'aile, juste dans un réglage de réflexe ou de washout ridiculement bas sur l'aile, genre un réglage de torsion super bas, un truc dans lequel tu ne volerais jamais en thermiques. Et après tous ces changements, on faisait... c'est en fait une vidéo que Dave Aldrich a faite de ces tests de comparaison. On fait des glissades de trois minutes et la meilleure de toutes ces modifications donnerait une différence de hauteur d'environ un mètre et demi après trois minutes. Donc, il n'y a rien, tu ne peux pas juste quand tu pilotes l'aile un peu maladroitement et que tu as un peu de lacet adverse, ça nous égaliserait pendant une seconde, et je me dis : « Oh mince, maintenant on doit glisser trois minutes de plus pour voir s'il y a vraiment une différence. » Et je parle de l'air lisse en hiver. Donc on glisse trois minutes, on obtient une différence d'un mètre et demi, on fait demi-tour, on recommence à différentes vitesses, et puis on va recommencer à différentes vitesses.

[00:46:20] et ce sont des choses que vous pensez sans importance, ouais, des choses que vous pensez, vous savez, à force de lire des livres sur les planeurs, sur l'aérodynamique et la vitesse de vol, sur tout ça, vous vous dites : « oh, ça fait forcément une différence ». Et c'est vraiment bizarre, genre une chose que vous pensez qui ferait une différence ne fera qu'une toute petite différence, et là vous vous dites : « bon, si plus de réflexe c'est bien, alors un peu plus de réflexe c'est mieux », et on ajouterait un peu plus de réflexe sur ce quatrième jonc. Et je parle juste de le courber pour que l'extrémité arrière du jonc soit d'un pouce plus haut sur ce jonc unique, et soudain, le gain qu'on avait obtenu avec les trois joncs intérieurs relevés d'un pouce était complètement effacé par ce quatrième jonc. Donc clairement, on ajoutait trop de réflexe vers l'extérieur, et puis, vous savez, on a fait plusieurs vols de comparaison pour en être sûrs, et c'est genre : « bon, ça n'a pas... »

[00:47:10] ça ne fonctionne pas comme je m'y attendais, donc quand tu pratiques le vol à voile avec d'autres personnes, en une seconde, un gars peut prendre 20 pieds sur toi et se retrouver à une envergure d'aile de toi juste grâce à l'air. Je veux dire, il n'y a aucun moyen que ça t'aide, et certainement pas si tu fais tes propres vols, ou si tu voles surtout seul ou juste à deux. C'est sympa de savoir que tu as la meilleure aile, c'est probablement la partie la plus utile, d'avoir cet avantage psychologique, de savoir que...

[00:47:38] **Gavin McClurg:** vous savez, si vous avez le moindre petit

[00:47:39] **Dustin Martin:** de sécurité, vous ne risquez probablement pas de vous prendre une chute, mais pour aller jusqu'au bout, vous ne voudriez certainement pas compromettre la sécurité en portant un casque qui n'a pas, enfin, je ne porte plus de sous-couches ou de coques sauf si je suis à la plage, mais pour cette course-là, je ne compromettrais pas quelque chose comme de la mousse écrasable dans un casque ou une sorte de protection sur une sellette de parapente,

enfin au moins une protection sur une sellette de parapente. Je veux dire, non, je ne pense pas que vous y gagniez quoi que ce soit, je ne pense pas que vous en tiriez quoi que ce soit de tangible.

[00:48:10] **Gavin McClurg:** Pourquoi ne parlerions-nous pas brièvement de... et ça n'a pas besoin d'être super bref, mais parlons de votre... pour ceux d'entre vous, pour ceux des auditeurs qui ne savent pas, ils savent que vous avez battu le record, ce dont nous parlerons plus tard, mais pourquoi ne nous donneriez-vous pas un bref historique du Dustin Flying Show depuis le début ? Et ensuite, on enchaînera. Alors,

[00:48:32] **Dustin Martin:** Ouais, mon parcours en vol... je pense que la première chose que j'ai faite, c'était de l'avion télécommandé. Je ne me rappelle plus exactement quand, ça devait être quand j'avais huit ou dix ans, quelque chose comme ça. Mais ça aide vraiment à pouvoir se représenter comment une aile vole, ou comment n'importe quoi, tu sais, comment un avion vole. Quand j'apprenais, ça te démarquait carrément, ça te donnait une longueur d'avance, c'est sûr. Et je veux dire, même jusqu'à aujourd'hui, tu sais, être capable de regarder quelque chose à la troisième personne depuis le sol et de voir ce qu'il fait, puis d'avoir ce retour immédiat du genre : « OK, ça monte parce que je suis en train de sortir de la thermique », je fais ça, je fais ça... ça a été une vraie aide et ça s'est traduit de manière assez directe.

[00:49:21] Je ne sais pas trop comment ça s'est passé pour le parapente, mais dans l'ensemble, ça a été une grande aide et ensuite

[00:49:26] **Gavin McClurg:** C'est intéressant, si je peux juste vous interrompre une seconde. Vous savez, plus tôt aujourd'hui, j'ai fait un autre enregistrement avec un gars d'acro qui est dans le milieu depuis longtemps, Andy, il vit à Gerlitz, et c'est comme ça qu'il a commencé à voler, et ça m'a parlé. Je ne sais pas si vous connaissez Matt Beechinor, c'est un peu notre jedi de l'air local, et c'est l'une des personnes les plus importantes que j'aie jamais rencontrées dans ma vie. Ces gars-là, enfin, il vole quatre fois moins que moi maintenant parce qu'il est juste occupé, il a du travail et d'autres trucs, mais je ne pense pas que je serai jamais aussi bon que lui parce que c'est l'un de ces gens qui a juste un ressenti de dingue, et il a aussi passé beaucoup de temps avec le RC. Je pense que vous avez mis le doigt sur quelque chose là, ça doit être un outil d'apprentissage vraiment efficace.

[00:50:11] **Dustin Martin:** Ouais, je veux dire, je ne sais pas pour les autres pilotes qui le font, mais depuis que j'ai commencé jeune, c'était tout ce que j'avais, tout ce que je pouvais faire. Je n'étais pas assez vieux pour piloter seul, mais ça fait carrément quelque chose pour la coordination œil-main et pour la perception de... enfin, je fais constamment le lien dans ma tête entre ce qui m'arrive dans mon aile et ce à quoi ça ressemblerait au sol. Je ne sais pas si ça m'aide constamment, mais pour être sûr, pour centrer les thermiques et trouver des lignes avantageuses et tout ça, ça m'a vraiment aidé. Et je veux dire, j'étais assez obsédé par ça. Je ne sortais pas piloter ces trucs cinq ou six jours par semaine ou quoi que ce soit, mais je me souviens avec un pote à qui j'ai appris le deltaplane dans les années 90... on était tous les deux fans de RC, on a été colocs pendant un moment, et on en était au point où on lançait ces trucs de la colline et un jour, j'avais l'engin assez haut.

[00:51:22] et euh, je me suis dit : « Mec, ce truc est assez haut, je pense qu'on devrait essayer de le ramener à la maison. » Et il s'est mis au volant de ce foutu yacht terrestre et je me suis assis sur le rebord de la fenêtre du siège passager, et on a conduit ce truc sur Ray Road pendant, je ne sais pas, sept ou huit miles, perdant constamment l'aile de vue et ayant parfois le truc si bas qu'on devait s'arrêter au milieu de la circulation pour faire une manœuvre de sauvetage à basse altitude. Oh mon Dieu, oui, on...

[00:51:51] **Gavin McClurg:** au final, vous étiez comme les premiers pilotes de drones, c'est ça ?

[00:51:55] **Dustin Martin:** Ouais, on a fini par... enfin, on a fait ça plusieurs fois et ça apprend énormément sur l'air et les lignes. Et je ne lâche pas, genre une de ces fois, je l'ai juste perdu de vue. Je veux dire, quand un truc est si loin, ça finit par disparaître dans les pixels de tes yeux, enfin, c'était juste parti. Et après un moment, après avoir cherché pendant quelques minutes, on s'est dit : « Bon, je suppose qu'on l'a perdu » et on a commencé à rentrer. Et là, on a vu le truc et j'étais en mode : « Oh mon Dieu, je vais... » rien, il partait en spirale hors de contrôle vers le sol au-dessus de l'autoroute. On s'est dit : « Oh, je crois qu'on l'a maintenant ». On est rentrés avec, soudainement. Donc ouais, ça a définitivement joué en ma faveur, pour mon ressenti général, je ne sais pas si c'était la seule chose ou quoi qui m'a donné un vrai avantage, mais ouais, si je pouvais recommencer, je commencerais carrément comme ça. C'était vraiment utile et

[00:52:47] **Gavin McClurg:** Donne-moi un peu de temps et quelques repères. Quel âge as-tu maintenant et c'était quand, au juste ?

[00:52:53] **Dustin Martin:** J'ai 37 ans maintenant, et tout ça s'est passé vers le moment où les histoires se déroulent, quand j'ai commencé le deltaplane, ou peut-être deux ou trois ans après avoir commencé. J'étais assez complètement obsédé, en fait. Mais j'ai probablement commencé vers mes huit ou dix ans, quelque chose comme ça, et puis quand j'avais 14 ans, je venais de m'installer ici à plein temps en Arizona et j'ai commencé à piloter des planeurs. Je savais déjà que le deltaplane existait d'une manière ou d'une autre, je ne me rappelle plus quand j'ai vu ou appris son existence pour la première fois, c'était carrément avant ça, probablement quand j'avais 10 ou 12 ans. Je me souviens avoir vu une publicité ou un flyer, ou quelque chose comme ça, concernant Lookout Mountain, quelque chose lié à Lookout Mountain. Je le savais quand j'étais jeune.

[00:53:44] mais pour une raison ou une autre, les planeurs semblaient être la voie à suivre à l'époque, peut-être à cause du modèle. Du coup, quand j'avais 14 ans, j'ai trouvé un boulot ici, dans un endroit appelé Estrella Sailport, et ouais, je m'occupais juste des ailes. Je tenais les ailes quand ils décollaient, et c'était bien payé, 50 cents par remorquage et je pense peut-être deux dollars de plus par heure, en plus des 250 dollars de l'heure, enfin, quelque chose comme ça. Donc, j'ai essayé de faire un vol ou deux à la fin de chaque journée, vous savez, avec les instructeurs là-bas, et ils m'imprimaient en fait un chèque toutes les deux semaines ou chaque mois avec une valeur négative dessus. Je ne sais pas si c'était juste une question de comptabilité ou une blague, mais ils m'imprimaient toujours mon chèque négatif à la fin du mois.

[00:54:33] **Gavin McClurg:** parce que tu n'en gagnais pas assez, tu ne gagnais pas assez pour payer ton temps de vol, non ?

[00:54:37] **Dustin Martin:** absolument pas, absolument pas. Et donc, ça a duré, je suppose que je l'ai vendu à 15 ans et j'étais assez... j'étais assez dedans, mais je ne me rappelle plus, je devais avoir environ 15 ans et un gars est descendu là-bas et j'avais déjà, vous savez, j'étais au lycée et j'avais déjà réussi à trouver des livres à la bibliothèque sur le deltaplane, pas par hasard, je veux dire, je cherchais et je savais déjà que ça existait. Je ne me rappelle plus des détails, mais un gars est descendu au sailport avec une vieille aile assez déglinguée appelée une Lack, et je veux dire que ce n'était pas une très bonne aile pour commencer, et c'était une version assez déglinguée de celle-là, et il voulait me vendre un deltaplane tout aussi effrayant parce qu'il avait entendu que j'étais intéressé par le deltaplane. Alors, en tant que pilote qui n'avait zéro

[00:55:29] d'expérience, pas même une seconde sous une aile de deltaplane, il voulait me vendre un foil combat qui, d'après ce que j'ai entendu, est en fait une aile assez sympa pour voler, mais ce n'était rien de ce que vous pourriez jamais...

[00:55:41] **Gavin McClurg:** ne proposerait pas ça à un débutant

[00:55:44] **Dustin Martin:** il a parlé de quelques vols qu'il a faits et, ouais, ça a relancé mon intérêt parce que, pour revenir un peu en arrière, j'avais peut-être 13 ou 14 ans, ou quelque part là-bas, ma mère m'a emmené dans un autre port de voiliers de l'autre côté de Phoenix et j'ai fait un vol en aile. C'était peut-être mon premier, et on était en train de monter dans une thermique, ça devait être l'été, juste au-dessus de la Carefree Highway là-haut, et ce gars en aile delta est arrivé juste à côté de nous, à la même altitude, et il nous a juste fait signe de la main et il est passé à travers nous et il a disparu, et j'étais juste genre « mais qu'est-ce qui vient de se passer ? ». Le gars était comme suspendu dans un sac de golf sous ce truc. C'était incroyable. Je suppose que c'était génial.

[00:56:27] **Gavin McClurg:** Je vais fabriquer ces sacs de golf un jour. Ouais.

[00:56:29] **Dustin Martin:** Je ne vais absolument pas gagner d'argent en fabriquant ça un jour. Ils vont avoir l'air vraiment cool. Alors oui, c'était, c'était dans un endroit appelé l'Oasis. C'était l'école de turf soaring et ils étaient tractés juste en face, dans un endroit appelé l'Oasis. Et, et c'est là que, vous savez, c'était quand ? Ça devait être 1990 ou quelque chose comme ça. Le deltaplane à Phoenix ou en Arizona, c'était un peu un truc important. Ils ne se contentaient pas d'y aller le week-end avec, avec un seul camion et un treuil. Ils avaient des files d'attente et ils faisaient tourner plusieurs files de camions de remorquage avec des treuils et des dune buggies avec des treuils pour mettre ces gars en

l'air. Et

[00:57:04] **Gavin McClurg:** Putain. Ouais.

[00:57:05] **Dustin Martin:** Je veux dire, oui, c'était l'époque de Hans Heidrich et, euh, Bob Thompson et vous connaissez les autres, Jeff Reynolds et Brad Lindsay, le remorquage était la chose à faire à Phoenix à l'époque. Et il y avait une grande communauté et c'était, c'était un peu, vous savez, je suis arrivé en 96 et c'était encore passionnant. C'était du sérieux. C'était assez important pour que les réunions se transforment toujours en énormes disputes à voix haute. Genre avec tout le monde, vous savez, ça semblait important à l'époque. Il y avait beaucoup de monde et ils étaient passionnés par ça. Et il y avait toujours une dispute. Avec le recul, tout ça était très cool. Mais sur le moment, on se disait qu'on devait, vous savez, canaliser ça un peu. Ça n'attire pas de nouveaux membres. Ouais. On doit attirer de nouveaux membres. Et maintenant, c'est juste genre, on a besoin de n'importe quoi. On s'en fiche.

[00:57:50] Une bagarre générale tous les soirs serait préférable. Donc c'est mieux

[00:57:54] **Gavin McClurg:** mieux que ce que tu as. Ouais.

[00:57:55] **Dustin Martin:** Ouais. Donc oui, c'est grosso modo comme ça que j'ai commencé à m'intéresser au deltaplane. C'est arrivé par quelques petites rencontres fortuites. Alors voilà, j'étais au sailport d'Estrella. J'ai fait mes premiers vols en solo à 15 ans, j'ai eu mon permis à 16 ans. Et j'aurais probablement fini par devenir obsédé par ça si le deltaplane n'avait pas complètement, complètement, tu vois, tout fait dérailler. Du coup, dès que j'ai jeté un œil au deltaplane — ce qui à l'époque ne passait pas par Internet, il fallait, tu vois, regarder des magazines et fouiller dans les pages jaunes — j'ai trouvé un instructeur et c'était réglé. Genre, j'y suis allé un week-end et j'étais déjà en mode : « Bon, le sailport, c'est une perte de temps pour moi ». Et puis, tu sais, j'ai fait trois week-ends au total, soit six jours de vol avec cet instructeur, Bill Holmes, qui donne encore des cours aujourd'hui.

[00:58:46] Et je me suis dit : ouais, c'est ça. Enfin, j'étais obsédé à cent pour cent. Et j'ai réussi à me faire virer du sailport juste pour mes conneries habituelles. Ils

[00:59:00] **Gavin McClurg:** ils ne voulaient plus vous payer en argent négatif ou quoi ?

[00:59:02] **Dustin Martin:** Ouais. Je suis en fait toujours très bon ami avec tous ces gars. Pour moi, c'était un peu une blague et, et, tu sais, j'y vais encore de temps en temps pour faire voler une aile et tout va bien. Mais ouais, c'est le, je suppose qu'ils ont réalisé que, euh, mon temps était, tu sais, plus important pour moi que de le leur donner de manière très égoïste. Alors je me suis dit, bon, je vais faire du vol en aile delta. Donc ouais, j'ai appris avec, j'ai appris avec Bill Holmes et, et, euh, ouais, c'était ça. J'ai eu, j'ai eu mon premier aile delta juste après ça. Et, et j'ai été complètement obsédé pendant plusieurs années.

[00:59:40] **Gavin McClurg:** C'est en 96.

[00:59:42] **Dustin Martin:** Ouais. En 96, vous savez, en août 96, j'ai pris des cours et, début 97, avec une sorte de mentor ici à Phoenix, j'ai trouvé et acheté une Moysse XT 165, qui s'est avérée être une aile assez, assez moyenne pour quelqu'un avec mon expérience. J'ai probablement fait un pas de trop en achetant ce truc, mais ça a fini par bien marcher. En la regardant maintenant, je veux dire, c'est comme n'importe quelle autre aile pour débutant. J'aurais dû acheter une Falcon ou quelque chose comme ça, une aile à surface unique, mais vous savez, dans les années 90 à Phoenix, ce n'était tout simplement pas une option. Je voulais avoir l'aile qui surpasserait toutes les autres. Même si c'était mon premier aile, vous savez.

[01:00:27] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu peux, juste parce que je suis tellement nul en deltaplane, est-ce que tu peux m'expliquer, ainsi qu'au public, juste une petite leçon rapide sur, tu sais, les ailes à surface unique ? Est-ce qu'elles ont des catégories comme les parapentes, tu sais, qui vont du niveau débutant au niveau compétition ? Donne-nous le cours de base de deux minutes pour quelqu'un qui veut apprendre le deltaplane : par où on commence ? Où est-ce qu'on finit ? Quelles sont les différences entre les surfaces uniques et les autres, d'accord ?

[01:00:58] **Dustin Martin:** Tout le monde connaît probablement la différence entre les surfaces simples et doubles. Vous avez la surface simple très basique, la "top sail", qui est essentiellement comme une voile de planche à voile où

tous les tubes sont exposés. C'est la moins chère à construire en général et la plus stable à cause de la longueur accrue des cordes. Elle est donc plus résistante aux mouvements de roulis. Elle est vraiment bien amortie, elle n'est pas instable. Et comme elles n'ont pas... ça serait considéré comme une aile pour débutant, et ils utilisent aussi des ailes pour débutants comme ailes d'entraînement. C'est donc légèrement différent du parapente. Vous pouvez avoir une aile d'école, par exemple, ou ce que quelqu'un achèterait généralement comme première aile pour nous.

[01:01:46] C'est pratiquement la même chose. Et ça, ça n'a que très peu changé avec Wills Wing, l'une des ailes de Will, les dernières ailes, l'Alpha. Ça pourrait vraiment être considéré comme une aile d'école parce que c'est juste, c'est juste vraiment lent et un peu plus grand que, que, vous savez, les Falcons plus grandes. Ça permet à quelqu'un lors de son premier jour d'aller un peu plus lentement et d'être un peu moins dépassé, vous savez, alors qu'il descend la pente la tête la première. Donc oui, elles ne planent pas

[01:02:14] **Gavin McClurg:** rapport de performance sur ça par rapport à ce que vous pilotez en compétition.

[01:02:20] **Dustin Martin:** Eh bien, vous savez, les gars de Wills Wing, je vais probablement mal le dire. Non, dites-le-moi. Mais je pense qu'un Falcon est probablement, on va dire, purée, qui sait, genre six pour un ou quelque chose comme ça. Je veux dire, l'alpha est probablement assez similaire. Je veux dire, à ce niveau de performance, oui, c'est un, non, ça dépend du parapente. Oui. C'est le bas de gamme.

[01:02:41] **Gavin McClurg:** parapente. Ouais. Ouais. Ouais. Mais c'est une vitesse de croisière.

[01:02:45] **Dustin Martin:** Ouais, exactement. Ça va vraiment doucement. C'est super facile à piloter. C'est l'idéal. C'est ce que j'aurais dû prendre comme première aile. C'est ce que tout le monde devrait prendre comme première aile. Et c'est ce que j'essaie de convaincre, tu sais, tous mes élèves ou les élèves que je tracte, de prendre comme première, ou même deuxième ou troisième aile. Je veux dire, j'aimerais bien en avoir une ici dans mon appartement aussi, mais ouais. Alors, l'une de vos questions est : est-ce qu'elles sont livrées avec des classements ? Et non, elles ne sont pas livrées avec les classements auxquels vous êtes habitués. Donc, ces nouveaux pilotes peuvent les chercher et être confus, mais je suppose que nous, comme on vole déjà et qu'on est un peu sur le marché, on sait qu'une Alpha est une aile d'école, une Falcon est, est-ce que c'est une vraiment super première aile ou une aile tandem ?

[01:03:32] Les modèles tandem sont généralement une version plus grande de l'aile débutante, juste pour la maniabilité et les vitesses de décollage et d'atterrissage. Et comme vous n'essayez pas d'obtenir de la performance avec un passager en tandem, l'étape suivante serait une aile pour novice. Et c'est quelque chose comme une Sport 2. Ce n'est pas une première aile appropriée pour quelqu'un qui sort tout juste de ses cours. Je veux dire, il est facile de se mettre dans une situation difficile et c'est vraiment tentant d'acheter une aile que vous pensez vous accompagner dans n'importe quelle étape de votre carrière de pilote, celle que vous voulez atteindre avant de devoir acheter une nouvelle aile.

[01:04:19] Et, vous savez, je l'ai fait un peu trop aussi, et c'est un peu la mauvaise approche. Je veux dire, si je pouvais revenir en arrière, oui, la seule chose que je changerais vraiment si je pouvais revenir en arrière, c'était juste la première aile que j'ai eue. Ouais, après ça, vous commencez à passer aux ailes intermédiaires et il y a une énorme gamme d'ailes intermédiaires. Et à ce stade, elles demandent à toutes environ le même niveau de compétence, presque le même, pour être pilotées qu'une aile de course de haut de gamme. Donc, vous savez, vos choix sont beaucoup plus importants durant ces premières années que plus tard. Je veux dire, si vous pouvez piloter avec succès une aile intermédiaire, alors vous pouvez probablement piloter facilement une aile de compétition.

[01:05:04] **Gavin McClurg:** Et quels sont les risques, Dustin, quand tu passes à ces ailes beaucoup plus performantes ? Est-ce que c'est un peu comme ce qui s'est passé avec le parapente, où ils deviennent beaucoup plus difficiles à récupérer ? Tu sais, si tu as un décrochage ou si les cascades deviennent presque inévitables sur une aile de compétition, et comme elles sont plus nerveuses, elles sont plus rapides. Donc les choses arrivent plus vite. Est-ce que c'est un peu la même chose, les mêmes problèmes que tu rencontres avec ça ?

[01:05:37] **Dustin Martin:** Vous ne vous repliez pas,

[01:05:39] **Gavin McClurg:** ils ne font pas de fermeture.

[01:05:41] **Dustin Martin:** Ouais. Enfin, je pense que vous auriez un problème différent. Je suppose, et j'en suis assez sûr, que n'importe qui capable de piloter un parapente pourrait piloter une aile de compétition, s'il arrivait à la mettre en l'air avec succès et à la faire descendre, vous savez, dans un air totalement calme sans aucun souci. Mais si vous mettez quelqu'un sur une aile de haute performance à surface unique, vous savez, ces ailes vraiment larges, il va rencontrer immédiatement au décollage un problème de maniabilité et ce genre de réponse amortie, vous savez, retardée sur l'aile de haute performance. Et ça va les affecter très vite. Ça met presque tout le monde très rapidement en situation d'oscillation juste à côté de la pente.

[01:06:30] Donc c'est plus une question de pilotage que, ouais, c'est carrément plus une question de pilotage qu'une question de sécurité intrinsèque de l'aile. Enfin, mais bien sûr, quand vous commencez à avoir des conditions de milieu de journée, alors ouais, vous allez avoir des problèmes similaires à ceux des parapentes.

[01:06:45] **Gavin McClurg:** D'accord. Pas

[01:06:46] **Dustin Martin:** pour mentionner aussi, les vitesses de décollage et d'atterrissage vont être à la fois excitantes et terrifiantes lors de votre premier vol sur une aile à nu.

[01:06:54] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est ça. Ok. Je vois. Bon, merci pour ça, j'apprécie. Alors, repartons de là : tu récupères ta première aile en 96, tu passes peut-être un peu trop vite à la suivante en 97. Comment tu as fait pour combler le fossé entre là et le fait de battre des records du monde ? Alors,

[01:07:15] **Dustin Martin:** Ouais, j'ai eu ma première aile en 97 après avoir eu la chance qu'il y ait une communauté ici. Du coup, j'ai pu emprunter une aile de débutant entre les cours et le moment où j'ai eu ma propre aile. J'étais sur cette aile de prêt et je me suis fait balancer sur tous les décollages en falaise un peu risqués sans vent autour de la Vallée par mon mentor et d'autres pilotes, et je suis passé à travers ça quasiment sans aucune égratignure. Et je suppose que je savais assez pour rester sur cette aile de niveau novice-intermédiaire que j'ai eue pendant un moment. Et je n'avais pas vraiment besoin de passer à la vitesse supérieure, mais je suis vraiment passé à l'aile suivante, qui était une Extra Light, juste à cause du côté hyper sexy de ce truc.

[01:08:00] J'ai vu ce gars là-haut à Mingus, il en avait une et il fallait que je l'ait. Je veux dire, il fallait que j'aie la sienne, pas juste n'importe laquelle. Il fallait que j'aie celle-là. Alors je l'ai poursuivi pendant, je ne sais pas, une saison. Je lui disais : « Je dois avoir ton aile, c'est le truc le plus sexy que j'aie jamais vu de mes yeux. » Et il me répondait : « Non, non, non, non. » Et finalement, il a su qu'il avait trouvé son pigeon après avoir fait toutes les heures dessus. Et je lui ai acheté, je l'ai achetée, et j'étais prêt pour ça, je suppose que j'étais prêt et je l'ai fait correctement. Je suis monté aux Craters, qui est pratiquement le site d'entraînement légendaire de l'Arizona. C'est vraiment lisse. Le terrain est lisse. Et à l'époque de l'année où je l'ai pilotée, il faisait vraiment froid. Il y avait peut-être même de la neige au sol et c'était un vol vraiment fluide. Donc même après toutes les heures et les XC, j'avais fait quelques XC limités sur mon aile et je l'avais pilotée dans toutes sortes d'airs de dingue, juste en passant à l'Extra Light, qui, avec le recul, n'est qu'une autre aile intermédiaire dans la gamme d'ailes actuelle.

[01:08:59] C'était incroyablement rapide et effrayant, et le bruit de l'air qui passait sur l'aile et sur moi était terrifiant. Dès que je me suis éloigné de la colline, j'ai réussi à faire quelques 180 degrés sans trop m'embarrasser. Ça n'oscillait pas trop. Et je l'ai posé sur mes pieds. Je n'en pouvais pas de moi. Et je l'ai acheté. Je l'ai adoré. Du coup, je me suis habitué à cette aile et j'ai commencé à avoir quelques succès en cross country dans cette petite communauté, relativement petite par rapport à la Californie ou certains endroits au Brésil. Enfin, j'avais atteint une certaine mesure de succès ici et ça suffisait, je suppose que c'était vers 98,

[01:09:52] J'ai reçu un appel d'un gars nommé Ken Brown, qui est un bon ami maintenant. C'était le distributeur américain de Moise. Il m'a dit : « Hé, j'ai une idée pour toi. On dirait que tu te débrouilles bien. Et j'aimerais t'aider. » Il s'avère qu'il voulait me donner une aile et, peut-être, en faire une habitude. Du coup, j'ai fini par obtenir des ailes de compétition d'occasion provenant de pilotes de compétition qui étaient entièrement sponsorisés. Ils recevaient du matériel neuf. Et c'était assez incroyable. Je recevais donc pratiquement du matériel de haut niveau. C'est ça. Quand les premières bonnes ailes à sommet ouvert sont sorties, les premières bonnes.

[01:10:40] Et qu'est-ce que

[01:10:41] **Gavin McClurg:** ça aurait coûté quoi, combien coûterait une aile ? C'est quoi le prix de vente d'une aile topless en 2000 ?

[01:10:46] **Dustin Martin:** Ouais, ça aurait probablement été fait. Ça aurait coûté environ sept ou huit mille dollars, ou quelque chose comme ça. Oh,

[01:10:52] **Gavin McClurg:** donc, tu étais ravi.

[01:10:53] **Dustin Martin:** Ouais, il n'y avait pas toutes les options en carbone, ou peut-être même aucune option en carbone à cette époque-là. Tu sais, ce n'étaient pas les premiers topless. C'était un peu la deuxième série de topless. Ils avaient résolu certains problèmes. Du coup, ouais, il m'a aidé. Et j'ai commencé à recevoir de ses ailes, genre semi-régulières, qui avaient été utilisées par des pilotes de compétition américains comme Kurt Warren et d'autres gars. Et ouais, j'étais trop content. Du coup, il m'a gardé dans le milieu des ailes et a un peu financé mon premier petit voyage. C'était pour partir d'ici en Arizona, traverser l'ouest des États-Unis, les Rocheuses, jusqu'à Golden. En fait, non. Désolé. Sun – c'est quoi ? Sun Peaks ? Je crois que ça s'appelle Sun Peaks.

[01:11:39] C'est près de Kamloops. D'accord, oui. Alors, j'ai roulé jusqu'en haut et je suis resté à Salt Lake City pendant un moment. J'ai fait la comp de Chelan. C'était peut-être — oui, c'était ma première comp, je crois. J'ai fait Chelan. J'ai peut-être fait Dinosaur à la même période. Je suis allé au Canada. En fait, je n'ai pas pu entrer au Canada. J'ai dû passer la nuit à la frontière dans un hôtel parce que je n'avais pas — je n'ai pas pu prouver que j'avais assez d'argent pour entrer au Canada.

[01:12:09] Et ça me rend toujours nerveux d'y aller aujourd'hui pour la même raison. Alors je suis arrivé et ils m'ont dit : « Eh bien, il vous faudra plus que ce que vous avez, 200 balles pour deux semaines. » Je leur ai répondu : « Eh bien, vous ne me connaissez pas. » C'est ça. Alors j'y suis allé et j'ai fini par aller à Golden par accident. C'était à l'époque où on utilisait juste un atlas pour s'orienter. Je parlais et je me suis dit — le dernier souvenir que j'ai, c'est que Golden était un endroit où ils organisaient des compétitions. Et pour une raison quelconque, ce nom est resté gravé dans ma tête et j'ai roulé jusqu'à Golden. C'était un endroit assez incroyable. Je pense que j'ai fini par y rester une journée et, ouais, c'était plutôt génial. Et là, ils me disent : « Non, la compétition est à Kamloops. » Je me suis dit : « Oh, purée. D'accord. » Alors je fais demi-tour et je remonte avec ma Bonneville.

[01:12:58] C'est genre... c'est la vieille Bonneville 84 la plus déglinguée avec ce faux toit en similicuir. C'est juste ridicule. C'est comme la Jimmy Chase

[01:13:08] **Gavin McClurg:** mobile. C'est ridicule.

[01:13:11] **Dustin Martin:** Tu prends une bosse et ça continue de monter et descendre pendant genre une demi-heure. Alors j'arrive à Kamloops et, ouais, j'oublie le nom du gars mais il avait organisé cette comp. Et certaines des stars canadiennes étaient là et des gens venus d'ailleurs, de l'autre côté de l'océan, étaient venus et ça avait l'air d'être un truc assez important. Et c'était du super vol. Du coup, j'ai campé pendant cette semaine et j'ai eu une super comp et j'ai clairement beaucoup appris. Je me suis fait démolir par un pilote néo-zélandais qui était venu pour cette comp. Et, mec, je pense que j'ai peut-être fini deuxième là juste par chance. J'ai tendance à faire ça. J'ai eu mes meilleurs jours, pas mes meilleures comps, mais mes meilleurs jours au début d'une comp quand j'ai le moins d'attentes et clairement le moins de confiance en mes capacités.

[01:14:05] J'ai tendance à juste ralentir un peu et à rester en hauteur en laissant les autres prendre les décisions. C'est comme ça que j'ai fait toute cette compétition parce que je ne savais pas ce que je faisais. Et, ouais, j'ai eu de la chance et j'ai bien réussi. Et ce gars, Jeff, a fait bien mieux. C'était un pilote assez malin et il m'a appris, par l'exemple, quelques petites astuces sur comment entrer dans un nuage et rester là pendant que les autres prennent le premier départ, puis ressortir de l'autre côté du nuage pour attraper le suivant. Et juste des petits jeux de départ que je n'ai toujours pas appris.

[01:14:36] Maintenant, 20 ans plus tard, je n'ai toujours pas appris quel départ prendre ni comment le prendre. C'est un apprentissage continu. Mais oui, tout ça, c'était grâce au sponsoring de Kenny Brown. Et puis je suis revenu et, vous savez, un autre topless était en cours de développement en Australie. Il m'a dit : « Hé mec, ça te dirait d'aller en Australie ? » J'ai répondu : « Oh mon Dieu, mec, j'y vais ! » Alors il m'a acheté un billet et j'y suis allé, en fait, j'y travaillais au

noir, évidemment, à l'usine. Et vous savez, je gagnais assez pour survivre et faire ça. Les compétitions d'hiver, vous savez, les compétitions d'hiver nord-américaines là-bas.

[01:15:25] Et ouais, c'était une vente. Le gars ici qui m'a aidé à Phoenix, qui m'a aidé à trouver ma première aile et m'a mentoré pendant quelques années, avait une grosse machine à coudre industrielle et m'a convaincu de lui acheter. Je me suis dit : « Bon, je n'en ai pas besoin, mais d'accord, le prix est correct. » Et j'ai juste commencé à coudre dessus et à fabriquer des trucs. Et puis, ouais, quand je suis allé en Australie, c'était juste deux ou trois ans plus tard. Je les ai convaincus de me laisser utiliser la machine de temps en temps après les heures de travail pour coudre une longe de remorquage ou quoi que ce soit. Et j'ai pu faire semblant de savoir suffisamment ce que je faisais pour qu'ils acceptent à contrecœur en disant : « OK, il ne cassera probablement pas la machine. » Et je l'ai fait, et j'ai cousu quelques petites choses. Et avec les années, ça s'est transformé en, tu sais, la fabrication de sellettes et tout ça.

[01:16:11] J'ai eu la même chose avec Wills Wing. Je me disais : ouais, je sais utiliser une machine, je ne vais pas la casser. Et à ce moment-là, c'était vrai quand j'ai rejoint Wills Wing et, grâce à eux et au temps qui a passé, je suis devenu de plus en plus doué en couture et j'ai acquis plus d'expérience sur la façon de bien faire les choses. Et au fil des années, on a fait des tests structurels et j'ai pu voir les résultats de la résistance de certains types de points de couture. Et, je suppose que c'est ce qu'il faut. Juste beaucoup d'expérience. Et évidemment, avec Shapiro et le projet covert, ça a ajouté beaucoup d'expérience.

[01:16:47] **Gavin McClurg**: Et quand est-ce que... Donc là, on est en 2000. Tu es en Australie, tu travailles avec Moyes. Tu sais, quand est-ce que ça a commencé ? Est-ce qu'il y a eu un genre de déclic, par rapport à ce que tu as mentionné sur l'année à Kamloops ? Tu as parlé un peu de psychologie de vol et, en gros, tu as identifié le moment où tu réussis bien. Mais comment as-tu pu accélérer, peut-être, vers la scène de compétition et les longues distances ? Est-ce que c'était juste une question de... J'allais dire que...

[01:17:26] **Dustin Martin**: Je dirais que ce n'est rien d'autre que de la pure obsession, juste de la passion. Je veux dire, quand quelqu'un vous demande comment atteindre ce niveau, on peut voir s'il y parviendra peu importe ce qu'il fait, ou s'il s'en rapprochera parce qu'il le veut vraiment mais qu'il n'est pas passionné. N'importe qui peut être plutôt bon. Mais pour devenir vraiment bon... Honnêtement, je n'ai jamais atteint ça. Je n'ai jamais franchi le cap de ce niveau-là, celui de Manfred ou Christian. J'ai pu voir Alex Ploner faire ce saut entre le moment où il était à Zapata — je ne me rappelle plus quelle année c'était — et quand il est devenu évidemment très bon et a gagné quelques mondiaux. Il y a un dernier palier.

[01:18:15] Je suis sûr que ce n'est pas le dernier, mais le dernier palier qu'on peut voir dans le monde du deltaplane, c'est d'atteindre leur niveau. Et je ne sais pas comment on y arrive. Enfin, je suppose qu'il faut rester obsédé. Et, honnêtement, j'ai perdu ce niveau d'obsession particulier, peut-être pour le mieux. Je ne sais pas. Mais à l'époque, c'était, vous savez, je pouvais voler ma colline locale ici trois fois par jour. Et ça incluait deux heures de route aller-retour, vous savez, pour récupérer l'aile au LZ et monter à pied pour récupérer la voiture. Ça me semblait tout à fait normal. Mais ces jours-là sont révolus. Je suis super content. Super, super reconnaissant envers lui. Et, ouais, en revenant en Australie, j'étais complètement obsédé. J'ai fait les compétitions d'été là-bas et j'avais des gars, mon Johnny avait mon âge et il était déjà bon.

[01:19:06] Et il a toujours été un peu meilleur que moi. Et il a maintenu cet écart entre nous au fil des années. Alors j'ai beaucoup appris avec lui. Et il y avait un jeune gars nommé Joel Rebecki qui est malheureusement décédé après être allé chez Airborne Gliders. Il aidait à développer une aile là-bas. Et il a, vous savez, lancé une journée vraiment risquée avec un vent très fort et de travers sur la côte en tentant de faire pratiquement un record du monde de décollage à pied depuis la plage. D'après ce que j'ai entendu, il tentait de décoller par une journée de front, je ne sais pas quel genre, mais clairement une journée de tempête sur la plage. Et j'oublie le nom de la falaise, mais c'est là-haut.

[01:19:51] On oublie le nom de la ville, mais c'est au nord. C'est à Sydney, je crois, là où Airborne est basée. Ouais, il allait voler vers l'intérieur pour passer au-dessus des montagnes. Et puis, tu sais, Joel était incroyable. C'était un pilote exceptionnel et il aurait très facilement atteint le sommet absolu. Je veux dire, à l'époque, il était déjà quasiment au niveau des meilleurs. Il avait clairement déjà le truc. Alors j'ai appris, tu sais, j'ai beaucoup appris avec lui et il était super cool, un jeune gars super drôle. Et on traînait beaucoup pendant les quelques mois où j'étais là-bas.

[01:20:24] Et, vous savez, évidemment, Gerolf, le concepteur d'Autriche, quand on arrivait à lui en tirer, avait des connaissances techniques vraiment incroyables. Et, vous savez, j'ai beaucoup appris. J'étais comme une éponge. En gros, j'essayais d'absorber tout ce que je pouvais. Et, vous savez, comme je pilotais son aile, je voulais tout savoir sur celle-ci. Et il a un peu toléré ça. Et, vous savez, j'ai volé avec lui, Joel, Johnny et tous ces gars. On a fait Mount Beauty. On a fait Corion et on est allés à Hay et à Niloquin et tous ces sites désertiques de l'intérieur. Et, ouais, ça a été une grande expérience. Et puis je suis rentré après ça. Et je ne sais pas pourquoi. Je ne sais pas si c'était à cause de certains accidents que j'avais vus ou dont j'avais entendu parler.

[01:21:12] Vous savez, j'étais jeune. À ce stade de ma vie, je n'avais jamais fait quoi que ce soit où je voyais des gens autour de moi mourir. C'était nouveau. Je suppose que pour cette raison, je pouvais sans doute m'identifier aux Juifs, ou au grand public dans la façon dont ils nous voient. À ce moment-là, je me disais : « Mec, c'est peut-être ça. » Je ne peux pas le dire avec certitude, mais j'étais peut-être juste en train de faire un burn-out à cause de l'aspect compétitif. Et je n'avais jamais vraiment fait de compétition avant non plus. Donc, en même temps, j'étais super enthousiaste. Mais j'avais ce sentiment déroutant que je devais peut-être prendre du recul. Et je l'ai fait. En 2001, ou je ne sais plus quand je suis rentré. Enfin, je suis rentré et j'ai immédiatement pris du recul. Je veux dire, j'étais toujours totalement obsédé par le vol.

[01:21:58] Ça n'a jamais changé du tout. Mais j'ai arrêté les compétitions et j'ai dû un peu faire une introspection. Ça a duré quelques années. Je recevais parfois des appels et des taquineries de la part de l'équipe. Johnny et les autres me demandaient : « C'est quoi le problème ? T'as peur de nous ? » Donc, ouais, c'était vers 2003. J'ai probablement rencontré Kevin Carter. C'est un gars, tu sais, il est bon dans tout ce qu'il fait. Et quand il a commencé le deltaplane, il est devenu vraiment bon, vraiment rapide. Il a décroché un petit sponsoring, une aide d'Arrows à l'époque, et a commencé à faire des compétitions. Et je veux dire, littéralement en moins de trois ans après avoir commencé le deltaplane, il était dans l'équipe et il est devenu un très bon ami. Et, ouais,

[01:22:43] Un jour, il m'a appelé alors que je faisais un petit boulot, peu importe ce que je faisais ici à Phoenix. Et il me dit : « Hé, mec, il faut que tu viennes ici à Wills Wing. Tu sais, j'ai parlé à ces gars et ils sont partants pour, peut-être, faire un deal avec toi, et tu sais, il faut juste que tu sois partant. » Et j'étais... on en a peut-être déjà parlé avant. Et je me suis dit : « Non, je gère. » Tu sais, j'étais gamin et j'avais une sorte de petit sponsoring. Je me suis dit : « Oh, je ne veux pas tout gâcher. » Mais il savait mieux. Je veux dire, il savait mieux. Alors il m'a dit : « Écoute, il faut que tu fasses ça, voilà ce que tu dois faire. » Et c'est pour ça qu'il me l'a exposé comme ça. Je me suis dit : « D'accord, ça se tient. » Alors, j'ai fini par parler à ces gars. Je crois que c'était Rob Kells avec qui j'ai parlé. Et il est... tu sais, Rob Kells est le mec le plus sympa du monde.

[01:23:30] Il était un peu le visage de Wills Wing à l'époque. C'était lui la voix entre Wills Wing et tous les concessionnaires. Et, tu sais, il s'occupait un peu de l'équipe à ce moment-là. Et c'était Kevin et moi. Et puis ça a grandi avec Shapiro, Jeff O'Brien et Zach. Alors, ouais, je suis arrivé pile au bon moment. Et, tu sais, grâce à Kevin. Donc, ouais, sur les trois, quatre ou cinq années suivantes, on a construit une équipe vraiment incroyable. Et, tu sais, on ne s'en rend pas compte avant de regarder en arrière. À l'époque, je me disais toujours : « Mec, ça devait être génial d'être, tu sais, membre de l'équipe Wills Wing dans les années 80 ou 90. » Tu sais, toutes les histoires avaient l'air tellement cool. Et, tu sais, ces gars-là étaient juste des fêtes épiques.

[01:24:17] Et je veux dire, des fêtes épiques. On dirait qu'il y a quelques histoires là-dedans. Mais avec le recul, je ne voudrais pas avoir été là à n'importe quel autre moment. Je pense qu'on a eu la meilleure équipe qui ait jamais existé. C'était juste une période super cool pour être impliqué. On a voyagé partout ensemble. Je veux dire, on a fait le tour du monde ensemble. C'est assez cool. Et tout le monde n'avait, par pur hasard à ce moment-là, vraiment aucune responsabilité pressante. Et c'était juste une suite de bons moments. C'était génial. Et on a beaucoup appris. Tout le monde avait des compétences vraiment complémentaires. On est devenus vraiment bons ensemble. Et on est tous encore de très bons amis. Et c'était avoir

[01:25:00] **Gavin McClurg**: une communauté et des mentors, c'est tout, n'est-ce pas ? C'est vraiment ça. Je veux juste... Ouais. Et

[01:25:05] **Dustin Martin**: voir la passion de quelqu'un d'autre, ça permet de raviver la sienne. Je veux dire, dans une communauté comme celle où je suis maintenant, il est très facile de juste ranger son aile et de se dire : « Bon, il n'y a

personne avec qui voler » ou « Il n'y a que des pilotes de parapente ». Et à chaque fois que je pose mon aile sur leur toit, ils sont assez gentils pour me laisser faire. Mais j'ai peur de l'écraser là-dessus parce qu'il n'y a pas de support. C'est plus facile de se dire : « Tu sais, je vais peut-être la suspendre ». Mais à l'époque, c'était genre : « Oh mon Dieu, Shapiro est trop chaud et O'Brien est trop chaud. » Et Zach était là : « Qu'est-ce que tu fais de ta vie si tu ne fais pas de deltaplane ? » Et j'ai répondu : « Ben, c'est vrai. Alors on va mettre tout notre argent et notre temps là-dedans. » Et c'était drôle, je faisais mes... en fait, je faisais mes impôts et j'ai vu que pendant quelques années, je dépensais plus de dix mille par an en billets.

[01:25:57] Et je me disais : « Bon, c'est ça. C'est ce que je fais. » Je suppose que... enfin, je suppose que je suis un pilote de voile, un pilote de voile itinérant.

[01:26:04] C'était du sérieux.

[01:26:06] **Gavin McClurg**: C'était le choc, genre, oh mon Dieu.

[01:26:09] **Dustin Martin**: Ouais. Il y a de l'argent ici. Je pourrais faire des trucs intéressants avec cet argent. Mais je fais ça. Alors, ouais, non, c'était génial. Et il y avait, ouais, le voyage était probablement l'aspect le plus précieux de toute l'affaire, c'est sûr.

[01:26:23] **Gavin McClurg**: Ouais, c'est toujours le cas. Ouais. Ouais. Ouais.

[01:26:27] Je veux dire, j'ai appris beaucoup de leçons sur les voyages.

[01:26:30] **Dustin Martin**: Finalement, vous savez, j'ai fini par me remettre aux compétitions parce que je pense que j'ai fait un Mondial en 2000. Ouais, je crois que j'en ai fait un en France en 2004. Donc je n'ai été écarté de la scène compétitive que quelques années. Mais c'était probablement, vous savez, le signe de ce qui allait suivre parce que depuis 2003 ou 2004, j'ai fait des compétitions assez régulièrement et j'ai participé à la plupart des Mondiaux qui m'intéressaient. Et puis, vous savez, les Mondiaux sont arrivés à Valle il y a quelques années. Et j'ai abandonné. J'ai été sélectionné pour l'équipe et je me suis dit : ouais, je ne voulais vraiment pas y aller. Et puis celui au Brésil, j'avais vraiment envie d'y aller, mais financièrement, je ne pouvais tout simplement pas m'en sortir. Je me suis mis dans un petit pétrin et ça n'aurait pas été sage de partir au Brésil pendant trois semaines ou un mois et de dépenser tout mon argent à ce moment-là.

[01:27:20] Alors, vous savez, je ne l'ai pas regretté du tout après avoir entendu parler des conditions là-bas et des foules. C'est juste que... j'ai eu une sorte de dégoût général pour les grosses compétitions, les catégories 1 et 2. Et puis, vous savez, j'étais à un championnat en Italie et l'organisation là-bas... je n'ai pas aimé la façon dont... je n'ai juste pas aimé l'ambiance générale de la compétition. Ça ne semblait pas paisible et ça ne m'apportait rien, vous voyez, à ce moment-là. Donc, ça m'a un peu amené au point où j'en suis aujourd'hui : je suis totalement heureux de voler. En fait, je vole beaucoup moins maintenant à cause d'autres choses, mais je suis super content de voler.

[01:28:07] Je vois une belle journée et j'ai envie d'y aller, mais je n'ai plus cette envie d'aller en compétition.

[01:28:13] **Gavin McClurg**: de monter les comps. Ce n'est pas une obsession.

[01:28:14] **Dustin Martin**: Oh, je n'ai pas cette obsession pour commencer. Et je ne suis absolument pas intéressé par les compétitions Cat 1 ou Cat 2 pour le moment. Ouais, ça pourrait changer, comme ça a déjà été le cas par le passé.

[01:28:24] **Gavin McClurg**: Alors, comment est-ce que ça colle avec 2012 ? Ouais. Je veux dire, tu sais, la poursuite de Jason, on en a parlé avant de commencer l'enregistrement. Je reviens juste du Brésil. Je suis allé à SEMA où, tu sais, Raphael et Donna, l'un d'eux a battu le record du monde l'année dernière. Et je veux dire, c'est brutal. J'ai tellement de respect pour ces gars parce que, enfin, tu attends dans un endroit terrible pendant des semaines avec la chance d'avoir un seul vol, et ce vol, tu sais, c'est un coup de poker si tu te plantes dans les 50 premiers kilomètres. Comme ça s'est passé l'année dernière, tu sais, l'un des meilleurs pilotes au monde était au sol, à 15 km, et les autres sont passés, ils l'ont eu. C'est juste brutal et, enfin, l'attente, tu sais, je pense que les gens imaginent que tu y vas et que c'est amusant, que tu traînes avec tes potes et que le train est vraiment cool.

[01:29:15] Mais d'après ce que j'ai compris, le Brésil, c'est comme le Texas, c'est le vrai Denali, il y a des clôtures, des trucs qui peuvent vous tuer. Et surtout au Texas, il y a beaucoup de gens armés. Je veux dire, c'est... je ne dirais pas que c'est une expérience plaisante.

[01:29:32] **Dustin Martin:** Eh bien, oui, je veux dire, c'est... oui, c'est un contraste intéressant entre ça et les compétitions. Je n'ai aucun problème avec la souffrance personnelle. Je veux dire, je peux, je viens de Phoenix, je peux m'accrocher face à la chaleur, ça m'importe vraiment peu. Et en fait, quand je suis arrivé en 2012, il faisait genre 105 ou quelque chose, 107. Et c'était un soulagement bien frais quand je suis sorti de ma voiture par rapport à Phoenix. Exact. Ouais. Je me suis dit : « Eh bien, c'est génial. Je pourrais rester ici toute la journée. » Et, donc oui, la souffrance ne m'inquiète pas vraiment et les heures dans la sellette, ça m'importe vraiment peu. Je n'aime pas avoir peur du tout.

[01:30:12] Et ce jour-là, comme ça s'est passé, je n'ai même pas réalisé qu'il n'y avait que de brefs pics de peur, genre au décollage parce que c'était au-dessus des arbres, il y a eu 10 secondes de terreur. Et après, c'était bon. Et puis, vous savez, il y a eu quelques moments où, je ne dirais pas peur, mais j'étais trop bas et je me suis dit : « Oh mince, je vais peut-être gâcher cette journée ». Mais sinon, c'était une journée complètement sûre. Je veux dire, c'était très relaxant. C'était l'opposé de faire des cercles avec 50 de vos amis dans chaque thermique jusqu'à l'arrivée. Vous savez, ça, en aile, je veux dire, voler en groupe c'est une chose quand vous êtes en parapente, quand vous avez plein de gars autour et que vous devez juste faire attention à ne pas percuter quelqu'un, mais en aile, vous devez vous soucier de percuter quelqu'un. Pas seulement à cause du nombre qu'il y a.

[01:30:57] Pas parce que tu ne peux pas contrôler la foutue chose parce que tu es dans le sillage de tout le monde et que, ce n'est pas comme si tu pouvais juste tirer sur la manette de frein et surmonter le sillage de quelqu'un. Je veux dire, tu peux, tu seras dans, tu sais, s'il y a un gars lourd devant toi et qu'il est poussé loin et que tu prends son sillage, tu pourrais passer d'une inclinaison de 30 degrés dans la thermique à une inclinaison de 45 degrés en sortant de la thermique en un seul grand roulis fluide et tu n'auras rien à dire là-dessus. Je veux dire, c'est un peu ça, et ça peut être vraiment intéressant si ce roulis te projette dans la thermique, genre pile dans le chaudron de tous ces pilotes. Donc c'est, c'est un entraînement. Je veux dire, oui, tu peux, dans une certaine mesure, surmonter ça, mais ça demande un niveau de concentration et de force incroyable, tu sais, avec une aile de haute performance pour voler en groupe, surtout dans de l'air faible quand tout le monde est en inclinaison faible et que c'est extrêmement agaçant de voler avec eux.

[01:31:46] Je suis sûr que c'est probablement le cas aussi en parapente. Je me retrouve juste à hurler, à taper sur la base, à crier et à crier pour que quelqu'un incline son aile. Et c'est probablement juste un problème personnel parce que je finis par passer à l'intérieur d'eux et faire mon truc, et quand je reviens, ils sont à la même altitude que moi ou plus haut. Alors, je ne sais pas, c'est peut-être juste mon style de pilotage personnel.

[01:32:10] **Gavin McClurg:** Alors, toi et Johnny, vous étiez là-dessous et vous voliez ensemble. Ça a l'air d'avoir été une journée de dingue, vous savez, un peu risqué au décollage, mais sinon, je veux dire, vous avez fait 7,61. C'est une putain de bonne journée. Et à la fin, il est écrit dans l'article que vous étiez aile contre aile. Alors je dois vous demander, est-ce que vous en avez parlé à l'avance ? Genre, « Hé mec, si on a la chance de rentrer ensemble, on rentre ensemble » ou... je veux dire, est-ce qu'il est toujours en rogne contre toi pour ça, ou est-ce qu'il aurait fait la même chose avec toi ?

[01:32:44] **Dustin Martin:** Je pense qu'il aurait fait la même chose et ce n'était pas, les détails sont un peu différents, mais ouais, ce n'était pas vraiment serré. Je veux dire, on a fini par être aile contre aile au point 438, qui est exactement là où on a croisé le précédent vol le plus long de Mike Barber. OK. Donc j'étais là et je regardais mon GPS et c'était genre 438 et je me suis dit, tu sais, j'ai fait ma petite célébration pendant une seconde parce que j'étais haut, genre à 10 000 pieds et tu sais, les nuages étaient en train de mourir. Je me suis dit : je l'ai eu. Parce que je l'avais un peu laissé au début d'une rue de nuages. Je venais juste de décoller de la fin de, et juste par ma position chanceuse, quand j'ai volé sous un très bon nuage, j'ai eu la montée avant. Tu sais, il était à quelques centaines de yards sur le côté. J'ai eu une très bonne, genre quatre mètres et, et au moment où il a glissé après que j'aie fait un tour ou deux, c'était genre, je lui ai mis la barre au nez.

[01:33:35] Cette séparation s'est transformée en milliers de pieds et de kilomètres, et les nuages se dissipaient alors que je les atteignais un par un, puis ils ont tous disparu et je me suis dit : « Bon, je l'ai eu. » Il, lui, était à des kilomètres derrière et à des milliers de pieds plus bas. Je me suis dit : « C'est trop tard. » Et je ne sais plus quelle heure il était, sept

heures quelque chose. Et juste à 438 miles, à travers l'humidité et la brume, il y a cette aile qui arrivait vers moi à la même altitude. Je me suis dit : « Ça ne peut pas être ce gars. » Et je l'ai vu arriver, et il prétend avoir eu la même pensée que moi, parce qu'on venait de passer Big Spring, vous savez, une heure plus tôt, et je me suis dit : « Peut-être que c'est juste un deltaplane venant de Big Spring », alors que je ne pense même pas qu'il y ait des locaux qui vivent à Big Spring.

[01:34:22] Mais je me disais, c'est peut-être impossible. Je n'arrive pas à faire le calcul. Je ne vois pas comment il a pu monter si vite et se récupérer depuis là où il était, alors que je n'avais pas été freiné pendant les 30 ou 45 dernières minutes. Et bien sûr, c'était lui. Je me suis dit : « Tu te fous de moi ? » Alors, on était là. Et c'était comme si, en gros, à 438, j'avais commencé à faire des cercles dans un 50 up. Parce que je me suis dit : « Bon, c'est le moment. » Et il s'est avéré que j'avais raison. Il n'y avait rien de plus fort que ça pour le reste du vol. Donc rien pour nous séparer pour le reste du vol non plus. Et, vous savez, c'est un pilote assez imposant avec qui être face à face quand les enjeux sont si élevés, et j'étais pratiquement résigné à le laisser gagner au cours des minutes suivantes.

[01:35:07] Enfin, il va probablement me rattraper parce que, vous savez, c'est un meilleur grimpeur. Il est vraiment doué pour voler sur les lignes. Il va finir par faire quelque chose. Mais heureusement, au bout du compte, l'air est plutôt bon partout. Il ne faut pas être un génie pour trouver une bonne ligne. Et j'étais plutôt frais à ce moment-là ; j'étais dans les airs depuis 10 heures, mais je me sentais bien et je ne pouvais pas me plaindre. Je veux dire, je n'avais aucune douleur dans le corps, j'étais hydraté et, enfin, j'avais uriné toute la journée et j'avais mangé. Alors je me sentais super. Tout ce que je voulais, c'était juste une bière. C'était tout ce qui me manquait à ce moment-là. Mais j'étais totalement heureux dans ma sellette et, lui, il montrait clairement des signes de fatigue, il se balançait constamment et s'étirait le cou, et vous savez,

[01:35:55] Tu sais, il secouait les bras et tout, c'est compréhensible. Mais je suppose que c'est... et pour le tournage, il te le rappellera si tu lui parles, il a perdu ce vol parce qu'il me filmait et j'en ris, mais je suis très reconnaissant qu'il m'ait filmé ce jour-là parce que je n'allais pas perdre mon énergie pour ça. Du coup, il a fait un film vraiment incroyable, genre 20 minutes à partir de cette journée, et c'est assez intéressant. C'est plutôt cool de se replonger dedans. Et je suis sûr que dans quelques années, ce sera encore plus intéressant. Alors.

[01:36:27] **Gavin McClurg:** Pour ceux qui nous écoutent, on mettra ça dans les notes de l'épisode aussi. Et quand ça sera en ligne, tout sera là. Est-ce que Dustin, est-ce que ça a changé quelque chose pour toi au niveau du record ? Je veux dire, ça n'a pas été battu, mais juste en termes de carrière, de passion, de sponsoring. Est-ce que ça a, tu sais, est-ce que... Toi et moi, on en parlait avant, tu sais, Johnny aujourd'hui est l'un des seuls qui gagne vraiment sa vie grâce au côté vol, tu sais, toi tu gagnes ta vie avec la couture et en étant impliqué avec les entreprises et ce genre de choses. Mais tu sais, il a vraiment réussi à s'en sortir, ce qui est difficile à faire, et le deltaplane maintenant, je crois comprendre que c'est juste, tu sais, ce n'est plus le truc à la mode comme avant.

[01:37:16] C'est déjà difficile à faire en parapente, mais est-ce que ça t'a permis de faire des choses que tu n'avais jamais faites auparavant ?

[01:37:24] **Dustin Martin:** ça ne fait pas de mal, c'est sûr. Ouais. D'avoir ce record. Je veux dire, si j'avais eu l'intention de m'en servir à mon avantage pour, tu sais, obtenir plus de sponsoring ou si j'étais venu pour voler 500 miles, je me serais pas vraiment soucié du record. Je voulais juste atteindre les 500 miles et c'est pour ça que j'y suis allé. Et j'avais même un objectif déclaré juste à côté de là où on a atterri, à 500 miles, et j'étais un peu déçu de ça. Obtenir le record, c'était cool, mais je n'avais pas déjà, tu sais, ça fait du bien d'avoir quelque chose comme ça et d'obtenir une certaine reconnaissance jusqu'à un certain point. Mais ouais, je n'étais pas du tout intéressé par le fait de l'utiliser pour de la promotion ou quoi que ce soit comme ça. C'est juste, c'est sympa d'avoir ça, et c'est sympa de enfin le battre à quelque chose qu'il fait si bien.

[01:38:09] Et

[01:38:10] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je sais qu'il continue de le chercher. J'ai suivi l'actualité. Il y retourne. Il essaie.

[01:38:15] **Dustin Martin:** Eh bien, je dois avouer que j'étais un peu nerveux quand il est resté là-bas pendant tous ces jours, mais ça n'a fait que confirmer ce qu'on sait déjà tous. Je veux dire, ce que vous savez aussi, c'est qu'il y a de bons endroits, mais là, c'est le jour J. Et pour ce jour-là, je pensais que ça arrivait probablement plusieurs fois par saison et

qu'on devait être là tout l'été pour l'attraper. Mais je suis de plus en plus convaincu que le jour où on obtient le vrai, le plus long vol de tous les temps, n'arrive probablement même pas une fois par saison. Ça n'arrive parfois même pas pendant une saison d'été.

[01:38:51] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Je pense que tu as tout à fait raison. Bon, Dustin, je serais irresponsable de ne pas demander aux auditeurs, surtout à toi, je veux aborder des trucs techniques. Je me suis vraiment enthousiasmé à l'idée de te parler quand j'étais au Brésil et que j'ai traîné avec ton pote, Jeff Shapiro. Et un jour, c'était, tu sais, bien mais pas génial. Il s'est envolé avec un gars nommé Tyler Bradford, qui le poursuit vraiment acharnement. C'est un pilote de Tahoe sur le lac Tahoe. Et pour le reste d'entre nous, c'est tout du "dirt" et du "early", ce qui arrive souvent là-bas et il devrait... Et quand Tyler est revenu, il a dit, parce que je n'ai jamais eu la chance de voler avec Jeff et, tu sais, comme tu le sais, son passé en deltaplane, et maintenant il est juste dingue de parapente. Il le poursuit vraiment acharnement depuis environ un an et demi.

[01:39:38] Et Tyler était bluffé par la façon dont il volait avec très peu de portance. Il a dit que sur chaque thermique, il dépassait tout le monde. Et il y avait de bons pilotes là-bas à Tahoe. Il a dit : « Oh, je peux faire une petite pause une seconde. »

[01:40:05] Je peux vraiment le faire.

[01:40:09] **Dustin Martin:** Je cherche juste à monter la colline. Et il a dit : « OK, on ne fait pas ça. » Je veux dire, on va toujours faire des allers-retours. C'est toujours un peu difficile, mais je cherche juste à prendre mes marques. Du coup, j'étais au sommet de la colline et il a dit qu'il allait monter par le versant. Alors j'ai dit : « OK, tu essaies de faire des allers-retours ou quelque chose comme ça. » Enfin bref, je veux dire,

[01:40:19] C'est clairement l'une des choses que j'ai remarquées avec certains des autres membres de la flotte : la vitesse à laquelle nous sommes est vraiment un facteur de plaisir dans sa tête, ça vient du deltaplane. Je ne sais pas d'où il tire cet avantage supplémentaire. Peut-être parce que voler à Missoula n'est pas, ce n'est pas très, ce n'est pas toujours facile de monter là-haut et l'air est un peu bizarre. Il y a toujours ces inversions et ces cisaillements et, on regarde le ciel et on se dit : « Bon, je vais sauter de cette colline et atteindre 15 000 pieds », mais ça ne m'est jamais arrivé comme ça là-bas. Alors peut-être que voler, vous savez, sur cette montagne au-dessus de l'université là-bas, l'a beaucoup aidé. Et je veux dire, évidemment, il s'y investit à fond et voyage constamment pour le faire. Et, vous savez, c'est ça, la définition de la passion. Donc, il a juste repris son expérience en deltaplane. Et je veux dire, il a été dans l'équipe à plusieurs reprises et a, vous savez, bien performé aux mondiaux.

[01:41:04] Et je veux dire, il était parmi les meilleurs pendant des années. Je suis donc sûr que ça va se transférer directement une fois qu'il aura compris comment garder l'aile ouverte et, enfin, comment décoller dans des conditions précaires.

[01:41:17] **Gavin McClurg:** Et pour les lignes ? Euh, il, il en avait de très bonnes, certains des gars, un matin on était en bas en train de discuter et, et certains des gars avaient vraiment du mal avec le sink. Euh, une partie de ça, je pense, c'était que, vous savez, on n'est pas, beaucoup d'entre nous ne sont pas des pilotes de flatland et, vous savez, quand il y a beaucoup de vent, vous savez, Jeff expliquait que, vous savez, que le sink et les nuages entre eux, ou, vous savez, si vous êtes, si vous êtes, vous êtes dans le blue hole ou quelque chose comme ça, que ce sink est, est énorme. Euh, ça nous affectait tous, mais, euh, j'avais, j'avais appris à ce stade-là. Et parce que je, je n'étais pas, vous savez, on a tous entendu genre, d'accord, tu rentres dans le sink, tu tournes à 45 degrés et tu utilises beaucoup de barre.

[01:42:04] Et c'est un peu ce que j'ai pensé pendant 10 ans. Et j'ai appris au Brésil que ce n'est pas du tout suffisant. Genre, quand tu te retrouves dans ce cas-là,

[01:42:13] **Dustin Martin:** Je suis foutu. Parce que c'est probablement ce que je te dirais, je me suis...

[01:42:17] **Gavin McClurg:** j'ai été vraiment impressionné parce qu'il y a tellement de vent. Ça semble juste illogique d'aller complètement perpendiculairement au vent. Vous savez, votre portance part en vrille. Votre vitesse s'effondre. Vous ne volez plus sur la ligne de trajectoire. Mais j'ai trouvé que la seule chose qui fonctionnait pour moi pour sortir de cette situation, c'était d'être extrêmement agressif. Et Jeff a eu quelques réflexions là-dessus. Il expliquait que si vous

continuez comme ça, juste un petit peu, vous ne parviendrez jamais à la thermique, vous allez perdre tellement d'altitude pour descendre. Ça m'a fait réfléchir.

[01:42:51] **Dustin Martin:** à ce sujet. Je pense

[01:42:51] **Gavin McClurg:** plus sur les lignes et je voulais juste savoir ce que tu en pensais parce que, je pense que pour moi, j'ai été fasciné d'entendre Chrigel dire dans l'émission qu'il ne se sent pas comme un très bon grimpeur. Je veux dire, pour moi, la montée, oui, il y a des grimpeurs brillants, mais la montée c'est un peu l'un de ces trucs que tout le monde peut faire assez bien. Pour moi, c'est le vol plané. Et je me disais que vu vos appareils, ce que vous pilotez, je pense que vous captez des choses sur le vol plané que les autres ne connaissent pas.

[01:43:22] **Dustin Martin:** Je me sens un peu dépassé parce que, enfin, je suis assez sévère avec moi-même. Et je sais que la prochaine fois que je te dirai comment faire, la prochaine fois que je prendrai les commandes, je vais juste virer à 45 degrés à droite et foncer au sol. Mais en général, ce que je fais, c'est prendre un... enfin, c'est à notre niveau de performance, des parapentes jusqu'aux ailes rigides. Je veux dire, nos performances sont nulles. Peu importe à quel point elles sont bonnes. Elles sont toutes relativement nulles comparées aux ailes à voile. Donc, tu sais, se taper la tête contre la subsidence à cette vitesse McCready parfaite que ton vario te dit de maintenir, ça ne va pas marcher aussi bien que de simplement sortir de cette subsidence. Donc oui, ça demande parfois des manœuvres assez agressives et décidées.

[01:44:08] Je veux dire, quand c'est une journée nuageuse, c'est généralement assez facile de faire le bon choix. Et, vous savez, on n'hésiterait pas une seconde à dévier de 60 ou 70 degrés vers un nuage. Si tout le ciel est visible et qu'il y a, vous savez, un trou bleu pendant 10 milles devant vous. Évidemment, vous allez vers ce nuage et ensuite, vous prenez peut-être 45 degrés à droite. On peut voir ce qui se passe les jours de bleu quand on ne voit rien. Malheureusement, les jours de bleu, on doit un peu tâtonner. Je ne suis certainement pas le meilleur pour voler des lignes, mais je ne vais pas juste rester en dérive sous la subsidence. Je vais tourner presque instantanément. Je ne vais même pas y rester cinq secondes. Je vais juste tourner et m'en sortir. Et ça a marché. Et ça n'a pas marché non plus. Je ne... je ne... je ne... je ne... je ne travaille pas. Et il y a, vous savez, de super pilotes, comme Craig Coomer me vient à l'esprit.

[01:44:56] Il vient ici en Arizona et nous met tous à la villa à ma compétition chaque année depuis 10 ans. Je me rappelle qu'il m'a dit : « Mec, tu es complètement éparpillé. On vole en ligne droite d'une thermique à l'autre, et toi, tu parcoures deux fois la distance pour y arriver et tu es plus bas quand tu y es. » Et je lui ai répondu : « Ouais, je n'y arrive juste pas. » Ce n'était pas une question d'indécision, c'était le fait d'essayer constamment de changer de ligne. Donc, il y a une limite. On peut clairement s'écarter trop longtemps de la trajectoire et perdre du temps. Et aussi, on peut simplement passer une mauvaise journée et tourner constamment à l'opposé de ce qu'on pense être de la portance pour finir par tourner vers encore plus de portance. Donc, il y a beaucoup de pilotes qui volent juste en ligne droite, ils volent juste en ligne droite.

[01:45:41] C'est tout ce qu'ils font. Et ils réussissent souvent très bien, surtout s'ils sont nombreux, s'il y a un gros groupe, ils volent plus souvent sur la ligne de trajectoire que non. Euh, je suis pénalisé par toutes mes recherches, mais je ne vais pas arrêter de le faire. Parce qu'une fois de temps en temps, je vais trouver une super ligne en cherchant comme ça. Et je pense que pour moi personnellement, je dois réduire un peu ça. Euh, et on dirait que, vous savez, peut-être qu'il faut rester un peu plus sur la ligne de trajectoire et que les conseils de Shapiro pourraient être utiles. Je veux dire, il y a,

[01:46:15] Je veux dire, si vous volez tout droit et que vous atteignez mille pieds alors qu'il y a du vent à 20 miles par heure, enfin oui, il n'y a pas vraiment le choix. Il faut en sortir ou vous pourriez passer cinq miles dedans, vous voyez ?

[01:46:26] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est ce qu'il m'a fait prendre conscience. Et il utilisait genre des schémas et je me disais, ah, d'accord, je vois. Tu n'arriveras pas à ce niveau-là.

[01:46:34] **Dustin Martin:** Il y a, il y a un niveau de magie dont tu parles avec certains de ces pilotes que je, honnêtement, j'aimerais pouvoir expliquer le soir et je ne sais pas ce qu'ils font. Et j'ai, j'ai volé avec un vraiment bon pilote de parapente ici sur mon site local et on a fait un XC en aile ensemble et il m'a massacré sur le plan de la portance quand j'étais dans mon Angler. Euh, tu sais, plusieurs glissades consécutives juste en ressentant les lignes. Et tu sais, quand je volais, j'ai, j'ai emprunté un Delta Two down à Columbia l'année dernière ou il y a un an et demi et j'ai eu

l'impression de pouvoir ressentir les lignes comme jamais auparavant. C'était juste incroyable. Le retour tactile à travers les lignes. Ouais. Et tu, tu ne vas pas être dépassé par la puissance. Si, si tu veux que ça tourne, ça va tourner jusqu'au moment où ça part en vrille, ça va tourner.

[01:47:20] C'était vraiment cool de pouvoir ressentir ces lignes de manière beaucoup plus précise. Et c'était assez satisfaisant. J'aimerais avoir, enfin, j'aimerais avoir la maîtrise pour exploiter ça comme ça dans une aile, mais clairement, il y a des pilotes, comme Oleg quand il était en compétition, ou Brett Haslett qui était vraiment doué pour piloter les lignes. Geroff et évidemment Christian, Manfred et Alex, ils sont tous, ils sont tous là. Ils sont, vous savez, ils sont évidemment les meilleurs pour chercher des thermiques et pour planer. Mais quand vous êtes dans une thermique 15 mètres plus haut, vous n'avez pas forcément besoin d'être le meilleur pour monter et vous êtes hors du sillage de tout le monde. Et, vous savez, on préfère largement être 15 mètres plus haut dans une thermique que 15 mètres plus bas, parce que quand ça arrive, quand l'échelle est remontée, les gars en haut vont,

[01:48:05] auront toujours un petit peu plus que les gars juste en dessous d'eux. Donc oui, arriver un peu plus haut est vraiment important.

[01:48:14] **Gavin McClurg:** C'est vrai, je suis content que tu abordes ce point parce que la chose suivante dont je voulais parler, c'est la vitesse. C'est super que tu aies autant de marge sur les deux appareils, mais vous savez, vous pouvez piloter le McCready, nous non. Et Jeff et moi avons eu une conversation assez intéressante sur la vitesse. Je suis encore très confus sur la vitesse à adopter, sur la barre à utiliser quand je suis en descente vent arrière.

[01:48:39] Qu'est-ce que tu en penses ?

[01:48:41] **Dustin Martin:** Ouais, j'ai quelques réflexions là-dessus. C'est, et j'ai, c'est presque comme parler de religion. Alors je vais juste, je vais juste dire ce que j'en pense. Je me souviens quand j'étais chez McCready, j'étais chez McCready, j'étais chez McCready, j'étais chez McCready, ce pilote, Attila Bertok, il travaille probablement encore là-bas sous une forme ou une autre, volait pour eux et aidait pour certaines, peut-être quelques petites parties de la conception et surtout pour une aile plus grande parce que c'est un gros gars. Et il a en fait gagné les mondiaux à Big Spring, au Texas. Il a gagné les pré-mondiaux et les mondiaux là-bas consécutivement. Donc c'est un très bon pilote. Et je me souviens que j'étais juste un jeune punk et il était comme, je crois que je l'ai juste entendu parler à quelqu'un d'autre de la vitesse de vol dans le vent. Et, tu sais, il me l'a expliqué et j'étais comme, oh, ça se tient.

[01:49:28] Ça, ça ne change pas du tout avec le vent. C'est exactement la même chose, qu'il n'y ait pas de vent, du vent de face ou du vent arrière, en ce qui concerne les vitesses entre les thermiques au cours d'un vol en cross country. Maintenant, si vous êtes en phase de descente finale et que vous essayez d'atteindre un point au sol, alors évidemment, avec un vent arrière, vous allez ralentir. Mais, vous savez, si vous essayez de maximiser votre vitesse moyenne en cross country à travers une parcelle d'air sur la journée, alors vous ne pouvez que... votre appareil n'est capable que d'une certaine vitesse en kilomètres par heure à travers cette parcelle d'air, compte tenu de la portance et de la pente. Et donc, puisque cette parcelle d'air n'a pas conscience que la terre se trouve en dessous d'elle et que votre aile n'en a pas conscience non plus, ça ne change pas du tout.

[01:50:14] Tu voles précisément à cette même vitesse toute la journée.

[01:50:19] Évidemment, ce n'est pas juste une parcelle d'air. On a des déclencheurs, vous savez, des points de déclenchement et des montagnes. On a des sommets de montagnes à franchir, et des plans d'eau, et, vous savez, peut-être qu'un nuage est un peu plus ancré au sol que la parcelle d'air qui se déplace autour. Et, vous savez, il y a des petits détails comme ça, mais ça m'est resté en tête. Et je ne modifie certainement pas ma vitesse quand il y a beaucoup de vent arrière ou de vent de face, sauf si je suis en phase finale de descente.

[01:50:47] **Gavin McClurg:** Donc ce que tu veux dire, c'est de voler à la meilleure vitesse de pente, ou est-ce que tu dis de voler aussi vite que possible ?

[01:50:54] **Dustin Martin:** Eh bien, volez au meilleur, volez à la vitesse optimale en fonction de la force de la prochaine thermique attendue.

[01:51:00] **Gavin McClurg:** D'accord. Très bien. Je vois. Je veux dire,

[01:51:02] **Dustin Martin:** et, et d'après ce que j'ai compris, et je n'ai rien entendu pour me convaincre du contraire, ça ne change pas avec un vent de face ou un vent arrière. Si, si ta destination est une thermique, si ta destination est un point au sol, ça change, mais ouais.

[01:51:15] **Gavin McClurg:** D'accord, je vois. OK. Intéressant. Donc oui, ça se tient tout à fait. Jeff parlait un peu de ça en termes de, si tu es — et c'est un peu différent pour les ailes delta parce que vous avez des départs différents, tu sais, en compétition — mais si tu voles en aval, tu sais, il parle du fait que si c'est le moment de la journée où les thermiques sont, tu sais, où les choses fonctionnent bien. Tu sais, si tu traînes, si tu, si tu, si tu sais, vous appelez ça tirer sur la corde, non ? Si tu, tu sais, si tu te mets en position de vitesse, en allant aussi vite que possible, tu arrives à la thermique suivante, comme tu l'as dit, quelques secondes plus vite que le gars derrière toi, tu sais, sur le parcours.

[01:51:55] **Dustin Martin:** de la journée, tu es, tu es, tu es, tu es, tu es, tu es, tu es, tu es,

[01:51:55] **Gavin McClurg:** sur la journée, ça peut durer des heures, vous savez, ça peut être quelques heures de ça parce que vous allez atteindre votre plafond, vous allez planer plus vite et vous allez entrer dans la suivante plus vite, et ça ne fait que s'accumuler, vous voyez. Donc si vous êtes en mode survie, évidemment, tout change, vous voyez, c'est quand les choses fonctionnent et que vous pouvez voir les nuages et avoir une confiance assez élevée pour y arriver, vous savez, voler vite, ouais.

[01:52:17] **Dustin Martin:** Je veux dire, quand je vole avec un groupe de très bons pilotes, j'ai essayé de rester en retrait à une vitesse que je trouvais plus raisonnable que celle qu'ils utilisaient, surtout dans un endroit aussi constant que Big Spring. Je me souviens avoir volé avec un groupe qui comprenait Craig, Kurt, peut-être Robin et une bande de très bons pilotes, et je me suis dit : « Mec, on vole à 52 miles par heure entre les thermiques, ce n'est pas normal ». Du coup, après quelques-uns, je me suis dit : « C'est juste dingue, je vais ralentir, je vais passer à 45, ça semble un peu plus raisonnable ». Et je l'ai essayé, et vous savez quoi ? Ça n'a pas marché. Le changement de polaire à cette vitesse n'était tout simplement pas assez significatif pour que, chaque fois qu'ils atteignaient cette montée, je m'y retrouve en étant en dessous de là où j'avais commencé par rapport à eux ; je perdais un peu. Je me suis dit : « Ça ne peut pas être, je ne comprends pas, ce n'est que 800 pieds par minute, on n'est pas censés aller aussi vite ». Ça m'a juste convaincu que, quand on est avec un groupe, il faut rester avec le groupe, et c'est assez difficile de surpasser un groupe de, vous savez, une demi-douzaine de personnes qui sont aussi douées.

[01:53:24] Tu ne vas pas gagner la compétition, tu ne vas pas gagner la journée sur les premières thermiques, et tu ne gagneras peut-être pas la journée du tout, mais tu peux très bien te débrouiller si tu restes avec ce groupe. Et ça, je l'entends souvent, surtout sur ton émission, genre il faut voler avec le groupe, il faut suivre le groupe. Et ça, d'après mon expérience, ça a beaucoup de sens : il faut pratiquement rester avec ces gars-là. Tu peux carrément perdre une compétition dès le premier jour et sur la première thermique si tu es dans ce premier jour, tu ne vas pas gagner la journée ni la distance de vol si tu essaies de surpasser les gars. Je veux dire, disons que tu arrives à t'éloigner sur cette première, deuxième ou troisième thermique de la journée, disons que c'est une journée de 15 thermiques, est-ce que tu veux vraiment t'éloigner de ces gars-là ?

[01:54:06] **Gavin McClurg:** exactement

[01:54:07] **Dustin Martin:** la deuxième thermique et être tout seul, je veux dire pas que c'est

[01:54:10] **Gavin McClurg:** le mauvais endroit pour prendre des risques, ouais ouais

[01:54:12] **Dustin Martin:** Je veux dire, je ne veux pas être seul là-haut, sauf si c'est la journée la plus épique de ma vie, et même là, les nuages sont énormes et c'est difficile de trouver la bonne partie du nuage sur chaque thermique consécutivement jusqu'à la ligne d'arrivée. Ça vaut le coup d'avoir des gens répartis sur le terrain.

[01:54:27] **Gavin McClurg:** Dustin, j'ai déjà pris beaucoup trop de ton temps, mais je dois te poser une dernière question, enfin peut-être deux. Je sais que tu es plutôt discret là-dessus, mais Jeff m'a lâché le morceau : tu fais aussi du parapente. Je ne sais pas à quel point tu en fais ces jours-ci, mais j'aimerais beaucoup savoir, comme tu pratiques le parapente, s'il y a des choses que tu as gardées du deltaplane qui ne seraient pas évidentes. Genre des conseils ou des astuces issus des années que tu as passées en deltaplane, et maintenant que tu fais du parapente, tu te dis : « Oh là là, ces

gars devraient savoir ça. »

[01:55:09] **Dustin Martin:** Je veux dire, peut-être quand j'ai commencé le parapente il y a longtemps, à l'époque, les pilotes de deltaplane étaient bien plus nombreux que les pilotes de parapente ici. À ce moment-là, je me suis peut-être dit qu'on avait quelque chose à leur apprendre, mais maintenant, l'expérience collective des pilotes de parapente a probablement déjà dépassé celle des pilotes de deltaplane. Je veux dire, c'est la même chose que vous partageriez avec les futurs pilotes de deltaplane : il faut évidemment, de temps en temps, prendre du recul, mettre son ego de côté et réaliser que, peu importe ce qu'on pilote, on vole tous sur ces appareils qui sont essentiellement des aéronefs ultra légers qui

[01:55:55] c'est assez impitoyable. Je doute qu'il y ait un pilote là-bas qui ne sache que des gens, ou plusieurs personnes dans la communauté, ont été blessés. Donc, dans mon esprit, il s'agirait juste de tempérer un peu sa passion de temps en temps, de bien réfléchir aux conditions ici et là et...

[01:56:16] on montre évidemment un haut niveau de respect pour quelque chose de assez impitoyable comparé aux autres activités que nous pourrions faire.

[01:56:25] **Gavin McClurg:** Tu as mentionné que tu étais assez passionné par les compétitions et tout ça au début de ta carrière, puis que ça s'est un peu estompé. Tu as pris du recul par rapport à la catégorie 1 et 2, et peut-être même un peu de tout en même temps. Évidemment, 2012 a été un moment fort, mais si tu as eu des périodes creuses — je suppose que c'est ce que c'est, des périodes creuses — on dirait quand même que tu as toujours cette passion pour le...

[01:56:56] et si tu arrives à garder ça tout au long du chemin, et si ce n'est pas le cas, comment as-tu fait pour y revenir ?

[01:57:04] **Dustin Martin:** j'ai toujours ça en moi, c'est... j'ai une sorte de passion plus calme pour ça en ce moment. Je suis peut-être plus reconnaissant envers le processus et l'instant présent que... au début, j'étais très orienté vers les objectifs, et maintenant, je suis clairement orienté vers le processus et j'apprécie toutes les choses qui l'entourent et

[01:57:27] Pendant le vol, je regarde autour de moi et je me dis : « Waouh, c'est assez dingue, je m'amuse vraiment ». Et ça, avec le fait d'être un peu plus calme, ça vient du fait que je refuse certains jours où j'aurais forcément volé quand j'étais totalement obsédé. J'ai volé lors de journées ridicules, et Shapiro peut en témoigner ; on a volé lors de journées absurdes pendant les compétitions, juste parce qu'on était plus obsédés par le sport à l'époque. Comme tout s'est bien passé pour moi, je ne ferais rien différemment, évidemment, parce que l'expérience est énorme. On ne peut pas acquérir ce niveau d'expérience sans être totalement obsédé, donc je lui suis reconnaissant et ça profite énormément à mon vol de loisir maintenant. Je vole un peu moins souvent seul aujourd'hui, mais je vole, je fais des tandems, et je suis tout le temps dans l'avion de remorquage là-bas au parc de vol, et tout ça entre en compte.

[01:58:27] Ça profite clairement à tout mon pilotage, cette expérience avec différentes conditions et différents états d'esprit. Je veux dire, surtout pendant les compétitions, j'ai volé dans des états d'esprit assez douteux, ou avec des résacs, ou sous l'emprise de l'alcool... mais je suis définitivement plus calme maintenant. Je suis reconnaissant pour les expériences que j'ai vécues, mais aussi pour mon état d'esprit actuel. Je suis vraiment super reconnaissant de pouvoir sortir l'aile pour mes sorties et d'être capable de voler dans quasiment n'importe quelle condition, c'est juste cool. Non, tu peux sortir, tu vas décoller, tu sais, c'est ce genre d'expérience et le niveau de compétence que tu acquiers en faisant des compétitions et en étant super obsédé, c'est assez difficile à obtenir autrement. Donc ouais, je suis vraiment content que ça se soit passé comme ça.

[01:59:19] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu vois ça comme un retour aux sources ? Est-ce que tu vas revenir aux planeurs ou peut-être à... non ?

[01:59:27] **Dustin Martin:** non non jamais je veux dire j'en pilote encore de temps en temps, genre une journée de repos pendant une compétition ou quoi si on s'ennuie mais non c'est loin de là c'est même pas la même chose c'est beaucoup plus proche d'un avion de ligne que d'un deltaplane hein

[01:59:45] **Gavin McClurg:** parce que je n'en suis jamais monté dedans et vous avez probablement entendu que j'ai fait ce podcast avec Kevin Brooker et qu'on a parlé du projet Perlan, et là je suis juste fasciné, je me dis "mon Dieu, il faut que j'essaie ça", mais c'est tellement différent, ça ne procure pas la même sensation.

[02:00:03] **Dustin Martin:** Ouais, dans mon expérience, dans ma tête, c'est vraiment cool d'y penser. C'est vraiment cool d'imaginer sortir, de planifier la sortie, de monter dans cette chose... et enfin, ce sont des machines incroyables. Tu sais, avec cette perspective un peu lointaine, si tu pilotes une maquette en regardant l'engin, elles sont sexy, je veux dire, elles sont incroyables. Mais dès que je ferme ce voile et que je commence à me faire cuire dedans, je ne suis plus vraiment dedans. Je veux dire, j'aime bien, c'est carrément mieux que plein d'autres trucs qu'on pourrait faire, mais je ne suis pas passionné par ça. Et ça ne remplacerait certainement pas le vol qu'on pratique, c'est sûr. OK.

[02:00:43] **Gavin McClurg:** la dernière et je vous le promets, vous avez dit au début que peut-être la seule chose que vous changeriez dans votre carrière de pilote serait de ne pas monter si vite en grade sur les ailes, mais j'adore cette question juste parce que

[02:00:59] quelques trucs fascinants, mais est-ce vraiment vrai ? Si tu pouvais retourner voir la personne que tu étais avec 50 heures de vol, et euh, je suis désolé, je sais que tu as écouté ce podcast souvent, ça doit devenir lassant, mais je pense que c'est

[02:01:10] **Dustin Martin:** C'est une question intéressante, il faut vraiment y réfléchir, ouais.

[02:01:13] **Gavin McClurg:** Je veux dire, est-ce que ce serait la seule chose que tu changerais ou est-ce que tu aimerais le faire ? Honnêtement, moi non.

[02:01:19] **Dustin Martin:** changer quelque chose par peur de tout changer. Je veux dire, je ne voudrais pas modifier un seul souffle, parce que c'est quoi... Je capte bien. Enfin, si tu veux dire que tu vis avec le recul, on ne... ça impliquerait que je capte.

[02:01:34] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est génial. Ça me rappelle, tu sais, les Will Gadd. Je me posais souvent cette question : si tu arrivais aux portes du paradis, qu'est-ce que tu voudrais que Dieu te dise ? Et il a répondu : « Tu as tort, tu peux recommencer. » Je...

[02:01:49] **Dustin Martin:** je ne te laisserais pas repartir, non. Enfin, honnêtement, je le ferais, oui. Par peur de tout changer, je changerais tout, je changerais tout, je changerais tout, je changerais tout, rien que... mais je ne suis pas sûr à 100 % parce que je sais que... j'ai quelqu'un qui écoute ça en ce moment même, qui est très proche de moi, à qui j'aide à faire découvrir le sport en ce moment, et oui, je ferais tout différemment de ce que j'ai fait, carrément, carrément. Tu sais, tu prendrais l'aile la plus débutante qui existe, tu persévérais pour toujours et, tu sais, tu écouterais juste ce que je dis, pas ce que j'ai fait.

[02:02:27] **Gavin McClurg:** C'est vrai, c'est vrai. Je ne suis pas du tout déçu que ma compagne, Maddie, ne veuille pas voler. Je l'ai emmenée en vol en tandem et elle m'a dit : « Ouais, peu importe », et moi j'étais comme...

[02:02:37] **Dustin Martin:** Parfait, oui, tu fais un petit sandwich ici, exactement.

[02:02:44] **Gavin McClurg:** Dustin, génial. Ouais, ça a été une tuerie. Je suis trop content qu'on ait pu faire ça et merci, mec, merci pour ton temps, j'apprécie vraiment. Je pense qu'on peut s'arrêter là. Et mec, il faut que j'aille en Arizona et que je vole avec toi, je regarde tes trucs depuis des années, ce serait vraiment cool. Absolument.

[02:03:03] **Dustin Martin:** Ouais, n'importe quand, sauf en été. Ne viens pas ici en été.

[02:03:06] **Gavin McClurg:** non, je ne le ferais pas, mec, j'habite à Sun Valley, je mourrais sur place, je descendrais de l'avion, tu pourrais me voir fondre, tu vois, c'est tout, c'est tout pour Gavin, ouais

[02:03:15] **Dustin Martin:** Ouais, je suis assis dans ma cabine de prise de son, là.

[02:03:17] **Gavin McClurg:** maintenant, et il fait probablement genre 15 degrés, oh

[02:03:20] **Dustin Martin:** Ben oui, n'importe quand en hiver, mais pas en été, on ne sera pas là. Mais ouais, tu es le bienvenu quand tu veux, mec. On a une aile qui t'attend.

[02:03:29] **Gavin McClurg:** Génial, je passerai en été. Merci Dustin, c'est sympa si tu peux...

[02:03:38] Si vous avez tiré quelque chose de cet épisode, s'il vous plaît, pensez à soutenir le podcast. Vous pouvez le faire financièrement ; tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par épisode, ce serait super. Vous pouvez le faire via les liens de soutien sur cloudbasedmayhem.com ou nous soutenir via Patreon, où il y a toutes sortes de récompenses à différents niveaux et vous pouvez juste le mettre en automatique. Il y a aussi beaucoup de contenu bonus, y compris le récent bonus de Creagle et celui avec moi et les X-Helps, et d'autres trucs. Vous pouvez voter pour avoir différentes personnes sur l'émission, toutes sortes de choses, donc c'est patreon.com/cloudbasedmayhem. Je ne veux pas que ce soit une pression, par contre, ce contenu est gratuit et le restera toujours. Si ça vous prive de votre café quotidien chez Starbucks, ce n'est pas le but et ce n'est pas ce qu'on veut. Si vous pouvez donner, super, si vous ne pouvez pas, on comprend tout à fait. Il y a d'autres façons de nous soutenir : partagez-le avec vos amis, avec les gens avec qui vous êtes en voiture sur le chemin vers Launch, suivez-nous sur Facebook ou Instagram ou Twitter, ou n'importe quoi dans le genre, ça aide aussi vraiment. Et comme toujours, le but est juste de faire circuler le truc, donc si vous appréciez l'émission, donnez un coup de main et on continuera à vous proposer du contenu. Merci beaucoup, on se voit au prochain épisode, salut.

Deutsch

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

Show notes

In dieser breit gefächerten und zum Lachen bringenden Episode führt uns Dustin Martin durch einige knappe Begegnungen mit Tornados (Mehrzahl!); wie man eine Böenfront einschätzt; eine kurze Geschichte der Hanggleiter; die Bedeutung von Mentoren; wie man gute Linien findet; das Vermeiden von Sink; das Arbeiten mit leichtem Lift; die Reduzierung des Widerstands; Ratschläge für neue Piloten; die Jagd nach Weltrekorden; Sponsoring; das Studium und der Aufbau eines Fundaments; die Ursprünge der Cloudbase Foundation, die Gefahren des zu schnellen Wechsels auf einen leistungsstärkeren Flügel; was es braucht, um zu gewinnen; die Aufrechterhaltung der Leidenschaft und noch VIEL mehr. Dies war eine der angenehmsten Diskussionen, die wir auf dem Mayhem hatten, bitte verpasst diese nicht!

Transcript

[00:00:20] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Entschuldigt, dass ich letzte Woche gefehlt habe. Ich war in Brasilien, um den Weltrekord zu jagen. Wir hatten kein allzu tolles Wetter, also haben wir ihn nicht geknackt, aber wir hatten einige wirklich schöne Flüge, und es ist schön, wieder da zu sein und euch diese Folgen zu liefern. Ich habe gerade mit Dustin Martin telefoniert, den viele von euch kennen werden. Ein legendärer Hangglider-Pilot, der auch viel anderes fliegt, aber er hat 2012 den Weltrekord aufgestellt, der immer noch gilt. Er hat Johnny Durand um ein paar Tausend besiegt. Er schaffte 761, glaube ich, in Texas. Er flog quasi quer durch den Bundesstaat Texas, was keine kleine Leistung ist und sehr, sehr cool ist. Und in dieser Folge gehen wir auf alle möglichen richtig guten Themen ein. Gute Linien finden, mit leichtem Auftrieb arbeiten.

[00:01:06] Rekorde jagen, RC-Flugzeuge fliegen und was das für die Fähigkeiten im Gleitschirmfliegen und Hanggliding bedeutet, aber versucht ein bisschen zu destillieren, was ihn auf dem Hangglider so großartig macht und wie er diese Fähigkeiten in der Welt des Gleitschirmfliegens einsetzt. Das ist super relevant für jeden, der irgendetwas fliegt, aber ja, ich denke, das wird euch richtig gefallen. Bevor wir dazu kommen, wollte ich nur noch ein paar kleine organisatorische Dinge klären. Erstens wollte ich ein paar Dinge für einige meiner persönlichen Sponsoren sagen. Das sind keine... das sind keine Sponsoren des Podcasts, und das ist, wie immer, eine von den Hörern unterstützte Show. Sie sind überhaupt nicht in diese Show involviert, aber ich wollte diesen Leuten einfach einen Shout-out geben, weil sie coole Dinge tun. Das erste ist eine kleine Firma hier namens PlayHard Give Back und Catch Them, die von einem Vater-Sohn-Team geführt wird.

[00:01:54] Die Brendles, Jeff und Spencer, stellen einen fantastischen Trail Mix her, das ist einfach das tollste Zeug, und diese super Energie-Riegel, das ist einfach klasse. Ich gehe nirgendwohin ohne das Zeug, also allein das ist schon echt cool, aber sie haben sich auch mit einer Firma zusammengetan, die für jede Packung Trail Mix, die sie verkaufen, eine komplette Mahlzeit an jemanden in Not spendet. Das ist momentan nur in den USA, aber es ist ein wirklich cooles Programm und ein toller Weg, etwas zurückzugeben. Genau darum geht es bei der Firma, PlayHard Give Back. Sie machen all die anderen tollen sozialen Projekte und unterstützen soziale Zwecke, und es ist einfach klasse, das zu sehen. Wie die meisten von euch wissen, bin ich sehr mit Patagonia verbunden. Ich finde es echt gut, mit Unternehmen zusammenzuarbeiten. Patagonia ist eines der größten Unternehmen, die etwas zurückgeben und mit dem Geld, das sie verdienen, das Richtige tun, und das hier ist eines davon.

[00:02:40] Also schaut euch die mal an, besonders wenn ihr in den USA seid. Ihr könnt es online bestellen auf playhardgiveback.com. Die machen echt coole Sachen. Bei einem dieser Käufe kann man sich wirklich gut fühlen. Das andere ist Onnit. Viele von euch, die X-House verfolgen, haben wahrscheinlich das große Logo auf meinem Schirm gesehen, Onnit. Das ist Joe Rogans Firma. Ihr kennt sie sicher aus der Comedy, aus dem UFC und aus allen möglichen Dingen, aber Onnit stellt unter anderem Kettlebells her. Und Seile und all die anderen Sachen, um sich im Fitnessstudio zu quälen. Aber sie stellen auch wirklich gute Nahrungsergänzungsmittel her. Und mein Trainer, Ben Abruzzo, hat mich vor etwa 18 Monaten auf diese Sachen namens Total Primate Care gebracht. Die haben noch vieles anderes, sie haben tolle Sachen, tolle Supplements. Aber dieses Total Primate Care ist etwas, das er vor einer Weile angefangen hat zu

nehmen und bemerkt hat, dass er danach nie krank wurde.

[00:03:28] Und dann hat er mich darauf angesetzt, weil mein Immunsystem nach all den Jahren auf dem Boot irgendwie belastet ist. Und ich neige definitiv dazu, mich zu erkälten und so, besonders im Winter zu dieser Jahreszeit, und er hat mich darauf angesetzt, weil wir es uns nicht leisten konnten, dass ich während des Trainings für die X-Ops krank werde – ich konnte mir keine Ausfallzeiten leisten – und es ist einfach amazing, also schaut euch die auch mal an, die sind einen Blick wert, das ist Onnit auf onnit.com. Ich habe zuerst davon in der Tim Ferris Show gehört, die machen echt coole Sachen, eine sehr progressive, coole Firma, die tolle Dinge herstellt und es lohnt sich, sie mal zu checken. Also schaut euch beide Shows an, die Spotify-Playlist – das haben sie in der letzten Show erwähnt, aber wir führen alle unsere Musik auf. Wir haben über die Monate viele Anfragen bekommen wie, wisst ihr, was war die Musik in dieser einen Show? Alle sind jetzt auf unserer Playlist, die ihr auf Spotify unter Cloud-based Mayhem finden könnt. Findet diese Links auch auf unserer Facebook-Seite Cloud-based Mayhem oder auf der Website cloudbasedmayhem.com. Und dann läuft bei uns immer noch diese Verlosung, ich werde das noch einen Monat weiterführen. Ich habe die Power Traveler Batterie, eine fabrikneue 2015 X-Ops, die im Paket noch nie benutzt wurde, aber eine echt coole Batterie, ich glaube, sie hat so 8.000 Milliamperestunden, da liege ich vielleicht falsch, aber es ist nah dran. Für Bivvy-Flüge oder einfach für das ganze Tagesfliegen wollt ihr euer Handy am Laufen halten, das ist ein tolles kleines Teil. Ich habe auch einen Fly Master, einen älteren, aber der funktioniert noch super, B1, und ich habe das Noco 5-Watt-Solarladegerät. Meiner Erfahrung nach reicht das nicht ganz aus, um dich durch einen Bivvy-Trip zu bringen, aber es reicht definitiv, um dein Handy am Laufen zu halten oder für kürzere Bivvy-Trips, kein Problem. Es ist ziemlich leicht, eine schöne kleine Einheit, so ähnlich wie die Goal Zero Einheiten. Was wir für diese Verlosungen machen werden, ist für diejenigen von euch, die das weitergeben: Worum es in dieser Show geht, ist das Verbreiten von Wissen und der Versuch, unsere Community sicherer zu machen. Wenn ihr es also auf Facebook oder Instagram oder wie auch immer ihr eure Sachen teilt, postet, stellt einfach sicher, dass ich davon erfahre, und wenn ihr etwas Craftiges oder Cooles schreibt oder so wie: Hey Mann, das musst du hören, aber auf eine lustige, gute Art, dann werde ich es mitbekommen und ihr seid in der Gewinnchance für eines dieser coolen Dinge, also danke dafür. Und schließlich die Hilfe in den sozialen Medien: Ich habe in einer der vorherigen Shows erwähnt, dass wir etwas Hilfe in den sozialen Medien gebrauchen könnten, um das einfach an mehr Orten zu verbreiten, die Show an mehr Orten zu bringen. Ich habe jetzt ein paar Leute für diese Task im Vereinigten Königreich und in Europa, in Nordamerika suchen wir immer noch nach jemandem. Ich denke, in Australien, Neuseeland und Asien sind wir ziemlich abgedeckt, aber ich könnte Hilfe gebrauchen einfach in den Facebook-Foren oder Gruppen und Clubs und so weiter. Das wird es in den Staaten und in Kanada viele geben, in Europa nicht annähernd so viele wie in Europa, aber es gibt eine Menge und das wäre super hilfreich. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show finanziell nicht leisten könnt, wisst ihr ja wie immer, alles was wir bitten, ist ein Dollar-Show – das ist eine tolle Möglichkeit dafür und ich würde mich wirklich freuen, schreibt mir einfach per E-Mail, das findet ihr auf cloudbasedmayhem.com.

[00:06:23] Also, lasst uns direkt einsteigen. Ein wirklich cooler Talk mit dem aktuellen Weltrekordhalter von 761 km/h, Dustin Martin, einem sehr guten Freund von mir. Und ich sehe dich im nächsten Mal, Tschüss. Ich bin befreundet mit einem Typen, mit dem ich gerade erst in Brasilien geflogen bin, Jeff Shapiro, und ich habe mit Jeff gesprochen, bevor ich wusste, dass ich mit Dustin über mehrere Dinge sprechen würde, die wir in diesem Talk ansprechen. Es gibt hier viel zu lernen, als PG-Piloten von diesen Hangglidern, die das schon lange machen. Dustin ist ziemlich viel jünger als ich, er ist nicht einer dieser älteren Piloten, aber er ist schon lange dabei, er gibt alles und ist super leidenschaftlich. Man merkt an diesem Talk, dass er viel Leidenschaft und Liebe für diesen Sport hat, und es gibt hier viel zu lernen, viel zu genießen. Also genießt es, Dustin.

[00:07:21] Mann, ich freue mich riesig, dich hier in der Show zu haben. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich weiß, dass du uns zuhörst, und wir hatten viele, viele Anfragen, dich hier zu haben, weil du ein Hanggliding-Jedi bist und wir nicht oft genug mit Hangglidern sprechen. Also ja, ich freue mich wirklich sehr.

[00:07:36] **Dustin Martin:** von allem, ich bin super geehrt, in deiner Show zu sein. Ich bin ein langjähriger Hörer seit dem Anfang und ich sitze an der Nähmaschine und jedes Mal, wenn ich in der Show bin, denke ich mir: Oh mein Gott, ich bin so aufgeregt, in deiner Show zu sein. Wenn die Folgen rauskommen, bin ich ziemlich direkt dran. Also danke dafür.

[00:07:49] **Gavin McClurg:** Dustin, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, haben wir darüber gesprochen, dass wir über deinen Rekordflug reden werden, weil wir ja müssen. Wir haben über einige der coolen Dinge gesprochen, die du gemacht hast, und ich habe Larry Tudor erwähnt und gefragt, ob es Flüge gab, die so waren wie sein Flug, als er von Hobbs in New Mexico aus flog und sein Bodenpersonal zu ihm sagte: „Alter, dreh dich um, du bist in einem Tornado“, und du so: „Oh Mann, ich war schon in fünf Tornados.“ Also gehe ich mal davon aus, weil Rekorde zu jagen echt cool ist und super viel Spaß macht, und wir werden darüber reden, wir werden über deinen Texas-Flug reden, aber ich werde den Schritt wagen und annehmen, dass das wahrscheinlich nicht der beste Flug war, den du je hattest. Stimmt das?

[00:08:33] **Dustin Martin:** Das stimmt, das war nicht mein Lieblingsflug aller Zeiten, also...

[00:08:37] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal, lass uns mit einem Knaller anfangen, bevor wir über deine Geschichte sprechen und jeder fragen wird, wie dein Lieblingsflug war, okay?

[00:08:48] **Dustin Martin:** Nun, ich werde dir einen nennen. Ich meine, mein Lieblingsflug ist wahrscheinlich nichts, was besonders unterhaltsam wäre, ähm, es war einfach etwas, das mir zu der Zeit bedeutsamer war. Aber äh, weißt du, ich habe nach unserem Gespräch über Larry Tudor, der in der Nähe dieses Tornados flog, darüber nachgedacht. Ich dachte mir, ich bin ja auch schon mal in der Nähe eines Tornados geflogen. Ich kann mich nicht erinnern, in welchem Jahr das war, ich glaube 98 oder irgendwo zwischen 98 und 2000 in Salt Lake City. Ich bin an der Südseite des Pointes hochgestiegen und es wurde im Norden richtig dunkel. Es war wie ein schwarzer Vorhang zwischen mir und South Lake. Und ich dachte mir, das ist ziemlich interessant, und der Wind nahm zu und weißt du, er wurde etwas unruhiger. Er wurde eigentlich richtig gut und ich blieb eine Weile oben, und dann wurde es irgendwie unheilvoll. Ich meine, es war ein bisschen unheilvoller als sonst, und ich flog zu diesem Zeitpunkt erst seit zwei oder drei Jahren. Also flog ich eine Weile und dann landete ich, und ich landete und...

[00:09:44] irgendjemand kam später auf mich zu und meinte: „Mann, was hast du da geflogen? Das war verrückt!“ Ein Tornado hatte eben die Hälfte von Salt Lake City komplett ausgelöscht. Also ja, in dieser Nacht in den Nachrichten habe ich mir Aufnahmen von Leuten in Bürogebäuden angesehen, als die Fenster herausgeflogen sind und sie geschrien haben, und ich dachte mir: „Mann, das war direkt da, heilige Scheiße.“ Also ich...

[00:10:10] **Gavin McClurg:** Ich liebe es, wenn du so bist wie: „Oh, das sieht irgendwie unheilvoll aus.“

[00:10:13] **Dustin Martin:** Ich meine, es gab ja... es war in Salt Lake City, also keine Schimpfwörter, aber es gab eine ganze Menge „Oh mein Gott“ im Nachrichtensender in jener Nacht. Und dann denke ich darüber nach, ich meine, wir haben darüber gesprochen, und ich dachte mir: War das der einzige Tornado? Und dann wurde mir klar: Eigentlich war das nicht der einzige Tornado. Es gab eine Zeit – ich weiß nicht mehr wann, ein paar Jahre später, als ich in einem Segelflugzeug über North Phoenix geflogen bin – und es wurde wieder richtig unheilvoll. Aber ich bin eine Weile weitergeflogen, ich dachte mir: Ich fliege einfach weiter, ich hab das schon mal gemacht. Beim Fliegen wurde es eigentlich ziemlich windig, es wurde wieder ziemlich heftig, so ist das halt. Und dann war es offensichtlich Zeit zu landen, also bin ich gerade rechtzeitig vor einem riesigen... also einem...

[00:10:58] eine monumentale Böenfront kam direkt nach meiner Landung durch, und es stellte sich heraus, dass an diesem Tag ein Mann in einem Segelflugzeug gestorben ist, ein ehemaliger Angler-Pilot, genau um die Zeit, als ich gelandet bin, oder vielleicht nicht mit dieser Böenfront verbunden. Aber dann das gleiche Spiel: ein paar Stunden später ist ein Tornado durch North Phoenix, Arizona, gezogen, also etwa 15 Meilen südlich oder so. Ich habe mich gefragt, ob das der einzige Tornado war, und es stellte sich heraus, dass das nicht der einzige war, weil ich einen viel interessanteren Flug hatte. Also, da waren diese zwei, und dann habe ich daran gedacht, ich war in Georgia bei diesem Wettbewerb, den wir dort hatten, in Americus vielleicht, ja, ich glaube, es war Americus. Wir hatten dort einen richtig guten Wettbewerb, aber einer der Tage war ziemlich kritisch, und wir wussten, dass es kritisch werden würde. Es war völlig blau und dann begannen die Wolken aufzureißen, es war einfach wunderschön, aber wir wussten durch das Radar und die Live-Bilder, dass es bald, früher oder später, verrückt werden würde. Nördlich von uns, zwischen Atlanta und uns, drückte das Wetter nach Süden.

[00:12:11] Und die meinten so: „Schau mal, wir versuchen, den Tag noch zu schaffen.“ Ich bin sicher, du kennst das, wenn man versucht, den Tag bei einem Wettbewerb noch zu retten. Die sagten so: „Ja, wir versuchen, das noch unterzubringen, es wird verrückt, wir wissen, dass wir nicht den ganzen Tag dafür haben und wir wissen, dass es richtig schlimm wird, wenn es schiefgeht.“ Also so: „Alles klar, wir machen mit.“ Wir sind dann alle gestartet und jeder hat versucht, den ersten Start zu bekommen, den er konnte. Es war ein Aerosol-Wettbewerb, also gab es ein paar Starts, und wir sind alle nach Süden gefahren und wurden vom Wind vorwärtsgetrieben. Es war leicht und richtig zackig und wirklich glatt und schön. Wir waren in Georgia, über diesen Feldern, und es fing an zu schattieren, als wir den Start hatten. Am Anfang war es ziemlich gut, du weißt schon, vier oder fünfhundert Fuß hoch, Wolken drumherum, und dann wurde es einfach komplett schattig. Es wurde von einer Ambosswolke überschattet, die quasi von Atlanta kam – ich meine, nicht so ein 30.000 Fuß hoher Amboss, sondern so einer mit 60.000 Fuß. Der hat sich einfach über den ganzen Bundesstaat ausgebreitet und uns beschattet.

[00:13:11] aber es gab immer noch Auftrieb und Wolken und Cumulus-Wolken bildeten sich darunter. Es war so, da war Energie in der Luft, obwohl es komplett schattig war, und ich habe gelernt, dass das nicht gut ist.

[00:13:25] **Gavin McClurg:** echt gruselig

[00:13:26] **Dustin Martin:** Ich habe gelernt, dass wenn es schattig ist und man ohne Piepton zum Boden gleiten sollte, man wahrscheinlich schon am Boden sein müsste, wenn man noch in der Auftriebszone ist. Es war also wirklich gut, weißt du, es war eine Weile hin und her, und dann plötzlich geht es vier oder fünfhundert Meter hoch und es ist einfach okay, aber es ist ein bisschen, weißt du, diesig, ein bisschen feucht, es ist feucht, also kann man nicht sehr weit sehen, aber man sieht, es ist so schwarz und lila und grün und was auch immer, im Norden kommt es, aber ich kann es nicht wirklich sagen, und sie haben kleine Feuer brennen, weißt du, ein paar Leute haben Feuer auf ihren Feldern und in ihren Gärten, und der Rauch liegt irgendwie flach, aber er liegt flach, weil, weißt du, da unten ist keine richtige Energie, es ist schattig, und das sieht so aus, als würde es mit 10 Meilen pro Stunde wehen, und das war es auch, wir driften, driften, driften, und dann wird es irgendwie ein bisschen besser, ich würde sagen, wir hatten so vier oder fünfhundert Meter Auftrieb und

[00:14:21] Es ging von ein paar kleinen, getrennten Gruppen zu vielleicht einer Gruppe von fünf, sechs oder sieben und vielleicht noch einer weiteren halben Dutzend etwas tiefer. Wir flogen über diese Stadt, wir waren wahrscheinlich 20 Meilen vom Start entfernt, und schließlich eine gute Thermik – wir werden es tatsächlich bis zur Basis schaffen, es sieht gut aus. Da bin ich, ich steige vier oder fünf hundert Fuß pro Minute und ich erinnere mich an das Gefühl von einem Flug, den ich gemacht habe, ich weiß nicht, so um 2000, hier unten bin ich von Phoenix runter zur mexikanischen Grenze geflogen und ich flog auf eine Linie von Gewittern zu, weil sie direkt an der Grenze waren. Es war Monsunzeit und ich wollte so nah wie möglich herankommen. Ich wusste damals nicht viel darüber, wie weit Gust Fronts von den Stürmen aus reichen können und wie sich das anfühlen würde oder wie es aussehen würde, aber damals auf dieser Seite war ich wie: Oh mein Gott, ich werde verdammt viel Glück haben. Und ich flog in Arizona, ich bin in dieser erstaunlich glatten Luft im Schatten eines Ambosses geglitten, eine ähnliche Geschichte.

[00:15:19] Und dann wurde ich von dieser richtig kalten, feuchten, herrlich süß riechenden Luft getroffen. Und ich dachte mir: Oh, diesen Geruch kenne ich, das ist genau das, was ich rieche, wenn mich eine Böenfront normalerweise am Boden trifft. Aber ich wurde in der Luft getroffen und ich wusste, ich meine, es dauerte eine Sekunde, aber ich merkte, dass sie eher keilförmig einschlagen. Sie haben also typischerweise so eine kleine Ausbuchtung vorne wie bei einem Zug und treffen den Boden etwas früher als in größeren Höhen. Ich hatte also zu diesem Zeitpunkt schon gemerkt, dass sie bereits unter mir waren und ich es nur nicht bemerkt hatte. Dass sie mich jetzt trafen, bedeutete also, dass ich völlig erledigt war. Aber zu der Zeit wusste ich das noch nicht. Bei dem Flug in Arizona bin ich in eine Spirale geraten, bin darin gelandet und das war dumm.

[00:16:08] Und ich landete in einem Flussbett, das nicht ganz zum Wind ausgerichtet war. Ein richtig tiefes Flussbett. Und ich, weißt du, habe den Schirm genau in dem Moment abgeworfen, als ich – ich wollte nicht flaren. Ich flog mit etwa 30 bis 35 Meilen pro Stunde. Und ich setzte auf, ließ den Schirm fallen und drehte mich um einen richtig großen Gleitschirm herum. Es war irgendwie außer Kontrolle, aber nichts, absolut nichts ist passiert. Das war alles okay. Aber ich habe meine Lektion gelernt. Und hier bin ich in Georgia und bekomme dieses richtig feuchte, angenehme, kühle

Gefühl direkt ins Gesicht. Und ich dachte mir: Oh Mann. Weil ich, ich wusste bereits, dass ich hier auf dünnem Eis ging. Ich dachte mir: Tja, weißt du, ich könnte, ich muss nur von diesem Ding weg. Und wir wurden ziemlich schnell von ihm weggeschoben. Und ich dachte mir: Ich muss nur weg von dem Ding. Und ich spürte das, ich dachte mir: Oh Jesus. Und ich sah nach unten und merkte, dass es sich wieder an mich herangeschlichen hatte.

[00:16:56] Ich meine, weil da kein Dreck ist. Es ist Georgia. Man merkt es erst, wenn es fast schon da ist. Und ich hätte... es ist ein Wettbewerb. Also ich war... das war das, was passieren würde. Entweder würde es passieren oder nicht. Und es passierte und ich wurde völlig überrumpelt. In dem Moment sah ich dann runter und natürlich war die Vorderkante schon meilenweit vor mir und unter mir. Und ich dachte mir: Oh Jesus. Aber diesmal war es echt. Ich würde schätzen, über 40 Meilen pro Stunde am Boden, wirklich, weißt du, ganz glatte laminare Strömung, aber da waren hohe Bäume und Gebäude von dieser Stadt. Und ich dachte mir: Oh Jesus. Weißt du, ich war... ich war völlig fertig.

[00:17:33] **Gavin McClurg:** Und da sind eine Menge von euch in der Luft.

[00:17:35] **Dustin Martin:** Ich würde sagen, da waren wahrscheinlich 15, die ich um mich herum in einem oder zwei Meilen Umkreis sehen konnte. Ich war zu diesem Zeitpunkt also richtig identifiziert. Also, äh, ich könnte, wissen Sie, Sie, und die erste Reaktion ist fast unkontrollierbar, sich aus der Thermik herauszustrecken und einzuscheren und man will einfach nur weiterfliegen. Aber, und das habe ich getan, und es hat mich nur etwa eine halbe Sekunde gekostet, bevor ich dachte, ich muss in dieser Thermik bleiben, weil das wird mir nicht helfen, abzusinken. Ich meine, das wird einfach nicht helfen, besonders am Anfang, wenn die Böenfront einschlägt, scheint es immer das Schlimmste zu sein. Wissen Sie, wenn man am Boden ist, ich meine, es löst sich irgendwann immer auf. Also dachte ich, Oh,

[00:18:13] **Gavin McClurg:** Ich werde absinken. Ich werde absinken. Ich werde absinken. Ich werde absinken. Äh, ich

[00:18:14] **Dustin Martin:** ich muss, ich muss nur die Basis erreichen, was echt schwer ist, wenn man auf dem Boden steht. Und das war nicht wie so ein normales, ich habe nicht nur bewegte Bäume und flach liegenden Rauch gesehen. Ich sah, dass es da eine Kreisfarm gab, die nur aus Erde bestand, direkt leeseitig von dieser Stadt, riesig wie in Georgia. Ich schätze, es war wahrscheinlich ein Kreis mit einem Durchmesser von gut drei Viertel Meilen, einfach ein riesiger Kreis aus Erde. Und er war mit einer feinen Schicht, wahrscheinlich 10 Fuß tief, aus aufgewirbeltem Staub bedeckt. Man konnte das Feld nicht mehr sehen. Man sah nur etwas, das wie ein brodelndes Gebilde aussah. Es hätte tausend Fuß dick oder 10 Fuß dick sein können, aber ich konnte an den Bäumen drumherum erkennen, dass es 10 Fuß dick war. Es brodelte einfach über dieses Feld.

[00:18:59] Ich dachte mir: Oh mein Gott, das ist nicht gut. Also dachte ich mir: Jesus, und ich habe die Thermik erfasst und bin bis zu, weißt du, schließlich habe ich die Basis erreicht. Und in der Zeit dazwischen, zwischen der Entscheidung zu steigen und dem Erreichen der Basis, habe ich ein paar Typen beobachtet, vielleicht fünf oder sechs, die in diesem Ding spiralförmig nach unten gezogen sind und in diesem Feld gelandet sind. Und man konnte, weißt du, man konnte einem Gleitschirm einfach ansehen, dass er schnell ist, aber trotzdem vorwärts bewegt wird. Aber diese Typen wurden hineingezogen und sind mit Vollgas über das Feld komplett stationär geflogen. Und dann, genau als sie auf etwa 4,5 Meter kamen, sind sie einfach verschwunden. Ich dachte mir: Oh Jesus, das ist schlecht. Und weißt du, all diese Typen sind am Ende – ich meine, es wäre eine sehr schnelle Rückwärtslandung in einem Gleitschirm gewesen.

[00:19:47] Es war ziemlich heftig, aber sie hatten gutes Gelände. Ich hatte Angst, weil wir aus den Berichten am Morgen wussten, dass das nicht nur ein Gewitter war. Das war eine ganze Linie aus Wahnsinn und Tornados. Und wir waren in der Tornado Alley und wussten, was auf uns zukam. Also dachte ich mir, ich muss hier verdammt noch mal weg. Und ich bin rausgesprungen. Und im Grunde war ich zu diesem Zeitpunkt einfach...

[00:20:08] **Gavin McClurg:** Hat noch jemand das Gleiche getan wie du? Warst du da alleine? Ist noch jemand hochgegangen? Ich werde es abwerfen.

[00:20:15] **Dustin Martin:** Meine Erinnerung ist da nicht zu hundert Prozent präzise, aber ich bin mir ziemlich sicher, dass am selben Tag ein paar Piloten weiter gekommen sind als ich. Ich weiß, na ja, vielleicht nur ein oder zwei. Und ich kann mich nicht an jemanden erinnern, der genau dasselbe gemacht hat wie ich. Ich kann nicht, vielleicht haben sie alle versucht zu landen, aber ich meine, ich war fünf oder sechstausend Fuß über dem Boden und ich konnte sehen, wie

diese 60 Fuß hohen Bäume aus einer Meile Entfernung bewegt wurden, wie sie heftig wackelten. Es war, es war deutlich. Ich musste mich nicht darauf konzentrieren. Ich konnte es einfach sehen. Und ich dachte mir: Oh Jesus Christus. Also, ich bin an diesem Feld vorbeigekommen, habe ein paar Flüsse überquert und, weißt du, in dem Moment, wenn man in einen 40 Meilen pro Stunde starken Wind blickt, sieht das, was vorher flach war, plötzlich nicht mehr so flach aus.

[00:21:01] Man bemerkt jede Baumreihe und jedes kleine Gebäude und denkt sich: Oh je. Also bin ich immer weiter und weiter gefahren. Und im Grunde, obwohl das Rennen in meinem Kopf ganz klar abgesagt und vorbei war, dachte ich mir immer noch: Ich muss so effizient und schnell wie möglich, so rennartig wie möglich, so weit wie ich kann weitermachen, bis ich nicht mehr weiterkomme. Und vielleicht kann ich es überlaufen. Und ich war mir ziemlich sicher, dass ich das Ding überlaufen kann, weil ich mir dachte: Ich werde eine Geschwindigkeit von 25, 30 Meilen pro Stunde plus das, was ich als Rückenwind habe, erreichen, wenn ich drin bin. Also dachte ich mir: Klar, ich kann es überlaufen. Und ich habe die nächsten, wahrscheinlich fast anderthalb, zwei Stunden so schnell wie möglich gefahren. Nicht stecken bleiben, fünf, sechs, siebenhundert Meter schaffen, richtig gute Linien finden, an der Basis bleiben, die ganze Zeit durch die Straßen rennen, ohne das Ding überlaufen zu können.

[00:21:56] Und ich kam in die Sonne, was mir irgendwie ein Gefühl von Sicherheit gab, aber das bedeutete eigentlich gar nichts. Also kam ich rein und, wisst ihr, ich war bis auf etwa 60 Meter über dem Boden. Es waren satte 65 km/h. Und ich hatte schreckliche Angst. Denn für uns geht es nicht wirklich darum, rückwärts zu landen. Es geht um die minimale Kontrolle, die minimale seitliche Kontrolle und darum, einfach nicht umgedreht zu werden. Und bei so viel Wind kann man es sich einfach nicht leisten, umgedreht zu werden. Also kam ich rein, wahrscheinlich mit 65 km/h. Und dann plötzlich bei, ich weiß nicht, 60 Metern oder so, war ich in irgendeiner Art von Gradient oder so. Und es ging einfach runter auf vielleicht 30 km/h am Boden.

[00:22:43] Und ich hatte, weißt du, eine turbulente, windige Landung, die sich anfühlte wie eine windige Landung zur Mittagszeit. Und ich hab's geschafft. Und das war's. Also im Grunde bin ich dem Kern davon entkommen. Ich wurde erwischt, weißt du, es war windig genug, dass ich auf dem Boden ziemlich aufpassen musste, das Teil zu steuern, damit es nicht umkippt, aber es wurde nie schlimmer. Nie, ich bin weit genug weggekommen, dass dieser Sturm nie wirklich... ich war nicht in Gefahr, vom Sturm getötet zu werden. Aber später, genau wie bei all den anderen Flügen, waren die Berichte, weißt du, von massiven Tornados, die südlich von Atlanta und, weißt du, in der Region Nordamerika durchgezogen sind und, weißt du, dies und das ausgelöscht haben. Und ich denk mir nur: Oh mein Gott, wie bescheuert kann ich sein? Das ist jetzt schon das vierte Mal.

[00:23:31] Also, das – ich meine, wenn man es aus der Perspektive der Turbulenzen betrachtet oder wenn man die Atmosphäre um sich herum einfach nicht sehen konnte, wäre das ein toller Flug gewesen. Es gab nichts Außergewöhnliches an Turbulenzen, oder, abgesehen vom Wind über dem Boden. Ja,

[00:23:48] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Wenn man nicht gewusst hätte, wie heftig das war, wäre es ein toller Flug gewesen. Ja, das wäre klasse gewesen. Es war...

[00:23:51] **Dustin Martin:** Wahnsinn. Genau deshalb blieb es in Erinnerung. Weißt du, es war ein richtig toller Flug, aber so nach dem Motto: Okay, vier Tornados. Oh, der andere Tornado. Stimmt. Das war ein echt cooler Flug, aber der einzige andere Tornado, an den ich mich erinnern kann. Und als wir das zum ersten Mal besprochen haben, erinnere ich mich an zwei und dachte: Oh ja, zwei, das ist lächerlich. Ich kann nicht glauben, dass ich mit zwei Tornados in der Luft war. Und dann wurde mir schnell klar: Oh, da ist noch einer. Es stellte sich heraus, dass es der vierte war. Das bedeutet, dass es wahrscheinlich noch mehr gibt, aber ich kann sie einfach nicht mehr erinnern. Aber dieser vierte war bei Quest, als ich Tandemflüge gemacht habe, und da kam einfach ein Typ an, der kam an einem ziemlich absurden Tag. Wir dachten: Na ja, sicher müssen wir nicht absagen. Er wird einfach nicht auftauchen. Er tauchte auf und wir haben den Flug gemacht.

[00:24:36] Ich meine, das war so eine Art Skelett-Tour. Wir dachten uns: Ja, wir machen das. Es ist uns egal. Wir finden schon was. Also haben wir ihn mit hochgenommen und er kam auf uns sehr ernsthaft zu. Und irgendwie, und um uns herum dachten wir uns: Oh, wir müssen vielleicht gerade eine Spirale machen und landen. Und das haben wir auch. Und wisst ihr, wir haben es geschafft. Wir hatten unsere 15, 20 Minuten Flugzeit. Und bei diesem einen gab es Blitze direkt

neben uns. Dieses typische, ihr wisst schon, brennende Licht in den Augen und volle Angst. Und das fühlt sich echt riskant an, und bei Wind, ähm, im Tandem ist es nicht ganz so schlimm, aber wir haben das durchgezogen. Und ja, ich erinnere mich an den Typen.

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Hast du den Bill Murray gemacht? Ich glaube nicht, dass das schwere Zeug noch eine ganze Weile runterkommt.

[00:25:19] **Dustin Martin:** Ich meinte so: Hey Mann, das machen wir ständig. Du weißt schon, wir sind jederzeit nur Minuten über dem Boden. Wir könnten, und er hat ständig gefragt: Bist du sicher? Bist du sicher? Aber wir wussten, dass er dabei war. Er hatte keine Angst. Und ich sagte: Ja, ich bin sicher. Und weißt du, irgendwie waren wir es auch, aber man kann nicht vorhersagen – na ja, ich schätze, man konnte vorhersagen, dass es Blitze geben würde, aber wir wollten nicht darüber nachdenken. Und das war der Grund, warum wir gelandet sind, wirklich der Blitz. Es wurde einfach irgendwie außer Kontrolle. Also, ja, das war meine Schuld und vielleicht die des Schlepppiloten, aber sie und ich haben danach darüber gelacht. Weil er uns eine Menge Geld gegeben hat. Ich kann mich nicht erinnern, wie viel es war. Wir haben vielleicht 200 Dollar Trinkgeld für diesen Flug bekommen. Wir sind nur für diesen einen Flug rausgegangen. Das ist übrigens kein Spiegelbild von Quest Air, ich war einfach nur ein Cowboy oder so.

[00:26:05] Es war, es war eine einmalige Sache, aber ja, er hat uns richtig viel Trinkgeld gegeben. Ich erinnere mich, wir sind um die Seite des Hangars herumgegangen und es waren nicht nur ein paar hundert. Es waren vielleicht Fünf- und Zehner-Scheine. Und es war einfach ein Stapel. Wir waren wie: Oh mein Gott, wir haben uns gegenseitig ausgelacht. Und uns ist es entwischt. Irgendwie ist uns das Bargeld entwischt. Und es ist da einfach durchgepeitscht. Wie, wisst ihr, gleiche Geschichte wie bei den anderen Flügen, bei denen es so 40 Meilen weggeweht hat. Und wir sind da um diesen, um den Rotor des Hangars herum. Und das ist wie ein Funnel aus Moyes, der da herumweht, und wir lachen uns den Arsch ab, während wir versuchen, es zu zählen. Es entwischt uns. Wir sind wie: Was zum..., also ja, ich bin irgendwie ein Tornado-Magnet. Oh, aber das Ganze war, der Tornado ist an dem Tag durch Leesburg gerollt. Also, wisst ihr, 15 Meilen nördlich von uns, genau in dem Moment, als wir in der Luft waren.

[00:26:52] **Gavin McClurg:** Hörer, ich verspreche euch, dass wir im Laufe dieser Show Tipps geben werden.

[00:26:58] **Dustin Martin:** Mach das nicht. Weißt du, wenn du es beim fünften Mal nicht lernst, dann lernst du es beim fünften Mal. Vielleicht.

[00:27:05] Das ist klasse.

[00:27:07] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott. Okay. Also, bevor wir, bevor wir angefangen haben, dich aufzunehmen, hast du auch erwähnt, dass wir weiter über Tornados reden könnten, aber ich hoffe, das ist

[00:27:18] **Dustin Martin:** gegen Ende. Das ist das Einzige, an das ich mich erinnern kann.

[00:27:19] **Gavin McClurg:** Ja.

[00:27:21] Du hast vorhin über einige Flüge erzählt, die du in Ecuador gemacht hast, und da meintest du, es wäre schwer, die vierbuchstabigen Schimpfwörter aus der Geschichte herauszuhalten. Können wir das kurz machen, bevor wir zu deiner Geschichte kommen?

[00:27:36] **Dustin Martin:** Also, das Thema dieses Wettbewerbs, der übrigens gerade erst zu Ende ging, und Raul, der diesen Wettbewerb in diesen Tagen organisiert hat, war der Gewinner. Und das war vor etwa zwei, drei Tagen. Also, ja, das ist ziemlich cool, dass er endlich gewonnen hat, weil der volle

[00:27:53] **Gavin McClurg:** Kreis, die großen Fische waren nicht

[00:27:55] **Dustin Martin:** da unten. Ich hoffe, er hört zu. Also ja, das waren gute Zeiten. Ich meine, um das Jahr 2000 herum, äh, vielleicht fünf, sechs, sieben, acht, so was in der Art. Das waren wirklich gute Zeiten. Wir hatten, äh, Jeffs, die da runterkamen. Daniel Vela ist aus Columbia. Äh, ich bin da runtergegangen, ich weiß nicht, sieben, acht Jahre in Folge, vielleicht sechs Jahre, sieben Jahre in Folge. Äh, Kevin Carter kam das erste Mal runter, als ich das erste Mal da war. Und dann, wissen Sie, vor kurzem, äh, hat Moyes Tom Weisenberger da runtergeschickt. Äh, Craig Coomber war auch da. Äh, es war also ein super hart umkämpftes Rennen. Äh, und letztendlich geht es darum, wissen Sie, dieses

Rennen ist für mich persönlich echt cool, weil es nur auf die Gleitschirm-Performance und die Sauberkeit des Gurtzeugs ankommt.

[00:28:45] Es ist eben ein Gratrennen. Da gibt es kein Drumherum. Man kann nicht mehr ziehen, um besser zu sein. Du hast einfach das, was du hast, wenn du auftauchst; deine Vorbereitung ist das, was du hast. Also, nach diesem ersten Jahr, als Kevin mich schlug, dachte ich mir, Mann, der war einfach besser als ich. Und ich fühlte mich hilflos, weil es nicht so war, dass ich besser klettern oder eine bessere Linie wählen müsste. Es gibt nur eine Linie, weißt du, sie ist 10 Fuß von der Klippe entfernt. Das ist die Linie. Also ja, jedes Jahr habe ich sukzessive Dinge hinzugefügt, weißt du, ein bisschen mehr Balance. Wie viel Balance kannst du beim Start und bei der Landung überhaupt sicher mitnehmen? Und weißt du, Tragflächen, kleine extrudierte Gummiauflagen für die Seitenstreben und kleine Kohlefaserteile, um all die Hardware abzudecken, die am Gleitschirm herausragt, und den Luftstrom und einfach nur verrückte Helme, die aussehen wie

[00:29:35] Zeittrial-Bike-Ausrüstung mit Visieren und, wisst ihr, all der ganzen strukturierten Speed-Anzüge, die sie beim Schwimmen und so verwenden. Nicht nur irgendwelches verrücktes Zeug. Es ist interessant zu sehen, wie sich die Leistung in so einer kontrollierten Umgebung unterscheidet. Aber ja, es war ziemlich lustig. Jeff, wisst ihr, sie kamen runter, Jeff Shapiro und Jeff O'Brien und Craig Coomber kamen alle runter, vielleicht drei, vier Jahre in diese Reihe von wirklich lustigen Events hinein. Das hatte schon einen gewissen Ruf erlangt und ich sagte: Jungs, ihr müsst runterkommen. Und die waren wie: Okay, endlich, sie sagten: Okay, wir kommen da runter. Und ja, am Ende haben wir uns echt Sorgen um Craig gemacht, weil Craig war immer für seine unglaubliche Leistung am Ridge bekannt.

[00:30:20] Er ist unschlagbar. Ich meine, wir waren alle nervös. Jeder war nervös. Und diese Typen haben ziemlich hart trainiert. Ich meine, ihr beide, wenn es ernst wird, dann werden sie ernst. Also haben sie wirklich hart trainiert, sind runtergekommen und waren extrem fokussiert. Und eine weitere interessante Sache dazu ist, dass genau diese Reise der Ursprung der Cloud-based Foundation war. Ja. Also sind sie runtergekommen und wir haben ein bisschen umhergetourt, warum Akil, da sind wir stationiert und sind eingeflogen, weil Raul dort lebt. Und wir sind zu einigen ziemlich...

[00:30:58] ziemlich harte Gegenden, wissen Sie, einige definitiv deutlich weniger begünstigte Orte in großem Stil. Und wissen Sie, die beiden haben das gesehen. Und ein anderer Typ, Ricker, war auch dort und, wissen Sie, ich weiß nicht, ob Sie von Ricker Goldsboro gehört haben und wie er geholfen hat, das zu gründen, aber ja, das war sozusagen die Einweihung der Cloud-based Foundation, weshalb es

[00:31:18] **Gavin McClurg:** Ja, das stimmt.

[00:31:20] **Dustin Martin:** Deshalb hatte es eine große Verbindung zu Kanoa und dieser Schule dort unten. Also ja, wir haben Akil für ein paar Tage geflogen und dann sind wir nach Kanoa gegangen und haben angefangen, am Strand zu üben, und ja, es ist ziemlich lustig. Das ist irgendwie ein einzigartiger Spot zum Fliegen. Es ist dort wirklich glatt, aber der Launch sieht auch richtig gut aus. Es ist einfach bildperfekt. Außer direkt darunter, da hat es eine kleine konkave Stelle, eine kleine Kuhle, ein kleines, ja, ein kleines Stück, an das man nicht glauben kann, dass es bei 10 Meilen pro Stunde Wind irgendwas macht, aber es ist einfach erstaunlich. Die Turbulenzen direkt nach dem letzten Schritt, wisst ihr? Ich erinnere mich, wie ich zu Jeff O'Brien gesagt habe, der zu der Zeit in Salt Lake City war und jeden Tag den Point geflogen ist und viel Wind hatte, ich sagte: Du musst auf diesen kleinen Spot aufpassen.

[00:32:08] Und er meinte so: Ich hab's, Alter. Ja, egal. Ich hab's, Alter.

[00:32:14] Und ja, da gibt es ein Bild, auf dem er den Schirm fast schon schleift, während er ein Downtube ganz zur Seite drückt. Wir haben später darüber gesprochen und er meinte, Mann, das war, das war ziemlich genau wie du gesagt hast, das war der Wahnsinn.

[00:32:28] Und, ja, ich habe gehört

[00:32:30] **Gavin McClurg:** das. Ich habe gehört, dass dieser Spot knifflig ist. Vor dem Weltcup dieses Mal haben alle darüber gesprochen, dass es ein riskanter Start ist.

[00:32:37] **Dustin Martin:** Ja. Es ist ein bisschen riskant, selbst für einen Gleitschirm, da es dort auch schwer ist abzuheben, weil man im Grunde nur hochzieht und – ich meine, an jedem Ort mit einem steilen Abhang zieht man hoch

und es ist nicht viel Energie da. Man muss also ziemlich viel Energie aufwenden, um den Schirm über den Kopf zu bekommen und direkt in das Leistungsband zu bringen. Ich meine, direkt ins Leistungsband, es ist fast schon schwer, das Teil mit genug Energie hochzubekommen und dann zu verhindern, dass es... ja. Dass es einen so hart überfliegt, dass es einen fast schon abzieht, bevor es einen packt. Es ist irgendwie ein seltsamer Spot. Also ja, wir hatten einige gute Momente und wir waren definitiv,

[00:33:15] wir hatten alle Craig im Visier und wollten ihn alle schlagen. Ich meine, das war das Ziel. Wir waren Team Wills Wing, aber das hat uns nicht davon abgehalten, uns gegenseitig mit nur etwa einem Meter Abstand zur Klippe gegen die Wand zu drücken und dabei zu lächeln. Ich glaube, es war O'Brien gegen Shapiro oder so, die beiden sind quasi untereinander geflogen, beide mit einem Meter Abstand zur Klippe, aber so, dass der andere keine Optionen hatte und man sich einfach nur gegenseitig angesehen und gelächelt hat. So nach dem Motto: Alter, das ist echt ernst. Hier ist es gerade wirklich ernst. Also hier ist

[00:33:54] **Gavin McClurg:** meinen Mittelfinger. Viel Spaß. Ja. Tja, das hast du nicht,

[00:33:56] **Dustin Martin:** es ist keine, es ist wirklich glatte Luft, aber du bist so nah an der Klippe, um genau die beste Linie zu treffen, dass du, weißt du, ein bisschen mit einem Windgradienten gegen die Klippe spielst, weil du so nah dran bist, dass du quasi in diesem Bereich mit geringerer Windgeschwindigkeit auf deinem, auf deinem, auf deinem Can bist, weißt du, auf deinem Schirm an der Klippe. Wenn also jemand unter dich zieht und dann vielleicht langsam vor dir wegdrückt, um die Position zurückzugewinnen und dich aufzuwecken, ist das nicht, ist nicht so lustig, wie es klang, weißt du, es ist eher eine wirklich angespannte Situation. Also haben wir drei Tage davon gemacht. Und, ähm, das war alles wirklich gut. Wir hatten alle so wie üblich dort unten für alle die grünen Gänge.

[00:34:43] Wir hatten praktisch alle Projektil-Durchfall. Die ganze Woche über, und es gab Bettwanzen und all die anderen unbeschreiblichen Dinge. Aber, äh,

[00:34:56] da solltest du mal die Jeffs fragen. Du solltest Jeff O'Brien dazu befragen, es ist echt verrückt, diese Geschichten sind legendär, aber ja, das ist einer meiner Lieblingssorte zum Fliegen. Ich würde nicht jeden Tag meines Fliegerlebens dorthin fliegen wollen, aber um, weißt du, um einmal im Jahr runterzugehen.

[00:35:16] **Gavin McClurg:** Ja, ich weiß. Ich

[00:35:18] **Dustin Martin:** ich habe nicht die, die, äh, innere Stärke dafür, aber, aber es ist, es ist ein erstaunliches kleines,

[00:35:25] **Gavin McClurg:** buchstäblich und im übertragenen Sinne. Ja.

[00:35:27] **Dustin Martin:** Es ist ein unglaubliches Rennen. Also ja, das Rennen endet, du machst dein... es ist ein Rennen von etwa 35 Minuten oder so. Wir haben im Schnitt, ich glaube, wir haben im Schnitt etwa 70 km/h über... ja, 35, 45, 40 km Strecke, so etwas in der Art. Ja. Es ist wirklich schnell. Es ist wirklich niedrig. Und es ist oft furchteinflößend, aber es ist sehr befriedigend, wenn man fertig ist. Und, weißt du, an deinem tiefsten Punkt, an deinem höchsten Punkt während des Rennens, bist du vielleicht hundert Meter über dem Grat. Und an deinem tiefsten Punkt bist du etwa 15 Meter über dem... über dem Strand, aber es ist kein Strand. Es ist eine Autobahn mit einer Stromleitung zwischen dir und dem Strand. Ja. Es ist ziemlich, es ist ziemlich verrückt.

[00:36:14] Leute sind schon auf die Autobahn oder in die Büsche am Fuße des Hügels gestürzt. Es ging immer gut aus, aber es ist sehr, sehr angespannt. Und es wurde von Davis Straub gefilmt. Er war, er war vielleicht in dem Jahr auch dort unten, ich glaube, er war da. Also, er, er...

[00:36:31] **Gavin McClurg:** Ich muss auch mit ihm reden. Ja.

[00:36:33] **Dustin Martin:** Ich meine, er könnte dir sagen, wie angespannt das war. Also ja, du machst das Rennen, das Rennen dauert nur 40 Minuten und es beginnt um 16 Uhr wegen der Bedingungen, aber auch weil wir einfach, wir waren einfach chronisch katerbetrunken, so wie es war. Und nicht, weißt du, in einem Jahr hatten wir dank Roll einen Biersponsor. Und das war super, weil wir tatsächlich Bier getrunken haben, was weniger hart ist, aber in jedem anderen Jahr war es einfach nichts als Tequila. Ich meine, ich habe dort Tage meines Lebens verloren. Wenn ich zurückblicke,

wenn ich auf Kater zurückblicke, ich weiß da einen ganz bestimmten, der war da, und ich kann sagen, dass ich da einen Tag meines Lebens verloren habe. Also,

[00:37:18] Es war, es war, ja, ich erinnere mich, dass ich aufgewacht bin

[00:37:21] **Gavin McClurg:** und ich hasse diese Art von, diese Art von Schmerz macht keinen Spaß. Es

[00:37:25] **Dustin Martin:** hat sich nicht gelohnt. Also ja, jedenfalls bleibt es in Erinnerung. Du beendest das Rennen. Es beginnt um vier aus diesen Gründen. Und dann beendest du das Rennen und es ist, weißt du, vier Uhr dreißig oder fünf und du bist am Äquator. Du hast also noch etwa 45 Minuten. Und dann fliegst du nach Norden zu diesen, was wir nennen, was die Gringos die North Cliffs nennen. Und du gleitest über die Stadt, fliegst ein Stück raus, gleitest über die Stadt und das bringt dich über... ich weiß nicht, ob du schon mal dort geflogen bist, aber du gleitest über diese Stadt hinaus und verbindest dich mit diesem anderen winzigen kleinen Grat, der fast am Wasser herausragt. Und du weißt, er ist buchstäblich hundert Yards lang und hundert Yards hoch, du gewinnst ein bisschen Höhe und ab dann, wenn du nach Norden fliegst, hast du nichts als Sandsteinklippen, die direkt in die Brandung abfallen.

[00:38:17] Und Wellen, wissen Sie, ziemlich, ziemlich ordentliche Wellen. Ich weiß nicht, drei, vier Fuß hoch. Und die gehen einfach voll rein. Ja. Das sind so diese unterhöhlten, wissen Sie, überhängenden Klippen. Das ist wirklich ziemlich karg. Also fängst du an, dich da hinunterzuarbeiten, und anfangs bist du ziemlich tief. Du bist definitiv weit außerhalb der Gleit- und Überlebensreichweite. Also bist du, du bist fertig. Also testest du den Auftrieb und er ist gut. Okay. Er ist gut. Und du gehst und du fliegst weiter, weiter, weiter für ein paar Meilen. Du fliegst um diese Landspitze herum, vielleicht drei oder vier Meilen, du fliegst zu diesem Punkt und dann ist da ein Strand. Also kommst du um diese Landspitze herum, die weit ins Meer ragt, und du fliegst drumherum und dann ist da ein Strand. Das ist der Ort, an den wir typischerweise nach dem Flug gegangen sind, weil man da fast direkt in den Wind fliegen kann und es ist direkt über dem Wasser. Es geht also direkt bis zum Wasser. Da ist die Luft wirklich ruhig. Man kann Aerobatics machen und es ist wirklich ruhig.

[00:39:04] Also wären wir da runtergegangen. Ich bin oft mit Shapiro nach dem, nach dem Rennen da runtergegangen. Und wir sind einfach rumgefliegen und haben ein paar Schleifen gemacht, und wisst ihr, ihr seid sechs oder sieben, acht Meilen von dem Punkt entfernt, an dem ihr abgehoben seid. Und da gibt es nichts, es gibt keine Pfade runter zu diesem Strand. Es gibt keinen Zugang und die Flut schlägt gegen die Klippe. Also zu der Zeit habt ihr alle, wisst ihr, ihr habt immer einen Strand gesehen, der etwa zwei Schirmweiten breit war. Also war er landbar. Kein Problem, aber ihr kamt nicht wieder raus. Ich glaube, da ist mal ein Pilot gelandet. Und die haben uns eine Geschichte erzählt, wie er da gelandet ist und sie mussten ihn mit einem Boot abholen, und es wird schnell dunkel. Also holen sie euch nicht vor der Dunkelheit. Also

[00:39:41] **Gavin McClurg:** ja, das ist der Äquator.

[00:39:42] **Dustin Martin:** Ja. Sie werden dich vermissen. Sie werden dich einfach vermissen. Und später werden sie dich erwischen. Es gibt da ein bisschen, äh, extremen Schnee an der Küste. Es ist, es ist ein bisschen zu nass. Also, äh, ihr wisst ja, und offensichtlich werden wir nichts machen können, was uns an diesen Strand bringt. Und es ist, es ist einfach, ich versuche gerade herauszufinden, wie das laufen wird. Nun ja, aber also, äh,

[00:40:04] Die Wasserbahn wird einfach... es wird nicht einfach werden. Es ist immer noch ziemlich weit über das Meer hinaus, um da wieder zurückzukommen. Und es ist einfach... es ist wie die beste Brücke, die du je gesehen hast. Es ist wie Torrey Pines, aber Torrey Pines ist doppelt so hoch und komplett vertikal mit glattem Sand, wie das Beste – man könnte es nicht besser entwerfen. Und ja, wir gehen da runter und haben Spaß, und ich erinnere mich an einen Tag... sag mir, wenn ich hier zu lange schwätze.

[00:40:32] **Gavin McClurg:** Nein, überhaupt nicht. Ich hatte an dem Tag das breiteste Grinsen im Gesicht. Das klingt awesome.

[00:40:36] **Dustin Martin:** Ich möchte Canoa einfach hervorheben, weil das ist ja, du hast gefragt, was einige der besten Flüge sind, und die haben dort oft stattgefunden. Wir...

[00:40:45] **Gavin McClurg:** Wir waren an diesem Ort, als wir diese Weltumsegelung gemacht haben. Ich weiß nicht mehr genau in welchem Jahr, vielleicht 2010 oder 2011. Wir landeten auf São Miguel auf den Azoren, also etwa tausend Meilen von Portugal entfernt. Dort gibt es eine ziemlich aktive Flying-Community; sie haben jeden August dieses große Event und wir haben uns mit einem der Typen angefreundet, João. Er ist bis heute ein toller Kumpel. Wir sind an diesen Strand gegangen und waren dort jeden Tag für 30 Tage, und er sagte ständig: Wenn die Bedingungen hier stimmen, wird euch das gefallen. Und weißt du, 29 Tage lang hat es nicht gestimmt. Wir sind hinübergefliegen und dann: Oh fuck, hat wieder nicht geklappt. Aber es gab da ein Bild, das du vielleicht gesehen hast, aber es klingt genau so, wie es ist, weil wenn es passt, dann passt es perfekt. Ich meine, man fliegt über den Ozean gegen diese Klippe, wo wenn der Wind sich um 30 Grad dreht oder plötzlich abstirbt, man direkt in den Ozean geht. Da gibt es keinen Ausweg, da gibt es kein Ausweichen. Das ist der Atlantik. Ich meine, das ist nicht...

[00:41:47] ...als du irgendwie in Wasser landest, in dem du dann schwimmen musst. Ich meine, es sind nur steile Klippen, so weit das Auge reicht, und das ist einfach nur oh mein Gott. Aber als es am 30. Tag endlich passte, sind wir hin und es war einer der magischsten Flüge überhaupt. Ich meine, kein cross country, eigentlich gar nichts, weil die Bedingungen perfekt waren. Es war nicht wirklich so krass oder heftig, es war einfach nur: oh mein Gott, ich kann nicht glauben, dass ich über dem Ozean fliege.

[00:42:10] **Dustin Martin:** Ja, da steckt etwas drin. Ich meine, offensichtlich hat es etwas mit der Fähigkeit zu tun, über den Ozean zu fliegen – es ist einfach so: Oh mein Gott, ich kann mir keine Fehler erlauben. Ich meine, die Konsequenzen, die Konsequenzen machen es definitiv aufregender. Also natürlich auf deiner Stufe und auf meiner Stufe ist das eine abgewogene Entscheidung, klar. Aber ich meine, wir machen Berechnungen, aber das hebt das, was du tust, definitiv hervor und macht es unvergesslicher, das ist sicher. Ich meine, das bleibt länger im Gedächtnis als diese Flüge, bei denen vor dem Hügel ein riesiges Bauernfeld liegt, weißt du?

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Hey Dustin, bevor wir in deine Geschichte eintauchen, hast du da etwas gesagt, zu dem ich noch etwas fragen wollte. Als ich mit Jeff in Brasilien war, trug er einen dieser super flared Helme, sehr aerodynamisch. Und ein paar Monate bevor ich dieses Jahr zur Ex-Ops geflogen bin, bekam ich eine Nachricht von Larry Tudor. Wir haben über ihn gesprochen und er und ich sind befreundet geworden. Ich habe es vor ein paar Monaten im Podcast total genossen, mit ihm zu sprechen, und er meinte: „Hey Mann, denk an den Luftwiderstand.“ Und ich war wie: „Warte, was?“ Und er meinte: „Du reduzierst den Luftwiderstand.“ Ich denke, das ist etwas, worüber ihr offensichtlich extrem viel nachdenkt, weil ihr näher am Bereich der Segelflugzeuge seid. Aber da ich weiß, dass du Paragliding machst und das auch verstehst – übersehen wir da etwas? Sollten wir nicht viel mehr darüber nachdenken als wir es jetzt tun, weil wir keine aerodynamischen Helme tragen und uns nicht zu sehr um unsere Kleidung kümmern? Ich meine, wir benutzen Pod-Gurtzeug und offensichtlich, wie beim neuen Xeno, denken die Hersteller viel über den Leinenwiderstand und die Reduzierung von Leinen nach. Das ist ja nichts Neues, aber übersehen wir da etwas?

[00:44:00] **Dustin Martin:** Nein, ehrlich gesagt bin ich ziemlich sicher, dass nicht. Du musst natürlich die passende Ausrüstung haben, um mithalten zu können, wenn du mit jemandem fliegst. Ich meine, man will nicht zehn Stunden einen guten Tag haben und nicht mit jemandem mithalten können oder sich mit jemandem abmühen – man will nicht zehn Stunden einen guten Tag haben und es nicht so hart haben, dass es fast unmöglich ist. Solange ihr aufeinander abgestimmt seid, ist das wirklich das Wichtigste. Und all die Jahre in Canoa haben mir definitiv beigebracht, dass diese kleinen Änderungen in Luft, die irgendeine Struktur hat, völlig, absolut unsichtbar sind. Es gibt absolut keine Möglichkeit, diese Änderungen zu sehen. Und das ist eine ziemlich umstrittene Angelegenheit, weil viele Leute davon überzeugt sind, dass sie es sind. Und dann sagen sie: „Tja, ich bin an diesem Tag neben so und so geflogen, er war 100 Yards rechts von mir und er hat mich total abgehängt, und das liegt nur an den Leinen“, nachdem wir all diese Änderungen vorgenommen haben – und wir machen die nicht einfach so willkürlich. Ich meine, Steve Pearson von Wills Wing kam hier nach Arizona zu unserem Flugplatz und wir wurden im Winter hochgezogen und haben ein Wochenende damit verbracht, nichts anderes zu tun als Vergleiche anzustellen und jedes kleine Detail zu isolieren, das ich am Gleitschirm hinzufügen oder ändern wollte – schlechte Profile, Reflex hinzufügen, Reflex entfernen, all diese kleinen dummen Verkleidungen, der Helm – ich hatte eine Carbon-Verkleidung an meinem Haupttragegurt, der das Gurtzeug mit dem Gleitschirm verbindet – einfach in einer lächerlich niedrigen Reflex- oder Washout-Einstellung am Gleitschirm, so eine super niedrige Twist-Einstellung, in der man niemals in Thermik fliegen würde. Und nach all

diesen Änderungen, die wir vorgenommen haben – es ist eigentlich ein Video, das Dave Aldrich von diesen Vergleichstests gemacht hat –, machen wir Dreiminuten-Gleitflüge, und die beste all dieser Modifikationen ergab nach drei Minuten einen Höhenunterschied von etwa 1,5 Metern. Es gibt also einfach nichts, man kann nicht einfach, wenn man den Gleitschirm ein bisschen unsauber steuert und ein wenig unerwünschtes Gierbewegungsverhalten bekommt, für eine Sekunde wieder gleichauf kommen. Da denke ich mir: „Oh Mann, jetzt müssen wir noch drei Minuten gleiten, um zu sehen, ob es wirklich einen Unterschied gibt.“ Und ich rede hier von glatter Winterluft. Also gleiten wir drei Minuten, bekommen einen Unterschied von 1,5 Metern, drehen um und machen es wieder bei anderen Geschwindigkeiten, und dann machen wir es wieder bei anderen Geschwindigkeiten.

[00:46:20] und es sind Dinge, von denen du denkst, sie seien irrelevant, ja, Dinge, von denen du denkst, weil du Bücher über Segelflugzeuge, Aerodynamik und Fluggeschwindigkeit gelesen hast, oh, das macht definitiv einen Unterschied, und es ist echt seltsam, so eine Sache, von der du denkst, dass sie einen Unterschied machen würde, macht nur einen kleinen Unterschied, und dann denkst du dir, na gut, wenn mehr Reflex gut ist, dann ist ein bisschen mehr Reflex besser, und wir würden ein bisschen mehr Reflex auf diesem vierten Stäbchen hinzufügen, und ich meine nur, es so zu biegen, dass die hintere Spitze des Stäbchens um eine Zoll höher ist, an diesem einen, einzigen Stäbchen, und plötzlich war der Gewinn, den wir durch das Anheben der drei inneren Stäbchen um einen Zoll erzielt hatten, durch dieses vierte Stäbchen komplett zunichtegemacht, also haben wir offensichtlich zu weit außen Reflex hinzugefügt, und dann haben wir mehrere Vergleichsflüge gemacht, um sicherzugehen, und es war so, na gut, das hat nicht...

[00:47:10] das funktioniert nicht so, wie ich erwartet hätte. Wenn man mit anderen Gleitschirmfliegern unterwegs ist, kann ein Typ in einer Sekunde 20 Fuß Vorsprung aufbauen und nur noch eine Schirmspannweite von dir entfernt sein, nur durch die Luft. Ich meine, da gibt es einfach keine Möglichkeit, dass dir das hilft, und erst recht nicht, wenn du deinen eigenen Flug machst, oder wenn du meistens alleine oder nur mit einem anderen Typen fliegst. Es ist schön zu wissen, dass man den besten Gleitschirm hat, aber wahrscheinlich ist der nützlichste Teil dieser psychologische Vorteil, zu wissen, dass man...

[00:47:38] **Gavin McClurg:** Weißt du, wenn du auch nur das kleinste

[00:47:39] **Dustin Martin:** ...am Rand, du wirst wahrscheinlich nicht abgeworfen, aber um all diese Extremsportarten zu machen, willst du die Sicherheit natürlich nicht gefährden, indem du einen Helm trägst, der keine ... du weißt schon, ich trage keine Lube- und Shells mehr, es sei denn, ich bin am Strand, bei diesem Rennen würde ich etwas wie zerdrückbaren Schaum in einem Helm oder irgendeine Art von Schutz an einem Gleitschirm-Gurtzeug nicht kompromissbereit aufgeben, ich meine, nein, ich glaube nicht, dass du davon etwas hast, ich glaube nicht, dass du davon etwas Greifbares hast.

[00:48:10] **Gavin McClurg:** Lassen Sie uns kurz über ... es muss nicht super kurz sein, aber lassen Sie uns über Ihre ... für diejenigen von Ihnen, die Zuhörer, die nicht wissen, dass Sie den Rekord gebrochen haben, worauf wir dann noch näher eingehen werden, aber warum geben Sie uns nicht eine kurze Geschichte der Dustin Flying Show seit dem Anfang? Und dann machen wir von dort aus weiter.

[00:48:32] **Dustin Martin:** Ja, meine Fluggeschichte – ich glaube, das Erste, was ich gemacht habe, war RC. Ich kann mich nicht mehr genau erinnern, wann das war, ich muss acht oder zehn Jahre alt gewesen sein oder so. Aber das hilft definitiv dabei, sich vorzustellen, wie ein Gleitschirm fliegt oder wie irgendetwas fliegt, wissen Sie, wie ein Flugzeug fliegt. Als ich das lernte, hat es einen definitiv ein Stück weitergebracht, das gibt einem definitiv einen Vorsprung. Und das, ich meine, sogar bis heute, wissen Sie, etwas von der Bodenperspektive aus in der dritten Person zu betrachten und zu beobachten, was es tut, und dann dieses sofortige Feedback zu haben, wie: Okay, das hebt ab, weil ich aus der Thermik herausfalle, das mache ich gerade, das mache ich. Das war eine echte Hilfe und hat sich ziemlich direkt übertragen.

[00:49:21] Ich weiß nicht so viel darüber, wie das beim Gleitschirmfliegen abgelaufen ist, aber insgesamt war es eine große Hilfe und dann

[00:49:26] **Gavin McClurg:** Das ist interessant, wenn ich kurz unterbrechen dürfte – ich habe heute früher eine weitere Aufnahme mit einem acro-Flieger gemacht, der schon lange dabei ist, Andy. Er lebt in Gerlitz und so hat er mit dem

Fliegen angefangen, und das hat bei mir einfach Klick gemacht. Ich weiß nicht, ob du Farmer Matt Beechinor kennst, er ist quasi unser lokaler Air-Jedi und eine der wichtigsten Personen, die ich je in meinem Leben getroffen habe. Diese Typen, er fliegt jetzt nur noch ein Viertel so viel wie ich, weil er einfach beschäftigt ist und Arbeit und so hat, aber ich glaube nicht, dass ich jemals so gut wie er sein werde, weil er einfach einer dieser Leute ist, die dieses wahnsinnige Gefühl haben. Und er hat auch viel Zeit mit RC verbracht. Ich denke, da seid ihr auf der richtigen Spur, das muss ein wirklich gutes Lernwerkzeug sein.

[00:50:11] **Dustin Martin:** Ja, also ich weiß nicht, wie das für andere Piloten ist, die es machen, aber da ich schon jung angefangen habe, war das alles, was ich hatte und alles, was ich tun konnte. Ich war noch nicht alt genug, um alleine zu fliegen, aber ja, es tut definitiv etwas für die Hand-Augen-Koordination und für die Wahrnehmung – ich meine, ich vergleiche in meinem Kopf ständig, was mir in meinem Gleitschirm passiert, mit dem, wie das am Boden aussehen würde. Und ich weiß nicht, ob mir das ständig hilft, aber das Zentrieren von Thermik und das Finden von nützlichen Linien und so weiter, das hat definitiv geholfen. Und ich war ziemlich besessen davon. Ich bin zwar nicht fünf oder sechs Tage die Woche unterwegs gewesen, um die Dinger zu fliegen, aber ich erinnere mich an einen Kumpel, dem ich in den 90ern das Hanggliding beigebracht habe. Wir waren beide in RC unterwegs, wir waren eine Zeit lang Mitbewohner, und es war so weit gekommen, dass wir diese Dinger vom Hügel geworfen haben, und eines Tages hatte ich das Teil ziemlich hoch.

[00:51:22] und ich dachte mir, Mann, das Teil ist ziemlich hoch, ich glaube, wir sollten es einfach versuchen, es nach Hause zu fliegen, und er setzte sich ans Steuer dieser verdammten Landjacht und ich saß auf der Fensterbank des Beifahrersitzes und wir fuhren das Ding die Ray Road für ich weiß nicht, sieben oder acht Meilen runter, wobei wir ständig den Gleitschirm aus den Augen verloren und das Teil dann zeitweise so tief war, dass wir mitten im Verkehr anhalten mussten, um einen Rettungsmanöver in geringer Höhe zu machen, und oh mein Gott, ja wir

[00:51:51] **Gavin McClurg:** Am Ende wart ihr also die ursprünglichen Drohnenpiloten, das stimmt schon.

[00:51:55] **Dustin Martin:** Ja, wir haben das letztendlich ein paar Mal gemacht und das lehrt einen viel über Luft und Linien. Ich gebe nicht auf, aber eines dieser Male habe ich es einfach aus den Augen. Ich meine, wenn etwas so weit weg ist, verschwindet es irgendwie in den Pixeln deiner Augen. Es war einfach weg. Und nach einer Weile, nach ein paar Minuten Suchen, dachten wir uns: „Na gut, das haben wir wohl verloren“ und haben angefangen, nach Hause zu fahren. Dann haben wir das Ding gesehen und ich dachte: „Oh mein Gott, das wird gerade völlig außer Kontrolle geraten und auf den Highway stürzen.“ Und dann dachten wir: „Oh, jetzt haben wir es wohl wieder.“ Wir sind also mit ihm nach Hause geflogen. Also ja, das hat definitiv auf positive Weise in mein allgemeines Gefühl eingeflossen. Ich weiß nicht, ob das das Einzige war oder was mir einen echten Vorteil verschafft hat, aber ja, wenn ich es noch einmal machen könnte, würde ich definitiv so anfangen. Es war wirklich hilfreich und

[00:52:47] **Gavin McClurg:** Gib mir mal kurz Zeit und einen Bezugspunkt – wie alt bist du jetzt und wann war das genau?

[00:52:53] **Dustin Martin:** Ich bin jetzt 37, und weißt du, das geschah alles um die Zeit, als die Geschichten spielen – das war eigentlich genau dann, als ich gerade mit dem Hanggliding angefangen habe, oder vielleicht zwei oder drei Jahre nachdem ich damit angefangen hatte. Ich war eigentlich ziemlich vollkommen besessen, und ich habe damit wahrscheinlich angefangen, als ich acht oder zehn war oder so. Und dann, als ich 14 war, bin ich damals fast schon auf Vollzeit nach Arizona hierher gezogen und habe angefangen, Segelflugzeuge zu fliegen. Ich wusste bereits auf irgendeine Weise etwas über Hanggliding; ich kann mich nicht erinnern, wann ich zum ersten Mal gesehen oder gelernt habe, dass es existiert. Es war definitiv davor, wahrscheinlich als ich so 10 oder 12 Jahre alt war. Ich erinnere mich, so eine Anzeige oder einen Flyer oder irgendwas zu sehen, was mit Lookout Mountain zu tun hatte. Ich habe es gesehen, ich wusste davon, als ich noch jung war.

[00:53:44] aber aus irgendeinem Grund schienen Segelflugzeuge damals der richtige Weg zu sein, vielleicht wegen des Modells. Als ich 14 war, bekam ich hier einen Job in einem Ort namens Estrella Sailport und ja, ich habe die Schirme bedient. Ich habe die Schirme geführt, wenn sie abgingen, und das war gut für 50 Cent pro Schleppflug und ich glaube, vielleicht zwei Dollar extra pro Stunde oben drauf, also 2,50 Dollar pro Stunde, so ungefähr. Also habe ich versucht, am Ende jedes Tages ein oder zwei Flüge mit den Fluglehrern dort zu machen, und die haben mir tatsächlich alle zwei

Wochen oder jeden Monat einen Scheck mit einem negativen Betrag ausgestellt. Ich weiß nicht, ob das nur eine Buchhaltungsache war oder ein Witz, aber sie haben mir am Ende des Monats immer meinen negativen Scheck ausgestellt.

[00:54:33] **Gavin McClurg:** weil du nicht genug bekommen hast, nicht genug verdient hast, um deine Flugzeit zu bezahlen, oder?

[00:54:37] **Dustin Martin:** auf keinen Fall, auf keinen Fall. Und das ging so weiter, ich glaube, ich habe ihn mit 15 verkauft und war ziemlich, ich war ziemlich hineingezogen, aber ich kann mich nicht erinnern, ich muss etwa 15 gewesen sein und da kam ein Typ runter und ich hatte ja schon, weißt du, ich war in der High School und hatte schon geschafft, in der Bibliothek ein paar Bücher über Hanggliding zu finden, nicht aus Versehen, ich meine, ich habe gesucht und ich wusste schon davon. Ich kann mich nicht an die Details erinnern, aber ein Typ kam runter zum Sailport und flog einen ziemlich schäbigen alten Gleitschirm namens Lack, und ich meine, das war von vornherein kein sehr gut gebauter Gleitschirm und es war eine ziemlich schäbige Version davon, und er wollte mir einen ebenso gruseligen Gleitschirm verkaufen, weil er gehört hatte, dass ich mich für Hanggliding interessiere. Also als Pilot, der null

[00:55:29] Er hatte keinerlei Erfahrung, nicht mal eine Sekunde unter einem Hängegleiter, und er wollte mir einen Foil Combat verkaufen, der – soweit ich gehört habe – eigentlich ein ziemlich guter Gleitschirm ist, aber es war nichts, was man jemals...

[00:55:41] **Gavin McClurg:** würde einem Anfänger kein Angebot machen

[00:55:44] **Dustin Martin:** Er hat über ein paar Flüge erzählt, die er gemacht hat, und ja, mein Interesse ist wieder geweckt worden, weil – um mal kurz zurückzugehen – ich war ich weiß nicht, 13 oder 14 oder so in dem Alter, und meine Mutter hat mich zu einem anderen Segelplatz auf der anderen Seite von Phoenix mitgenommen. Ich bin in einem Segelflugzeug geflogen, vielleicht war das mein erster Flug, und wir sind in Thermik gestiegen, es muss Sommer gewesen sein, direkt über dem Carefree Highway da oben, und dieser Typ im Gleitschirm ist direkt auf uns zugeflossen, auf derselben Höhe, und hat uns einfach nur zugewinkt und ist dann direkt durch uns hindurchgeflogen. Und ich dachte nur: Was zum Teufel ist gerade passiert? Der Typ hing da wie in einer Golftasche unter dem Ding. Das war unglaublich. Ich schätze, das war einfach der Wahnsinn.

[00:56:27] **Gavin McClurg:** Ich werde irgendwann diese Golfbags herstellen. Ja.

[00:56:29] **Dustin Martin:** Ich werde damit an einem Tag absolut kein Geld verdienen. Sie werden echt cool aussehen. Also ja, das war von einem Ort namens Oasis. Das war die Turf Soaring School und sie haben direkt auf der anderen Seite der Straße bei einem Ort namens Oasis gezogen. Ähm, und, und das war, wissen Sie, wann war das? Das muss 1990 oder so gewesen sein. Hangglittern in Phoenix oder in Arizona war eine ziemlich große Sache. Die sind nicht einfach nur am Wochenende mit einem Truck und einer Winde losgefahren. Die hatten Reihen von Spuren und haben mehrere Spuren mit Abschleppwagen mit Winden und Dünenbuggys mit Winden betrieben, um diese Leute in die Luft zu bekommen. Und

[00:57:04] **Gavin McClurg:** Mist. Ja.

[00:57:05] **Dustin Martin:** Ich meine, das war die Ära von Hans Heidrich und Bob Thompson und natürlich Jeff Reynolds und Brad Lindsay – das war damals in Phoenix alles um das Towing herum. Es gab eine große Community und es war, also, ich bin 96 eingestiegen und es war immer noch eine spannende Sache. Es war groß. Groß genug, dass die Treffen immer in riesige Schreie ausarteten. Einfach mit jedem, es schien damals wichtig zu sein. Es waren viele Leute da und sie waren leidenschaftlich dabei. Und es gab immer Streit. Im Rückblick war das alles sehr cool. Aber damals dachten wir, wir müssten das ein bisschen unter Kontrolle bringen. Das zieht keine neuen Mitglieder an. Ja, wir müssen neue Mitglieder gewinnen. Und jetzt ist es so, als bräuchten wir irgendetwas. Es ist uns egal.

[00:57:50] Ein nächtlicher Schlagabtausch wäre vorzuziehen. Also besser

[00:57:54] **Gavin McClurg:** als das, was du hast. Ja.

[00:57:55] **Dustin Martin:** Ja. Also ja, so habe ich im Grunde angefangen, etwas über Gleitschirmfliegen zu lernen. Das ging über ein paar kleine Zufallsbegegnungen. Also ja, ich war im Estrella Sailport. Ich bin mit 15 allein geflogen, mit

16 habe ich meine Lizenz bekommen. Und dann hätte ich mich wahrscheinlich darauf fixiert, wenn das Gleitschirmfliegen das Ganze nicht komplett, komplett, wissen Sie, aus den Gleisen geworfen hätte. Und sobald ich mir das Gleitschirmfliegen angesehen habe – was damals nicht über das Internet ging, sondern eher durch das Anschauen von Zeitschriften und das Durchsuchen der Gelben Seiten –, habe ich einen Instruktor gefunden und das war's. Ich bin an einem Wochenende hochgegangen und dachte mir schon: „Tja, der Sailport ist reine Zeitverschwendung.“ Und dann habe ich insgesamt drei Wochenenden, also sechs Tage lang mit diesem Instruktor, Bill Holmes, geflogen, der immer noch unterrichtet.

[00:58:46] Und ich dachte mir: Ja, genau das ist es. Ich war zu hundert Prozent besessen. Und ich habe es geschafft, mich vom Sailport einfach wegen allgemeiner Dummheit feuern zu lassen. Die

[00:59:00] **Gavin McClurg:** wollten sie dir nicht mehr minus Geld bezahlen oder was?

[00:59:02] **Dustin Martin:** Ja. Ich bin eigentlich immer noch sehr gut mit all diesen Typen befreundet. Für mich war das irgendwie ein Witz und, und, wissen Sie, ich gehe immer noch hin und fliege ab und zu einen Segelflugzeug, und es ist alles, es ist alles gut. Aber ja, das ist das, ich schätze, sie haben gemerkt, dass, äh, meine Zeit für mich, wissen Sie, wichtiger war, als sie auf eine sehr egoistische Weise zu geben. Also sagte ich, na gut, ich werde Gleitschirmfliegen gehen. Also ja, ich habe mit Bill Holmes gelernt und, und, äh, ja, das war es. Ich habe, ich habe meinen ersten Gleitschirm kurz danach bekommen. Und, und ich war einfach mehrere Jahre lang völlig besessen davon.

[00:59:40] **Gavin McClurg:** Das ist 96.

[00:59:42] **Dustin Martin:** Ja. 96, wissen Sie, August 96, ich habe Unterricht genommen und Anfang 97 habe ich mit einem Mentor von mir hier in Phoenix einen Moyse XT 165 gefunden und gekauft, der sich für jemanden mit meiner Erfahrung als ziemlich, ziemlich durchschnittlicher Gleitschirm herausstellte. Ich bin beim Kauf dieses Teils wahrscheinlich einen Schritt zu weit gegangen, aber es hat gut funktioniert. Wenn ich es mir jetzt ansehe, ich meine, es ist wie jeder andere Anfänger-Gleitschirm. Ich hätte einen Falcon oder so etwas Ähnliches kaufen sollen, einen Single Surface, aber wissen Sie, in den Neunzigern in Phoenix war das einfach keine Option. Ich wollte den Gleitschirm haben, der alle anderen Gleitschirme schlägt. Obwohl es mein erster Gleitschirm war.

[01:00:27] **Gavin McClurg:** Kannst du mir – nur weil ich beim Hanggliding so ein Idiot bin – kannst du mir und dem Publikum eine kurze Einführung zu Single Surface geben? Gibt es da Bewertungen wie bei Gleitschirmen, also von Wettbewerb bis zum Anfänger? Gib uns mal den zweiminütigen Grundkurs für jemanden, der lernen möchte, wie man hanggleitet. Wo fängt man an? Wo hört man auf? Was sind die Unterschiede zwischen Single Surface und diesen anderen?

[01:00:58] **Dustin Martin:** Alle kennen wahrscheinlich den Unterschied zwischen Single-Surface- und Double-Surface-Schirmen. Man hat da den ganz einfachen Single-Surface-Schirm, den Top-Sail, der im Grunde wie ein Windsurf-Segel ist und bei dem die Schläuche quasi komplett offen liegen. Das ist generell der günstigste Schirm zu bauen und aufgrund der verlängerten Leinenlänge auch der stabilste. Er ist also widerstandsfähiger gegen ein Umkippen. Er ist wirklich, wirklich gedämpft. Er ist nicht instabil. Und die haben keine, das würde also als Anfängerschirm gelten, und sie nutzen Anfängerschirme auch als Trainingsschirme. Es ist also ein bisschen anders als beim Gleitschirmfliegen. Man kann zum Beispiel einen Schulschirm haben, oder man kann das haben, was jemand normalerweise als ersten Schirm kaufen würde.

[01:01:46] Das ist im Grunde das Gleiche. Und das hat sich nur ein wenig geändert, bei Wills Wing, einem der Wills Wing-Schirme, den neuesten Gleitschirmen, dem Alpha. Den könnte man wirklich als Schulschirm bezeichnen, weil er einfach sehr langsam und ein bisschen größer ist als die größeren Falcons. Er ermöglicht es jemandem am ersten Tag, etwas langsamer zu fliegen und nicht ganz so überfordert zu sein, während er kopfüber einen Hügel runterläuft. Also ja, die gleiten nicht.

[01:02:14] **Gavin McClurg:** Verhältnis bei dem im Vergleich zu dem, mit dem man in Wettkämpfen fliegt.

[01:02:20] **Dustin Martin:** Nun, wisst ihr, die Wills Wing-Leute, ich sage das wahrscheinlich falsch. Nein, sagt mir Bescheid. Aber ich denke, ein Falcon ist wahrscheinlich, sagen wir mal, keine Ahnung, so sechs zu eins oder so etwas in

der Art. Ich meine, das Alpha ist wahrscheinlich ziemlich ähnlich. Ich meine, auf diesem Leistungsniveau, ja, es ist eins, nein, es kommt auf den Gleitschirm an. Ja. Es ist ein Low-End-Modell.

[01:02:41] **Gavin McClurg:** Gleitschirm. Ja. Ja. Ja. Aber es ist ein Speedway.

[01:02:45] **Dustin Martin:** Ja, genau. Der geht richtig langsam. Er ist sehr einfach zu fliegen. Weißt du, er ist ideal. Das ist das, was ich als ersten Gleitschirm hätte haben sollen. Das ist das, was jeder als ersten Gleitschirm haben sollte. Und das ist das, wovon ich versuche, all meine Schüler oder die Schüler, die ich schleppe, zu überzeugen, dass sie das als ersten oder sogar zweiten oder dritten Gleitschirm haben sollten. Ich meine, ich wünschte, ich hätte auch einen hier in meiner Wohnung stehen, aber ja. Eine deiner Fragen ist, ob sie mit Ratings kommen, und sie kommen nicht mit den Ratings, die du gewohnt bist. Also, diese neuen Piloten suchen vielleicht danach und könnten verwirrt sein, aber ich schätze, wir fliegen ja bereits und sind sozusagen auf dem Markt. Wir wissen, dass eine Alpha ein Schulgleitschirm ist, eine Falcon – ist das ein wirklich toller erster Gleitschirm oder ein Tandemgleitschirm?

[01:03:32] Die Tandemmodelle sind im Allgemeinen eine größere Version eines Gleitschirms für Anfänger, nur eben für die Handhabung und die Start- und Landegeschwindigkeit. Und weil man mit einem Tandempassagier nicht versucht, Leistung herauszuholen. Dann käme als Nächstes so ein Gleitschirm für Fortgeschrittene. Und das ist so etwas wie ein Sport-Modell. Und das ist kein geeigneter erster Gleitschirm für jemanden, der gerade erst die Ausbildung abgeschlossen hat. Ich meine, man kann sich leicht übernehmen, und es ist wirklich verlockend, einen Gleitschirm zu kaufen, von dem man denkt, dass er einen durch jede beliebige Position in deiner Fliegerkarriere tragen wird, die du erreichen willst, bevor du dir einen neuen Gleitschirm kaufen musst.

[01:04:19] Und ich habe das, weißt du, auch ein bisschen falsch gemacht. Ich meine, wenn ich zurückgehen könnte, ja, das einzige, was ich wirklich ändern würde, wäre der erste Gleitschirm, den ich bekommen habe. Ja, danach fängt man an, in den Bereich der Intermediate-Gleitschirme einzusteigen, und da gibt es eine riesige Auswahl. Und ab diesem Punkt erfordern sie alle fast das gleiche Können wie die absoluten Spitzenmodelle im Rennsport. Deine Entscheidungen in den ersten paar Jahren sind also viel wichtiger als später. Ich meine, wenn du einen Intermediate-Gleitschirm erfolgreich fliegen kannst, kannst du höchstwahrscheinlich auch problemlos einen Top-Modell fliegen.

[01:05:04] **Gavin McClurg:** Und was sind da die Risiken, Dustin, wenn du auf diese viel anspruchsvolleren Gleitschirme umsteigst? Ist das irgendwie vergleichbar mit dem, was beim Gleitschirm passiert ist, dass sie einfach viel schwieriger zu kontrollieren sind? Wenn du zum Beispiel einen Strömungsabriss hast oder Kaskaden fast unvermeidlich werden auf einem Wettkampf-Gleitschirm und sie sind einfach spaniger. Sie sind schneller. Also passieren die Dinge schneller. Ist das irgendwie das Gleiche, hast du damit die gleichen Probleme?

[01:05:37] **Dustin Martin:** Ihr sackt nicht zusammen,

[01:05:39] **Gavin McClurg:** sie klappen nicht zusammen.

[01:05:41] **Dustin Martin:** Ja. Ich meine, ich denke, man hätte da ein anderes Problem. Ich bin mir ziemlich sicher, dass jeder, der einen Gleitschirm auf Wettbewerbsniveau fliegen kann, einen Wettbewerbsgleitschirm fliegen könnte, sofern er das Teil erfolgreich starten und runterfliegen kann – also bei völlig ruhiger Luft wäre das kein Problem. Aber wenn man jemanden in einem High-Performance-Hängegleiter, der nur eine Fläche hat, also so richtig schlaaffe Gleiter, in die Luft wirft, wird man sofort nach dem Start auf das Problem mit der Handhabung und diese gedämpfte, verzögerte Reaktion des High-Performance-Gleiters stoßen. Und das wird sie sehr schnell überfordern. Es bringt fast jeden sehr schnell in ein Oszillationsproblem direkt in der Nähe des Hangs.

[01:06:30] Das ist also eher eine Sache der Handhabung als, ja, das ist definitiv eher eine Sache der Handhabung als der inhärenten Sicherheit des Gleitschirms. Ich meine, aber natürlich, wenn du dann die Bedingungen zur Mittagszeit dazugibst, dann wirst du ja ähnliche Probleme wie bei den Gleitschirmen haben.

[01:06:45] **Gavin McClurg:** Okay. Nicht

[01:06:46] **Dustin Martin:** Zu erwähnen ist auch, dass die Start- und Landegeschwindigkeiten bei deinem ersten Flug auf einem Gleitschirm ohne Verkleidung sowohl aufregend als auch furchteinflößend sein werden.

[01:06:54] **Gavin McClurg:** Ja. Richtig. Okay. Verstehe. Also, danke dafür, das weiß ich zu schätzen. Und wie sieht es aus, du bekommst deinen ersten Gleitschirm im Jahr 96, steigst vielleicht ein bisschen zu schnell im Jahr 97 um. Wie füllst du die Lücke dazwischen bis zum Brechen von Weltrekorden? Also,

[01:07:15] **Dustin Martin:** Ja, ich habe diesen ersten Gleitschirm 97 bekommen, nachdem ich Glück hatte, dass es hier eine Community gab. Ich konnte mir also zwischen den Lektionen und dem Kauf meines ersten Gleitschirms einen Anfänger-Gleitschirm ausleihen. Ich war also mit diesem geliehenen Gleitschirm unterwegs und wurde von meinem Mentor und anderen Piloten bei jedem, jedem zweifelhaften Start ohne Wind an den Klippen hier im Valley mitgerissen und kam dabei fast völlig unversehrt durch. Und ich glaube, ich wusste genug, um bei diesem Art von Anfänger-Zwischenmodell zu bleiben, das ich eine Weile hatte. Und ich hatte nicht viel Bedarf, auf das nächste Modell umzusteigen, aber ich bin wirklich auf den nächsten Gleitschirm umgestiegen, einen Extra Light, einfach nur wegen der schieren Sexiness von dem Teil.

[01:08:00] Ich sah diesen Typen oben am Mingus, der hatte einen und ich musste ihn haben. Ich meine, ich musste seinen haben, nicht nur irgendeinen von denen. Ich musste genau diesen haben. Also habe ich ihn eine Saison lang verfolgt. Und ich sagte so: Ich muss deinen Gleitschirm haben, das ist das sexyeste Teil, das ich je mit eigenen Augen gesehen habe. Und er sagte immer: Nein, nein, nein, nein. Und schließlich wusste er, dass er seinen Sucker hatte, nachdem er alle Flugstunden damit absolviert hatte. Und ich habe ihm das Teil abgekauft und ich war bereit dafür, ich war bereit dafür und ich habe es richtig gemacht. Ich bin zu den Craters geflogen, was im Grunde Arizonas legendäre Trainingsstätte ist. Die sind wirklich glatt. Die Topografie ist glatt. Und zu der Jahreszeit, in der ich ihn flog, war es richtig kalt. Es könnte sogar Schnee auf dem Boden gelegen haben, und es war ein richtig ruhiger Flug. Also selbst nach all den Stunden und den XC-Flügen, die ich mit meinem Gleitschirm gemacht hatte, und nachdem ich ihn in jeder Menge verrückter Luft geflogen hatte, war der Schritt auf diesen Extra Light, der rückblickend einfach nur ein weiterer Intermediate-Gleitschirm im heutigen Sortiment ist, nur ein kleiner Schritt.

[01:08:59] Er war unglaublich schnell und beängstigend, und das Geräusch der Luft, die am Schirm und an mir vorbeiströmte, war einfach schrecklich. Sobald ich vom Hügel wegflog, schaffte ich es, ein paar 180-Grad-Kurven zu fliegen, ohne wirklich in Schwierigkeiten zu geraten. Er schwankte nicht zu stark. Und ich landete auf den Füßen. Ich konnte es kaum glauben. Und ich kaufte das Teil. Ich liebte es. Also habe ich mich an diesen Gleitschirm gewöhnt und hatte dann auch etwas Erfolg mit cross country in dieser, also in dieser relativ kleinen Community, die wir hier haben, relativ klein im Vergleich zu Kalifornien oder einigen dieser Orte in Brasilien. Ich hatte hier also ein gewisses Maß an Erfolg erreicht, und das war genug, innerhalb von, ich schätze, es war um 98,

[01:09:52] Ich bekam einen Anruf von einem Typ namens Ken Brown, der jetzt ein guter Freund ist. Er war der US-Vertrieb für Moise. Und er meinte so: Hey, ich hab da eine Idee für dich. Du scheinst ja ganz gut voranzukommen. Und ich würde dir gerne helfen. Es stellte sich heraus, dass er mir einen Gleitschirm geben wollte und das vielleicht zu einer regelmäßigen Sache machen wollte. Und so bekam ich gebrauchte Wettkampfgleitschirme von Piloten, die voll gesponsert waren. Die haben neues Zeug bekommen. Und das war ziemlich erstaunlich. Ich bekam also quasi High-End-Ausrüstung. Genau. Als die ersten guten Topless-Gleitschirme rauskamen, die ersten guten.

[01:10:40] Und was

[01:10:41] **Gavin McClurg:** was wäre das gewesen, was hätte ein Gleitschirm gekostet? Was hat ein Verkaufsmodell eines Gleitschirms im Jahr 2000 gekostet?

[01:10:46] **Dustin Martin:** Ja, das wäre wahrscheinlich passiert. Wahrscheinlich sieben oder achttausend oder so etwas in der Art. Oh,

[01:10:52] **Gavin McClurg:** Also, du warst total begeistert.

[01:10:53] **Dustin Martin:** Ja, es gab zu der Zeit noch nicht alle Carbon-Optionen oder vielleicht sogar überhaupt keine Carbon-Optionen. Weißt du, das waren nicht die ersten topless. Das war sozusagen die zweite Runde der topless. Sie hatten einige Probleme gelöst. Und ja, er hat mir geholfen. Und ich fing an, von ihm so eine Art halb regelmäßige Gleitschirme zu bekommen, die von US-Wettkämpfern wie Kurt Warren und einigen anderen Typen benutzt wurden. Und ja, ich war total begeistert. Und deshalb hat er mich mit Gleitschirmen versorgt und sozusagen eine erste kleine

Reise für mich finanziert. Und das war von hier in Arizona durch den Westen der USA, durch die Rockies bis nach Golden. Eigentlich nein. Sorry. Sun – wie heißt das? Sun Peaks? Ich glaube, das heißt Sun Peaks.

[01:11:39] Es ist in der Nähe von Kamloops. Okay, ja. Also, ich bin hochgefahren und bin – ich bin eine Weile in Salt Lake City geblieben. Ich habe den Chelan-Wettbewerb mitgemacht. Das war vielleicht – ja, das war mein erster Wettbewerb, glaube ich. Ich habe Chelan gemacht. Vielleicht habe ich in derselben Zeit auch Dinosaur gemacht. Ich bin nach Kanada gefahren. Eigentlich bin ich nicht nach Kanada reingekommen. Ich musste die Nacht an der Grenze in einem Hotel verbringen, weil ich nicht – ich konnte nicht beweisen, dass ich genug Geld hatte, um nach Kanada einzureisen.

[01:12:09] Und das macht mich heutzutage immer noch nervös, wenn ich da reinfahre, aus demselben Grund. Also, ich tauchte auf und die meinten so: „Tja, das ist – Sie brauchen mehr als das, was Sie haben, 200 Dollar für zwei Wochen.“ Ich sagte: „Tja, Sie kennen mich nicht.“ Richtig. Richtig. Also bin ich losgefahren und bin versehentlich nach Golden gefahren. Das war damals noch die Zeit, in der man einfach einen Atlas zum Navigieren benutzt hat. Also bin ich losgefahren und ich – das Letzte, an das ich mich erinnere, war, dass Golden ein Ort war, an dem sie Wettbewerbe hatten. Und aus irgendeinem Grund blieb mir dieser Name im Kopf hängen und ich bin den ganzen Weg nach Golden gefahren. Das war ein ziemlich toller Ort. Ich glaube, ich bin einen Tag dort geflogen und ja, es war ziemlich klasse. Und dann meinten die: „Nein, der Wettbewerb ist zurück in Kamloops.“ Ich dachte: „Oh, Jesus. Okay.“ Also drehe ich um und fahre meine Bonneville verdammt noch mal zurück.

[01:12:58] Das ist so – das ist die mit Abstand rammeligste alte 84er Bonneville mit diesem Fake-Lederdach. Es ist einfach lächerlich. Das ist wie die Jimmy Chase

[01:13:08] **Gavin McClurg:** beweglich. Es ist einfach lächerlich.

[01:13:11] **Dustin Martin:** Du triffst auf eine Bodenwelle und es geht dann für etwa eine halbe Stunde ständig hoch und runter. Also komme ich nach Kamloops und, ja, ich vergesse den Namen des Typen, aber er hatte diesen Wettbewerb organisiert. Einige der kanadischen Stars waren da und einige Leute von tatsächlich aus dem – von über den Ozean her – waren gekommen, und es schien eine ziemlich große Sache zu sein. Und das war großartiges Fliegen. Also habe ich die Woche dort gecamppt und hatte einen tollen Wettbewerb und habe definitiv viel gelernt. Ich wurde von einem neuseeländischen Piloten, der für diesen Wettbewerb hochkam, ordentlich abgezogen. Und, Mann, ich glaube, ich habe da nur durch Glück den zweiten Platz belegt. Ich neige dazu, das zu tun. Ich hatte meine besten Tage, nicht meine besten Wettbewerbe, aber meine besten Tage zu Beginn eines Wettbewerbs, wenn ich die geringsten Erwartungen und definitiv das geringste Vertrauen in meine Fähigkeiten habe.

[01:14:05] Ich nehme dazu meistens einfach die Geschwindigkeit raus, versuche oben zu bleiben und lasse die anderen entscheiden. Genau so habe ich den ganzen Wettbewerb geflogen, weil ich keine Ahnung hatte, was ich tue. Und ja, ich hatte Glück und bin gut abgeschnitten. Der Typ, Jeff, hat viel besser abgeschnitten. Er war ein ziemlich geschickter Pilot und hat mir durch sein Vorbild ein paar kleine Tricks beigebracht, wie man in eine Wolke hineinfliegt und dort bleibt, während die anderen den ersten Start machen, und dann auf der anderen Seite aus der Wolke herauskommt und den nächsten Start schnappt. Und so kleine Start-Manöver, die ich immer noch nicht beherrsche.

[01:14:36] Jetzt, 20 Jahre später, habe ich immer noch nicht gelernt, welchen Start ich nehmen soll und wie. Das ist also ein fortlaufender Prozess. Aber ja, das war alles das Ergebnis von Kenny Browns Sponsoring. Und dann kam ich zurück und, weißt du, ein anderes Topless war in Australien in Entwicklung. Und er meinte so: „Hey Mann, wie würdest du dich fühlen, wenn du nach Australien gehst?“ Oh mein Gott, Alter, ich bin dabei. Also hat er mir ein Ticket gekauft und ich – und es war so, ich habe dort offensichtlich unter dem Tisch in der Fabrik gearbeitet. Und weißt du, ich wurde genug bezahlt, um irgendwie zu überleben und habe das gemacht. Den Winter, weißt du, die nordamerikanischen Winter-Wettkämpfe dort.

[01:15:25] Und ja, das war ein Verkäufertrick. Der Typ hier, der mir in Phoenix geholfen hat, meinen ersten Gleitschirm zu finden und mich ein paar Jahre lang betreut hat, hatte eine große Industriennähmaschine und hat mich dazu überredet, mir das Teil von ihm zu kaufen. Und ich dachte mir, na gut, ich brauche es nicht, aber der Preis stimmt. Und dann habe ich einfach angefangen, damit zu nähen und Sachen zu bauen. Und dann, ja, als ich nach Australien ging, war das nur

zwei oder drei Jahre später. Ich habe sie dazu gebracht, mir die Maschine ab und zu nach Feierabend zu benutzen, um ein Schleppseil oder irgendwas zu nähen. Und ich konnte so tun, als wüsste ich genug davon, damit sie widerwillig sagten: Okay, er wird die Maschine wahrscheinlich nicht kaputtmachen. Und das habe ich getan und habe ein paar kleine Sachen genäht. Und über die Jahre hat sich das dann dazu entwickelt, Gurtzeuge und so weiter zu bauen.

[01:16:11] Bei Wills Wing war es bei mir genauso. Ich dachte mir so: Ja, ich weiß, wie man eine Maschine bedient. Ich werde sie nicht kaputtmachen. Und zu diesem Zeitpunkt war das wahr, als ich zu Wills Wing kam, und dank ihnen und der vielen Zeit, die vergangen ist, bin ich immer besser im Nähen geworden und habe mehr Erfahrung damit gesammelt, wie man die Dinge richtig macht. Über die Jahre haben wir Strukturtests durchgeführt und ich konnte die Ergebnisse sehen, wie bestimmte Stichmuster halten. Und, ich schätze, das ist eben das, was es braucht. Einfach viel Erfahrung. Und offensichtlich haben Shapiro und das Covert-Projekt dazu noch viel Erfahrung hinzugefügt.

[01:16:47] **Gavin McClurg:** Und wann ist das passiert? Also jetzt sind wir bei 2000. Du bist in Oz, du arbeitest mit Moyes. Wann hat das angefangen? Gab es da so einen Aha-Moment, was du ja erwähnt hast, so im Jahr in Kamloops? Du hast ein bisschen über Flugpsychologie gesprochen und insofern, wie du quasi identifiziert hast: „Oh, das ist der Moment, in dem ich gut bin.“ Aber wie konntest du dann vielleicht in die Wettkampfszene und auf große Distanzen beschleunigen? War das einfach nur eine Frage der Zeit? Ich wollte gerade...

[01:17:26] **Dustin Martin:** Ich würde sagen, es ist nichts anderes als pure Besessenheit, einfach nur leidenschaftlich zu sein. Ich meine, wenn dich jemand fragt, wie man dieses Niveau erreicht, kann man sehen, ob sie es erreichen werden – egal was sie tun – oder ob sie ihm nahekommen, weil sie es wirklich wollen, aber nicht leidenschaftlich genug dafür sind. Jeder kann ziemlich gut darin sein. Aber um wirklich gut darin zu werden... Ich habe das ehrlich gesagt noch nie geschafft. Ich bin nicht auf das Niveau von Leuten wie Manfred und Christian gestiegen. Ich konnte zusehen, wie Alex Ploner diesen Schritt gemacht hat, so um die Zeit, als er in Zapata war. Ich weiß nicht mehr, in welchem Jahr das war. Und als er offensichtlich richtig gut wurde und ein paar Weltmeisterschaften gewann, gab es da so ein letztes Plateau.

[01:18:15] Ich bin mir sicher, dass es nicht das letzte ist, aber das letzte sichtbare Plateau, das wir in der Welt des Gleitschirms sehen können, ist es, dorthin zu gelangen, wo sie sind. Und ich weiß nicht, wie man dahin kommt. Ich meine, ich nehme an, man bleibt einfach besessen. Und ehrlich gesagt, habe ich diese besondere Ebene der Besessenheit verloren, vielleicht zum Guten. Ich weiß nicht. Aber zu der Zeit war es so, ich konnte meinen lokalen Hügel hier dreimal am Tag fliegen. Und das beinhaltete zwei Stunden Fahrt hin und zurück, um den Gleitschirm am Startplatz abzuholen und hochzuwandern, um das Auto zu holen. Das schien mir völlig normal. Aber diese Tage sind vorbei. Aber ich bin super glücklich. Super, super dankbar für ihn. Und ja, wenn ich zurück nach Australien denke, war ich völlig besessen. Also habe ich die Sommerwettbewerbe dort mitgemacht und hatte Typen, Johnny war in meinem Alter und er war schon gut.

[01:19:06] Und er war immer ein kleines bisschen besser als ich. Und er hat diesen Abstand zwischen uns mit den Jahren einfach beibehalten. Also habe ich viel von ihm gelernt. Und da war ein junger Typ namens Joel Rebecki, der leider gestorben ist, nachdem er zu Airborne Gliders gegangen war. Er hat dort dabei geholfen, einen Gleitschirm zu entwickeln. Und er hat dann, weißt du, an einem echt riskanten Tag mit sehr starkem und sehr seitlichem Wind an der Küste gestartet und versucht, quasi einen Weltrekord für einen Fußstart vom Strand zu knacken. Soweit ich gehört habe, hat er versucht, von einer – ich weiß nicht, was für ein Frontalwind-Tag das war – aber offensichtlich ein heftiger Tag am Strand abzuheben. Und ich vergesse den Namen der Klippe, aber sie ist oben.

[01:19:51] Man vergisst den Namen der Stadt, aber sie liegt im Norden. Es ist Sydney da oben, wo Airborne ansässig ist, glaube ich. Ja, er wollte ins Landesinnere fliegen und über die Berge. Und Joel war einfach unglaublich. Er war ein fantastischer Pilot und hätte ganz leicht die absolute Spitze erreicht. Ich meine, er war zu der Zeit schon so gut wie man nur sein konnte. Er hatte definitiv schon dieses gewisse Etwas. Und ich habe also viel von ihm gelernt, er war ein super cooler, junger Typ, total lustig. Und wir haben uns in den paar Monaten, die ich dort war, oft zusammengetan.

[01:20:24] Und, weißt du, offensichtlich hatte Gerolf, der Designer aus Österreich, wenn man es aus ihm herausgepresst hat, ein wirklich einfach nur erstaunliches technisches Wissen. Und, weißt du, ich habe viel gelernt. Ich war wie ein Schwamm. Im Grunde habe ich versucht, alles aufzusaugen. Und, weißt du, ich flog seinen Gleitschirm und wollte alles darüber wissen. Und er hat das irgendwie ein bisschen toleriert. Und, weißt du, ich flog mit ihm, Joel, Johnny und all

diesen Leuten. Wir haben Mount Beauty gemacht. Wir haben Corion gemacht und natürlich nach Hay und Niloquin und all diese Wüstengebiete im Landesinneren geflogen. Und, ja, das war eine große Erfahrung. Und dann bin ich danach nach Hause gekommen. Und ich weiß nicht warum. Ich weiß nicht, ob es an einigen Unfällen lag, die ich gesehen oder davon gehört habe.

[01:21:12] Ich war damals noch jung. Zu diesem Zeitpunkt in meinem Leben hatte ich noch nichts erlebt, bei dem ich Leute um mich herum sterben gesehen habe. Das war neu für mich. Ich schätze, dass ich mich deswegen mit den Judentum oder mit der breiten Öffentlichkeit identifizieren konnte, so wie sie uns sehen. Zu der Zeit dachte ich mir: Mann, vielleicht war das es. Ich kann es nicht mit Sicherheit sagen, aber vielleicht war ich einfach nur vom kompetitiven Aspekt ausgebrannt. Und vorher hatte ich auch noch nie an etwas teilgenommen. Gleichzeitig war ich total begeistert davon. Aber ich hatte dieses verwirrende Gefühl, dass ich mich vielleicht zurückziehen müsste. Und das habe ich auch getan. Und in 2001 oder so, als ich zurückkam. Also, ja, ich kam zurück und habe mich sofort zurückgezogen. Ich meine, ich war immer noch total besessen vom Fliegen.

[01:21:58] Das hat sich nie geändert. Aber ich habe mich von den Wettkämpfen zurückgezogen und musste ein wenig in mich gehen. Das war über ein paar Jahre hinweg. Und ich bekam ab und zu einen Anruf oder wurde von der Crew aufgefordert, mich zu zeigen. Johnny und die anderen fragten so: „Was ist los? Hast du Angst vor uns?“ Also ja, das war etwa 2003. Da habe ich wahrscheinlich Kevin Carter getroffen. Er ist, weißt du, gut. Er ist gut in allem, was er tut. Und als er anfang, Gleitschirmfliegen zu gehen, wurde er richtig gut, richtig schnell. Er bekam ein paar kleine Sponsoren, etwas Hilfe von Arrows zu der Zeit und fing an, an Wettkämpfen teilzunehmen. Und ich meine, buchstäblich innerhalb von drei Jahren, nachdem er mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hatte, war er im Team und wurde zu einem wirklich guten Freund. Und ja,

[01:22:43] Eines Tages hat er mich angerufen, als ich gerade irgendeinen Nebenjob hier in Phoenix gemacht habe. Und er meinte: „Hey, Bro, du musst zu Wills Wing kommen.“ Und er sagte: „Ich habe mit diesen Leuten gesprochen und sie haben Lust, vielleicht einen Deal mit dir zu machen, und du musst einfach nur mitmachen.“ Und ich war – wir haben vielleicht schon vorher darüber gesprochen – und ich sagte: „Nein, ich hab das hier.“ Weißt du, ich war ein Kind und hatte so eine kleine Sponsoring-Abmachung. Ich dachte mir: „Oh, ich will das nicht kaputtmachen.“ Aber er wusste es besser. Ich meine, er wusste es besser. Also sagte er: „Schau mal, du musst das, das ist das, was du tun musst.“ Und er hat es mir genau dargelegt. Und ich sagte: „Alles klar, das ergibt Sinn.“ Also habe ich am Ende mit diesen Leuten gesprochen. Ich glaube, ich habe mit Rob Kells gesprochen. Und er ist, weißt du, Rob Kells ist der netteste Typ, den man je gesehen hat.

[01:23:30] Er war damals sozusagen das Gesicht von Wills Wing. Er war die Stimme zwischen Wills Wing und all den Händlern. Und, weißt du, er hat sich damals um das Team gekümmert. Das waren Kevin und ich. Und dann wuchs das zu Shapiro, Jeff O'Brien und Zach an. Also, ja, ich bin genau zum richtigen Zeitpunkt reingekommen. Und, weißt du, dank Kevin. Also, ja, über die nächsten drei, vier oder fünf Jahre haben wir ein wirklich erstaunliches Team aufgebaut. Und, weißt du, das merkt man erst, wenn man zurückblickt. Damals dachte ich immer, Mann, das muss großartig gewesen sein, ein Mitglied des Wills Wing Teams in den 80ern oder 90ern zu sein. Weißt du, das klang so cool, all die Geschichten klangen so cool. Und die Typen waren halt einfach epische Partygäste.

[01:24:17] Und ich meine, epische Partygänger. Da klingen ja ein paar Geschichten mit dabei. Aber im Rückblick würde ich nicht sagen, dass ich gerne zu irgendeiner anderen Zeit dabei gewesen wäre. Ich meine, wir hatten das beste Team, das es meiner Meinung nach je gab. Es war einfach eine super coole Zeit, dabei zu sein. Und wir sind überall zusammen gereist. Ich meine, wir haben zusammen die Welt bereist. Das ist ziemlich cool. Und zufällig hatte zum damaligen Zeitpunkt niemand wirklich irgendwelche dringenden Verpflichtungen. Und es war einfach eine kontinuierlich gute Zeit. Es war großartig. Und wir haben viel gelernt. Und alle waren in ihren Fähigkeiten wirklich gut aufeinander abgestimmt. Wir sind richtig gut zusammengewachsen. Und wir sind alle noch immer sehr enge Freunde. Und das war es, das zu haben...

[01:25:00] **Gavin McClurg:** eine Gemeinschaft und Mentoren sind alles, nicht wahr? Das ist es wirklich. Ich meine, ja. Und

[01:25:05] **Dustin Martin:** Wenn man die Leidenschaft eines anderen sieht, entfacht das die eigene Leidenschaft wieder. Ich meine, in einer Community wie der, in der ich jetzt bin, ist es echt einfach, den Gleitschirm einfach aufzuhängen und zu sagen: „Tja, da ist ja keiner zum Fliegen“ oder „Stimmt, da sind nur Gleitschirmflieger.“ Und jedes Mal, wenn ich meinen Gleitschirm auf ihr Dach stelle, sind sie so nett und lassen mich das machen. Aber ich schlage das Ding da ständig kaputt, weil da kein Rack ist. Es ist einfach leichter zu sagen: „Weißt du, vielleicht hänge ich ihn mal auf.“ Aber zu der Zeit war es so: „Gott, Mann, Shapiro ist total begeistert und O'Brien ist völlig aus dem Häuschen. Und Zach fragt: Was machst du mit deinem Leben, wenn du nicht Gleitschirm fliegst?“ Und ich sagte: „Tja, das stimmt. Also lass uns unser ganzes Geld und unsere ganze Zeit dafür ausgeben.“ Und es war lustig, ich habe tatsächlich meine Steuern gemacht und da habe ich gesehen, dass ich über ein paar Jahre hinweg jedes Jahr mehr als zehntausend Dollar für Tickets ausgegeben habe.

[01:25:57] Und ich dachte mir, na ja, das ist eine Sache. Das ist etwas, das ich tue. Ich schätze, ich bin ein Gleitschirmpilot, ein reisender Gleitschirmpilot.

[01:26:04] Das war echt der Hammer.

[01:26:06] **Gavin McClurg:** Das war der Schlag, bei dem man sich denkt: Oh mein Gott.

[01:26:09] **Dustin Martin:** Ja. Da ist einiges an Geld dabei. Ich könnte damit einige interessante Dinge machen. Aber ich mache das hier. Also ja, nein, es war echt klasse. Und das Reisen war wahrscheinlich der wertvollste Aspekt des ganzen Deals, ganz sicher.

[01:26:23] **Gavin McClurg:** Ja, das ist es immer. Ja. Ja. Ja.

[01:26:27] Ich meine, ich habe beim Reisen einige Lehren gelernt.

[01:26:30] **Dustin Martin:** I bin dann irgendwann wieder in den Wettkampf zurückgekehrt, weil ich glaube, ich habe 2000 eine Weltmeisterschaft bestritten. Ja, ich glaube, ich war 2004 in Frankreich bei einer Weltmeisterschaft. Ich war also nur ein paar Jahre aus der Szene raus. Aber das war wahrscheinlich ein Vorbote für das, was noch kommen würde, weil ich seit 2003 oder 2004 ziemlich regelmäßig an Wettkämpfen teilgenommen habe und die meisten Weltmeisterschaften, die mich interessiert haben, auch bestritten habe. Und dann kam die Weltmeisterschaft in Valle vor ein paar Jahren. Und ich habe abgesagt. Ich war im Team und dachte mir: Ja, das war definitiv nichts für mich. Und dann diese eine in Brasilien, zu der ich unbedingt wollte, da hat es finanziell einfach nicht geklappt. Ich hatte mich da in eine kleine Klemme manövriert, in der es nicht klug gewesen wäre, für drei Wochen oder einen Monat nach Brasilien zu fliegen und mein ganzes Geld auszugeben.

[01:27:20] Ich habe es danach überhaupt nicht bereut, nachdem ich von den Bedingungen dort und den ganzen Gaggles gehört habe. Ich habe einfach irgendwie die Lust an den größeren Wettkämpfen, den Cat-One- und Cat-Two-Wettkämpfen, verloren. Ich war bei einer Weltmeisterschaft in Italien und die Organisation dort – mir hat einfach das allgemeine Gefühl des Wettkampfs nicht gefallen. Es fühlte sich nicht friedlich an und es hat mir zu diesem Zeitpunkt einfach nicht weitergeholfen. Das hat mich sozusagen an den Punkt gebracht, an dem ich heute stehe: Ich bin total glücklich beim Fliegen. Eigentlich fliege ich jetzt sogar ziemlich viel weniger, nur wegen anderer Dinge, aber ich bin super gerne am Fliegen.

[01:28:07] Wenn ich einen guten Tag sehe, will ich zwar fliegen, aber ich habe nicht mehr diesen Drang, die Wettkämpfe zu machen.

[01:28:13] **Gavin McClurg:** die Comp-Wettbewerbe. Es ist nicht die Besessenheit.

[01:28:14] **Dustin Martin:** Oh, ich habe diese Obsession von vornherein nicht. Und ich bin momentan definitiv nicht an Cat-One- oder Cat-Two-Wettbewerben interessiert. Ja, das könnte sich ändern, so wie es in der Vergangenheit schon passiert ist.

[01:28:24] **Gavin McClurg:** Und wie passt das mit 2012 zusammen? Ja. Ich meine, du weißt schon, die Jagd nach Jason – wir haben darüber gesprochen, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben. Ich bin gerade aus Brasilien zurückgekommen. Ich bin nach SEMA geflogen, wo Raphael und Donna und die anderen letztes Jahr den Weltrekord

gebrochen haben. Und ich meine, das ist brutal. Ich habe so viel Respekt vor diesen Typen, weil man ja wochenlang an einem schrecklichen Ort herumwartet in der Hoffnung auf einen einzigen Flug, und bei diesem einen Flug ist es ein Glücksspiel, wenn man in den ersten 50 Kilometern abschmiert. Wie das letztes Jahr passiert ist, war einer der besten Piloten der Welt am Boden, 15 Kilometer draußen, und die anderen sind weitergeflogen, sie haben es geschafft. Es ist einfach brutal, und das Warten ist... ich glaube, die Leute stellen sich vor, man fliegt hin und es macht Spaß, man hängt mit seinen Kumpels rum und der Zug ist echt cool.

[01:29:15] Aber ich denke, Brasilien ist, soweit ich das verstehe, wie Texas – es ist das echte Denali-Feeling, da gibt es Zäune, da gibt es Sachen, die dich umbringen können. Und besonders in Texas gibt es viele Leute mit Waffen. Ich meine, das ist... ich würde es nicht als eine angenehme Erfahrung bezeichnen.

[01:29:32] **Dustin Martin:** Nun ja, ich meine, das ist schon ein interessanter, ein interessanter Kontrast zu den Wettkämpfen. Ich habe kein Problem mit persönlichem Leid. Ich meine, ich komme aus Phoenix, ich kann mich in die Hitze hineinbeißen, das interessiert mich wirklich nicht besonders. Und tatsächlich, als ich 2012 ankam, waren es so 105 oder so 107 Grad. Und es war eine deutliche Abkühlung, als ich aus dem Auto stieg, verglichen mit Phoenix. Richtig. Ja. Ich dachte mir, na toll, hier könnte ich den ganzen Tag abhängen. Und ja, das Leiden macht mir nicht wirklich Sorgen und die Stunden im Gurtzeug, die interessieren mich auch nicht wirklich. Ich mag es überhaupt nicht, Angst zu haben.

[01:30:12] Und an dem Tag war es so, dass ich gar nicht mal gemerkt habe, dass es nur kurze Ausbrüche von Angst gab, so beim Start, weil man über die Bäume hinwegfliegt, da gibt es 10 Sekunden Terror. Und danach war alles okay. Und dann gab es ein paar Momente, wo ich nicht gerade Angst hatte, aber ich war zu tief und dachte mir: Oh Mann, ich könnte diesen Tag gerade vermasseln. Aber ansonsten war es ein völlig sicherer Tag. Ich meine, es war sehr entspannend. Es war das Gegenteil von, äh, Kreise mit 50 Freunden zu ziehen, äh, in jeder Thermik bis zum Ziel. Weißt du, das ist beim Gleitschirm eine Sache, wenn du, weißt du, auf einem Gleitschirm bist, wenn du eine Menge Typen um dich hast und dir nur Sorgen machen musst, jemanden zu treffen, aber beim Gleitschirm musst du dir Sorgen machen, jemanden zu treffen. Nicht nur wegen der Anzahl, die da sind.

[01:30:57] Nicht, weil man das verdammte Ding nicht kontrollieren kann, nur weil man in der Verwirbelung von jedem steckt und man nicht einfach den Bremsgriff ziehen kann, um die Verwirbelung von jemandem zu überwinden. Ich meine, man kann es, wenn zum Beispiel ein schwerer Typ vor dir ist und weit nach außen gedrückt wurde und du seine Verwirbelung triffst, könntest du in einer einzigen großen, flüssigen Rolle von einer 30-Grad-Banke in die Thermik auf eine 45-Grad-Banke aus der Thermik gehen und hast nichts zu sagen. Ich meine, das ist irgendwie... und das kann echt interessant sein, wenn dich das in die Thermik rollt, direkt in den Kessel von all diesen Piloten. Es ist also eine ziemliche Übung. Ich meine, ja, man kann das bis zu einem gewissen Grad überwinden, aber es erfordert ein unglaubliches Maß an Fokus und Kraft, weißt du, mit einem High-Performance-Gleitschirm in Gruppen zu fliegen, besonders bei schwacher Luft, wenn alle flach geneigt sind und es extrem nervig ist, mit ihnen zu fliegen.

[01:31:46] Ich bin mir sicher, dass das bei Gleitschirmen wahrscheinlich auch so ist. Ich dreh einfach durch, ich erwische mich dabei, wie ich gegen die Basis schlage und jemanden anschreie, dass er seinen Gleitschirm einfach mal neigen soll. Und das ist wahrscheinlich nur ein persönliches Problem, weil ich am Ende innen vor ihnen vorbeifliege und mein Ding mache, dann wieder herumkomme und sie sind auf der gleichen oder einer höheren Höhe als ich. Also, ich weiß nicht, vielleicht ist das einfach nur ein persönlicher Flugstil.

[01:32:10] **Gavin McClurg:** Also du, du und Johnny seid da unten und fliegt zusammen. Das klingt nach einem verdammt guten Tag, weißt du, ein bisschen knifflig beim Start, aber ansonsten, ich meine, ihr seid auf 7,61 gekommen. Das ist ein verdammt guter Tag. Und am Ende steht im Artikel, ihr seid Schirmspitze an Schirmspitze. Also muss ich dich fragen, habt ihr das vorher besprochen? So nach dem Motto: Hey Mann, wenn wir die Chance haben, zusammen reinzukommen, dann kommen wir zusammen rein? Oder ich meine, ist er immer noch sauer auf dich deswegen oder hätte er dir das Gleiche angetan?

[01:32:44] **Dustin Martin:** Ich glaube, er hätte dasselbe getan, und es waren zwar die Details ein bisschen anders, aber ja, es war nicht wirklich knapp. Ich meine, wir sind am 438-Meilen-Punkt tatsächlich Schirmspitze an Schirmspitze gelandet, genau dort, wo wir die vorherige Rekordflughöhe von Mike Barber gekreuzt haben. Okay. Also war ich da und

habe auf mein GPS geschaut, es war 438 und ich dachte mir so, ich feiere kurz meine kleine Party, weil ich hoch war, so bei 10.000 Fuß, und die Wolken verflogen. Ich dachte mir, ich hab ihn. Weil ich ihn quasi am Anfang einer Wolkenstraße zurückgelassen hatte. Ich war gerade vom Ende abgeflogen und nur durch meine glückliche Positionierung, als ich unter einer richtig guten Wolke durchflog, hatte ich den Steig vorher. Er war ein paar hundert Yards zur Seite. Ich hatte einen richtig guten, so vier Meter, und bis er nach ein oder zwei meiner Kurven drübergeglitten ist, war ich ihm quasi einen Schritt voraus.

[01:33:35] Dieser Abstand verwandelte sich in tausende Fuß und Meilen, und die Wolken lösten sich auf, während ich sie quasi nacheinander abgefahren habe, bis sie alle weg waren, und ich dachte mir: „Gut, ich hab ihn.“ Er war, ich hatte ihn vor Meilen und Meilen hinter mir und tausende Fuß tiefer. Ich dachte mir: „Es ist einfach zu spät.“ Und ich weiß nicht, wie spät es war, sieben Uhr irgendwas. Und genau bei 438 Meilen, durch die Feuchtigkeit und den Dunst, kam dieser Gleitschirm auf mich zu, auf derselben Höhe. Ich dachte mir: „Das kann unmöglich dieser Typ sein.“ Und ich sah ihn kommen, und er behauptet, er hätte denselben Gedanken gehabt wie ich, weil wir Big Spring gerade erst vor einer Stunde passiert hatten, und ich dachte mir: „Vielleicht ist das nur ein Hängegleiter aus Big Spring“, als ob ich nicht mal denke, dass es da Einheimische gibt, die in Big Spring leben.

[01:34:22] Aber ich dachte mir, vielleicht geht das einfach nicht. Ich kann mir das mathematisch nicht erklären. Ich verstehe nicht, wie er so schnell gestiegen ist und sich von seiner Position erholt hat, da ich in den letzten 30 bis 45 Minuten nicht aufgehalten wurde. Und wie erwartet war es er. Ich dachte mir: Du machst wohl Witze. Also da saßen wir. Und es war so, dass ich bei 438 angefangen hatte, in einer 50er Kurve zu kreisen. Weil ich einfach das Gefühl hatte: Tja, jetzt ist der Moment. Und es stellte sich heraus, dass ich recht hatte. Das war das Letzte, was stärker war, für den Rest des Fluges. Und also gab es für den Rest des Fluges nichts mehr, was uns trennen konnte. Und weißt du, er ist ein ziemlich imposanter Pilot, dem man Kopf an Kopf gegenüberstehen muss, wenn die Einsätze so hoch sind, und ich war in den nächsten paar Minuten praktisch schon resigniert gegenüber ihm.

[01:35:07] Also, na ja, er wird mich wahrscheinlich kriegen, weil er, ihr wisst schon, ein besserer Kletterer ist. Er ist echt gut darin, Linien zu fliegen. Er wird irgendwas machen. Aber wisst ihr, zum Glück ist nicht die ganze Luft gut. Man muss kein Genie sein, um eine gute Linie zu finden. Und ich war zu der Zeit noch ziemlich frisch; ich war zwar 10 Stunden in der Luft, aber ich fühlte mich gut und konnte mich nicht beklagen. Ich meine, ich hatte keine Schmerzen im Körper, ich war hydriert und hatte, ihr wisst schon, den ganzen Tag über gepieselt und gegessen. Also habe ich mich großartig gefühlt. Alles, was ich wollte, war ein Bier. Das war alles, was mir zu der Zeit fehlte. Aber ich war total glücklich in meinem Gurtzeug und er zeigte definitiv Anzeichen von Erschöpfung und hat ständig sein Oberteil bewegt und seinen Nacken gedehnt und ihr wisst schon, ihr...

[01:35:55] Weißt du, er hat seine Arme ausgeschüttelt und so weiter, und das ist verständlich. Aber ich schätze, beim Filmen – er wird dich daran erinnern, wenn du mit ihm sprichst –, er hat diesen Flug verloren, weil er mich gefilmt hat, und ich lache darüber, aber ich bin sehr dankbar, dass er an dem Tag gefilmt wurde, weil ich mir nicht wollte, wollte nicht meine Energie dafür verschwenden. Und er hat da wirklich etwas Erstaunliches gemacht, er hat aus diesem Tag so einen 20-minütigen Film gemacht und es ist ziemlich interessant. Es ist ziemlich gut, darauf zurückzublicken. Und ich bin sicher, in ein paar Jahren wird es noch interessanter sein. Also.

[01:36:27] **Gavin McClurg:** Diejenigen von euch, die zuhört, wir werden das auch in den Shownotes reinschreiben. Und wenn das live geht, wird das alles dort stehen. Hat Dustin, hat es für dich irgendetwas verändert, den Rekord zu knacken? Ich meine, es wurde ja nicht geschlagen, nur was deine Karriere, deine Leidenschaft, die Sponsoren angeht. Hat es, weißt du, haben wir vorher darüber gesprochen, dass Johnny heutzutage einer der wenigen ist, die wirklich von der Flugseite davon leben, weißt du, du verdienst dein Leben mit dem Nähen und damit, involviert zu sein in die Firmen und so weiter. Aber er hat es wirklich irgendwie hinbekommen, was schwer zu schaffen ist, und das Gleitschirmfliegen ist jetzt, soweit ich verstehe, einfach nicht mehr so beliebt wie früher.

[01:37:16] Ich meine, im Gleitschirmfliegen ist es schon schwer genug, aber hat es dir ermöglicht, Dinge zu tun, die du vorher noch nicht gemacht hast?

[01:37:24] **Dustin Martin:** Es schadet sicher nicht. Ja. Diesen Rekord zu haben. Ich meine, wenn ich geneigt gewesen wäre, das zu meinem Vorteil zu nutzen, um zum Beispiel mehr Sponsoring zu bekommen, oder wenn ich dorthin

gefliegen bin, um 500 Meilen zu schaffen, hätte mich der Rekord eigentlich gar nicht interessiert. Ich wollte einfach nur die großen 500, und dafür bin ich hingegangen. Und ich hatte sogar ein festes Ziel direkt vor der Stelle, an der wir gelandet sind, bei 500, und ich war da ein bisschen enttäuscht darüber. Den Rekord zu knacken war cool, aber ich hatte schon nicht... es fühlt sich gut an, so etwas zu haben und bis zu einem gewissen Punkt die Anerkennung zu bekommen. Aber ja, ich war schon nicht daran interessiert, ihn für Werbung oder so etwas zu nutzen. Es ist einfach schön zu haben, und es ist schön, ihn endlich bei etwas zu schlagen, das er so gut kann.

[01:38:09] Und

[01:38:10] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich weiß, dass er es immer noch verfolgt. Ich habe die Nachrichten verfolgt. Er geht wieder dorthin. Er versucht es.

[01:38:15] **Dustin Martin:** Nun, ich muss zugeben, ich war ein wenig nervös, als er dort für all diese Tage blieb, aber das hat nur das bestätigt, was wir alle bereits wissen. Ich meine, was ihr auch wisst, ist, dass es gute Orte gibt, aber dort ist es der Tag. Und an diesem Tag dachte ich früher, dass dieser Tag wahrscheinlich mehrmals pro Saison vorkommt und wir einfach die ganze Sommersaison dort sein müssen, um ihn zu erleben. Aber ich bin immer mehr davon überzeugt, dass der Tag, an dem man den echten, den tatsächlich längsten Flug aller Zeiten bekommt, wahrscheinlich nicht einmal einmal pro Saison vorkommt. Wahrscheinlich passiert das manchmal gar nicht während einer Sommersaison.

[01:38:51] **Gavin McClurg:** Ja. Ja, da liegst du goldrichtig. Also, hey Dustin, es wäre ein Versäumnis meinerseits gegenüber den Hörern, besonders gegenüber dir, nicht zu fragen – ich möchte in ein paar technische Details eintauchen. Ich habe mich total gefreut, mit dir zu sprechen, als ich gerade in Brasilien war und mich mit deinem Kumpel Jeff Shapiro getroffen habe. An einem der Tage, der ja, weißt du, gut, aber nicht großartig war, ist er mit einem Typen namens Tyler Bradford weggekommen, der das wirklich hart verfolgt. Er ist ein Pilot am Lake Tahoe. Und der Rest von uns, das ist alles Schmutz und früh, was dort oft vorkommt, und er sollte... und als Tyler zurückkam, sagte er – weil ich tatsächlich nie die Chance hatte, mit Jeff zu fliegen und, wie du weißt, sein Hintergrund im Hanggliding ist, und jetzt ist er einfach verrückt nach Gleitschirmfliegen. Er verfolgt das jetzt schon seit etwa anderthalb Jahren wirklich hart.

[01:39:38] Und Tyler war erstaunt, wie gut er bei sehr schwacher Thermik flog. Er sagte, er hätte in jeder einzelnen Thermik alle anderen überholt. Und es gab einige gute Piloten da unten in Tahoe. Er sagte: „Oh, ich kann mich kurz eine Sekunde ausruhen.“

[01:40:05] Ich kann das tatsächlich schaffen.

[01:40:09] **Dustin Martin:** Ich versuche nur, den Hügel hochzukommen. Und er sagte: Okay, das machen wir nicht. Ich meine, wir werden immer hin und her gehen. Es ist einfach immer irgendwie schwer, aber ich versuche nur, den ersten Schritt zu machen. Und da ich oben auf dem Hügel war, sagte er, er kommt vom Hügel runter. Also sagte ich: Okay, du versuchst, hin und her zu gehen oder so. Und jedenfalls, ich meine,

[01:40:19] eines der Dinge, die mir bei einigen anderen in der Flotte aufgefallen ist, ist, dass die Geschwindigkeit, die wir erreichen, in seinem Kopf ein Spaßfaktor ist, der aus dem Hangglittern kommt. Ich weiß nicht, woher er diesen zusätzlichen Vorsprung hat. Vielleicht liegt es daran, dass das Fliegen in Missoula nicht, es ist nicht immer einfach, da hochzukommen, und die Luft ist irgendwie eigenartig. Es gibt immer diese Inversionen und Scherwinde, und man schaut in den Himmel und denkt: „Gut, ich springe von diesem Hügel und komme auf 15.000 Fuß“, aber mir ist das dort noch nie so gelungen. Vielleicht hat ihm das Fliegen an diesem Berg über der Universität sehr geholfen. Und ich meine, offensichtlich ist er voll und ganz dazu verpflichtet und reist ständig dafür. Und das ist die Definition von Leidenschaft. Er hat also einfach seine Hanggliding-Erfahrung mitgenommen. Und ich meine, er war wiederholt im Team und hat bei den Weltmeisterschaften gut abgeschnitten.

[01:41:04] Und ich meine, er gehörte jahrelang zu den Besten. Also bin ich sicher, dass das direkt übertragen wird, sobald er herausfindet, wie er den Schirm offen hält und wie man das Teil unter schwierigen Bedingungen startet.

[01:41:17] **Gavin McClurg:** Was ist mit den Linien? Ähm, er, er hatte einige wirklich gute, einige der Jungs, an einem Morgen waren wir da unten und haben geredet, und einige der Jungs hatten echt Probleme mit dem Sink. Ein Teil davon

war meiner Meinung nach, dass wir, viele von uns waren nicht, wir sind keine Flatland-Piloten, und wenn viel Wind ist, hat Jeff erklärt, dass dieser Sink und die Wolkenstraßen dazwischen, oder wenn man, wenn man irgendwo im Blue Hole ist oder so, dass dieser Sink gewaltig ist. Er hat uns alle erwischt, aber ich hatte bis dahin gelernt. Und weil ich, wir haben alle gehört, okay, du kommst in den Sink, du drehst dich um 45 Grad und benutzt viel Bar.

[01:42:04] Und das ist so etwas, worüber ich seit 10 Jahren nachgedacht habe. Und ich habe in Brasilien gelernt, dass das bei weitem nicht ausreicht. Wenn man in so einem Fall ist,

[01:42:13] **Dustin Martin:** Ich bin erledigt. Denn das ist wahrscheinlich das, was ich dir sagen würde – ich war, ich habe...

[01:42:17] **Gavin McClurg:** ich war wirklich erstaunt darüber, weil es einfach so viel Wind gibt. Es scheint einfach falsch zu sein, komplett quer zum Wind zu fliegen. Du weißt schon, dein Gleitverhältnis geht flöten. Deine Geschwindigkeit geht flöten. Du fliegst nicht auf der Kurslinie. Aber ich habe festgestellt, dass das Einzige, was bei mir funktioniert hat, um aus diesem Zeug rauszukommen, extrem aggressiv zu sein. Und Jeff hatte da einige Gedanken dazu. Er hat erklärt, dass man, wenn man einfach so weitermacht wie man es gerade tut und es nur ein bisschen weiter macht, niemals zur Thermik kommt, weil man so viel Höhe verliert, um nach unten zu fliegen. Das hat mich zum Nachdenken gebracht.

[01:42:51] **Dustin Martin:** darüber. Ich denke,

[01:42:51] **Gavin McClurg:** mehr über die Leinen und ich wollte einfach wissen, was du darüber denkst, weil ich finde, das ist – also für mich – ich war fasziniert, als Chrigel in der Show war und sagte, dass er sich nicht als sehr guter Kletterer fühlt. Ich meine, ja, es gibt brillante Kletterer, aber für mich ist das Klettern eine dieser Dinge, die jeder ziemlich gut machen kann. Für mich ist es das Gleiten. Und ich würde gerade wegen eurer Fluggeräte, mit denen ihr fliegt, denken, dass ihr beim Gleiten Dinge wahrnehmt, von denen andere nichts wissen.

[01:43:22] **Dustin Martin:** Ich fühle mich ein bisschen überfordert, einfach weil ich ziemlich hart mit mir selbst kritisch bin. Und ich weiß, wenn ich dir sage, wie man es macht, werde ich beim nächsten Mal, wenn ich fliegen gehe, einfach direkt 45 Grad nach rechts abbiegen und auf den Boden gehen. Aber im Allgemeinen ist das, was ich mache, so: es geht um unsere Leistungsfähigkeit von Gleitschirmen bis hin zu starren Schirmen. Ich meine, unsere Leistung ist mies. Es spielt keine Rolle, wie gut sie sind. Sie sind alle im Vergleich zu Segelflugzeugen relativ schlecht. Also, weißt du, dein Kopf durch die Sinkgeschwindigkeit zu prügeln bei genau der perfekten McCready-Geschwindigkeit, die dein Vario dir vorgibt, wird um weites nicht so gut funktionieren wie einfach aus dieser Sinkgeschwindigkeit rauszukommen. Also ja, das erfordert manchmal ziemlich aggressive, entschlossene Manöver.

[01:44:08] Ich meine, an einem Wolkentag ist es meistens ziemlich einfach, das Richtige zu tun. Man würde nicht zweimal darüber nachdenken, 60 oder 70 Grad zu einer Wolke abzuweichen, wenn man den ganzen Himmel sehen kann und vor einem zum Beispiel eine 10 Meilen lange blaue Lücke liegt. Man fliegt dann offensichtlich zu dieser Wolke und geht danach vielleicht 45 Grad nach rechts. So kann man sehen, was an blauen Tagen passiert, die man einfach nicht sehen kann. Leider muss man an blauen Tagen irgendwie hineinstürzen. Ich bin zwar nicht der Beste darin, Linien zu fliegen, aber ich werde nicht einfach mit dem Wind und im Sinkflug weiterfliegen. Ich werde fast sofort umdrehen. Ich werde nicht einmal fünf Sekunden darin verbringen. Ich werde einfach umdrehen und da rauskommen. Und das hat funktioniert. Und das hat auch nicht funktioniert. Ich meine, ich arbeite nicht... und ich habe, da gibt es einige großartige Piloten, da fällt mir Craig Coomer ein.

[01:44:56] Er kommt hier nach Arizona und macht uns bei meinem Wettbewerb seit 10 Jahren jedes Jahr komplett fertig. Und ich erinnere mich, wie er mir sagte: „Mann, du bist einfach total planlos.“ Er meinte, wir fliegen direkt von Thermik zu Thermik, und du fliegst die doppelte Strecke, um dorthin zu kommen, und bist dann noch tiefer, wenn du ankommst. Und ich sagte: „Ja, ich kann es einfach nicht.“ Es ging nicht darum, dass ich mich nicht entscheiden konnte. Es war das ständige Versuchen, die Linien zu ändern. Es gibt da also eine Grenze. Man kann definitiv zu lange zu weit abseits der Kurslinie fliegen und Zeit verschwenden. Und man kann auch einfach ständig einen schlechten Tag haben und ständig von dem weg abbiegen, was man für Sinkflug hält, und stattdessen immer wieder in mehr Sinkflug abbiegen. Es gibt also viele Piloten, die einfach nur die Kurslinie fliegen, die fliegen einfach nur die Kurslinie.

[01:45:41] Das ist alles, was sie machen. Und oft schneiden sie richtig gut ab, besonders wenn sie zahlenmäßig im Vorteil sind, wenn da eine große genug Gruppe zusammenkommt – dann fliegen sie meistens einfach die Kurslinie. Ich werde durch mein ständiges Herumsuchen bestraft, aber ich werde nicht aufhören, es zu tun. Denn ab und zu finde ich durch so ein Herumsuchen eine richtig gute Linie. Und ich denke, für mich persönlich muss ich das ein bisschen zurückschrauben. Und es klingt so, als ob man vielleicht etwas mehr auf der Kurslinie bleibt und Shapiros Rat da hilfreich sein könnte. Ich meine, da ist,

[01:46:15] Ich meine, wenn du geradeaus fliegst und auf tausend Fuß triffst und es weht mit 20 Meilen pro Stunde, dann hast du eben keine große Wahl. Du musst da raus oder du könntest fünf Meilen darin verbringen, weißt du?

[01:46:26] **Gavin McClurg:** Ja. Das hat mir erst bewusst gemacht. Und er hat irgendwie Diagramme benutzt und ich dachte mir so: Ah, okay, richtig. Da wirst du nicht hin.

[01:46:34] **Dustin Martin:** Bei einigen dieser Piloten gibt es einfach eine Art Magie, von der ich ehrlich gesagt wünschte, ich könnte sie nachts erklären, aber ich weiß nicht, was die da machen. Ich bin mit einem wirklich guten Gleitschirm-Piloten hier an meinem lokalen Spot geflogen und wir sind zusammen auf eine Glide XC gegangen, und er hat mich beim Gleiten komplett abgezogen, als ich in meinem Angler war. Weißt du, mehrere Gleitphasen hintereinander, einfach nur durch das Gefühl dafür. Und weißt du, als ich geflogen bin, habe ich mir letztes Jahr oder vor anderthalb Jahren einen Delta Two in Columbia ausgeliehen und hatte das Gefühl, ich könnte die Leinen wie nie zuvor spüren. Es war einfach unglaublich. Das taktile Feedback über die Leinen. Ja. Und du wirst nicht überfordert. Wenn du willst, dass er sich dreht, dann dreht er sich, bis er fast in den Spin geht, er wird sich drehen.

[01:47:20] Es war einfach echt cool, diese Leinen auf eine viel mikrohaftere Weise spüren zu können. Und das war ziemlich befriedigend. Ich wünschte, ich hätte das Handling, um das bei einem Gleitschirm so auszunutzen, aber offensichtlich gibt es Piloten, wie Oleg, als er gewettet hat, und Brett Haslett war wirklich gut darin, die Leinen zu fliegen. Geroff und natürlich Christian und Manfred und Alex, die sind alle, die sind alle direkt dabei. Sie sind, wissen Sie, sie sind offensichtlich die Besten im Thermiken-Fliegen und im Gleiten. Aber wenn man in einer Thermik 50 Fuß höher ist, muss man nicht unbedingt der Beste im Steigen sein und man ist aus der Verwirbelung von allen anderen raus. Und wissen Sie, man möchte lieber 50 Fuß höher in einer Thermik sein als 50 Fuß tiefer, weil wenn es passiert, wenn die Leiter hochgezogen wird, werden die Jungs oben,

[01:48:05] werden immer ein bisschen mehr abbekommen als die Jungs direkt unter ihnen. Also ja, ein bisschen höher zu kommen, ist definitiv wirklich wichtig.

[01:48:14] **Gavin McClurg:** Das, ja, ich bin froh, dass du das angesprochen hast, denn das Nächste, worüber ich sprechen wollte, war die Geschwindigkeit. Weißt du, es ist toll, dass ihr in beiden Flugzeugen so viel Erfahrung habt, aber ihr könnt die McCready fliegen, wir nicht. Und Jeff und ich hatten eine ziemlich interessante Unterhaltung über die Geschwindigkeit. Ich bin immer noch sehr verwirrt darüber, wie viel Geschwindigkeit ich nutzen soll, wie viel Bar ich verwenden soll, wenn ich im Downwind bin.

[01:48:39] Deine Gedanken dazu?

[01:48:41] **Dustin Martin:** Ja, dazu habe ich einige Gedanken. Es ist, es ist fast so, als würde man über Religion sprechen. Also werde ich einfach meine Gedanken dazu sagen. Ich erinnere mich, als ich bei McCready war, dieser Pilot Attila Bertok, der wahrscheinlich immer noch in irgendeiner Form dort arbeitet, flog für sie und half bei einigen, vielleicht kleineren Teilen des Designs und besonders bei einem größeren Gleitschirm, weil er ein großer Typ ist. Und er hat tatsächlich die Weltmeisterschaften in Big Spring, Texas, gewonnen. Er hat dort die Pre-Worlds und die Weltmeisterschaften hintereinander gewonnen. Er ist also ein ziemlich guter Pilot. Und ich erinnere mich, ich war gerade ein junger Kerl und er war so, ich glaube, ich habe ihn gerade mit jemand anderem über die Fluggeschwindigkeit im Wind sprechen hören. Und er hat es mir erklärt und ich war wie, oh, das ergibt Sinn.

[01:49:28] Das ändert sich im Wind überhaupt nicht. Es ist genau dasselbe, egal ob kein Wind, Gegenwind oder Rückenwind, was die Geschwindigkeiten zwischen den Thermiken während eines cross country Fluges angeht. Wenn du aber im Endgleitflug bist und versuchst, einen Punkt am Boden zu erreichen, dann wirst du natürlich bei Rückenwind langsamer. Aber wenn du versuchst, deine durchschnittliche cross country Geschwindigkeit durch eine Luftmasse über

den Tag hinweg zu maximieren, dann kann dein Fluggerät durch diese Luftmasse, unter Berücksichtigung von Auftrieb und Sinkrate, nur eine bestimmte Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde erreichen. Und da diese Luftmasse nicht weiß, dass die Erde unter ihr ist und dein Gleitschirm das auch nicht weiß, ändert sich das überhaupt nicht.

[01:50:14] Du fliegst den ganzen Tag über genau die gleiche Geschwindigkeit.

[01:50:19] Natürlich ist es nicht nur ein Luftpaket. Wir haben Trigger, wissen Sie, Triggerpunkte und Berge. Wir müssen Gipfel überqueren und Wasserflächen, und wissen Sie, vielleicht ist eine Wolke ein bisschen stärker am Boden verankert als das Luftpaket, das sich darum herum bewegt. Und da gibt es noch so kleine Dinge, aber das ist mir im Kopf geblieben. Und ich ändere meine Geschwindigkeit definitiv nicht, wenn es viel Rücken- oder Gegenwind gibt, es sei denn, ich bin im Endgleitflug.

[01:50:47] **Gavin McClurg:** Du meinst also, man soll die beste Gleitgeschwindigkeit fliegen, oder meinst du, man soll so schnell wie möglich fliegen?

[01:50:54] **Dustin Martin:** Nun, flieg die beste Gleitgeschwindigkeit, die beste Fluggeschwindigkeit basierend auf der nächsten erwarteten Thermik-Stärke.

[01:51:00] **Gavin McClurg:** Alles klar. Verstanden. Ich meine,

[01:51:02] **Dustin Martin:** und, und soweit ich das verstehe, und ich habe nichts gehört, was mich davon überzeugen würde, ändert sich das bei Gegenwind oder Rückenwind nicht. Wenn, wenn dein Ziel eine Thermik ist, wenn dein Ziel ein Punkt am Boden ist, dann ändert es sich, aber ja.

[01:51:15] **Gavin McClurg:** Alles klar, verstehe ich. Okay, interessant. Also ja, das ergibt absolut Sinn. Jeff hat ja quasi darüber gesprochen, also wenn man – und das ist für Hanggleiter etwas anders, weil ihr andere Starts habt, wisst ihr, bei einem Wettkampf –, aber wenn man mit dem Wind fliegt, meint er so, wenn es die Tageszeit ist, in der die Thermik so ist, dass die Dinge ziemlich gut funktionieren. Wenn ihr also herumschleudert, wenn ihr – wie ihr es nennt – das Seil zieht, wisst ihr, wenn ihr euch tuckt und so schnell wie möglich fliegt, erreicht ihr die nächste Thermik, wie du gesagt hast, Sekunden schneller als der Typ hinter dir, wisst ihr, über den Kurs.

[01:51:55] **Dustin Martin:** des Tages, du bist, du bist, du bist, du bist, du bist, du bist, du bist, du bist,

[01:51:55] **Gavin McClurg:** über den Tag verteilt, das können Stunden sein, weißt du, das können ein paar Stunden davon sein, weil du irgendwann oben ankommst, dann schneller gleitest und dann schneller in das nächste hineinfliegst, und das summiert sich einfach immer weiter, weißt du. Wenn du also im Überlebensmodus bist, ändert sich natürlich alles, das ist, wenn die Dinge funktionieren und du die Wolke sehen kannst und mit ziemlich hoher Sicherheit dorthin kommst, weißt du, schnell fliegen kannst, ja.

[01:52:17] **Dustin Martin:** Wenn ich mit einer Gruppe wirklich guter Piloten fliege, habe ich versucht, mich mit einer Geschwindigkeit zurückzuhalten, die mir vernünftiger erschien als die der anderen. Besonders an einem so beständigen Ort wie Big Spring erinnere ich mich, mit einer Gruppe geflogen zu sein, zu der Craig und Kurt und vielleicht Robin sowie eine Menge wirklich guter Piloten gehörten. Und ich dachte mir: Mann, wir fliegen zwischen den Thermik mit 52 Meilen pro Stunde, und das ist nicht richtig. Nach ein paar Mal war ich wie: Das ist einfach verrückt, ich werde langsamer fliegen, ich gehe auf 45, das scheint etwas vernünftiger zu sein. Und ich habe es versucht, und weißt du was? Die Änderung im Polar bei dieser Geschwindigkeit war einfach nicht signifikant genug, sodass ich jedes Mal, wenn sie in den Steigflug kamen, dort ankam und relativ zu ihnen unter dem Punkt war, an dem ich gestartet war, und ein bisschen verloren habe. Ich dachte mir: Das kann nicht sein, ich verstehe das nicht, es sind nur 800 Fuß pro Minute. Ich meine, wir sollen nicht so schnell fliegen, und das hat mich einfach davon überzeugt, dass man, wenn man mit einer Gruppe unterwegs ist, bei der Gruppe bleiben muss. Es ist irgendwie schwer, eine Gruppe zu überlisten, die aus etwa einem halben Dutzend Leute besteht und die so gut sind.

[01:53:24] Du musst einfach... du wirst den Wettbewerb nicht gewinnen, du wirst den Tag in den ersten paar Thermik nicht gewinnen, und vielleicht gewinnst du den Tag gar nicht, aber du kannst wirklich gut abschneiden, wenn du mit dieser Gruppe bleibst. Und das klingt... ich höre viele dieser Typen, besonders in deiner Show, sagen wie: „Du musst mit der Gruppe fliegen, du musst die Gruppe fliegen.“ Und das ergibt für mich in meiner Erfahrung absolut Sinn. Du

musst dich praktisch an diese Leute halten. Du kannst definitiv einen Wettbewerb am ersten Tag und in der ersten Thermik verlieren, wenn du am ersten Tag dabei bist, wirst du den Tag nicht gewinnen und du wirst den Tag-Gleitflug nicht gewinnen, wenn du versuchst, die Typen zu überlisten. Ich meine, sagen wir mal, du kommst bei der ersten, zweiten oder dritten Thermik des Tages weg – sagen wir, es ist ein 15-Thermik-Tag – willst du wirklich von diesen Typen wegkommen?

[01:54:06] **Gavin McClurg:** Genau so ist es.

[01:54:07] **Dustin Martin:** die zweite Thermik und ganz allein sein, ich meine, nicht dass das

[01:54:10] **Gavin McClurg:** den falschen Ort zu riskieren, ja, ja

[01:54:12] **Dustin Martin:** Ich meine, ich will da draußen nicht allein sein, es sei denn, es ist einfach der epischste Tag aller Zeiten, und selbst dann sind Wolken groß und es ist schwer, bei jeder einzelnen Thermik konsequent genau den richtigen Teil der Wolke zu treffen, bis man die Ziellinie erreicht. Es lohnt sich, wenn die Leute verteilt sind.

[01:54:27] **Gavin McClurg:** Dustin, ich habe dir jetzt schon viel zu viel Zeit gestohlen, aber ich muss dich noch eine Frage stellen, na ja, vielleicht ein paar. Also, Jeff – ich weiß, du bist da eher zurückhaltend, aber Jeff hat mir die Wahrheit gestanden, dass du auch Gleitschirmflieger bist. Ich weiß nicht, wie viel du heutzutage noch fliegst, aber ich würde das gerne wissen, weil du Gleitschirme fliegst: Gibt es Dinge, die du vom Hängegleiter mitgebracht hast, die vielleicht nicht offensichtlich sind? Also Tipps oder Ratschläge aus den Jahren, die du mit dem Hängegleiter verbracht hast, und jetzt, wo du Gleitschirmfliegst, denkst du dir: „Mensch, die Jungs sollten das wissen.“

[01:55:09] **Dustin Martin:** Ich meine, vielleicht als ich vor langer Zeit mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe, da waren die Hängegleiterpiloten hier bei weitem in der Überzahl. Damals dachte ich vielleicht, wir hätten etwas, das wir mit ihnen teilen könnten, aber heute hat die kombinierte Erfahrung der Gleitschirmpiloten die Erfahrung der Hängegleiterpiloten wahrscheinlich schon übertroffen. Ich meine, es ist das Gleiche, was du mit aufstrebenden Hängegleiterpiloten teilen würdest: Man muss offensichtlich ab und zu einen Schritt zurücktreten, sein Ego prüfen und sich bewusst machen, dass wir – egal was wir fliegen – alle diese im Grunde superultraleichten Flugzeuge steuern, die

[01:55:55] ziemlich unnachgiebig. Ich bezweifle, dass irgendein Pilot nicht weiß, dass Leute oder viele Leute in der Community verletzt wurden. In meinem Kopf bedeutet das einfach, die Leidenschaft ab und zu mal kurz zu prüfen und die Bedingungen hier und da noch einmal zu überdenken und

[01:56:16] offensichtlich zeigst du ein hohes Maß an Respekt vor etwas, das im Vergleich zu anderen Aktivitäten, die wir machen könnten, ziemlich unerbittlich ist.

[01:56:25] **Gavin McClurg:** Du hast erwähnt, dass du zu Beginn deiner Karriere ziemlich begeistert von Wettkämpfen und so weiter warst, und dass das dann irgendwie nachgelassen hat. Du hast dich von Cat 1 und Cat 2 zurückgezogen und vielleicht sogar von allem zusammen einen Schritt zurückgetreten. 2012 war offensichtlich ein Höhepunkt, aber wenn du diese Phasen hattest – ich nehme an, das sind diese Lull-Phasen – dann klingt es für mich so, als hättest du immer noch diese Leidenschaft für die...

[01:56:56] und wenn man das irgendwie bis zum Ende beibehält, oder wenn nicht, wie konntest du dann irgendwie dazu zurückfinden?

[01:57:04] **Dustin Martin:** Ich hab's immer noch, aber in meinem Kopf ist es momentan eher eine ruhigere Leidenschaft, oder? Ich bin vielleicht mehr appreciative gegenüber dem Prozess und dem Moment. Früher war ich ziemlich zielorientiert, und jetzt bin ich definitiv prozessorientiert und genieße all die Dinge drumherum und

[01:57:27] Im Moment während des Fluges kann ich mich umsehen und denke mir: „Wow, das ist echt der Wahnsinn, ich hab hier richtig Spaß.“ Und das kommt damit zusammen, dass ich jetzt etwas ruhiger bin. Das bedeutet auch, dass ich an bestimmten Tagen nicht fliege, an denen ich früher, als ich total besessen war, definitiv geflogen wäre. Ich bin an einigen verrückten Tagen geflogen, und Shapiro kann das bestätigen; wir sind an einigen verrückten Tagen während der Wettkämpfe geflogen, einfach weil wir damals generell besessener von dem Sport waren. Da es für mich alles gut ausgegangen ist, würde ich natürlich nichts anders machen, weil die Erfahrung einfach riesig ist. Man kann diese

Erfahrung nicht sammeln, ohne völlig besessen zu sein, und deshalb bin ich dankbar dafür. Das kommt meinem heutigen Freizeitfliegen enorm zugute. Ich fliege zwar jetzt etwas seltener alleine, aber ich fliege und ich fliege Tandems und ich bin ständig im Schleppflugzeug da unten in unserem Flugpark hier, und das spielt einfach eine Rolle.

[01:58:27] Diese Erfahrung mit verschiedenen Bedingungen und verschiedenen Geisteszuständen kommt definitiv meinem gesamten Fliegen zugute. Ich meine, besonders während der Wettkämpfe bin ich in ziemlich fragwürdigen Geisteszuständen geflogen, oder auch im Zustand eines Katers oder unter Alkoholeinfluss. Ich bin jetzt definitiv ruhiger und dankbar für die Erfahrungen, die ich gemacht habe, und auch für meinen aktuellen Geisteszustand. Ich bin einfach super dankbar, dass ich den Gleitschirm bei meinen Ausflügen mitnehmen kann und in fast jeder Bedingung flugfähig bin. Es ist einfach schön, wenn man rausgeht und weiß, dass man hochkommt – das ist diese Art von Erfahrung. Und das Können, das man durch die Wettkämpfe und die totale Besessenheit erwirbt, ist auf anderem Weg ziemlich schwer zu erreichen. Also ja, ich bin wirklich froh, dass es so ausgegangen ist, wie es ausgegangen ist.

[01:59:19] **Gavin McClurg:** Siehst du das Ganze irgendwie als einen Kreis, der sich schließt? Wirst du wieder zum Segelflugzeug zurückkehren oder vielleicht zu einem... nein.

[01:59:27] **Dustin Martin:** Nein, nein, niemals. Ich meine, ich fliege sie immer noch ab und zu, wenn wir mal einen Tag frei haben bei einem Wettkampf oder so, wenn uns einfach langweilig ist. Aber nein, das ist weit davon entfernt, es ist nicht mal dasselbe. Es ist viel enger mit einem Verkehrsflugzeug verwandt als mit einem Hängegleiter, oder?

[01:59:45] **Gavin McClurg:** weil ich ich war noch nie in einem drin und du hast wahrscheinlich gehört, dass ich diesen Podcast mit Kevin Brooker gemacht habe und wir dann über das Perlan-Projekt gesprochen haben, und ich bin jetzt einfach fasziniert, so nach dem Motto: Gott, das muss ich mal ausprobieren, aber es ist einfach so viel anders, es löst bei einem einfach nicht das gleiche Gefühl aus.

[02:00:03] **Dustin Martin:** Ja, aus meiner Erfahrung, in meinem eigenen Kopf, sind sie echt cool zu überlegen. Es ist echt cool, sich vorzustellen, da rauszugehen, das zu planen, da rauszugehen und in dieses Ding zu steigen. Und wisst ihr, das sind tolle Maschinen, und aus dieser eher distanzierten Perspektive, wenn man ein Modell fliegt und sich das Teil ansieht, sind sie sexy. Ich meine, sie sind fantastisch, aber in der Sekunde, in der ich diese Kappe schließe und da drin einfach nur drinliege, bin ich nicht so begeistert. Ich meine, ich mag es, es ist definitiv besser als viele andere Dinge, die man machen könnte, aber ich bin nicht leidenschaftlich dabei. Und es wäre definitiv kein Ersatz für das Fliegen, das wir machen, okay?

[02:00:43] **Gavin McClurg:** das letzte und ich verspreche es dir, du hast am Anfang gesagt, dass vielleicht das Einzige, was du an deiner Fliegerkarriere ändern würdest, wäre, nicht so schnell auf Schirme umzusteigen, aber ich liebe diese Frage einfach nur, weil

[02:00:59] ein paar faszinierende Sachen, aber stimmt das wirklich? Wenn du zu deinem Ich mit 50 Flugstunden zurückkehren könntest und – tut mir leid, ich weiß, du hast diesen Podcast schon oft gehört, das wird wahrscheinlich nervig – aber ich denke, es ist

[02:01:10] **Dustin Martin:** Eine interessante Frage, über die man tatsächlich mal richtig nachdenken muss.

[02:01:13] **Gavin McClurg:** Ich meine, wäre das das Einzige, was du ändern würdest? Oder meinst du, du würdest es ehrlich gesagt nicht tun?

[02:01:19] **Dustin Martin:** etwas ändern aus Angst, alles zu verändern. Ich meine, ich würde nichts ändern, ich würde keinen einzigen Atemzug ändern, weil was ist das... ich verstehe schon. Wenn du meinst, wenn man mit Rückschau lebt, das wäre ja... das würde bedeuten, ich verstehe schon.

[02:01:34] **Gavin McClurg:** Ja, das ist klasse. Das erinnert mich an Will Gadd. Ich habe früher oft gefragt: Wenn du vor den Pforten zum Himmel stehst, was würdest du gerne von Gott hören? Und er sagte, dass ich falsch liege und ich es noch einmal machen darf. Ich bin...

[02:01:49] **Dustin Martin:** ich würde dich nicht zurücklassen. Ja, also ehrlich gesagt, ich würde es tun. Aus Angst, alles zu verändern, würde ich alles verändern, ich würde alles verändern, ich würde alles verändern, ich würde alles

verändern, nichts als... aber ich bin nicht zu 100 Prozent sicher, weil ich weiß, dass da jemand zuhört, der mir sehr nahesteht und dem ich gerade helfe, in den Sport einzusteigen, und ja, mach alles anders als ich es getan habe, definitiv, definitiv. Hol dir den einfachsten Gleitschirm, den es gibt, bleib ewig dabei und hör einfach auf das, was ich sage, nicht auf das, was ich getan habe.

[02:02:27] **Gavin McClurg:** Genau, genau. Ja, ich bin überhaupt nicht enttäuscht, dass meine Partnerin, Maddie, nicht fliegen will. Ich habe sie mitgenommen und sie meinte nur so: „Ja, egal.“ Und ich dachte mir...

[02:02:37] **Dustin Martin:** Perfekt, ja, genau, du machst hier so ein kleines Sandwich, genau.

[02:02:44] **Gavin McClurg:** Dustin, klasse. Ja, das war echt der Hammer. Ich bin so froh, dass wir das machen konnten, und danke, Mann, danke für deine Zeit, ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich denke, das ist ein guter Punkt zum Aufhören, und Mann, ich muss unbedingt nach Arizona und mit dir fliegen. Ich schaue mir deinen Stuff schon seit Jahren an, das wäre echt cool. Absolut.

[02:03:03] **Dustin Martin:** Ja, irgendwann, nur nicht im Sommer. Komm hier im Sommer nicht vorbei.

[02:03:06] **Gavin McClurg:** Nein, das würde ich nicht, Mann, ich lebe in Sun Valley, ich würde einfach sterben. Ich würde direkt aus dem Flugzeug aussteigen, wenn du mir zusehen würdest, wie ich schmelze, weißt du? Das war's, das war's für Gavin, ja.

[02:03:15] **Dustin Martin:** Ja, ich sitze gerade in meiner Tonkabine, richtig?

[02:03:17] **Gavin McClurg:** Jetzt und es sind wahrscheinlich so 15 Grad, oh

[02:03:20] **Dustin Martin:** Na ja, ja, jederzeit im Winter, aber nicht im Sommer, da sind wir nicht da. Aber ja, du bist jederzeit willkommen, Mann. Wir haben einen Gleitschirm für dich bereitstehen.

[02:03:29] **Gavin McClurg:** Alles klar, ich komme im Sommer vorbei. Danke, Dustin, ich weiß das zu schätzen, wenn du...

[02:03:38] Wenn ihr aus dieser Show etwas mitnehmt, überlegt euch bitte, den Podcast zu unterstützen. Ihr könnt das finanziell tun – alles, was wir je verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge, das wäre toll. Das könnt ihr über die Links auf cloudbasedmayhem.com machen oder uns über Patreon unterstützen, wo es verschiedene Belohnungen auf unterschiedlichen Stufen gibt und ihr es einfach einrichten und vergessen könnt. Es gibt dort auch viele Bonusinhalte, inklusive des letzten Creagle-Bonus und dem mit mir und den X-Helps und noch ein paar andere Sachen. Ihr könnt auch abstimmen, welche Leute in der Show kommen sollen, und so weiter. Also, patreon.com/cloudbasedmayhem. Ich will aber nicht übertreiben, das hier ist kostenloses Material und wird es immer bleiben. Wenn das eure tägliche Starbucks-Tasse ausblutet, geht es nicht darum und das ist auch nicht das, was wir wollen. Wenn ihr könnt, super, wenn nicht, ist das völlig verständlich. Es gibt andere Wege, uns zu unterstützen: Teilt es mit euren Freunden, teilt es mit den Leuten, die mit euch im Auto auf dem Weg zum Launch sitzen, folgt uns auf Facebook oder Instagram oder Twitter oder so – das hilft auch wirklich sehr. Und wie immer geht es einfach darum, die Sache bekannt zu machen. Wenn euch die Show gefällt, helft uns aus und wir werden euch weiterhin mehr Content liefern. Vielen Dank, wir sehen uns in der nächsten Folge, tschüss.