

# Flying High

Cloudbase Mayhem Podcast 204 — Martin Jovanoski

|               |                                                                                                                                                             |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2023-10-02                                                                                                                                                  |
| Episode page  | <a href="https://www.cloudbasemayhem.com/204-flying-high-with-martin-jovanoski/">https://www.cloudbasemayhem.com/204-flying-high-with-martin-jovanoski/</a> |
| Duration      | 01:41:23                                                                                                                                                    |
| Speakers      | Gavin McClurg, Martin Jovanoski                                                                                                                             |
| Languages     | English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)                                                                                                                 |
| Audio         | 0204-flying-high-with-martin-jovanoski.mp3                                                                                                                  |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language en                                                                                                                        |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                            |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                                |
| Dictionary    | 18 correction(s) applied                                                                                                                                    |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>English</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 2         |
| <b>Français</b>      | <b>20</b> |
| Show notes . . . . . | 20        |
| Transcript . . . . . | 20        |
| <b>Deutsch</b>       | <b>39</b> |
| Show notes . . . . . | 39        |
| Transcript . . . . . | 39        |

# English

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

## Show notes

Martin Jovanoski has been flying his entire life. Sailplanes, Hang gliders, Paragliders- in any and all forms. He got started in accuracy, moved into cross country competitions and pretty much does it all when it comes to free-flight. He's one of the big reasons Krushevo, Macedonia has become such a mecca for competitions, and he instructs, guides, flies tandems, designs wings, consults and more. I've been lucky enough to compete with Martin many times in World Cups and hands down Martin is the cream of the crop when it comes to unabashed love for our sport. He's always got the biggest smile on launch. He's the pilot who seems to have retained that first flight wonder of flying we all have throughout his long and very storied career.

The post #204 – Flying High with Martin Jovanoski first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there everybody. Welcome to another episode of the Cloud Based Mayhem. You probably can't hear the difference, but I can certainly see the difference. I am coming to you, at least in the opener of this one, from the new house. I've been talking about this quite a bit the last couple of years. It has been absolutely back-breaking, but we are in, and it is beautiful. I've got a roof, a living roof, that I can land on. It's all powered by the sun, and it's a nice spot. So for the next few months and years, I'll be able to be much more reliable in getting these out to you on time. And this is the recording spot I have built. It's fantastic and very well insulated and much easier to do. So, that's exciting. The other bit of exciting news before we get into this one is we just had a very successful Red Rocks Wide Open, one of our U.S.

[00:00:58] Nationals events. This is going to be the place where we're hosting a PWC next year. Which is really exciting. We haven't had a PWC here since Sun Valley, which was one of my first comps back in 2012. I had four really amazing tasks. An evening task that started at 520 and 73k and landed at sunset. And a couple hundred mile task, which is pretty unusual in the world of racing paragliders. So that was fun. A couple days up around 17 grand. So for those of you hoping to come over next year. To the Europeans, our European friends, and friends from around the world who are looking at the PWC schedule next year. We hope you'll come join us. It's a pretty amazing place to fly. Amazing terrain.

[00:01:44] It was a lot of fun. My guest today is Martin Jovanovski, a very accomplished PWC pilot. He won the World Cup in Turkey that I was with him at a couple years ago in Aksaray, which was actually my best World Cup at 4th there. But he was, uh, he was... CRUSHING that one. And he's a sailplane pilot and tandem pilot instructor from Macedonia. He's been a big part with Goran and making that such an amazing comp site in Krushevo. And he's always the most smiley person on launch. He has that kind of first flight stoke every flight he has. He's never had an accident. And he's just thrilled to be in the air.

[00:02:29] In fact, I don't know that I've ever spoken with anybody who's so... enamored with flying. Especially after doing it so long as he has. He's been flying since he was a kid. He comes from a family of flying. And he just was enthralled from the beginning and still is. So we talk a lot about racing and strategy and just life and sponsorship. And the beginning to the end of this crazy world we all love. I had a blast doing this. We were both at the French World Cup in Targason. And we had some weather days. I got to sit down with Martin, which is always a treat to do these live. So enjoy. This is a great talk with a great human and a fantastic pilot. Cheers.

[00:03:23] Martin, cool racing with you this week. And we don't get to do these live very much because I'm over on the other side of the pond. But nice to sit with you here in France. We didn't get to race today, the last day unfortunately. But I wanted to start this off by a little different than I normally do. I want to thank you. I've done a number of comps with you now and seen you in many places around the world. And you're always just a light.

[00:03:49] You seem to have the most fun of everybody. So whenever I'm around, it's this that I'm looking at right now. It's this smiling, happy. You're always just incredibly jovial. You have a great attitude about all of this. So thanks. You

make coming to these comps a lot more fun for me.

[00:04:06] **Martin Jovanoski:** Thank you. Thank you, first of all, for inviting me to the podcast. I've been a huge fan of the podcast since the very beginning, actually. And doing it live with you, it's really, as I told you, it will be my honor to be a guest. And it was a nice week. And it's maybe even nicer that we are doing this at the end of the week after all the racing and all the fun. This place is really cool. Have you been here before? I've never been anywhere close to here before. And I love it. I think for me, it's probably now in top three competition areas I've been. It's such a nice playground with so many complications and options and possibilities together with the Spanish side, Berga, where we went.

[00:04:58] And here, I think it's a very nice place. I would love to be back.

[00:05:02] **Gavin McClurg:** The flight we did day two, I made a mistake after that. I had a nice start and then made kind of a mistake. And then a few of us. We're off, you guys, in the lead gaggle. And when we were racing through the mountains, I kept forgetting we were racing. I just thought, this is amazing. Oh, I could top land there. And I could bivvy there. And look at that lake. And it was just magnificent. That was one of the coolest flights I've had. It was

[00:05:25] **Martin Jovanoski:** beautiful. I will agree with that 100%. I was with the leading gaggle. And everybody was so pumped up. We were racing full bar all the time. And I was like, guys, can we just stop for a minute? Just check it out. Just to look around a little bit.

[00:05:42] **Gavin McClurg:** It was amazing. Yeah, I'm very impressed. I mean, I think in the end, too, we had a really bad forecast coming into it. And I almost didn't come. But I'm glad I did. I mean, we got four tasks. That's not too bad. And I'd love to come back.

[00:05:55] **Martin Jovanoski:** Yeah, me too, definitely. And yeah, we were lucky with the forecast. I think we turned out much better than expected. Yeah, yeah. But this is the nature of paragliding. You never know until you are there at sight. Even like one day ago, it looked like yesterday's worse day than today. And we ended up not flying today. And nice task yesterday. Yeah.

[00:06:19] **Gavin McClurg:** You guys had an incredible finish. I was one of the unlucky ones. I barely made it to the start. I was never above the launch in that stability. But I was watching the live tracking. I mean, Hanno and Maxime just barely skated in. And from my eyes, did you barely make it? Yes. It looked like you were feet off the ground. I landed backwind as well.

[00:06:41] **Martin Jovanoski:** That was crazy. That looked like

[00:06:44] **Gavin McClurg:** quite an interesting final glide for a lot of people coming in right on the treetops.

[00:06:49] **Martin Jovanoski:** Nerve-wracking. I had a similar task ending on the previous task. And I was like, oh, come on, not again. Why?

[00:06:59] **Gavin McClurg:** I had that one on the previous one. I think it was a 21 to goal. I'm not going to make it. I'm not going to make it. But then I

[00:07:06] **Martin Jovanoski:** made it.

[00:07:07] **Gavin McClurg:** It was just,

[00:07:07] **Martin Jovanoski:** oh, thank you. Sidewind. Yeah. It was on this comp, it was a lot of very interesting options, very surprising options that were happening. And I think it surprised a lot of time the leading aerial. So others could catch up. It was quite fun. Yeah. Pretty interesting flying.

[00:07:26] **Gavin McClurg:** So when did you get into this game? And for those who aren't familiar with you, don't know you, that are listening to the show, Macedonia is your home. But is that where you grew up? How did you, when

[00:07:35] **Martin Jovanoski:** did it all start

[00:07:36] **Gavin McClurg:** for you?

[00:07:37] **Martin Jovanoski:** Yes. This is a long story, but - We love stories.

[00:07:42] **Gavin McClurg:** Start from the beginning. I'm

[00:07:43] **Martin Jovanoski:** actually very lucky. I grew up in a flying family, let's say. My father was flying, already started sailplanes in the 75, 6, 7. Wow. Cool. Yeah. Back in the day in Yugoslavia times, it was like 4, 5 years. It was almost free for anyone that wanted to go. So kids could just sign up and go skydiving or sailplanes or whatever. Did you fly with your dad in the sailplane? Yes. Cool. But that's another. So he went to the school for sailplanes, but never got a license. Okay. After that army and whatever, he started flying with hang gliders first. And then as paragliders came into the world, he naturally started that when I was born or something like that.

[00:08:36] And only much later, 30 years later, I am now instructor for sailplanes. And I took him on a sailplane flight with me instead of me with him. Really? You're an instructor for sailplanes? I just got the license this year. Oh, wow. Have you been flying sailplanes for a long time? Since 2017. Okay. So the obvious question - But that's a -

[00:08:58] **Gavin McClurg:** Well, okay. Keep telling your story and we come back to sailplanes.

[00:09:00] **Martin Jovanoski:** Yeah. Yeah. So basically, I grew up in this part from the very beginning. I'm born in 1990, so exactly at a time when paragliding came up, but there were still a lot of hang gliders in my childhood, and then more and more paragliding. And back in the day, also Macedonia is almost at the end of the world. It was a young country in the 90s. When was the Yugoslavia breakup? 1991 or so. Ninety-one. Yeah. Okay. Ninety-nine. So information and all of that was not easy to get, but we were quite lucky because we had a good generation of hang glider pilots that moved to paragliding.

[00:09:52] So it was a very easy transition. These were all pilots, some from air clubs, with some flying pilots. So they knew a lot of stuff about flying and could progress quite fast with paragliding as well. And I watched my father and the friends flying all the time. Was this in Khrushchevo? Yes, this was in Khrushchevo. So that's where you grew up? I'm born in Prilep, 30 minutes away. Oh, my God. But I grew up on the takeoff. Basically, every summer, we would go there in May, set up a campsite. And then when the weather is good, stay there, fly. And when it's bad, just go back to home 30 minutes away and come back.

[00:10:37] From my experience, the weather is not often very bad. Yes. God, that place is reliable. We are lucky. In general, Macedonia has around 300 sunny days a year. But especially anything between May and September, it's really amazing. So I made my first tandem flight when I was like... Six, something like that. From a small hill, then some bigger flights. And then around nine, I really started to crave a lot to let me go alone, to fly alone. And this is almost 2000, imagine. There were not many kids flying like it is now at the age of 9, 10, 11, 15.

[00:11:25] Yeah. But I was still very light. So it was... You were flying by yourself. Not yet. So at nine, I really started pushing and we had some fights at home, of course. And it was a good excuse because I was still too light. And it was like, come on, watch the charts. There is no such a small glider at all. So you have to wait, you have to wait. It was a good, humbling experience for me. He took me one day for ground handling. But with his big wing. And I couldn't do anything. And I was like, oh, so disappointed. But I was like, okay, now I need to gain weight. I need to get stronger.

[00:12:10] And I was like, consciously eating more to gain weight. And at 11, I was like, okay, I look at the chart. Now I'm in. Now we have to go do it. And I was pushing, pushing more. And finally started to do some flights at 11. Wow. Yeah. Was your dad nervous? I don't have memories of that in those years. But as I grow up and I look at other young people flying or later, especially my brother started flying at 9, 10 as well. He's five years younger than me. And me watching him, I was like, I realize what my father has done for me because that's a big step to take your kid flying.

[00:12:57] Yeah. It's not easy. Definitely not. I've got my

[00:12:59] **Gavin McClurg:** daughter six. And I just took her on a couple of tandems. We were down in Costa Rica for a bit. And even that was just very tense for me. It's

[00:13:08] **Martin Jovanoski:** your kid.

[00:13:12] Now, as I'm thinking, I'm not sure if I will be so brave to send my kid or a very close relative for a very young age like that. It's really amazing. I

[00:13:27] **Gavin McClurg:** didn't really discover flying until I was mid-30s. I mean, I had seen it a little bit up in Seattle. There's a really famous site there called Tiger. And a buddy of mine lived right at the LZ. And he always, for 10 years, you should compare it. And I'd go and look. And that looks really boring. It just didn't seem that exciting. I had no idea about XC. Yeah. I never hiked a flight. It wasn't even really a thing back then. But they looked like they just went and landed. And that was it. So I wasn't very interested in it. But when I did get into it, I always felt thankful that I did when I was older. Because I think if I was 20, with the kind of risk I was taking when I was 20, I've often been curious about that. If you grew up in it, how did you stay safe when you're young? Because when you're young, you're just stupid.

[00:14:14] Yes,

[00:14:15] **Martin Jovanoski:** definitely. But I was, again, lucky on that side as well. My father was a super safety-orientated pilot.

[00:14:23] **Gavin McClurg:** Okay. He

[00:14:24] **Martin Jovanoski:** never had any accident at all in 45 years of flying. Wow. And no broken bone or anything. And from a very young age, I was put into that kind of safety mode, let's say. Okay. And I'm actually quite proud of that because it led me to much more smooth development, let's say. Okay. Especially not as fast as people developing these days. But back in the days, also the gliders that we were flying, they were not easy to just go for it. And a lot of accidents could happen and were happening around.

[00:15:09] And with this kind of safety mentality, I think it was a very good approach that kept me safe even through my teenage years or whatever. And I can proudly say I never opened a rescue. you or being anywhere close to something like that even flying acro or anything like that so i'm all these years you've never thrown in the reserve wow no not even being close to it i mean you know it's part it's part being cautious part being lucky as well i've been uh testing i've been working as a test pilot for companies you know we go on competitions pushing a lot like you wouldn't push if you're not on a comp or i don't know learning acro and stuff like that definitely there is some luck there as well but for sure being a little bit more careful can lead to a definitely much safer flying and i i am really big into

[00:16:18] this propaganda of safety and safe progress because i really think that at the end it puts you in a better mental state than progressing super fast with some accidents because still from time to time this will affect your your judgment or or thinking

[00:16:38] **Gavin McClurg:** you know how do you impart that kind of progression and mentality and association with risk to your students how do you when the people that come to you that just start learning how do you take your brain and put it in theirs it's

[00:16:52] **Martin Jovanoski:** very very difficult but a lot of talking a lot of talking i think i work more on the mentality side of my students than anything else because you know the techniques uh they will come naturally naturally some of them or they're easy to fix just you look at somebody making mistakes you tell them to correct this and this and that and in two days they will do it better but this mentality needs a lot of time to digest by by by someone's brain and it needs time to become your pattern of behavior it's not uh only okay i heard yeah i need to be safe and that's it because i find a lot of pilots actually uh want to be safe but they don't know how because they are not aware of the risks so they they are like no no no i don't want any risk but then they go and do something totally risky because they don't know right we don't

[00:17:59] **Gavin McClurg:** know what we don't know in the beginning i've often struggled with that i'm not an instructor but i've thought about that you know when you're when you get your intermediate license and you're kind of you get to go fly the coop a little bit you leave the nest but you don't know what you don't know it's a hard thing to impart i would think how did how do you teach them what they don't know in the beginning do you do you share with them the scary stuff the scary stories the real risks uh you know is there a way to do that without scaring them away

from the sport i believe in

[00:18:31] **Martin Jovanoski:** people need to be aware of what they are getting into because flying and thinking that nothing can happen it's definitely not the safe way no matter how much scary that

[00:18:49] yes i'm flying yes i'm beginner yes i'm trying to be safe but things can happen unexpectedly so i try to present it in a way that here is a good example i know people that are flying without any major accidents without being set back and not progressing as well so people that are progressing that are getting better and better but no accident but here is the other example people that uh done only one stupid thing and they got hurt so you need to be aware ready and when you're ready you will also think more of the risks because flying just thinking that nothing can happen it can definitely be much more dangerous than knowing okay this can be dangerous that can be dangerous and and thinking about the possibilities but you know also that the sport has progressed so much in terms of safety of the wings and it's so much easier now than ever to get into that it's also quite difficult to explain the dangers as well because people are flying and flying and flying and nothing is happening because the wings are so good so why would something happen what

[00:20:14] **Gavin McClurg:** do you think about this i mean there are people here this is a quite high level comp there's a lot of aas here and uh the wrench team and that kind of but there were a lot of pilots here at this comp who have been flying three years you know they have very little experience and they're flying at the top of you know it doesn't get any higher than the world cup what do you think about that is it is remarkable that i mean when i learned in 2004 you didn't go to a end for years you know that anybody did it was just that was something you didn't do and the world cup was kind of out of reach i mean those people were just oh wow those are world cup pilots but you had that was just off the radar at least for me where i learned and where i got going it was you know it was expected that it would take years and years to become a world cup pilot and now people are doing it really quick

[00:21:07] **Martin Jovanoski:** no i agree completely i also learned in 2001 i started the majority of my learning was in the 2000s and it was like that it's not that pilots are doing something totally superhuman it's definitely the progress of the equipment that allows talented people to progress very quickly without major accidents and i think it's a very good thing uh i i have a lot of good examples around from people uh being uh progressing in the sport very quickly in a very safe way as long as they have the talent and the right mentality uh darko my teammate is one of them he started flying only in 2017 and wow he's

[00:22:00] **Gavin McClurg:** doing great

[00:22:01] **Martin Jovanoski:** top pilot in the world yeah but this is

[00:22:06] something that people need to be aware of and as long as you are still pushing it in the same way i think it's a very good thing because it brings the sport to the masses finally we can that's why we have more competitions more competition pilots less accidents and i i really like it this way of development actually of the wings to be honest in the in the past it was really difficult to progress and even when you progress there were years with much more worse wings and then the wings get kind of normal then again another step in performance but at the cost of of safety and

[00:22:52] **Gavin McClurg:** then you have to be very careful about the

[00:22:52] **Martin Jovanoski:** flight it was really unstable now there is a nice stable progress to all all the classes and definitely the latest generation of comb wings it's totally amazing what we can do with these wings every flight i do i'm like oh this is the this is the best times of aviation yeah it's amazing

[00:23:14] **Gavin McClurg:** it's pretty special what's your approach to SIV and what's your personal approach and also to for your for your students i do a

[00:23:23] **Martin Jovanoski:** lot of sivs i do normally two to three sivs a year spring and autumn and i think it's probably the best way to get to know your wings at the moment and there is you know sivs has been done for many years but it's done at such a wide range of pilots instructors people and it the wings have been progressing quite a lot throughout the years but not always the courses i'm i'm really into this uh way that you know you need to the SIV to train it's very difficult to simulate the exact behavior of the glider in real turbulence it will never happen yeah but what you need the SIV for is to train the behavior of your wings

[00:24:23] **Gavin McClurg:** and to train the behavior of your

[00:24:23] **Martin Jovanoski:** wing in certain scenarios which not always means that you go full bar collapse half of the time especially on the enb wings it's almost for nothing it's a good experience for the pilot okay i got a full collapse on full bar and nothing happened it's good for their mind but it's not that gonna help them to react on it when it really happens sure so i try to promote more of a training way of SIV and then okay now you did these eight flights you did these eight maneuvers and now you know how it feels i'm more pushing into you know you can see it in other sports as well football players are not playing football to get better at football when they have a match right you need and i have very similar approach to paragliding in general including SIV you need certain exercises to get good in order to perform a

[00:25:24] **Gavin McClurg:** good performance and you need to have a good performance and you need to

[00:25:24] **Martin Jovanoski:** perform when this skill is needed and i think it's SIV is definitely crucial thing for anyone not to do once but to do it often every year for sure depending of the place and your skill once you get better it's something uh that you can part of sivs you can train also on your own it doesn't need then you can you need to depend of instructor for a long time but i will definitely in those first years of paragliding three four guided sivs under instruction on a yearly level maybe the first year even two at the at the beginning of your proper flying and then just to maintain those skills and to know what's happening with your with your ring when

[00:26:16] **Gavin McClurg:** you're doing your own personal SIV are you doing it on your comp wing

[00:26:21] **Martin Jovanoski:** yes yeah depends uh i do when i want to do it on my comp wing to get ready for my comp wing yes yeah for sure every comp wing every generation is slightly different reacts slightly different on the full stall or this or that how much does it jump after exit after side move or so on so it's it's a good exercise and getting to know your your wing now

[00:26:52] **Gavin McClurg:** and you mostly just kind of fly like tail slide or fly back to restart you're just doing a bunch of stalls with

[00:27:00] **Martin Jovanoski:** the comp wings uh as soon as you get a new model yes that's that's the easiest uh way to to check it out also spins as well spins are nice yeah and letting letting the glider to shoot after a big dive or from a wing over also gives you a very good representation of how the wing can jump in heavy turbulences and so on also to try to stop it with the bees not only with brakes to see how much room you to play you have there it's a it's a good get to know move with

[00:27:39] **Gavin McClurg:** your life back to your timeline you you started flying really seriously in the early 2000s when did you know when did you start flying comps when did you become an instructor take us through some of that so

[00:27:55] **Martin Jovanoski:** it wasn't to be uh really to be born in a flying family but our country throughout the 90s had uh big changes within uh probably you know back in the time of socialism all the all the factories all the manufacturing everything was national and throughout the 90s there was a bigger privatization let's say of the of Everything Campaigntu international dissepctic that the state owned including big factories where my family worked my father and so on and as this got sold out it was a little bit weird way of selling it out and many of these factories never got to work again so by the end of the 90s like 2000 or something like that

[00:28:49] almost when i started flying we in our city especially had 48 of unemployment so my father lost a job difficulties with my mother's work and so on and this led to the next few years i was flying really old wings so when i started i was flying paratech p2 p3 like wings which were not only old back then they were 10 12 years old now 10 years old wing is still quite a nice wing but these wings were from the beginning of paragliding yeah like eight cells and 11 cells the first glider was a twist or something like that it was maybe 11 cells and you know crucible takeoff yeah so for my first two years of flying two two and a half years of flying i i i flew almost everywhere else but not from crucial takeoff from the main east takeoff because the galley in front my wings and with my weight i couldn't pass the galley the the cheese yeah so

[00:30:02] i i i was flying around uh without uh properly flying at the main side then i uh we got uh really the my first proper flying wing was a skydiving vines which would be the final one yeah yeah rough plane i took off when was our engine it would be like a two three or end now yeah let's say from some friends in macedonia very thankful for them they they got it to me they sold it to me but it was like almost for free yeah and it was a first wing that i could properly fly and thermala around and it was maybe

[00:30:48] five six years old but for me it was a brand new it was a machine and i did my first you know five hours flight first 80 case on this wing this is around

[00:31:04] 2004 and 14 and in 2005 we were in serbia there was a world cup it was the biggest comp that this area of the balkans have seen until then and it was very close it was in nish so it's very close from macedonia three hours drive and you're there and we went there with my father and i was

[00:31:32] i was a wind dummy yeah and i had awesome time flying with all the people that i've been dreaming before that even before i started flying i was so obsessed for example at the age of six seven eight i knew all not world champions from the past but i knew all the podiums on the worlds and the europeans of the years before like in my mind 96 this guy was third 96

[00:32:02] **Gavin McClurg:** this guy was third

[00:32:02] **Martin Jovanoski:** 95 this guy was second no i was i was totally obsessed from from super young age and uh being on this event it was a like a breakthrough experience for me

[00:32:16] mainly because avasport which was a harness manufacturer uh back then uh quite a big one they were a bulgarian company they already knew my father from the early 90s from flying around uh the balkans some competitions in macedonia bulgaria and so on and these guys when they saw me flying it was really not usual that you have 15 year old kids flying around and doing the task and so on and they decided to help me and support me back then they were having a world cup team and they got me full equipment new harness rescue

[00:33:02] helmet big deal they got me uh the previous wing from one of the pilots in the team so i got a new glider everything and i was i was in paradise i was finally legit look this can happen for me because you know you grew up in macedonia you see all these guys on vhs tapes uh flying and dream like i don't know jimmy patcher 98 worlds or world cup or something like that i to this day i remember every scene of this vhs tape because there were like three tapes that would go 24 hours in my house you know and all you do is just sit there you want to be one of these guys you know wow and uh with that with that support for equipment it was a huge help for me i could start flying good proper equipment i could i could fly more often abroad in bulgaria with them working a little bit on the harnesses helping them and developing and then this lasted for a couple of years and

[00:34:20] got me to the my first competition glider and they supported me to go on the first world cup so i was qualified to go on world cup when i was 17 18 also to i was qualified for the 2007 2000 i was qualified for 2007 australia worlds at 17 wow yes but i couldn't afford it yeah and then two other members of the macedonian team went there but then i qualified for next year my first world cup was in 2008 in poggio uh in italy yeah and uh my competition glider didn't arrive was late just for two weeks for that event and i was still flying the end from the year before but i had such a blast my first world cup super young i know back then they were i maybe there was nobody flying a world cup at 17 or 18 i'm not really sure so it was a

[00:35:27] big uh big break breakthrough in 2007 and eight with the first competition glider boom five

[00:35:36] europeans i it was in serbia that year so i could go there as well again close and cheap and everything and from there on it started i started working in 2007 as as a guide and then slowly starting to instruct at 18. uh but before that already we did some guidings in macedonia together with primosh susha and um it was it was uh really the beginning of me finding the place in paragliding and i was like okay this might work this might work but it was still you know for a country post-communist country in early 2000 or mid-2000s to say you want to work paragliding it's like that that that is definitely that's not an option man why are you dreaming like what there is no chance you know um in meantime um actually my first comps were when i was super young at 13 or something like that immediately after i



started flying but in accuracy landing uh yes in eastern europe in those years it was actually quite popular

[00:36:57] and it was probably a good move by my father as well because where else to put 13 14 year old kid to compete if not in front of you watching landing instead of going right it's flying the distance it's kind of a controlled more of a

[00:37:14] **Gavin McClurg:** controlled environment

[00:37:14] **Martin Jovanoski:** for sure for sure and uh i started doing this accuracy comp and it actually got my bug a lot probably because i won i like to compete whatever it is i'm quite competitive and this was quite interesting for me and i in those years i throughout those those years i started competing a lot in in accuracy because it was relatively cheap it was a lot of fun it was very good learning experience at all also and uh like at 16 uh in 2007 like early in the in the winter i was at the world uh first time at the world and i won third place i think that's the still probably the youngest medal on paragliding whoa yes really yes and wow you must have been on the moon yeah that was that was crazy because from 2007 that was the first comp that i got to a podium first big comp that i got to a podium and then competing on this uh world

[00:38:28] cup tour or european tour uh it was back then i um in 2007 8 9 uh and 10 or something like that i competed like on 38 comps and i was on podium on 34 of them whoa i i got to first place in fa ranking and it was really really going well on the on the accuracy thing because i was really uh liking the the environment liking the game so much focus in just one split second and it's you and your technique and i and i really like the game and i i went to a lot of accuracy comps because as i said most of them they were around eastern europe so easy to access you don't need a latest equipment as well super cheap entry fee and a win was at 300 euros

[00:39:28] so i was going there to finance my cross country flying ah

[00:39:34] **Gavin McClurg:** that's awesome is that uh i don't know anything about accuracy is that do you chalk up some of your ability to all that accuracy stuff is it i mean is it would you suggest people get into it if they're first getting into flying is it an important thing is a good skill

[00:39:50] **Martin Jovanoski:** it's definitely a good skill but it's a skill as any other skill in controlling your ring well it's definitely a good skill it's definitely a good skill for sure starting your career it will give you a big you don't have to go to compete because it's still a competition environment with a lot of focus and now it's also very difficult to compete as well but to get good at accuracy landing i think it's a crucial point in order to progress later safely but as well as um with ease of mind i i know tens of situations where we've been gliding on a comp on a very very low with not many options to land and pilots will turn and land in a nice big field and i would continue knowing if i don't catch the thermal i can land anywhere and i catch the thermal and i go and they pump out so it's definitely a skill to have

[00:40:59] but it's like any other skill if you put a little bit your mind into it you will progress faster which is definitely a good thing to do especially for pilots leaving a close to a good site or um pilot that can fly only on certain days when they are out of work and the day is not that good for flying i don't know 30 40 50 ks but you can still do three flights three nice accuracy landings or three nice takeoffs with different technique that you will check and then the next time you might need it you will be better is

[00:41:38] **Gavin McClurg:** accuracy just scored on where you land yes the closest to that little dot yes so it's uh so it's not technique it's not your launch it's not line it's just

[00:41:48] **Martin Jovanoski:** where you land you need to land and not fall which is also very important okay uh and it's measured by the first touch on your foot okay and it's quite fun because like the comps now are even back then but the level is when you're fighting for world cup or european cup wins it's like six eight flights and the total score from all the landings combined it's like nine centimeters in total what yes geez yes really wow you're very accurate very accurate and it's a it's a big uh mind game let's say a lot of tension a lot of close results you know that for this much you can be second or eight he just showed me about

[00:42:46] **Gavin McClurg:** three inches there that's

[00:42:48] **Martin Jovanoski:** amazing yes wow and i i believe that it also helped me develop as a competitor as well to know when to push to know when you cannot get better now than if you're trying for this two more centimeters you might lose more and so strategy strategy a lot strategy focus to not be um I don't know so you know tangent ah it's a comp and stuff like that you know going on many comps in a easier environment like that also being young probably put you too easy to not have this uhikle tension or now going to the world so now this is very important event I think it helped it helped a lot but the interesting part happens around 2009-2008-99 avasport stopped supporting the the cross country team won the World Cup okay and I

[00:43:57] got no more wing from them they still supported me with harnesses and anything and harness and rescue whatever they were producing but no no more wings and i had um i something i had a like the boom that they got me i sold it then i flew some mac para magus i was having a blast in 2009 uh 19 second comp wing everything is going well i'm progressing getting better and better i don't know first on our nationals or national league second in 2018 first in 2000 uh 2008 2009 everything is getting better we had a world cup in crucevo where we we had um some top pilots from slovenia and it was a pre-world cup so they were

[00:44:57] italian pilots i don't know mixed batch of field but it was jacen with a mac para prototype then it was um matej zeglar tillen's brother yeah with uh Niviuk prototype and then everybody else more or less with normal wings and us three during five tasks i will win two tasks then jacen win two and uh matej won one of them and we were three of us we were top three 600 points above the fourth pilot whoa yes and for me that was like okay it's happening now i'm getting better now this is probably uh that that was probably the biggest success until then i won some local comps before that in cross country did you win

[00:45:52] **Gavin McClurg:** that one in 2009 i was

[00:45:53] **Martin Jovanoski:** second or third okay but we were just yeah yeah the points were like almost very small differences right and uh i was like now that was a pre-world cup that was a pre-world cup okay and okay now it's getting better perfect but the next that was the end of the season and uh the next year is coming i have these uh two victories that i got on the accuracy uh european cup where i got these 600 euros for that i can sell this wing for i don't know a thousand and then you have more or less not enough money for even a wing i'm like what i'm gonna do no even if i manage okay i'm young i mean maybe i can manage to get some discount from somebody but then you still need some support to visit competitions and world cups or stuff like that you know and at some point i wrote access

[00:46:58] to a bulgarian dealer but never got reply back that autumn and i was like okay probably this thing is not really because they were they had a very safe wing back then and it which i as i told you i was more on the safe side and it was quite attractive for me also they had one of the cheapest dealer prices as well so i was like okay maybe if they give me discount this can this can work out but they never replied and i was like okay you sit you do some work and when you get some more money you will compete in cross country again yeah in meantime accuracy continued because um um there was a team from serbia sponsored by nike serbia they got me and covered my all expenses so i could still compete in in and there was prize money still there there was prize money and all the expenses were covered by the team so for me it was like okay i'll continue with that and in spring 2010 i go to um slovenia there is a winter cup but in the same time slovenian nationals and some world cup in accuracy and it's it's happening in the same time and i'm there with my e and a flying the comp before

[00:48:29] usually we fly in the morning everybody are preparing to go up the takeoff you know the cross country pilots yeah i do some small acro and then there is some wind we are soaring around takeoff before they fly and so on and many slovenian pilots know me because of the guidings before and i've been to you know it's these balkan countries it's a similar language and it's a young kid flying it's not not many really really really sight yeah yeah not many kids flying around so many slovenian pilots know me and these guys from maxis saw me flying as well and doing well on that comp in accuracy but saw me flying some aerobatics and stuff like that and they ask around who is that guy and like how that's martin from massanoia ah they wrote us at some point really yes they remembered it they remembered it and i was driving back from

[00:49:30] from slovenia when i got sms still no internet yeah yeah roaming and stuff like that it was uh wild years yeah they got sms from the bulgarian dealer when you get home call me because these guys from maxis replied back nice and

this is how the story started they uh first they sponsored me a wing and i started competing for the team later uh very quickly i started also testing for them a little bit because in meantime in in the accuracy comps i would use every single opportunity to try as many wings as possible yeah and doing some um sav maneuvers with them like a testing maneuver with them looking how they are built and why and so on i was 15 16 like from the very beginning i i started when i was kid i was doing model planes and i was always interested in this development and why is this done like that and so on so when when axis started sponsoring me with a wing and competing for them i tried to help them in the development this was a difficult years it was 2010 and also just came up with the air 10 yeah and everybody else were just we we were we were like flying in seas compared to but and so it was also still open class uh years where people were building up prototypes all the time and developing and slowly i started uh working for them as well testing and this is when things came a bit more okay now you're working abroad a bit more and i started to more internationally and now it's happening again a second life let's say coming back yeah okay now it's okay it's okay it's okay it's gonna happen it's gonna still still this unsure but it's gonna happen it's gonna happen and then uh working for them uh until are you instructing at this in this period in in meantime yes uh since 2007 8 i started instructing okay and uh flying some

[00:51:59] times and stuff like that but you know uh with local market let's say macedonia is a small country and still flying was not as popular as as now it was those years when it really uh became more normal let's say to fly from 2007 8 onwards and uh i was working in our school um with the paragliding instruction and um tandems and in meantime i was working for them like i would go over the winter to axis to to work on some wings and prototypes and then we would test in slovenia and so on in this when it's not a season period and then back in the season i would fly at home and do some competitions and in the same time these are years since 2008 and 9 we organized uh

[00:53:00] we started organizing competitions uh with goran first it was uh first couple of years was my father and then slowly i was more and more into it and the the summer season was packed with competing and organizing and teaching yeah and then in the winter i would go to czech republic where we i would stay a month or two or something like that sleeping in the factory and then just on new wings and stuff and trying out things these were years when franta left the company to go to up yeah to design for them and the the owner of the company basically uh radek was starting uh was designing but he was this wasn't his primary job before that you know so we were learning a lot of things together and

[00:54:01] progressing quite a lot because i was at the moment the only test pilot plus with the some designs from before and the new try and error things yeah learning was quite quick were

[00:54:16] **Gavin McClurg:** you are you uh are you do you understand design and all that too are you pretty good with that kind of thing or was it more feel and feedback from test i mean are you are you a computer guy can you get in and i mean more back then it was it was a pretty heavily computer based then or was it more still drawing

[00:54:35] **Martin Jovanoski:** it out so we were we were already designing in glider plan you know back then i'm not a computer guy but glider plan it's so easy it was it's not easy but you don't have need to be a programmer to okay to use it yeah uh but in general my job was more for feeling and flying and flying and

[00:55:00] i've been so focused on watching other gliders of trying other gliders and thinking about i could give suggestion and ideas okay let's do this kind of cross section here or different diagonals and stuff like that or this kind of lines layout but then to implement it in the computer it was uh radek doing it

[00:55:24] **Gavin McClurg:** yeah okay

[00:55:25] **Martin Jovanoski:** but there was i was really

[00:55:30] motivated and uh focused on on this kind of development i i really i really loved it so the r10 comes out when

[00:55:40] **Gavin McClurg:** are you guys going to bat

[00:55:41] **Martin Jovanoski:** with them so r10 comes out in the spring and

[00:55:47] actually axis said we had a response very quickly which was something worked on even before i i joined them uh already they had a carbon prototype with a big carbon patterns like the baby hvp from the Superfinal before like huge one meter carbons inside like gibbous's arc almost kind of but with carbon yeah and a two-liner wing but it was the

same wing let's say uh that was from the year before with just two lines now and very quickly we realized that it's not the two lines that make the performance only it's a big part of that is the wing itself and the profile you know yeah but already on the europeans in 2010 i was flying one of those uh oh wow two liners yes so most of the companies were quite quick to jump in into having a wing in the two-liner category the problem was that those were not really competitive you know yeah right so

[00:56:59] **Gavin McClurg:** you had the you had the comp where your you know your podium your 600 points ahead it sounds like it did it really start clicking for you quite quickly the comp side of things or was that beginner's luck no actually

[00:57:12] **Martin Jovanoski:** i won some comps even the year before okay and i was doing well on our national league again i would say i'm lucky even coming from macedonia without too much information you know you are 10 hours from the alps you're not in the middle of the paragliding world you're 12 hours from the house but um in the 2000s we had a very good group of competition pilots from macedonia that were visiting a lot of comps a lot of world cups uh goran probably visiting almost all the world cups in the 2000s goran igor vladimir

[00:57:59] they were not only going abroad but they were quite good and they could learn new things and transfer it back and me being uh still a kid i was really welcomed by all of them to receive a lot of knowledge and this was uh going actually relatively easy for me to progress to to as you say it like i mean it wasn't a moment where it clicked in it i felt that more in accuracy where i would just go on comps or do some small training not much of a training but some training at home or go to comps and nothing nothing nothing and all of a sudden from that one comp on the worlds from

[00:58:53] then on it was just you're in the game all the time you are one of those yeah but for cross country it wasn't like that it was more of a slow gradual progress just better and better and better okay and how

[00:59:08] **Gavin McClurg:** many hours

[00:59:09] **Martin Jovanoski:** a year do you fly

[00:59:12] i now it's difficult to say depending it's not many times i i also say these to many of my students it's not only how many hours you fly what kind of what kind of hours there are i do a lot of tandems over the winters yeah uh and if you take them in account there are many hours but i think good quality hours with cross country flying it's around 200 250 okay with tandems and everything i fly it's more but depending on some years more some years less when i was younger i was really flying a lot now with the with the guiding business we have in macedonia for sure this is a still a lot of flying but then it's not always with your comp wing or you know yeah yeah so it depends i i have around three and a half thousand hours maybe a

[01:00:15] **Gavin McClurg:** bit probably more how many do you know how many world cups you braced in you kept track

[01:00:21] **Martin Jovanoski:** no but there are not that many actually i have been competing in those 2010 to 2013

[01:00:35] 2010 12 13 something like that even not the whole 13 when i was with axis maybe two world cups per year yeah uh before that maybe again also two world cups per year and then there was a um as as the business at home was growing and the company the axis company was

[01:01:05] yeah making some changes to have some full-time pilot to have uh there not like me going and leaving i stopped working for them and in 2014 uh 13 the winter i started going to south africa to do tandems over winter and then seasons back home in cape town in cape town yes okay so i was doing that until covet for every winter i really i love south africa it's uh it was my second home base let's say it's a beautiful place to to fly to to spend the winter i don't like the cold at all i'm not into skiing or stuff like that i

[01:01:55] **Gavin McClurg:** as you know i've had a lot of people on this show over the years i don't know that i've ever met somebody so obsessed as you are with flying i mean is there a break coming in

[01:02:05] **Martin Jovanoski:** or is there a break coming in or is there a break coming in or is there a break coming in

[01:02:05] **Gavin McClurg:** all of this is it you know 2016 2017 do you ever do you ever burn out do you ever you do

[01:02:12] **Martin Jovanoski:** it a

[01:02:13] **Gavin McClurg:** year round

[01:02:13] **Martin Jovanoski:** for sure um burnout is a real thing but i i really love it and whenever i couldn't uh do it uh full-time dedicated on comps and cross country flying because of i don't know finances or equipment or whatever i was always finding different ways to fly and many times uh especially goran it's a good friend now and would tell me come on you're not focused enough you need to do just that but i love this as well and this as well so i started flying hang gliders in meantime as well uh doing a lot of paramotors in the autumn when there is in pelagonia it becomes so beautiful uh cold air gets down there is no turbulence nothing so you can fly the whole day around with the with the paramotor there is no thermals but

[01:03:06] **Gavin McClurg:** you can fly the whole day

[01:03:06] **Martin Jovanoski:** but at least with the engine you have plenty of fun good for photography as well yeah uh then the sailplanes came in 2017 and yeah i try some micro lights and stuff like that

[01:03:18] **Gavin McClurg:** yeah man you are you are an aviator that's amazing uh okay so a couple you were doing a couple a year 2010 2013 and then

[01:03:28] **Martin Jovanoski:** three four years with axis 10 11 12 13 okay almost almost four years with axis um difficult years um for the business for for competing for the for competition career very difficult years uh ozone is dominating nobody else is competitive at all in general and um also even and most of the companies start to lose momentum as well yeah between them it's also axis they as much as they're focusing on the comb wings they still need to make some uh normal wings and there was a lot going on then i mean there was a

[01:04:14] **Gavin McClurg:** peter heated thing there was the open class gets banned and yes CCC starts and a lot of a

[01:04:20] **Martin Jovanoski:** lot of sheets a lot of shifts which were not easy for many passionate companies that were putting a lot of effort in in competition flying as well and without big success you know yeah so in meantime i slowly start to work only part-time for them just when they really need it and i'm flying in winter in in south africa and then over the summer we're doing still organizing the competitions and participating in some and doing the guiding and courses and in 2014 uh i was lucky enough that um i mentioned this many times i'm i am lucky in 2014 jin borrows me because we are organizing a world cup in crucial yeah and i need something competitive and uh they had the boom 9 which was maybe

[01:05:31] not at the level of enzo 2 back then it was a lot of work but it was a lot of work and it was a lot of work and it was a lot of work the closest possible wing definitely and through petra she she from czech republic she was very helpful for me to organize the wing to borrow just for that comp but the the week before that comp we had our nationals and and hungarian um open something like that it was mixed event so i get the the glider first time on that event it was a bad weather we had like two tasks but i got on podium slowly confidence coming back because throughout those years i had some good results i know second on world cup task third eight but not really big overall results and you know flying with a lesser competitive wing you always need to do something different than the gaggle uh to stay in the game and then when it works out it's like wow fantastic but when it doesn't you're last and things are hard for the overall it's hard i am 23 4 two years before that i could compete and beat many of these guys that are now i have no chance you know and confidence gets lower and everything and in 2014 uh petra managed to get this wing for me just to fly it on the comp it's a world cup at home come on so i i get this wing and on the hungarian macedonian open i was on podium and then on the comp i was uh 15th in the world cup in the world cup i won my first world cup task uh i was i think first or second non non-menzo glider and in general it was really good feeling i was flying and good for gin yeah as well for sure and um it was you know the feeling was coming back okay i i can do this obviously it's not forgotten it wasn't uh uh you know and because of that good uh good result i could qualify for the Superfinal which was in turkey which is super close as well so easy to go before the before the Superfinal there was a

[01:08:06] world cup in chameli where we're gonna go next year actually for a world cup yeah so it was we did a very nice month of trip with my girlfriend uh sleeping in the car throughout turkey one week on the pre-world cup where i won i think three out of four tasks then to the Superfinal i was 22nd or something like that i bombed out one of the tasks which was like very um i don't want to say unlucky bomb out but it was really bomb out without pushing it you know when you push and you bomb out you know you were trying to be good this was like okay now just let's all fly to go and suddenly we are on the ground with nicola donini and a few other top guys uh and that was a still again good result and it was again

[01:09:07] a very nice year to come back and to prove okay this is good we can we can we can happen but in meantime uh the guiding was getting um good at home and it was important years to to make the business yeah to make uh make this from ground up basically because the comps were the guiding

[01:09:30] **Gavin McClurg:** you're doing in air xc guiding in crucibo yes

[01:09:33] **Martin Jovanoski:** it's it's troops it's tours uh and i think uh so it's two types of um trip you can do you just focus too poorly on flying and cross country and learning or just having a nice relaxed time in macedonia with a lot of flying we travel around in both cases we are based in crucibo but we are traveling to any flyable site in macedonia it's a small country so we can even sometimes go to to greece or albania from close sites two hours away but in general we have quite quite good weather normally often we fly at ohrit as well and it was important years to develop this and also with the competitions we started quite seriously in 2016 we organized europeans as well as i helped out in the hang gliding worlds

[01:10:38] uh europeans as well sorry in 2016. so the next couple of years were more more focused on that where i in mid-time also one whole generation of competition pilots in macedonia stop competing more or less yes we had this generation of the 2000s that we we spoke about yeah they were kind of yeah you know slowly older the life takes over family kids and they it's not like they were not competing at all but they really slowed down a lot at some point uh it was me and one more guy competing in an international comp that happening just right home you know right so it's it was it was a small slow down we we didn't had a league since

[01:11:38] 2012 or 11 something like that so things started to become stale in the country for comp flying in general and in 2017 it was a new young generation of pilots was around that were really motivated to compete again and to learn and so on and i kind of uh yeah i think that was interesting i think i felt like okay these guys are super willing to fly and in order to get good even for me you cannot be the best pilot in the world if you are competing against yourself yeah so you need you need good people around you exactly you need better people around you yes that then you are in order to to improve faster easier right and to get better and i kind of led this new national league i created a new system we started competing with no costs nothing everybody we make like five five leagues per year without entropy without anything in thursday evening we say this will be the takeoff because this is the best weather where we go we go there we just say the task this is the task or whatever and we fly no retrieves no organized no lunch packages nothing just pure flying pure racing nothing else matters and it was a really big success in 2017 i left my comp ring at home i was competing with dnc that because that was the highest glider we had in

[01:13:30] macedonia league wow yes in 2017 and 18 there was nobody flying higher than enc because all the people were at that level that just learn young people getting into it wow yes and it was a very good learning experience for me as well trying to help these young pilots i was also learning more and more sure this

[01:13:57] **Gavin McClurg:** is always the case because then then then i would imagine what you say you have to do we all know what to do but doing it is different not

[01:14:06] **Martin Jovanoski:** only that you need to think of things especially competition mentality and so on i was doing lectures for every league for the first two years like saturday we would review the task or we i would do some different um talks because back then i was invited to a few events like serial cup in provenia and so want to do to do some lectures as well so i will transfer this as well to them and also when you have different group of people all towards the same goal somebody will do something else better than you or think of something else so it was kind of gradual progress and from this national league that in 2017 and 18 had maximum encs we came to the moment where macedonia

is third place in the world in 2023 wow it's amazing this probably it's my biggest uh personal

[01:15:16] reward for all these years and let's say what was your first win in a world cup first world cup win was only now in 2000 2021 in turkey the one i was at yes it was my best as well yeah you dominated that one that was amazing so that was a you know uh when the league started and everything we we everything started moving better we got a very nice group of people to to fly with and to compete with and to have fun very good vibes and to in 2019 we started going on ccc's in these ccc's depends who some were flying leopards xenos boom 11s depends uh who was at what level and it was darko in that group uh georgi that is uh that was now with us on the national team my brother uh developing in the same time um alexander was an old pilot that was that stopped flying for a little bit because of family and twins at home and everything and then he was coming back into and uh in 2019 we had worlds at home me and goran are organizing they were the national team everything is perfect first cat one i think they were the team was maybe 30th or something like that out of 45 or 50

[01:16:58] teams or something like that but first cat one i have for for them and maybe for half of them it was like the third event third or fifth company in general so uh and it would we had big plans for 2020 as probably many people around the world but with covid and everything everything was like a big setback slow down stop yeah we could fly a lot uh some very nice free flying in the country some big triangles after so many years being busy in the summer with my brother we did the 200 case triangle

[01:17:47] first 200k triangle in the country just because there was it was covered nothing yeah but this also slowed down the competition progress and for 2020 it was uh the first year after this whole new push for competition flying uh when when we had the opportunity and it was very good timing with gene um we we they they were sponsors for us in 2009 for the world championship and when the competition season started in 2021 they were flying some of these boom 12s on the Superfinal in decenties and i was like ah we are going to this world cup now can can i try this because there were like only five wings produced back then can i have one of them and it was a instant match you know after many years especially

[01:18:55] the 10 years before flying not really competitively the wings suddenly you're switched on and you think things are working without too much effort at all you know also it suited me very well um being very easy to fly very feeling comfortable under it it helped a lot in the strong turkish conditions for sure and it was an instant match

[01:19:25] **Gavin McClurg:** i'm curious when you you kind of had this juniors program league that you were developing and teaching you said you did some seminars and some talks for those who are listening at either end of the spectrum really i'm thinking more of people that are just getting into competitions uh i mean i just learned something from julian the other day that i had never even heard and i've been flying comps for 10 years uh what are what are some of the key ingredients to building a repertoire of success you know you see to me the french are just operating on a whole another level because they've got the coaching and they come to the juniors program and they're they've got a coach on site you know julian now goes to all these world cups and works with them charles cazzo who's flown world cups for 30 years has now taken over the juniors team you know this is something that is just completely foreign to the us we don't have anything like that everybody that's flying comps has to do it pretty much entirely on their own we have mentoring comps which are amazing you know nick greece and russ ogden came out this year and they would talk about things but what are some of your jewels if they were in terms of uh teaching those the younger pilots in macedonia who you brought darco is a good example what would what are the things that are kind of key to making the stepping stone it

[01:20:50] **Martin Jovanoski:** i must make it clear i was really helping them a lot on the beginning but as these progressed

[01:20:59] 2021 2022 2020 as they are progressing they we are all helping each other i think this has been the the key in ingredient without you know there is a couple of ways possible in my mind for sure you need somebody to lead in order somebody that is not on that level to progress but it's very important as well as when you have many people which are on the same level or on a very good level then to work together i think this has been one of the key points and one of the biggest factors for our success

[01:21:53] you know paragliding is a it's a sport with a lot of emotions a lot of feelings a lot of adrenaline a lot of egos as usual for any aviators and it's not easy to work in a team yeah especially when you are at the similar level and fighting for the same thing national champion and league champion or whatever and i think our the biggest success in our group in the way we did it was that uh when these pilots progressed and got all on good level they still stayed together we still stayed together and working and helping

[01:22:38] all the time instead of everyone just pleading for their own now it's time to beat you or whatever and especially because we have such a low numbers in our national league we have up to 25 competitors that are coming to every league we have a bit more but 25 that are coming to every league and we have 15 competition gliders and as i told you we have we had zero maybe six years ago so uh when you have such a you when you don't have a big pool of people that you can just pick point take them and and go it's like a natural selection then you have to work more as a team

[01:23:28] you are less you are more vulnerable but if your progress as a team and if you help each other i think everybody can elevate on the same level and this is why i say because i got this question many times from countries like small countries like hungary to bigger countries we were discussing similar stuff like you mentioned with garcia now when they were in macedonia so um for us or for small group of people small pool of people i think teamwork it's a very effective tool to progress together and once everybody is good you can learn from each other so i was teaching or helping them in the first two years but there are many ways that they teach me now as well even after so many years of flying for sure because different minds think differently and you can always go to different countries and you can always pick

[01:24:34] good things from everybody. From simple things like storing your glider in order to be more comfortable later for when you go and open on takeoff. Like anything.

[01:24:49] But for big nations, France has an unbeatable system. It's a perfect system supported by the government with professionals developing other professionals. And this is very difficult to do in

[01:25:09] commercial world where somebody, for you to dedicate the time for somebody, it's very expensive. And it needs a lot of time to be dedicated to somebody in order for them to develop themselves. And I think we were lucky in this point, first of all, to have talented people, super talented people, but also to be such a nice person that they can all work together without any big troubles at all.

[01:25:48] **Gavin McClurg:** So when you guys are at these comps, are you all staying together? Are you analyzing track logs at the end of the day? Are you having little team meetings after the task is released? Are you working together like that?

[01:26:02] **Martin Jovanoski:** Especially earlier, we did that more as more things were unknown.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** Yeah, well,

[01:26:08] **Martin Jovanoski:** let's say now it's easy. Just the right back that we're going to do some talk. This was a mistake. That was a mistake. More or less, it's already a

[01:26:20] debrief, let's say. But we stay together. We travel together. We fly on the same radio frequency, even on individual comps, not like in the Worlds, when we go to World Cups and stuff like that. And I think this definitely helps, for sure.

[01:26:37] **Gavin McClurg:** The

[01:26:39] 21 World Cup in Turkey, for me as well, that was my best World Cup ever. I got fourth there. Everything seemed to just align that week. I've had many days in other World Cups, and I haven't done a ton of World Cups, but Super Finals 2012, I did two that year. And every year, there's been maybe one. Most of the ex-Alps years, I do hardly any. So it's been a mix. But that one was just, I constantly felt like I was in the right position and in a nice controlling position, and it wasn't desperate. Just, oh, I got to catch up. And you were insane. For you, you won. You were in, I remember you were top five almost every day. You were just dominating. Top three. Top three, that's right.



[01:27:24] You were. What was, and then we have other comps where we've both been in this case, too, where it's nothing seems to be working very well. What's the difference? You know, what's happening at that one versus another one? Is it?

[01:27:41] **Martin Jovanoski:** First, I think it depends on the case. For sure, it's a mentality thing, but it can be mentality from disturbed being building a house at home. What you mentioned to me before. Or just, I don't know, flying a lesser equipment and you're desperate, making desperate moves, trying to win with actually your best chances to be it's eight, for example. And instead of just flying and fighting for eight, you're fighting for first and you end up 42nd. So this, I think. Realistic expectations. I think this is for consistent flying. I think this is one of the most important.

[01:28:30] Aspects. It's very important to have realistic goals if you want to get the maximum of each event. This means also many times you will do all the right moves. But the first task will go in an unpredicted way where the whole leading gag will bomb out. So what can you do? You need to readjust your expectations because now you're flying with one task less and then you change the style. And I think. This is a key point and very difficult to do, especially going into a different event with different expectations. Many times this switch of mindset can come a little bit too late.

[01:29:17] OK, I'm fighting for the U.S. Nationals. I'm quite good this year. I did good. And you go there and I don't know, the conditions are not really your style or you make a mistake in that. You have a third task and you still want to win where you could be realistically second or whatever. Right. I think it's all mentality. When things are going all together and you're doing well, but you don't know why. This is a problem. Let's say this is not a problem. It's you are doing well, but this is not sustainable. So you always need to know why was that happening? Well, or why is it was not happening well?

[01:30:04] And many times there are very rational reasons. If you if we try to look at ourselves from outside, not from our inner self. OK, maybe you are not that good in week anyway. So how do you expect that things will go differently? Or you are not that good in super strong conditions. You're not that comfortable. You have changes. Harness and you're not you're still setting up the harness on the third day of the comp and you're frustrated. Why, why, why didn't deal went well? You know, where did I made the mistake? But these there are very often very logical reasons

[01:30:50] that we think that they are not affecting us, but they do. For sure. It's our sport is a mind game, right? It's a 3D chess. I've mentioned many times before. And it really I think it's really important to be in a good state of mind in order to look things objectively to be consistent.

[01:31:17] **Gavin McClurg:** You spent a lot of time with Goran and he raced for a long time. What if one of the some of the things and he's I feel like he's kind of a mentor to you. I mean, I remember in Turkey he was as excited as you were when you won that. It was kind of like, ah, he's my son. He won that. What are some of the things he's imparted on you that, you know, having that outside perspective now that he's not racing, but he sees everything, I imagine he's got some pretty valuable input. So

[01:31:47] **Martin Jovanoski:** he will be listening to this. So I have to mention he haven't been racing for a couple of years, but this year on our nationals, he was third. Wow. Big, big success, big success, actually, for him after so many years not not competing. Wow. But we I've been working with Goran organizing comps for now more than a decade, more than 10 years. And I've learned a lot about management style and these organization or organizational stuff regarding the flying.

[01:32:24] He's still all from this generation from the 2000s when it was a hero or zero now. Yes. And yes, when now you beat everybody or that's it, you know? Yeah. But at the those first years, some of these kind of advices were also helpful for me. Not much later, but the beginning, like things like I will probably it it's something I remembered many times. And he's like, Martin, come on. You are in. I'm enjoying this comp too much. These are not your idols. These are your enemies. You need to beat them. Come on.

[01:33:09] When I was when I was, I don't know, 22, 23. For me, it was still, you know, every day it's living the dream, you know, meeting all these people that I only have read in magazines. And he's like, these are your enemies. You need to beat them, not to adore them. You can adore them after the comp.

[01:33:32] Smart. But this is. A good it was a good it was a good advice as well, because after all, you are here for racing it. I understood it more in this way. You're here for racing. You need to be focused on that. Yes, everything else. It's it's quite fun to watch them fly or what wing they have and everything. But the main focus, it's always what you can do best. Yes, there. And. And also to to believe more in yourself, because going on a big com, watching all these pilots doing amazing results and then

[01:34:16] you need to think that you are on that level in order to be on that level. If you think, oh, for sure, they are better than me, it's it's difficult to make that jump in the final, final, final stage of the race. know uh frontier for for top results again that against the top pilot this is it's very good to learn when you're in the beginning but when you go into the game to fight for the victories you also need to think that you are on that level no matter how glorious uh they can seem or you know i'm i'm a fan of the sport so i i really like the the whole environment and superstars and and everything and i admire a lot of people but definitely that was a very good lesson to know that you are here to beat them and you can so

[01:35:16] just put your mind into it

[01:35:18] **Gavin McClurg:** as you look forward to the next five ten years of doing this what are your personal goals what do you what do you see yourself spend time focusing on i

[01:35:30] **Martin Jovanoski:** i would love to keep uh competing on world cups as much as i can first of all because it's the best game you can play in my mind uh in my opinion i love it i enjoy doing it you learn so much all the time no matter at what level you are and i really like uh getting better at flying because it opens up so many different possibilities that makes the game again just better no matter if it's if it's a conflying or even when you go back and you fly on your own being better pilot widens the the possibilities so much that it's so nice that i love getting better in order to enjoy more there is i don't think uh i

[01:36:33] don't think uh mentioning things like uh goals to become world champion or something like that are different than anybody's else probably majority of the pilots competing are competing for that i believe i would think so so this is definitely a life lifetime achievement that i would like to have but i think that the first goal of getting better will will just definitely lead me closer to that ultimate goal and let's see i'm open to

[01:37:18] to learning and progressing because i think that it's really important and i feel like the game is also changing constantly it's not the same flying that we did even two years ago or even in five years yeah there are small differences but uh to be at the top you need to be adapting to a plane that you are good at and then you understand that you can fly on your own and thinking about it so i think that's my main focus yeah

[01:37:40] **Gavin McClurg:** martin great stuff it's what a pleasure to be able to do this again live with you here in in france and nice work great finish yesterday that was very exciting and uh wish you all the best bud thank you very much i

[01:37:57] **Martin Jovanoski:** i will i will thank you very much i as i told you before i'm honored to be your guest i watched i listened so many of your episodes and and your podcasts and the book and everything it's a it's a true pleasure to be here with you speaking as part of this big community and i hope we're gonna have we're gonna end up with a better sport because of podcasts like this in general when we can all learn from each other thanks man

[01:38:31] **Gavin McClurg:** appreciate it if

[01:38:38] you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-day subscription to our website and we'll see you next time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck

a show and every two weeks it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i'll see you next time bye bye i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that um you can support us if you go to [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com) you can find the places to support you can do it through [patreon.com](https://patreon.com) forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material that you can get from us and we'll see you next time bye bye

[01:40:17] you all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

# Français

French · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Martin Jovanoski a passé toute sa vie à voler. Planeurs, deltaplanes, parapentes — sous toutes leurs formes. Il a commencé par le vol de précision, s'est tourné vers les compétitions de cross-country et fait pratiquement tout en ce qui concerne le vol libre. Il est l'une des raisons majeures pour lesquelles Krushevo, en Macédoine, est devenue un tel sanctuaire pour les compétitions, et il donne des cours, guide, effectue des vols en tandem, conçoit des ailes, conseille et plus encore. J'ai eu la chance de concourir avec Martin à de nombreuses reprises lors de World Cups et, sans aucun doute, Martin est le meilleur de tous en ce qui concerne l'amour sans retenue pour notre sport. Il a toujours le plus grand sourire au décollage. C'est le pilote qui semble avoir conservé cet émerveillement du premier vol que nous avons tous, tout au long de sa longue et très riche carrière.

Le post #204 – Flying High with Martin Jovanoski est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. Vous ne pouvez probablement pas entendre la différence, mais je peux certainement la voir. Je m'adresse à vous, du moins pour l'introduction de celui-ci, depuis la nouvelle maison. J'en ai beaucoup parlé ces deux dernières années. Ça a été absolument épuisant, mais on y est, et c'est magnifique. J'ai un toit, un toit végétalisé, sur lequel je peux atterrir. Tout est alimenté par le soleil, et c'est un bel endroit. Donc, pour les prochains mois et années, je serai bien plus fiable pour vous envoyer ceux-ci à temps. Et voici le studio d'enregistrement que j'ai construit. C'est fantastique, très bien isolé et bien plus facile à utiliser. Alors, c'est excitant. L'autre nouvelle excitante avant d'entrer dans le vif du sujet, c'est que nous venons de vivre un Red Rocks Wide Open très réussi, l'un de nos événements aux États-Unis.

[00:00:58] des compétitions nationales. C'est ici que nous accueillerons un PWC l'année prochaine, ce qui est vraiment passionnant. Nous n'en avons pas eu ici depuis Sun Valley, qui était l'une de mes premières compétitions en 2012. J'ai eu quatre manches vraiment incroyables. Une manche en soirée qui commençait à 520 et 73k et se terminait au coucher du soleil, et une manche de quelques centaines de kilomètres, ce qui est assez inhabituel dans le monde de la course en parapente. C'était sympa. Quelques jours à environ 17 000. Alors, pour ceux d'entre vous qui espèrent venir l'année prochaine. Aux Européens, à nos amis européens, et aux amis du monde entier qui regardent le calendrier du PWC pour l'année prochaine : nous espérons que vous viendrez nous rejoindre. C'est un endroit assez incroyable pour voler. Un terrain magnifique.

[00:01:44] C'était vraiment sympa. Mon invité aujourd'hui est Martin Jovanovski, un pilote de PWC très accompli. Il a gagné la Coupe du Monde en Turquie où j'étais avec lui il y a quelques années à Aksaray, ce qui a d'ailleurs été ma meilleure Coupe du Monde avec une 4e place. Mais il était en train de tout écraser. C'est un pilote de planeur et instructeur de vol en tandem en provenance de Macédoine. Il a beaucoup aidé Goran à faire de Krushevo un site de compétition aussi incroyable. Et c'est toujours la personne la plus souriante au décollage. Il a cette excitation de premier vol à chaque fois qu'il s'envole. Il n'a jamais eu d'accident et il est juste ravi d'être dans les airs.

[00:02:29] En fait, je ne sais pas si j'ai déjà parlé à quelqu'un d'aussi... passionné par le vol. Surtout après avoir pratiqué aussi longtemps. Il vole depuis qu'il est enfant. Il vient d'une famille de pilotes. Il a été captivé dès le début et le reste encore. Alors, on parle beaucoup de compétition, de stratégie, de la vie en général, du sponsoring, et du début à la fin de ce monde de fous qu'on adore tous. Je me suis régalé à faire ça. Nous étions tous les deux à la Coupe du Monde de France à Targasan. On a eu quelques jours de météo compliqués. J'ai pu m'asseoir avec Martin, ce qui est toujours un plaisir de faire ces lives. Alors profitez bien. C'est une super discussion avec un être humain formidable et un pilote fantastique. Santé.

[00:03:23] Martin, c'était super de faire de la course avec toi cette semaine. On n'a pas souvent l'occasion de faire ça en direct parce que je suis de l'autre côté de l'Atlantique. Mais c'est sympa de s'asseoir avec toi ici en France. On n'a pas pu

courir aujourd'hui, le dernier jour malheureusement. Mais je voulais commencer ça un peu différemment que d'habitude. Je veux te remercier. J'ai fait pas mal de compétitions avec toi maintenant et je t'ai vu dans plein d'endroits à travers le monde. Et tu es toujours une source de lumière.

[00:03:49] Tu as l'air de t'amuser plus que tout le monde. Alors, quand je suis là, c'est ce que je regarde en ce moment précis. Ce sourire, cette joie. Tu es toujours incroyablement jovial. Tu as une super attitude face à tout ça. Alors merci. Tu rends ma venue à ces compétitions beaucoup plus sympa.

[00:04:06] **Martin Jovanoski:** Merci. Merci, tout d'abord, de m'avoir invité dans le podcast. En fait, je suis un grand fan du podcast depuis le tout début. Et le faire en direct avec vous, c'est vraiment, comme je vous l'ai dit, ce sera un honneur pour moi d'être votre invité. Et c'était une belle semaine. Et c'est peut-être même mieux que nous fassions ça à la fin de la semaine, après toutes les courses et tous les bons moments. Cet endroit est vraiment cool. Vous y êtes déjà venu ? Je n'ai jamais été dans les environs auparavant. Et j'adore ça. Je pense que pour moi, c'est probablement maintenant dans le top trois des lieux de compétition où je suis allé. C'est un terrain de jeu tellement sympa avec tellement de complications, d'options et de possibilités, en plus du côté espagnol, Berga, où nous sommes allés.

[00:04:58] Et ici, je pense que c'est un endroit magnifique. J'adorerais y revenir.

[00:05:02] **Gavin McClurg:** Pour le vol qu'on a fait le deuxième jour, j'ai fait une erreur après ça. J'ai eu un bon départ, puis j'ai fait une sorte d'erreur. Et après, nous étions quelques-uns, vous voyez, dans le groupe de tête. Et quand on traversait les montagnes en pleine course, j'oubliais sans cesse qu'on était en compétition. Je me disais juste : c'est incroyable. Oh, je pourrais atterrir là-haut. Et je pourrais bivouaquer là. Et regardez ce lac. C'était juste magnifique. C'était l'un des vols les plus cools que j'ai faits. C'était

[00:05:25] **Martin Jovanoski:** magnifique. Je suis d'accord à 100 %. J'étais avec le premier groupe. Et tout le monde était tellement à fond. On était en pleine course, à fond sur la barre, tout le temps. Et j'étais en mode : les gars, on peut s'arrêter une minute ? Juste pour regarder. Juste pour observer un peu autour de nous.

[00:05:42] **Gavin McClurg:** C'était incroyable. Ouais, je suis très impressionné. Je veux dire, je pense qu'au final, on avait une prévision vraiment mauvaise avant de commencer. Et j'ai failli ne pas venir. Mais je suis content de l'avoir fait. Je veux dire, on a eu quatre manches. C'est pas trop mal. Et j'adorerais revenir.

[00:05:55] **Martin Jovanoski:** Ouais, moi aussi, carrément. Et ouais, on a eu de la chance avec les prévisions. Je pense qu'on a eu bien mieux que prévu. Ouais, ouais. Mais c'est la nature du parapente. On ne sait jamais tant qu'on n'est pas sur place. Même il y a un jour, on aurait dit que la journée d'hier était pire que celle d'aujourd'hui. Et on a fini par ne pas voler aujourd'hui. Et une belle manche hier. Ouais.

[00:06:19] **Gavin McClurg:** Vous avez eu une fin incroyable. J'ai fait partie des malchanceux. J'ai à peine réussi à atteindre le départ. Je n'ai jamais été au-dessus de la zone de décollage avec cette stabilité. Mais je regardais le tracking en direct. Je veux dire, Hanno et Maxime sont juste arrivés à la limite. Et de mon point de vue, vous avez à peine réussi ? Oui. On aurait dit que vous étiez à quelques centimètres du sol. J'ai aussi atterri face au vent.

[00:06:41] **Martin Jovanoski:** C'était dingue. On aurait dit que

[00:06:44] **Gavin McClurg:** une finale assez intéressante pour beaucoup de gens qui arrivent juste au-dessus des cimes des arbres.

[00:06:49] **Martin Jovanoski:** C'est stressant. J'ai eu une manche similaire à la fin de la manche précédente. Et je me suis dit : « Oh, allez, pas encore. Pourquoi ? »

[00:06:59] **Gavin McClurg:** J'avais ça sur le précédent. Je crois que c'était à 21 du but. Je ne vais pas y arriver. Je ne vais pas y arriver. Mais ensuite j'ai

[00:07:06] **Martin Jovanoski:** l'ai marqué.

[00:07:07] **Gavin McClurg:** C'était juste,

[00:07:07] **Martin Jovanoski:** Oh, merci. Sidewind. Ouais. C'était sur cette compétition, il y avait beaucoup d'options très intéressantes, des options très surprenantes qui se produisaient. Et je pense que ça a surpris le leader aérien à beaucoup d'occasions. Du coup, les autres ont pu rattraper leur retard. C'était assez amusant. Ouais. Un vol plutôt intéressant.

[00:07:26] **Gavin McClurg:** Alors, quand est-ce que tu as commencé ce jeu ? Et pour ceux qui ne vous connaissent pas, qui ne vous connaissent pas et qui écoutent l'émission, la Macédoine est votre pays. Mais est-ce que c'est là que vous avez grandi ? Comment avez-vous, quand

[00:07:35] **Martin Jovanoski:** tout ça a commencé comment ?

[00:07:36] **Gavin McClurg:** pour vous ?

[00:07:37] **Martin Jovanoski:** Oui. C'est une longue histoire, mais — on adore les histoires.

[00:07:42] **Gavin McClurg:** Commencez par le début. Je suis

[00:07:43] **Martin Jovanoski:** en fait, j'ai eu beaucoup de chance. J'ai grandi dans une famille d'aviateurs, disons. Mon père volait, il avait déjà commencé les ailes en 75, 76, 77. Wow. Cool. Ouais. À l'époque, sous l'ère yougoslave, ça durait genre 4 ou 5 ans. C'était presque gratuit pour quiconque voulait y aller. Donc les gamins pouvaient juste s'inscrire et aller faire du parachutisme ou des ailes ou quoi que ce soit. Tu volais avec ton père en aile ? Oui. Cool. Mais c'est autre chose. Il est allé à l'école d'ailes, mais n'a jamais eu de licence. Okay. Après ça, l'armée et tout le reste, il a commencé par voler en deltaplane. Et puis, quand le parapente est apparu dans le monde, il s'y est naturellement mis quand je suis né ou quelque chose comme ça.

[00:08:36] Et seulement bien plus tard, 30 ans après, je suis maintenant moniteur de planeur. Et je l'ai emmené faire un vol en planeur avec moi, au lieu que ce soit moi avec lui. Vraiment ? Tu es moniteur de planeur ? Je viens juste d'obtenir la licence cette année. Oh, wow. Tu pratiques le planeur depuis longtemps ? Depuis 2017. D'accord. Alors la question évidente — Mais c'est une —

[00:08:58] **Gavin McClurg:** Bon, d'accord. Continuez votre histoire et on reviendra aux planeurs plus tard.

[00:09:00] **Martin Jovanoski:** Ouais. Ouais. Donc en gros, j'ai grandi dans ce port dès le début. Je suis né en 1990, donc pile au moment où le parapente est apparu, mais il y avait encore beaucoup de deltaplanes pendant mon enfance, puis de plus en plus de parapente. Et à l'époque, la Macédoine est presque au bout du monde. C'était un pays jeune dans les années 90. C'était quand la rupture de la Yougoslavie ? Vers 1991. Quatre-vingt-onze. Ouais. D'accord. Quatre-vingt-dix-neuf. Donc l'information et tout ça, ce n'était pas facile à obtenir, mais on a eu pas mal de chance parce qu'on a eu une bonne génération de pilotes de deltaplane qui ont basculé vers le parapente.

[00:09:52] Alors, la transition a été très facile. C'étaient tous des pilotes, certains venant de clubs aériens, avec quelques pilotes de planeurs. Ils savaient beaucoup de choses sur le vol et ont pu progresser assez vite avec le parapente aussi. Et je regardais mon père et les amis voler tout le temps. C'était à Khrushchevo ? Oui, c'était à Khrushchevo. Alors c'est là que tu as grandi ? Je suis né à Prilep, à 30 minutes de là. Oh mon Dieu. Mais j'ai grandi sur le site de décollage. En gros, chaque été, on y allait en mai, on installait un camping. Et quand la météo était bonne, on restait là-bas, on volait. Et quand c'était mauvais, on rentrait juste à la maison à 30 minutes et on revenait.

[00:10:37] D'après mon expérience, la météo n'est pas souvent très mauvaise. Oui. Mon Dieu, cet endroit est fiable. On a de la chance. En général, la Macédoine compte environ 300 jours de soleil par an. Mais surtout entre mai et septembre, c'est vraiment incroyable. J'ai fait mon premier vol en tandem quand j'avais genre... six ans, quelque chose comme ça. Depuis une petite colline, puis des vols plus importants. Et vers neuf ans, j'ai vraiment commencé à réclamer qu'on me laisse partir seul, voler seul. Et on est presque en 2000, imaginez. Il n'y avait pas beaucoup d'enfants qui volaient comme aujourd'hui à l'âge de 9, 10, 11 ou 15 ans.

[00:11:25] Ouais. Mais j'étais encore très léger. Donc c'était... Tu volais tout seul ? Pas encore. Donc à neuf ans, j'ai vraiment commencé à insister et on a eu des disputes à la maison, bien sûr. Et c'était une bonne excuse parce que j'étais encore trop léger. Et c'était genre, allez, regarde les graphiques. Il n'existe aucune aile aussi petite. Donc tu dois attendre,

tu dois attendre. C'était une bonne expérience, ça m'a remis les idées en place. Un jour, il m'a emmené pour le maniement au sol. Mais avec sa grande aile. Et je ne pouvais rien faire. Et j'étais genre, oh, tellement déçu. Mais je me suis dit, d'accord, maintenant je dois prendre du poids. Je dois devenir plus fort.

[00:12:10] Et je me suis mis à manger plus consciemment pour prendre du poids. Et à 11 ans, je me suis dit : « OK, je regarde le tableau. Maintenant j'y suis. Maintenant, on doit y aller. » Et j'ai poussé, j'ai poussé encore plus. Et j'ai enfin commencé à faire quelques vols à 11 ans. Waouh. Ouais. Est-ce que ton père était nerveux ? Je n'ai pas de souvenirs de ça à cette époque. Mais en grandissant, quand je regarde d'autres jeunes voler ou plus tard, surtout mon frère qui a commencé à voler à 9 ou 10 ans aussi. Il a cinq ans de moins que moi. Et en le regardant, je me suis rendu compte de ce que mon père a fait pour moi, parce que c'est une grande étape que de faire voler son enfant.

[00:12:57] Ouais. C'est pas facile. Carrément pas. J'ai mon

[00:12:59] **Gavin McClurg**: ma fille a six ans. Et je viens de l'emmener faire quelques sorties en tandem. On est allés au Costa Rica pendant un moment. Et même ça, c'était très tendu pour moi. C'est

[00:13:08] **Martin Jovanoski**: ton enfant.

[00:13:12] Maintenant, en y pensant, je ne sais pas si je serais assez courageux pour envoyer mon enfant ou un proche très jeune à un âge aussi précoce. C'est vraiment incroyable. Je

[00:13:27] **Gavin McClurg**: je n'ai vraiment découvert le vol qu'une fois arrivé à la trentaine. Enfin, j'en avais vu un peu là-haut à Seattle. Il y a un site très célèbre là-bas qui s'appelle Tiger. Et un pote à moi habitait juste à la LZ. Et pendant 10 ans, il me disait : « Tu devrais aller voir ». Et j'y allais pour regarder. Et ça avait l'air vraiment ennuyeux. Ça ne semblait pas si passionnant. Je n'avais aucune idée de ce qu'était le XC. Ouais. Je n'avais jamais fait de vol en randonnée. Ce n'était même pas vraiment une chose à l'époque. Mais on aurait dit qu'ils allaient juste se poser. Et c'était tout. Donc ça ne m'intéressait pas vraiment. Mais quand je m'y suis mis, j'ai toujours été reconnaissant de l'avoir fait plus tard. Parce que je pense que si j'avais eu 20 ans, avec le genre de risques que je prenais à 20 ans, j'ai souvent été curieux de savoir : si on grandit dedans, comment est-ce qu'on reste en sécurité quand on est jeune ? Parce que quand on est jeune, on est juste stupide.

[00:14:14] Oui,

[00:14:15] **Martin Jovanoski**: Absolument. Mais j'ai encore eu de la chance de ce côté-là aussi. Mon père était un pilote extrêmement soucieux de la sécurité.

[00:14:23] **Gavin McClurg**: D'accord. Il

[00:14:24] **Martin Jovanoski**: Je n'ai jamais eu le moindre accident en 45 ans de pratique. Wow. Et aucune fracture ou quoi que ce soit. Et dès très jeune âge, on m'a mis dans ce mode sécurité, disons. D'accord. Et j'en suis en fait assez fier parce que ça m'a permis d'avoir un développement beaucoup plus fluide, disons. D'accord. Surtout pas aussi rapide que les gens qui se forment de nos jours. Mais à l'époque, aussi les ailes que nous pilotions, ce n'était pas facile de se lancer tête baissée. Et beaucoup d'accidents pouvaient arriver et arrivaient autour.

[00:15:09] Et avec ce genre de mentalité axée sur la sécurité, je pense que c'était une très bonne approche qui m'a protégé, même pendant mon adolescence ou quoi que ce soit. Et je peux dire fièrement que je n'ai jamais ouvert de parachute de secours, ni même été proche de quelque chose comme ça, même en faisant de l'acro ou quoi que ce soit. Alors, pendant toutes ces années, tu n'as jamais sorti le parachute de secours ? Waouh. Non, pas même été proche. Je veux dire, tu sais, ça fait partie du fait d'être prudent, mais ça fait aussi partie de la chance. J'ai été, j'ai travaillé comme pilote d'essai pour des entreprises, tu sais, on participe à des compétitions, on pousse beaucoup, comme tu ne pousserais pas si tu n'es pas en compétition ou je ne sais pas, en apprenant l'acro et tout ça. Il y a certainement une part de chance aussi, mais pour sûr, être un peu plus prudent peut mener à un vol nettement plus sûr, et j'y tiens vraiment beaucoup.

[00:16:18] cette propagande de la sécurité et de la progression sûre, parce que je pense vraiment qu'au final, ça vous met dans un meilleur état d'esprit que de progresser super vite avec des accidents, car même de temps en temps, cela affectera votre jugement ou votre façon de penser.

[00:16:38] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que vous transmettez ce genre de progression, cette mentalité et cette association avec le risque à vos élèves ? Comment faites-vous, quand les gens viennent vers vous pour commencer à apprendre, pour prendre votre cerveau et le mettre dans le leur ? C'est...

[00:16:52] **Martin Jovanoski:** C'est très, très difficile, mais ça demande beaucoup de discussion. Je pense que je travaille plus sur le plan mental de mes élèves que sur tout le reste, parce que vous savez, les techniques, elles viendront naturellement pour certains ou seront faciles à corriger ; il suffit de regarder quelqu'un faire des erreurs, de lui dire de corriger ceci et cela, et en deux jours, il fera mieux. Mais cette mentalité a besoin de beaucoup de temps pour être digérée par le cerveau de quelqu'un, et elle a besoin de temps pour devenir un schéma de comportement. Ce n'est pas juste « d'accord, j'ai entendu, je dois être en sécurité », c'est tout. Parce que je trouve que beaucoup de pilotes veulent en fait être en sécurité, mais ils ne savent pas comment parce qu'ils ne sont pas conscients des risques. Alors ils sont du genre « non, non, non, je ne veux aucun risque », mais ensuite ils vont faire quelque chose de totalement risqué parce qu'ils ne savent pas, n'est-ce pas ? On ne sait pas.

[00:17:59] **Gavin McClurg:** ce qu'on ne sait pas au début, j'ai souvent eu du mal avec ça. Je ne suis pas instructeur, mais j'y ai réfléchi. Vous savez, quand vous obtenez votre licence intermédiaire et que vous commencez à prendre un peu d'envol, à quitter le nid, mais que vous ne savez pas ce que vous ne savez pas. C'est difficile à transmettre, je me demande comment on peut leur apprendre ce qu'ils ne savent pas au début. Est-ce qu'on partage avec eux les trucs effrayants, les histoires qui font peur, les vrais risques ? Est-ce qu'il y a un moyen de faire ça sans les faire fuir du sport ? J'y crois.

[00:18:31] **Martin Jovanoski:** les gens doivent être conscients de ce dans quoi ils s'engagent, parce que voler en pensant que rien ne peut arriver, ce n'est clairement pas la façon la plus sûre, peu importe à quel point c'est effrayant.

[00:18:49] Oui, je vole, oui je suis débutant, oui j'essaie d'être prudent mais des choses peuvent arriver de manière inattendue, donc j'essaie de le présenter de façon à dire : voici un bon exemple, je connais des gens qui volent sans aucun accident majeur, sans être mis en échec et sans progresser non plus, donc des gens qui progressent, qui deviennent de mieux en mieux, mais sans accident. Mais voici l'autre exemple : des gens qui ont fait une seule chose stupide et qui se sont blessés. Il faut donc être conscient, être prêt et quand vous serez prêt, vous penserez aussi davantage aux risques, parce que voler en pensant que rien ne peut arriver peut être nettement plus dangereux que de savoir : d'accord, ça peut être dangereux, ça peut être dangereux, et penser aux possibilités, mais aussi savoir que le sport a tellement progressé en termes de sécurité des ailes et qu'il est tellement plus facile aujourd'hui que jamais de s'y mettre. C'est aussi assez difficile d'expliquer les dangers également, parce que les gens volent et volent et volent et rien ne se passe parce que les ailes sont si bonnes, alors pourquoi quelque chose arriverait ? Quoi ?

[00:20:14] **Gavin McClurg:** Tu en penses quoi ? Je veux dire, il y a des gens ici, c'est une compétition de haut niveau, il y a beaucoup de pilotes de haut niveau et l'équipe Wrench, mais il y avait beaucoup de pilotes à cette compétition qui volent depuis seulement trois ans. Ils ont très peu d'expérience et ils volent au sommet, tu sais, on ne peut pas monter plus haut que la Coupe du Monde. Qu'est-ce que tu en penses ? C'est remarquable, je veux dire, quand j'ai appris en 2004, on n'allait pas en Coupe du Monde pendant des années, tu sais, personne ne le faisait, c'était juste quelque chose qu'on ne faisait pas et la Coupe du Monde était un peu hors de portée. Je veux dire, pour ces gens-là, c'était juste « oh wow, ce sont des pilotes de Coupe du Monde », mais pour toi, c'était juste hors radar, au moins là où j'ai appris et où j'ai commencé. On s'attendait à ce que ça prenne des années et des années pour devenir un pilote de Coupe du Monde, et maintenant, les gens le font vraiment vite.

[00:21:07] **Martin Jovanoski:** Non, je suis tout à fait d'accord. J'ai aussi appris en 2001, j'ai fait la majeure partie de mon apprentissage dans les années 2000 et c'était comme ça. Ce n'est pas que les pilotes font quelque chose de totalement surhumain, c'est clairement le progrès de l'équipement qui permet à des personnes talentueuses de progresser très vite sans accidents majeurs, et je pense que c'est une très bonne chose. J'ai beaucoup d'exemples autour de moi de personnes qui progressent très rapidement dans le sport, de manière très sûre, tant qu'elles ont le talent et le bon état d'esprit. Darko, mon coéquipier, en est un : il a commencé à voler seulement en 2017 et, wow, il est

[00:22:00] **Gavin McClurg:** il se débrouille super bien



[00:22:01] **Martin Jovanoski:** le meilleur pilote au monde, ouais, mais c'est

[00:22:06] quelque chose dont les gens doivent être conscients, et tant que vous continuez à les pousser de la même manière, je pense que c'est une très bonne chose parce que ça rapproche le sport des masses. Enfin, on peut le faire, c'est pour ça qu'on a plus de compétitions, plus de pilotes de compétition, moins d'accidents, et j'aime vraiment cette façon de développer les ailes, pour être honnête. Par le passé, c'était vraiment difficile de progresser et même quand on progressait, il y avait des années avec des ailes bien pires, puis les ailes devenaient genre normales, puis encore une étape de performance mais au prix de la sécurité et

[00:22:52] **Gavin McClurg:** alors il faut être très prudent avec le

[00:22:52] **Martin Jovanoski:** Le vol était vraiment instable, maintenant il y a une belle progression stable pour toutes les classes et surtout pour la dernière génération d'ailes comb, c'est totalement incroyable ce qu'on peut faire avec ces ailes. À chaque vol que je fais, je me dis : « Oh, c'est ça, c'est le meilleur moment de l'aviation ». Ouais, c'est incroyable.

[00:23:14] **Gavin McClurg:** C'est assez spécial. Quelle est ton approche du SIV, et quelle est ton approche personnelle, ainsi que celle que tu utilises pour tes élèves ? Je fais un...

[00:23:23] **Martin Jovanoski:** beaucoup de SIV, j'en fais normalement deux ou trois par an, au printemps et à l'automne, et je pense que c'est probablement le meilleur moyen de bien connaître ses ailes pour le moment. Et vous savez, le SIV existe depuis de nombreuses années, mais il est pratiqué par une très grande variété de pilotes, d'instructeurs, de gens, et les ailes ont beaucoup progressé au fil des années, mais pas toujours les cours. Je suis vraiment partisan de cette approche, vous savez, il faut le SIV pour s'entraîner, il est très difficile de simuler le comportement exact de l'aile en véritable turbulence, ça n'arrivera jamais, mais ce dont vous avez besoin du SIV, c'est pour entraîner le comportement de vos ailes.

[00:24:23] **Gavin McClurg:** et pour entraîner le comportement de votre

[00:24:23] **Martin Jovanoski:** aile dans certains scénarios, ce qui ne signifie pas toujours que vous allez en fermeture complète sur le frein la moitié du temps, surtout sur les ailes ENB, c'est presque pour rien, c'est une bonne expérience pour le pilote, d'accord, j'ai eu une fermeture complète sur frein complet et il ne s'est rien passé, c'est bon pour leur moral mais ça ne va pas les aider à réagir quand ça arrive vraiment, bien sûr, donc j'essaie de promouvoir davantage une approche d'entraînement du SIV et ensuite, d'accord, maintenant vous avez fait ces huit vols, vous avez fait ces huit manœuvres et maintenant vous savez ce que ça fait, je pousse plus vers, vous pouvez le voir dans d'autres sports aussi, les footballeurs ne jouent pas au foot pour devenir meilleurs au foot quand ils ont un match, n'est-ce pas ? Vous en avez besoin, et j'ai une approche très similaire pour le parapente en général, y compris le SIV, vous avez besoin de certains exercices pour devenir bon afin de pouvoir performer une

[00:25:24] **Gavin McClurg:** une bonne performance et vous devez avoir une bonne performance et vous devez

[00:25:24] **Martin Jovanoski:** performer quand cette compétence est nécessaire et je pense que le SIV est définitivement crucial pour n'importe qui ; il ne faut pas le faire une seule fois, mais souvent, chaque année bien sûr, selon l'endroit et votre niveau. Une fois que vous progressez, c'est quelque chose que vous pouvez faire, une partie des SIVs que vous pouvez aussi entraîner par vous-même, vous n'avez plus besoin de dépendre d'un instructeur pendant longtemps. Mais je ferais définitivement, durant ces premières années de parapente, trois ou quatre SIVs guidés sous instruction par an, peut-être même deux la première année, au début de votre pratique régulière, puis juste pour maintenir ces compétences et savoir ce qui se passe avec votre voile quand

[00:26:16] **Gavin McClurg:** Tu fais ton propre SIV ? Tu le fais sur ton aile de compétition ?

[00:26:21] **Martin Jovanoski:** Oui, ça dépend. Je le fais quand je veux m'entraîner sur mon aile de compétition pour me préparer. Oui, carrément. Chaque aile de compétition, chaque génération est légèrement différente. Elle réagit différemment sur le décrochage complet ou sur ceci ou cela. À quel point elle saute après la sortie, après un mouvement latéral, etc. C'est un bon exercice pour apprendre à connaître ton aile.

[00:26:52] **Gavin McClurg:** et tu fais surtout des trucs comme des tail slides ou tu reviens en arrière pour recommencer, tu enchaînes juste une série de décrochages avec

[00:27:00] **Martin Jovanoski:** les ailes de compétition, dès que tu reçois un nouveau modèle, oui, c'est le moyen le plus simple de le tester. Les pirouettes aussi, les pirouettes c'est cool, ouais. Et laisser l'aile s'envoler après une grosse chute ou après un passage au-dessus d'une aile, ça te donne aussi une très bonne idée de la façon dont l'aile peut réagir dans de fortes turbulences, etc. Aussi, essayer de la freiner avec les pieds, pas seulement avec les freins, pour voir quelle marge de manœuvre tu as. C'est un bon mouvement pour apprendre à la connaître.

[00:27:39] **Gavin McClurg:** Revenez sur votre parcours. Vous avez commencé à voler sérieusement au début des années 2000. Quand avez-vous commencé à faire des compétitions ? Quand êtes-vous devenu moniteur ? Racontez-nous un peu tout ça.

[00:27:55] **Martin Jovanoski:** Ce n'était pas vraiment destiné à ce que je sois né dans une famille de pilotes, mais notre pays a connu de grands changements tout au long des années 90. À l'époque du socialisme, toutes les usines, la fabrication, tout était nationalisé. Et tout au long des années 90, il y a eu une grande campagne de privatisation, disons, de tout ce qui appartenait à l'État, y compris les grandes usines où travaillait ma famille, mon père, etc. Et comme cela a été vendu, c'était une façon un peu bizarre de le vendre, et beaucoup de ces usines n'ont jamais rouvert. Donc, à la fin des années 90, vers 2000 ou quelque chose comme ça,

[00:28:49] C'est presque au moment où j'ai commencé à voler que, dans notre ville en particulier, il y avait 48 % de chômage. Mon père a perdu son emploi, ma mère a eu des difficultés avec son travail, et ainsi de suite. Cela a conduit au fait que pendant les quelques années suivantes, j'ai volé avec de très vieilles ailes. Quand j'ai commencé, je volais avec des ailes Paratech P2 P3 qui n'étaient pas seulement vieilles à l'époque, elles avaient 10 ou 12 ans. Aujourd'hui, une aile de 10 ans est encore une assez belle aile, mais celles-ci dataient du début du parapente, genre 8 cellules et 11 cellules. La première aile était une Twist ou quelque chose comme ça, elle avait peut-être 11 cellules et tu sais, décollage en falaise. Donc, pendant mes deux premières années de vol, deux ans et demi de vol, j'ai volé presque partout sauf en décollage en falaise, pas en décollage sur la côte est parce que la galerie devant mes ailes et avec mon poids, je ne pouvais pas passer la galerie, le cheese, ouais.

[00:30:02] Je volais partout sans vraiment voler sur le site principal, puis on a eu... mon premier vrai planeur était un Skydiving Vines, qui était le dernier, oui. Un planeur rustique. Je décollais quand c'était notre moteur, ça devait être genre deux-trois ans maintenant. Disons que je l'ai eu par des amis en Macédoine, je leur suis très reconnaissant, ils me l'ont fait parvenir, ils me l'ont vendu mais c'était presque gratuit. Et c'était le premier planeur avec lequel je pouvais vraiment voler et faire de la thermique, et c'était peut-être

[00:30:48] j'avais cinq ou six ans, mais pour moi, c'était une machine toute neuve et j'ai fait mon premier vol de cinq heures, mon premier vol de 80 cas avec cette aile, c'était vers...

[00:31:04] 2004 et j'avais 14 ans, et en 2005 on était en Serbie, il y avait une Coupe du monde. C'était la plus grande compétition que cette région des Balkans ait connue jusqu'alors, et c'était très proche. C'était à Niš, donc c'est très près de la Macédoine, trois heures de route et tu y es. On y est allés avec mon père et j'étais

[00:31:32] j'étais une petite championne de vent, ouais, et j'ai passé un moment génial à voler avec tous les gens dont je rêvais avant même de commencer à voler. J'étais tellement obsédée, par exemple à l'âge de six, sept ou huit ans, je connaissais tous les champions du monde passés, mais je connaissais tous les podiums des mondiaux et des européens des années précédentes. Genre dans ma tête, en 96, ce gars était troisième. En 96.

[00:32:02] **Gavin McClurg:** ce gars était troisième

[00:32:02] **Martin Jovanoski:** 95 ce gars était deuxième. Non, j'étais, j'étais totalement obsédé depuis très jeune et participer à cet événement a été une sorte d'expérience déterminante pour moi.

[00:32:16] principalement parce qu'Avasport, qui était un fabricant de sellette à l'époque, une assez grosse boîte, c'était une entreprise bulgare. Ils connaissaient déjà mon père depuis le début des années 90, quand il volait dans les Balkans, à quelques compétitions en Macédoine, en Bulgarie, et ainsi de suite. Et quand ces gars m'ont vu voler, ce n'était vraiment

pas habituel d'avoir des gamins de 15 ans qui volaient et faisaient la manche, et ainsi de suite. Ils ont donc décidé de m'aider et de me soutenir. À l'époque, ils avaient une équipe pour la Coupe du monde et ils m'ont donné un équipement complet : nouvelle sellette, secours...

[00:33:02] casque, un truc de dingue. Ils m'ont donné l'aile précédente de l'un des pilotes de l'équipe, donc j'avais une nouvelle aile, tout le nécessaire, et j'étais au paradis. J'étais enfin légitime. Regardez, ça pouvait m'arriver parce que vous savez, on a grandi en Macédoine, on voyait tous ces gars sur des cassettes VHS, ils volaient et on rêvait, je ne sais pas, Jimmy Patcher aux Mondiaux 98 ou à la Coupe du monde ou quelque chose comme ça. Je me souviens encore aujourd'hui de chaque scène de ces cassettes parce qu'il y en avait genre trois qui tournaient 24 heures sur 24 chez moi, vous voyez ? Et tout ce que vous faisiez, c'était rester assis là, vous vouliez être l'un de ces gars, vous savez, wow. Et avec ce soutien pour l'équipement, ça a été une aide énorme pour moi. Je pouvais commencer à voler avec du matériel correct, je pouvais voler plus souvent à l'étranger en Bulgarie avec eux, en travaillant un peu sur les sellettes, en les aidant à les développer, et ça a duré quelques années et

[00:34:20] ça m'a permis d'avoir mon premier aile de compétition et ils m'ont soutenu pour aller à ma première Coupe du monde, donc j'étais qualifié pour la Coupe du monde quand j'avais 17-18 ans. J'étais aussi qualifié pour les Mondiaux d'Australie 2007 à 17 ans, wow, oui, mais je n'avais pas les moyens. Et puis deux autres membres de l'équipe macédonienne y sont allés, mais ensuite je me suis qualifié pour l'année suivante. Ma première Coupe du monde était en 2008 à Poggio, en Italie, ouais. Et mon aile de compétition n'est pas arrivée à temps, elle a eu deux semaines de retard pour cet événement, et je volais encore celle de l'année précédente, mais je me suis tellement amusé. Ma première Coupe du monde super jeune, je sais qu'à l'époque, il n'y avait peut-être personne qui volait en Coupe du monde à 17 ou 18 ans, je ne suis pas vraiment sûr, donc c'était un

[00:35:27] un grand tournant, une percée en 2007 et 2008 avec la première aile de compétition, la Boom 5.

[00:35:36] C'était en Serbie cette année-là, donc j'ai pu y aller aussi, c'était proche, pas cher, tout ça. Et c'est à partir de là que ça a commencé : j'ai commencé à travailler en 2007 comme guide, puis j'ai commencé à donner des cours doucement à 18 ans. Mais avant ça, on avait déjà fait quelques guidages en Macédoine avec Primosh Sussha, et c'était vraiment le début de ma recherche de place dans le parapente. Je me disais : « OK, ça pourrait marcher, ça pourrait marcher ». Mais pour un pays post-communiste au début ou au milieu des années 2000, dire que tu veux travailler dans le parapente, c'était genre : « Ah non, c'est pas une option, mec, pourquoi tu rêves ? Il n'y a aucune chance ». En attendant, mes premières compétitions étaient quand j'étais super jeune, vers 13 ans ou quelque chose comme ça, juste après avoir commencé à voler, mais en précision de pose. Oui, en Europe de l'Est, à cette époque, c'était en fait assez populaire.

[00:36:57] et c'était probablement une bonne décision de la part de mon père aussi, parce que sinon où est-ce qu'on met un gamin de 13 ou 14 ans pour faire de la compétition, si ce n'est devant vous pour regarder l'atterrissage au lieu d'aller directement faire du vol de distance ? c'est plutôt un environnement plus contrôlé, plus d'un

[00:37:14] **Gavin McClurg**: un environnement contrôlé

[00:37:14] **Martin Jovanoski**: Carrément, carrément. Et j'ai commencé à faire des compétitions de précision et ça m'a vraiment boosté, probablement parce que j'ai gagné. J'aime la compétition, peu importe ce que c'est, je suis assez compétitif et c'était assez intéressant pour moi. Durant ces années, j'ai commencé à beaucoup participer à des compétitions de précision parce que c'était relativement pas cher, c'était super amusant et c'était aussi une très bonne expérience d'apprentissage. Et genre à 16 ans, en 2007, au début de l'hiver, j'étais aux championnats du monde, pour la première fois aux championnats du monde, et j'ai fini troisième je crois. C'est probablement encore la médaille la plus jeune en parapente. Waouh, oui, vraiment. Et wow, tu devais être sur la lune ! Ouais, c'était dingue parce qu'à partir de 2007, c'était la première compétition où j'ai fini sur le podium, ma première grande compétition sur le podium, et puis j'ai continué à participer à ce championnat du monde.

[00:38:28] le tour de la Coupe du monde ou le tour européen... à l'époque, en 2007, 2008, 2009, 2010 ou quelque chose comme ça, j'ai participé à environ 38 compétitions et j'ai été sur le podium de 34 d'entre elles. Waouh, j'ai fini premier au classement de précision et ça se passait vraiment, vraiment bien sur la précision parce que j'aimais énormément

l'ambiance, j'aimais tellement le jeu. C'est une concentration intense sur une fraction de seconde, et c'est toi et ta technique. Et j'aimais vraiment ce jeu, j'ai participé à beaucoup de compétitions de précision parce que, comme je l'ai dit, la plupart se trouvaient en Europe de l'Est, donc c'était facile d'accès. On n'avait pas besoin du dernier équipement, les frais d'inscription étaient super bas et une victoire rapportait 300 euros.

[00:39:28] donc j'y allais pour financer mon cross country

[00:39:34] **Gavin McClurg:** C'est génial. Est-ce que... je ne connais rien au pilotage de précision, est-ce que tu attribues une partie de tes capacités à tout ça ? Je veux dire, est-ce que tu conseillerais aux gens de s'y mettre s'ils commencent tout juste à piloter ? Est-ce que c'est important ? Est-ce que c'est une bonne compétence ?

[00:39:50] **Martin Jovanoski:** C'est clairement une bonne compétence, mais c'est une compétence comme n'importe quelle autre pour contrôler votre aile. C'est vraiment une bonne compétence, c'est certain. Pour débiter votre carrière, ça vous donnera un gros avantage. Vous n'avez pas besoin d'aller en compétition, car c'est encore un environnement de compétition avec beaucoup de concentration et c'est aussi très difficile de concourir maintenant, mais pour devenir bon en atterrissage de précision, je pense que c'est un point crucial pour progresser plus tard en toute sécurité, mais aussi avec sérénité. Je connais des dizaines de situations où nous étions en compétition, très, très bas, avec peu d'options pour atterrir, et les pilotes vont tourner et se poser dans un grand beau champ, et moi je continue en me disant que si je ne capte pas la thermique, je peux me poser n'importe où, et je capte la thermique et je continue, et ils se font sortir. C'est donc une compétence qu'il faut avoir.

[00:40:59] mais c'est comme n'importe quelle autre compétence, si vous y mettez un peu d'esprit, vous progresserez plus vite, ce qui est forcément une bonne chose, surtout pour les pilotes qui habitent près d'un bon site ou pour les pilotes qui ne peuvent voler que certains jours quand ils ne travaillent pas et que la journée n'est pas si bonne pour voler, je ne sais pas, 30, 40 ou 50 nœuds, mais vous pouvez quand même faire trois vols, trois beaux atterrissages de précision ou trois beaux décollages avec différentes techniques que vous allez tester, et la prochaine fois que vous en aurez besoin, vous serez meilleurs.

[00:41:38] **Gavin McClurg:** la précision, c'est juste le score de l'endroit où vous atterrissez, oui, le plus proche de ce petit point. Donc, ce n'est pas la technique, ce n'est pas votre décollage, ce n'est pas la trajectoire, c'est juste...

[00:41:48] **Martin Jovanoski:** là où vous atterrissez. Il faut atterrir et ne pas tomber, ce qui est aussi très important, d'accord ? Et c'est mesuré par le premier contact de votre pied, d'accord ? Et c'est assez amusant parce que, même à l'époque, les compétitions étaient déjà là, mais le niveau quand on se bat pour des victoires en Coupe du monde ou en Coupe d'Europe, c'est genre six à huit vols et le score total de tous les atterrissages combinés, c'est genre neuf centimètres au total. Quoi ? Oh là là, oui, vraiment. Waouh, vous êtes très précis, très précis. Et c'est un gros jeu psychologique, disons qu'il y a beaucoup de tension, beaucoup de résultats serrés, vous savez. Pour une telle différence, vous pouvez être deuxième ou huitième. Il vient juste de me montrer à peu près

[00:42:46] **Gavin McClurg:** trois pouces là, c'est

[00:42:48] **Martin Jovanoski:** incroyable, oui, wow. Et je pense que ça m'a aussi aidé à évoluer en tant que compétiteur, à savoir quand pousser, à savoir quand on ne peut plus progresser. Si tu essaies de gagner deux centimètres de plus, tu pourrais en perdre davantage. Donc la stratégie, beaucoup de stratégie, rester concentré pour ne pas... je ne sais pas, pour ne pas faire de hors-piste, tu vois ? C'est une compétition et tout ça. Participer à beaucoup de compétitions dans un environnement plus facile comme ça, et être jeune, ça te permet probablement de ne pas avoir cette tension, alors que maintenant, on va aux mondiaux, c'est un événement très important. Je pense que ça a aidé, ça a beaucoup aidé. Mais le moment intéressant arrive vers 2008-2009, quand Avasport a arrêté de soutenir l'équipe cross country qui a gagné la Coupe du Monde, d'accord, et j'ai...

[00:43:57] Je n'ai plus reçu d'ailes de leur part, ils m'ont quand même soutenu avec des sellettes et tout ce qu'ils produisaient, des sellettes et du matériel de secours, mais plus d'ailes. Et j'avais... j'avais une sorte de Boom qu'ils m'avaient donnée, je l'ai vendue, puis j'ai volé quelques MacPara Magus. Je m'éclatais en 2009, une compétition de 19 secondes, l'aile, tout allait bien, je progressais, je devenais de plus en plus fort. Je ne sais pas, premier de nos nationaux ou de la ligue nationale, deuxième en 2018, premier en 2000... en 2008, 2009, tout s'améliorait. On a eu une Coupe du

Monde à Kruševo où on avait quelques pilotes de haut niveau de Slovénie, et c'était une pré-Coupe du Monde, donc ils étaient...

[00:44:57] des pilotes italiens, je ne sais pas, un mélange de pilotes de haut niveau, mais il y avait Jacen avec un prototype Mac Para, puis Matej Zeglar, le frère de Tilen, ouais, avec un prototype Niviuk, et puis tout le monde le reste, plus ou moins avec des ailes normales, et nous trois sur cinq manches, j'ai gagné deux manches, puis Jacen en a gagné deux et Matej en a gagné une, et on était trois, on était dans le top 3, avec 600 points d'avance sur le quatrième pilote, waouh, oui, et pour moi, c'était comme, d'accord, ça se passe, je m'améliore, maintenant. C'était probablement le plus gros succès jusqu'alors, avant ça, j'ai gagné quelques compétitions locales en cross country, tu as gagné ?

[00:45:52] **Gavin McClurg:** celui de 2009, j'étais

[00:45:53] **Martin Jovanoski:** deuxième ou troisième, d'accord, mais on était juste, ouais, les points étaient comme des différences très petites, non ? Et je me suis dit : maintenant, c'était une pré-Coupe du monde, c'était une pré-Coupe du monde, d'accord. Et maintenant ça s'améliore, parfait. Mais la suivante, c'était la fin de la saison et l'année suivante arrivait. J'avais ces deux victoires que j'ai obtenues en Coupe d'Europe de précision, où j'ai gagné ces 600 euros pour ça. Je peux vendre cette aile pour, je ne sais pas, mille, et là, tu n'as plus ou moins assez d'argent pour même une aile. Je me dis : qu'est-ce que je vais faire ? Même si j'arrive à m'en sortir, d'accord, je suis jeune, je veux dire, peut-être que je peux réussir à obtenir une réduction de quelqu'un, mais ensuite, il faut quand même du soutien pour aller aux compétitions, aux Coupes du monde ou des trucs comme ça, vous savez. Et à un moment donné, j'ai écrit à Access.

[00:46:58] à un concessionnaire bulgare, mais je n'ai jamais eu de réponse cet automne et je me suis dit : d'accord, c'est probablement pas le bon produit parce qu'à l'époque, ils avaient une aile très sécuritaire et comme je vous l'ai dit, j'étais plutôt du côté de la sécurité, et c'était aussi assez attractif pour moi. En plus, ils avaient l'un des prix de concessionnaire les moins chers, donc je me suis dit : d'accord, s'ils me font une remise, ça pourrait marcher. Mais ils n'ont jamais répondu et je me suis dit : d'accord, tu te concentres sur ton boulot et quand tu auras plus d'argent, tu repartiras en cross country. En attendant, l'accuracy a continué parce qu'il y avait une équipe de Serbie sponsorisée par Nike Serbie, ils m'ont pris et ont couvert toutes mes dépenses pour que je puisse continuer à concourir, et il y avait encore des prix en argent, toutes les dépenses étaient couvertes par l'équipe, donc pour moi c'était : d'accord, je continue avec ça. Et au printemps 2010, je vais en Slovénie, il y a une Winter Cup mais en même temps les nationaux slovènes et une Coupe du monde d'accuracy, ça se passe en même temps et j'y suis avec mon E et je vole la compétition avant.

[00:48:29] D'habitude, on vole le matin, tout le monde se prépare pour le décollage, vous savez, les pilotes de cross country. Je fais un peu d'acro, puis il y a du vent, on plane autour du décollage avant qu'ils ne partent, et ainsi de suite. Beaucoup de pilotes slovènes me connaissent à cause des guidages avant, et je suis allé, vous savez, dans ces pays des Balkans, c'est une langue similaire, et c'est un jeune gamin qui vole, il n'y a pas énormément de... vraiment, vraiment, vraiment peu de... ouais, pas beaucoup de gamins qui volent. Donc beaucoup de pilotes slovènes me connaissent, et les gars de Maxis m'ont vu voler aussi et bien réussir cette compétition d'accuracy, mais ils m'ont vu faire de l'acro et des trucs comme ça, et ils ont demandé autour : qui est ce gars ? Ah, c'est Martin de Massanoia. Ah, ils nous ont écrit à un moment donné, vraiment, oui, ils s'en souvenaient, ils s'en souvenaient, et je rentrais de...

[00:49:30] de Slovénie quand j'avais encore des SMS, pas d'internet, ouais, le roaming et tout ça, c'était des années sauvages. Ouais, ils ont reçu un SMS du revendeur bulgare disant : « quand tu rentres, appelle-moi », parce que les gars de Maxis ont répondu, nickel, et c'est comme ça que l'histoire a commencé. Ils m'ont d'abord sponsorisé une aile et j'ai commencé à faire des compétitions pour l'équipe. Très vite, j'ai aussi commencé à tester un peu pour eux parce qu'entre-temps, dans les compétitions de précision, j' Profitais de chaque occasion pour essayer le plus d'ailes possible, ouais, et je faisais des manœuvres de sauvetage avec, genre des manœuvres de test pour voir comment elles étaient construites et pourquoi, et tout ça. J'avais 15-16 ans, donc dès le début, j'ai commencé quand j'étais gamin, je faisais des avions modèles et j'ai toujours été intéressé par le développement, pourquoi c'est fait comme ça, etc. Donc quand Maxis a commencé à me sponsoriser avec une aile et à faire compétition pour eux, j'ai essayé de les aider dans le développement. C'étaient des années difficiles, c'était 2010 et l'Air 10 venait tout juste de sortir, ouais, et tous les autres, on était comme des petits poissons par rapport à eux, mais c'était encore des années de classe ouverte où les gens construisaient des prototypes tout le temps et développaient, et lentement, j'ai commencé à travailler pour eux aussi en

faisant des tests, et c'est là que les choses sont devenues un peu plus correctes. Maintenant, tu travailles un peu plus à l'étranger, et j'ai commencé à être plus international, et maintenant ça recommence, une deuxième vie, disons, ça revient. Ouais, d'accord, c'est bon, ça va arriver, c'est encore incertain mais ça va arriver, ça va arriver. Et puis, travailler pour eux, tu es instructeur pendant cette période, entre-temps, oui, depuis 2007-2008, j'ai commencé à donner des cours, d'accord, et à voler quelques...

[00:51:59] des trucs comme ça, mais vous savez, avec le marché local, disons que la Macédoine est un petit pays et que le parapente n'était pas aussi populaire qu'aujourd'hui. C'étaient les années où ça est devenu vraiment plus normal, disons, de pratiquer le parapente à partir de 2007-2008. Et je travaillais dans notre école avec l'instruction en parapente et les tandems, et pendant ce temps, je travaillais pour eux : j'allais chez Axis pendant l'hiver pour travailler sur des ailes et des prototypes, et ensuite on testait en Slovaquie, et ainsi de suite, pendant la période hors saison. Puis, pendant la saison, je volais chez moi et je faisais des compétitions, et en même temps, ce sont des années depuis 2008 et 2009 où nous avons organisé...

[00:53:00] on a commencé à organiser des compétitions avec Goran d'abord, pendant les premières années c'était mon père, puis petit à petit je m'y suis mis de plus en plus et la saison d'été était remplie de compétitions, d'organisation et d'enseignement. Et puis en hiver, j'allais en République tchèque où je restais un mois ou deux, à dormir à l'usine, pour travailler sur les nouvelles ailes et tout le reste et tester des trucs. C'étaient les années où Franta a quitté la société pour aller chez UP, oui, pour concevoir pour eux, et le propriétaire de la société, Radek en gros, commençait à concevoir, mais ce n'était pas son travail principal avant ça, vous voyez, donc on apprenait beaucoup de choses ensemble et

[00:54:01] on progressait pas mal parce que j'étais pour l'instant le seul pilote d'essai avec certains designs précédents et les nouveaux essais par tâtonnement. Ouais, l'apprentissage était assez rapide.

[00:54:16] **Gavin McClurg:** Tu es... est-ce que tu comprends la conception et tout ça aussi ? Tu es plutôt doué pour ce genre de choses ou était-ce plus une question de feeling et de retours d'essais ? Je veux dire, est-ce que tu es un mec de l'informatique ? Est-ce que tu peux te plonger dedans ? Enfin, à l'époque, est-ce que c'était déjà très basé sur l'ordinateur ou était-ce encore plus du dessin ?

[00:54:35] **Martin Jovanoski:** On était déjà en train de concevoir sur Glider Plan, vous voyez. À l'époque, je n'étais pas un mec de l'informatique, mais Glider Plan est tellement simple. Ce n'est pas facile, mais il n'y a pas besoin d'être un programmeur pour savoir s'en servir, oui. Mais en général, mon travail était plus axé sur le ressenti et le vol, et le vol et...

[00:55:00] j'étais tellement concentré sur l'observation d'autres ailes, sur l'essai d'autres ailes et sur le fait de réfléchir à ce que je pourrais suggérer comme idées, genre « faisons ce genre de section transversale ici » ou « différentes diagonales et tout ça » ou « ce genre de disposition de lignes », mais pour l'implémenter sur l'ordinateur, c'était Radek qui le faisait.

[00:55:24] **Gavin McClurg:** Ouais, d'accord.

[00:55:25] **Martin Jovanoski:** mais j'étais vraiment

[00:55:30] motivé et concentré sur ce genre de développement, j'ai vraiment adoré. Alors, le R10 sort quand...

[00:55:40] **Gavin McClurg:** est-ce que vous allez au bâton ?

[00:55:41] **Martin Jovanoski:** avec eux, donc la R10 sort au printemps et

[00:55:47] En fait, Axis a dit qu'on avait eu une réponse très rapidement, ce qui était quelque chose sur lequel ils avaient déjà travaillé avant même que je ne les rejoigne. Ils avaient déjà un prototype en carbone avec de gros motifs en carbone, comme le petit HVP de la Superfinal, mais un énorme, avec des carbones d'un mètre à l'intérieur, presque comme l'arc de Gibbous, mais en carbone, ouais, et une aile deux lignes. Mais c'était la même aile, disons, de l'année précédente, avec juste deux lignes maintenant. Et très vite, on a réalisé que ce ne sont pas seulement les deux lignes qui font la performance ; une grande partie de ça, c'est l'aile elle-même et le profil, vous voyez. Mais déjà aux Européens en 2010, je volais l'une de ces... oh wow, des deux lignes, oui. Donc la plupart des entreprises ont été assez rapides pour se lancer dans une aile dans la catégorie deux lignes. Le problème, c'est que celles-ci n'étaient pas vraiment compétitives,

vous voyez. Ouais, c'est ça. Donc

[00:56:59] **Gavin McClurg:** Tu as eu la compétition où tu as fait ton podium, avec 600 points d'avance. On dirait que le côté compétition a vraiment commencé à cliquer pour toi assez vite, ou c'était de la chance de débutant ? Non, en fait...

[00:57:12] **Martin Jovanoski:** j'ai gagné quelques compétitions, même l'année précédente, et je me débrouillais bien dans notre ligue nationale. Je dirais que j'ai eu de la chance, surtout en venant de Macédoine sans trop d'informations. Vous savez, vous êtes à 10 heures des Alpes, vous n'êtes pas au centre du monde du parapente, vous êtes à 12 heures de chez vous. Mais dans les années 2000, nous avions un très bon groupe de pilotes de compétition de Macédoine qui visitaient beaucoup de compétitions, beaucoup de Coupes du monde. Goran a probablement visité presque toutes les Coupes du monde dans les années 2000, Goran, Igor, Vladimir.

[00:57:59] ils ne faisaient pas que partir à l'étranger, ils étaient plutôt bons et pouvaient apprendre de nouvelles choses pour les réappliquer ici. Et moi, étant encore un gamin, j'ai été vraiment bien accueilli par tous eux pour recevoir beaucoup de connaissances, et ça a été assez facile pour moi de progresser, comme tu dis. Je veux dire, ce n'était pas un déclic soudain, j'ai ressenti ça plus en précision, où j'allais juste en compétition ou je faisais un peu d'entraînement, pas grand-chose, mais un peu d'entraînement à la maison ou j'allais en compétition et rien, rien, rien. Et soudain, à partir de cette compétition aux Mondiaux, de...

[00:58:53] ensuite, c'était juste le fait d'être dans le coup tout le temps, tu sais, tu es l'un de ces gars-là, mais pour le cross country, ce n'était pas comme ça. C'était plutôt une progression lente et graduelle, juste de mieux en mieux, d'accord ? Et comment...

[00:59:08] **Gavin McClurg:** plusieurs heures

[00:59:09] **Martin Jovanoski:** combien d'heures tu voles par an ?

[00:59:12] C'est difficile à dire, ça dépend. Je dis souvent à beaucoup de mes élèves que ce n'est pas seulement le nombre d'heures que vous volez qui compte, mais quel genre d'heures ce sont. Je fais beaucoup de tandems pendant l'hiver, oui, et si on les compte, il y a beaucoup d'heures, mais je pense que pour les heures de bonne qualité en cross country, on est autour de 200-250. Avec les tandems et tout ce que je fais, c'est plus, mais ça dépend des années, plus ou moins. Quand j'étais plus jeune, je volais vraiment beaucoup. Maintenant, avec l'activité de guidage qu'on a en Macédoine, c'est sûr qu'on vole encore beaucoup, mais ce n'est pas toujours avec votre aile de compétition, vous voyez. Donc ça dépend, j'ai environ trois mille cinq cents heures, peut-être un...

[01:00:15] **Gavin McClurg:** un peu plus, probablement. Tu sais combien de Coupes du monde tu as faites ? Tu as gardé le compte ?

[01:00:21] **Martin Jovanoski:** non mais il n'y en a pas si beaucoup en fait, j'ai participé à celles de 2010 à 2013

[01:00:35] 2010, 2012, 2013, quelque chose comme ça, même pas toute l'année 2013 quand j'étais avec Axis, peut-être deux Coupes du monde par an, ouais, avant ça peut-être encore deux Coupes du monde par an et puis, alors que l'activité à la maison se développait et que la société, la société Axis, était

[01:01:05] Ouais, j'ai fait des changements pour avoir un pilote à plein temps, pour que ce ne soit pas moi qui parte et que je les laisse tomber. J'ai arrêté de travailler pour eux et en 2014, ou plutôt en 2013 pendant l'hiver, j'ai commencé à aller en Afrique du Sud pour faire des tandems pendant l'hiver et ensuite des saisons au pays à Cape Town. Oui, à Cape Town. OK, donc j'ai fait ça jusqu'à la COVID pour chaque hiver. J'adore vraiment l'Afrique du Sud, c'était ma deuxième base, disons. C'est un endroit magnifique pour aller voler et passer l'hiver. Je n'aime pas du tout le froid, je ne suis pas du genre à faire du ski ou des trucs comme ça.

[01:01:55] **Gavin McClurg:** Comme vous le savez, j'ai reçu beaucoup de monde dans cette émission au fil des années, mais je ne crois pas avoir jamais rencontré quelqu'un d'aussi obsédé par l'aviation que vous. Je veux dire, est-ce qu'une pause arrive ?

[01:02:05] **Martin Jovanoski:** ou est-ce qu'une pause arrive ou est-ce qu'une pause arrive ou est-ce qu'une pause arrive

[01:02:05] **Gavin McClurg:** Tout ça, est-ce que vous savez, en 2016, 2017, est-ce que vous finissez par craquer ? Est-ce que vous vous épuisez ? Est-ce que vous le faites ?

[01:02:12] **Martin Jovanoski:** c'est un

[01:02:13] **Gavin McClurg:** toute l'année

[01:02:13] **Martin Jovanoski:** Bien sûr, le burn-out est une réalité, mais j'adore vraiment ça. Et chaque fois que je ne pouvais pas m'y consacrer à plein temps pour les compétitions et le vol en cross country, que ce soit pour des raisons financières, de matériel ou autre, je trouvais toujours d'autres moyens de voler. Souvent, surtout Goran, qui est un bon ami maintenant, me disait : « Allez, tu ne te concentres pas assez, tu dois faire seulement ça ». Mais j'aime aussi ça et aussi ça. Alors j'ai commencé à voler en aile en même temps, et j'ai fait beaucoup de paramoteur en automne quand il y a de la Pelagonia, ça devient tellement beau. L'air froid descend, il n'y a aucune turbulence, rien, donc tu peux voler toute la journée avec le paramoteur. Il n'y a pas de thermiques, mais

[01:03:06] **Gavin McClurg:** on peut voler toute la journée

[01:03:06] **Martin Jovanoski:** mais au moins avec le moteur, on s'amuse bien, c'est aussi super pour la photo. Ouais, et puis les planeurs sont arrivés en 2017, et ouais, j'ai essayé des micro-légers et des trucs comme ça.

[01:03:18] **Gavin McClurg:** Ouais, mec, tu es un aviateur, c'est incroyable. Alors, tu en faisais quelques-unes, une par an entre 2010 et 2013, et ensuite...

[01:03:28] **Martin Jovanoski:** trois ou quatre ans avec Axis, 10, 11, 12, 13, d'accord, presque quatre ans avec Axis, des années difficiles pour le business, pour la carrière de compétition, des années très difficiles. Ozone domine, personne d'autre n'est compétitif du tout en général, et même la plupart des entreprises commencent aussi à perdre leur élan. Ouais, entre eux, il y a aussi Axis ; autant ils se concentrent sur les ailes de type comb, ils doivent quand même fabriquer des ailes normales, et il y avait beaucoup de choses qui se passaient à ce moment-là, je veux dire, il y avait un...

[01:04:14] **Gavin McClurg:** Peter a chauffé la chose. La classe ouverte a été bannie et oui, CCC commence et beaucoup de...

[01:04:20] **Martin Jovanoski:** beaucoup de feuilles, beaucoup de changements qui n'étaient pas faciles pour beaucoup d'entreprises passionnées qui mettaient énormément d'efforts dans le vol en compétition sans avoir de grands succès, vous voyez. Du coup, entre-temps, j'ai commencé à travailler pour elles seulement à temps partiel, juste quand elles en avaient vraiment besoin, et je volais en hiver en Afrique du Sud. Ensuite, pendant l'été, on continuait à organiser des compétitions, à y participer, à faire du guidage et des stages. Et en 2014, j'ai eu la chance — je l'ai mentionné plusieurs fois, j'ai de la chance — en 2014, Gin m'a prêté une aile parce qu'on organisait une Coupe du monde en Turquie, c'est crucial, et j'avais besoin de quelque chose de compétitif. Et ils avaient le Boom 9 qui était peut-être

[01:05:31] pas au niveau d'Enzo 2 à l'époque, c'était beaucoup de travail, mais c'était beaucoup de travail et c'était beaucoup de travail et c'était beaucoup de travail, l'aile la plus proche possible, et grâce à Petra, elle vient de République tchèque, elle m'a beaucoup aidé à organiser le prêt de l'aile juste pour cette compétition, mais la semaine avant cette compétition, on avait nos nationaux et l'Open hongrois, quelque chose comme ça, c'était un événement mixte, donc j'ai eu l'aile pour la première fois sur cet événement, il faisait mauvais, on avait genre deux manches, mais j'ai fini sur le podium, la confiance revenait doucement parce que durant ces années, j'avais eu quelques bons résultats, je sais, deuxième sur une manche de Coupe du monde, troisième huitième, mais pas vraiment de gros résultats globaux et vous savez, piloter avec une aile moins compétitive, il faut toujours faire quelque chose de différent que le groupe pour rester dans le jeu, et quand ça marche, c'est genre wow, fantastique, mais quand ça ne marche pas, tu es dernier et les choses sont dures pour le classement général, c'est dur, je suis 23e, 24e, deux ans avant ça, je pouvais rivaliser et battre beaucoup de ces gars qui maintenant, je n'ai aucune chance, vous savez, et la confiance baisse et tout, et en 2014, Petra a réussi à me trouver cette aile juste pour la piloter en compétition, c'est une Coupe du monde à domicile, allez, donc j'ai eu cette aile et sur l'Open hongrois macédonien, j'étais sur le podium et puis en compétition, j'étais 15e à la Coupe du monde, à la Coupe du monde j'ai gagné ma première manche de Coupe du monde, j'étais je pense premier ou deuxième aile non-Menzo et en général, c'était une très bonne sensation, je volais et c'était bien pour Gin, oui, aussi pour sûr, et



c'était, vous savez, la sensation revenait, d'accord, je peux le faire, évidemment, ce n'est pas oublié, ce n'était pas, vous savez, et à cause de ce bon résultat, j'ai pu me qualifier pour la Superfinal qui était en Turquie, ce qui est super proche aussi, donc facile d'y aller avant la Superfinal, il y avait un

[01:08:06] la Coupe du monde à Chameli, où nous allons aller l'année prochaine pour une Coupe du monde, en fait. Alors, on a fait un très beau voyage d'un mois avec ma petite amie, on a dormi dans la voiture pendant toute la Turquie, une semaine sur la pré-Coupe du monde où j'ai gagné je crois trois manches sur quatre, puis à la Superfinal où j'étais 22e ou quelque chose comme ça. J'ai raté une des manches qui était genre... je ne veux pas dire que c'était un échec par malchance, mais c'était vraiment un échec sans avoir poussé, vous voyez ? Quand vous poussez et que vous échouez, on sait que vous essayiez d'être bon. Là, c'était genre "ok, on vole juste tous ensemble" et soudain on est au sol avec Nicola Donini et quelques autres gars de haut niveau. Et c'était encore une fois un bon résultat, et c'était encore...

[01:09:07] une très belle année pour revenir et prouver que, d'accord, c'est bien, on peut le faire, on peut y arriver. Mais en attendant, le guidage devenait bon à la maison et c'étaient des années importantes pour bâtir l'entreprise, pour la construire à partir de zéro, parce que les compétitions étaient le guidage.

[01:09:30] **Gavin McClurg:** Tu fais du guidage XC en vol à Cruicibo, c'est ça ?

[01:09:33] **Martin Jovanoski:** Ce sont des voyages, des tournées. Je pense qu'il y a deux types de sorties que tu peux faire : soit tu te concentres trop sur le pilotage, le cross country et l'apprentissage, soit tu passes juste un bon moment relaxant en Macédoine avec beaucoup de vol. Dans les deux cas, on voyage. On est basés à Cruicibo, mais on se déplace vers n'importe quel site propice au vol en Macédoine. C'est un petit pays, donc on peut même parfois aller en Grèce ou en Albanie depuis des sites proches à deux heures de route. Mais en général, nous avons une météo assez bonne, normalement. On vole souvent à Ohrid aussi, et c'était important pour développer ça, ainsi qu'avec les compétitions. On a commencé assez sérieusement en 2016, on a organisé les Européens et j'ai aussi aidé pour les Mondiaux de deltaplane.

[01:10:38] ... des Européennes aussi, pardon, en 2016. Donc les deux années suivantes ont été plus axées là-dessus, alors qu'en même temps, toute une génération de pilotes de compétition en Macédoine a arrêté de faire de la compétition, plus ou moins. Oui, on avait cette génération des années 2000 dont on a parlé, ils ont... enfin, ils ont vieilli doucement, la vie prend le dessus, la famille, les enfants, et ils... ce n'est pas qu'ils ne faisaient plus de compétition du tout, mais ils ont vraiment beaucoup ralenti à un moment donné. C'était moi et un autre gars qui faisaient de la compétition dans une compétition internationale qui se tenait juste à côté de chez nous, vous voyez ? Donc c'était... c'était un ralentissement mineur, on n'avait plus de ligue depuis...

[01:11:38] 2012 ou 2011, quelque chose comme ça. Les choses ont commencé à stagner dans le pays pour le vol en compétition en général, et en 2017, une nouvelle génération de jeunes pilotes est apparue, vraiment motivés pour recommencer à concourir et à apprendre, et ainsi de suite. Et j'ai trouvé ça intéressant, je me suis dit : « OK, ces gars sont super motivés à voler et à devenir bons ». Même pour moi, on ne peut pas être le meilleur pilote du monde si on ne fait que se mesurer à soi-même. Il faut donc avoir de bonnes personnes autour de soi, exactement, il faut des gens meilleurs que soi pour progresser plus vite et plus facilement, pour s'améliorer. Et j'ai un peu dirigé cette nouvelle ligue nationale, j'ai créé un nouveau système : on a commencé à concourir sans aucun coût, rien du tout. On organise genre cinq ligues par an sans aucune logistique, rien. Le jeudi soir, on dit : « Ça, ce sera le décollage parce que c'est la meilleure météo », on y va, on dit juste : « Voici la manche » ou quoi que ce soit, et on vole. Pas de récupération, pas d'organisation, pas de sacs de pique-nique, rien, juste du pur vol, de la course pure, rien d'autre ne compte. Et ça a été un énorme succès en 2017. J'ai laissé mon aile de compétition à la maison, je concourais avec une DNC parce que c'était l'aile la plus haute qu'on avait en...

[01:13:30] la ligue de Macédoine. Waouh, oui, en 2017 et 2018, personne ne volait plus haut que l'ENC parce que tout le monde était à ce niveau, des jeunes qui commençaient juste à s'y mettre. Waouh, oui, et c'était aussi une très bonne expérience d'apprentissage pour moi d'essayer d'aider ces jeunes pilotes, j'apprenais aussi de plus en plus. Bien sûr, ça...

[01:13:57] **Gavin McClurg:** C'est toujours le cas parce qu'à ce moment-là, j' imagine ce que tu dis : on sait tous ce qu'il faut faire, mais le faire, c'est différent, pas...

[01:14:06] **Martin Jovanoski:** il faut juste penser aux choses, surtout à la mentalité de compétition et tout ça. Pendant les deux premières années, je faisais des conférences pour chaque ligue, genre le samedi on passait en revue la manche ou je faisais des interventions différentes parce qu'à l'époque, j'étais invité à quelques événements comme la Serial Cup à Provenia et je voulais aussi faire des conférences, donc je leur transmettais ça aussi. Et quand on a différents groupes de personnes qui visent tous le même objectif, quelqu'un fera quelque chose de mieux que toi ou pensera à autre chose, donc c'était une progression graduelle. Et de cette ligue nationale qui, en 2017 et 2018, avait un maximum d'ECs, on est arrivés au moment où la Macédoine est troisième au monde en 2023. Waouh, c'est incroyable, c'est probablement ma plus grande... personnelle.

[01:15:16] récompense pour toutes ces années. Et dis-moi, quelle a été ta première victoire en Coupe du monde ? Ma première victoire en Coupe du monde n'a eu lieu qu'en 2021 en Turquie, celle où j'étais présent. Oui, c'était aussi ma meilleure performance. Tu as dominé, c'était incroyable. C'était quand la ligue a commencé et que tout a commencé à mieux bouger. On a eu un très bon groupe de personnes avec qui voler, avec qui concourir et s'amuser, avec une super ambiance. Et en 2019, on a commencé à faire des CCC. Pour ces CCC, ça dépendait de qui : certains pilotaient des Leopards, des Xenos, des Boom 11, ça dépendait du niveau de chacun. Il y avait Darko dans ce groupe, Georgi, qui était maintenant avec nous dans l'équipe nationale, mon frère, qui se développait en même temps... Alexander était un ancien pilote qui avait arrêté de voler un moment à cause de sa famille, des jumeaux à la maison et tout ça, et puis il est revenu. Et en 2019, on a eu les Mondiaux à la maison, Goran et moi on organisait. Ils étaient dans l'équipe nationale, tout était parfait. Pour la première catégorie, je pense qu'ils étaient peut-être 30èmes ou quelque chose comme ça sur 45 ou 50.

[01:16:58] des équipes ou quelque chose comme ça, mais pour la première catégorie, je les ai pour eux et peut-être pour la moitié d'entre eux, c'était comme le troisième événement, la troisième ou cinquième entreprise en général. On avait de gros projets pour 2020, comme probablement beaucoup de gens dans le monde, mais avec le Covid et tout le reste, tout a été un énorme revers, un ralentissement, un arrêt. On a pu voler pas mal, on a fait du très beau vol libre dans le pays, de gros triangles après tant d'années. En été, j'étais très occupé avec mon frère, on a fait le triangle de 200 cases.

[01:17:47] le premier triangle de 200 km dans le pays, juste parce qu'il était couvert, rien du tout, ouais, mais ça a aussi ralenti la progression en compétition et pour 2020, c'était la première année après tout ce nouveau élan pour le vol en compétition, quand on a eu l'opportunité et c'était un très bon timing avec Gene, ils étaient nos sponsors en 2009 pour le championnat du monde et quand la saison de compétition a commencé en 2021, ils faisaient voler certaines de ces Boom 12 sur la Superfinal en décennies et je me suis dit : ah, on va à cette Coupe du monde maintenant, est-ce que je peux essayer ça ? parce qu'il n'y avait que cinq ailes produites à l'époque, est-ce que je peux en avoir une ? et c'était un match instantané, vous savez, après tant d'années surtout.

[01:18:55] les 10 années avant de voler, pas vraiment en compétition, les ailes, soudainement, on se sent en alerte et on pense que les choses fonctionnent sans trop d'effort du tout. Ça me convenait aussi très bien, c'était très facile à piloter, on se sentait très à l'aise dessous. Ça a beaucoup aidé dans les conditions fortes en Turquie, c'est sûr, et c'était un coup de cœur immédiat.

[01:19:25] **Gavin McClurg:** Je suis curieux, quand tu as eu ce programme de ligue pour les juniors que tu développais et enseignais, tu as dit avoir fait des séminaires et des conférences pour ceux qui écoutent aux deux extrémités du spectre. En fait, je pense surtout aux gens qui commencent juste à faire des compétitions. Je veux dire, j'ai appris quelque chose de Julian l'autre jour que je n'avais jamais entendu, et pourtant je fais des compétitions depuis 10 ans. Quels sont les ingrédients clés pour construire un répertoire de succès ? Pour moi, les Français opèrent juste à un tout autre niveau parce qu'ils ont du coaching et ils viennent au programme juniors et ils ont un coach sur place. Tu sais, Julian va maintenant à toutes ces Coupes du monde et travaille avec eux. Charles Cazzo, qui a fait des Coupes du monde pendant 30 ans, a maintenant repris l'équipe junior. C'est quelque chose de complètement étranger aux États-Unis, on n'a rien de tout ça. Tout le monde qui fait des compétitions doit le faire pratiquement entièrement par soi-même. On a des compétitions de mentorat qui sont incroyables, tu sais, Nick Greece et Russ Ogden sont venus cette année et ils parlaient de certaines choses, mais quels sont tes petits secrets, si on devait les enseigner aux plus jeunes pilotes en Macédoine que tu as formés, Darco en est un bon exemple ? Quelles sont les choses clés pour en faire le tremplin ?

[01:20:50] **Martin Jovanoski:** Je dois préciser que je les ai beaucoup aidés au début, mais à mesure qu'ils ont progressé...

[01:20:59] En 2021, 2022, 2020, à mesure qu'ils progressaient, on s'entraide tous. Je pense que ça a été l'ingrédient clé. Bien sûr, il y a plusieurs façons de faire dans mon esprit, il faut quelqu'un pour diriger, quelqu'un qui n'est pas au même niveau pour progresser, mais c'est aussi très important quand on a beaucoup de gens qui sont au même niveau ou à un très bon niveau de travailler ensemble. Je pense que ça a été l'un des points clés et l'un des plus grands facteurs de notre succès.

[01:21:53] Vous savez, le parapente est un sport avec beaucoup d'émotions, beaucoup de sentiments, beaucoup d'adrénaline, beaucoup d'egos, comme d'habitude pour tous les aviateurs, et ce n'est pas facile de travailler en équipe, oui, surtout quand on est au même niveau et qu'on se bat pour la même chose, champion national, champion de ligue ou quoi que ce soit. Et je pense que notre plus grande réussite dans notre groupe, dans la manière dont on a procédé, c'est que quand ces pilotes ont progressé et ont atteint un bon niveau, ils sont restés ensemble, nous sommes restés ensemble pour travailler et s'entraider.

[01:22:38] tout le temps, au lieu que tout le monde ne se contente de réclamer sa propre place, de vouloir vous battre ou quoi que ce soit. Et surtout, comme nous avons si peu de monde dans notre ligue nationale, nous avons jusqu'à 25 compétiteurs qui viennent à chaque ligue, un peu plus, mais 25 qui viennent à chaque ligue, et nous avons 15 ailes de compétition. Et comme je vous l'ai dit, nous n'en avions aucune il y a peut-être six ans. Alors, quand vous n'avez pas un grand réservoir de personnes parmi lesquelles vous pouvez simplement piocher, les prendre et y aller, c'est comme une sélection naturelle ; alors, il faut travailler davantage en équipe.

[01:23:28] vous êtes plus vulnérables, mais si vous progressez en tant qu'équipe et que vous vous entraînez, je pense que tout le monde peut s'élever au même niveau. C'est pour ça que je dis ça, parce que j'ai reçu cette question souvent de la part de pays, de petits pays comme la Hongrie ou de plus grands pays ; nous discutons de choses similaires à ce que vous avez mentionné avec Garcia quand ils étaient en Macédoine. Alors, pour nous ou pour un petit groupe de personnes, un petit bassin de candidats, je pense que le travail d'équipe est un outil très efficace pour progresser ensemble. Une fois que tout le monde est bon, on peut apprendre les uns des autres. Je les ai formés ou aidés pendant les deux premières années, mais il y a beaucoup de façons dont ils m'apprennent des choses maintenant aussi, même après tant d'années de vol, parce que des esprits différents pensent différemment et que vous pouvez toujours aller dans différents pays et toujours choisir

[01:24:34] de bonnes choses de la part de tout le monde. Des choses simples comme ranger votre aile pour être plus à l'aise plus tard quand vous irez l'ouvrir au décollage. Comme n'importe quoi.

[01:24:49] Mais pour les grandes nations, la France a un système imbattable. C'est un système parfait soutenu par le gouvernement, où des professionnels forment d'autres professionnels. Et c'est très difficile à mettre en place dans...

[01:25:09] dans le monde commercial où, pour que vous consacriez du temps à quelqu'un, c'est très coûteux. Et il faut beaucoup de temps consacré à quelqu'un pour qu'il puisse se développer. Et je pense que nous avons eu de la chance sur ce point, d'abord, d'avoir des gens talentueux, des gens super talentueux, mais aussi d'être des personnes assez sympas pour qu'ils puissent tous travailler ensemble sans aucun gros problème.

[01:25:48] **Gavin McClurg:** Alors, quand vous êtes à ces compétitions, est-ce que vous restez tous ensemble ? Est-ce que vous analysez les journaux de piste à la fin de la journée ? Est-ce que vous faites de petites réunions d'équipe après la publication de la manche ? Est-ce que vous travaillez ensemble de cette manière ?

[01:26:02] **Martin Jovanoski:** Surtout au début, on faisait ça davantage parce qu'il y avait plus de choses qu'on ne connaissait pas.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** Ouais, enfin,

[01:26:08] **Martin Jovanoski:** disons que c'est facile maintenant. Juste le défenseur latéral droit avec qui on va discuter. C'était une erreur. Ça, c'était une erreur. Plus ou moins, c'est déjà un

[01:26:20] débriefing, disons. Mais on reste ensemble. On voyage ensemble. On est sur la même fréquence radio, même sur des compétitions individuelles, pas comme en Coupe du Monde, quand on va aux Coupes du Monde et tout ça. Et je pense que ça aide vraiment, c'est sûr.

[01:26:37] **Gavin McClurg:** Le

[01:26:39] La Coupe du monde 21 en Turquie, pour moi aussi, c'était ma meilleure Coupe du monde à jamais. J'ai fini quatrième là-bas. Tout semblait s'aligner cette semaine-là. J'ai eu beaucoup de journées dans d'autres Coupes du monde, et je n'en ai pas fait énormément, mais Super Finals 2012, j'en ai fait deux cette année-là. Et chaque année, il y en a eu peut-être une. La plupart des années X-Alps, je n'en fais presque aucune. Donc ça a été varié. Mais celle-là, c'était juste, j'avais constamment l'impression d'être dans la bonne position, dans une position de contrôle agréable, et ce n'était pas désespéré. Juste, « oh, je dois rattraper mon retard ». Et toi, tu étais dingue. Pour toi, tu as gagné. Tu étais, je me souviens que tu étais dans le top cinq presque tous les jours. Tu dominais complètement. Top trois. Top trois, c'est ça.

[01:27:24] Tu l'étais. C'était quoi ? Et puis on a d'autres compétitions où on a tous les deux été dans ce cas, où rien ne semble vraiment fonctionner. Quelle est la différence ? Tu sais, qu'est-ce qui se passe dans celle-là par rapport à une autre ? Est-ce que c'est... ?

[01:27:41] **Martin Jovanoski:** D'abord, je pense que ça dépend du cas. Bien sûr, c'est une question de mentalité, mais ça peut être la mentalité de quelqu'un de perturbé qui construit une maison chez lui. Ce que tu m'as dit avant. Ou juste, je ne sais pas, piloter avec moins d'équipement et être désespéré, faire des manœuvres désespérées, essayer de gagner alors que vos meilleures chances sont d'être huit, par exemple. Et au lieu de juste piloter et se battre pour être huit, vous vous battez pour la première place et vous finissez 42e. Donc ça, je pense. Des attentes réalistes. Je pense que c'est pour piloter de manière constante. Je pense que c'est l'un des points les plus importants.

[01:28:30] Aspects. Il est très important d'avoir des objectifs réalistes si vous voulez tirer le maximum de chaque épreuve. Cela signifie aussi que souvent, vous ferez tous les bons mouvements. Mais la première manche se déroulera de manière imprévue et tout le groupe de tête va se planter. Alors, que pouvez-vous faire ? Vous devez réajuster vos attentes parce que maintenant, vous volez avec une manche de moins et vous changez de style. Et je pense que c'est un point clé et très difficile à réaliser, surtout quand on aborde une épreuve différente avec des attentes différentes. Souvent, ce changement d'état d'esprit peut arriver un peu trop tard.

[01:29:17] OK, je me bats pour les Championnats nationaux des États-Unis. Je suis plutôt bon cette année. J'ai bien réussi. Et tu y vas et je ne sais pas, les conditions ne sont pas vraiment ton style ou tu fais une erreur là-dedans. Tu as une troisième manche et tu veux toujours gagner alors que tu pourrais être réalistiquement deuxième ou quoi que ce soit. C'est ça. Je pense que c'est tout une question de mentalité. Quand tout se passe bien et que tu réussis, mais que tu ne sais pas pourquoi. C'est un problème. Disons que ce n'est pas un problème. Tu réussis, mais ce n'est pas tenable. Donc tu dois toujours savoir pourquoi ça s'est passé comme ça ? Ou bien pourquoi ça ne s'est pas bien passé ?

[01:30:04] Et souvent, il y a des raisons très rationnelles. Si on essaie de se regarder de l'extérieur, pas de l'intérieur. OK, peut-être que tu n'es pas si bon en week-end de toute façon. Alors comment tu t'attends à ce que les choses se passent différemment ? Ou tu n'es pas si bon dans des conditions super difficiles. Tu n'es pas à l'aise. Tu as des changements de selle et tu es encore en train de régler la selle le troisième jour de la compétition et tu es frustré. Pourquoi, pourquoi, pourquoi ça s'est mal passé ? Tu sais, où est-ce que j'ai fait l'erreur ? Mais il y a très souvent des raisons très logiques.

[01:30:50] on pense qu'ils ne nous affectent pas, mais ils le font. C'est sûr. Notre sport est un jeu psychologique, non ? C'est comme une partie d'échecs en 3D. Je l'ai mentionné plusieurs fois auparavant. Et je pense qu'il est vraiment important d'être dans un bon état d'esprit pour voir les choses objectivement et être constant.

[01:31:17] **Gavin McClurg:** Tu as passé beaucoup de temps avec Goran et il a fait de la course pendant longtemps. Qu'est-ce qu'il t'a transmis ? J'ai l'impression qu'il est un peu comme un mentor pour toi. Je me souviens en Turquie, il était aussi excité que toi quand tu as gagné ça. C'était un peu comme : « Ah, c'est mon fils, il a gagné ça ». Quelles sont les choses qu'il t'a transmises, tu sais, avec cette perspective extérieure maintenant qu'il ne fait plus de course, mais qu'il voit tout ? J' imagine qu'il a des conseils assez précieux à te donner. Alors

[01:31:47] **Martin Jovanoski:** Il va écouter ça. Donc je dois mentionner qu'il n'a pas fait de course depuis quelques années, mais cette année aux nationaux, il a fini troisième. Waouh. Un grand, un très grand succès, en fait, pour lui après tant d'années sans compétition. Waouh. Mais je travaille avec Goran pour organiser des compétitions depuis maintenant plus d'une décennie, plus de 10 ans. Et j'ai beaucoup appris sur le style de management et sur les aspects organisationnels concernant le vol.

[01:32:24] Il appartient encore à cette génération des années 2000 où c'était soit un héros, soit un zéro. Oui. Et oui, maintenant, soit tu bats tout le monde, soit c'est fini, tu vois ? Ouais. Mais durant ces premières années, certains de ces conseils m'ont aussi été utiles. Pas très longtemps après, mais au début, des trucs comme... je me souviens de ça souvent. Et il me disait : Martin, allez. Tu es dedans. Je profite trop de cette compétition. Ce ne sont pas tes idoles. Ce sont tes ennemis. Tu dois les battre. Allez.

[01:33:09] Quand j'avais, je ne sais plus, 22 ou 23 ans. Pour moi, c'était encore, vous savez, vivre mon rêve tous les jours, rencontrer toutes ces personnes dont je n'avais lu que des articles dans des magazines. Et il me disait : « Ce sont tes ennemis. Tu dois les battre, pas les adorer. Tu pourras les adorer après la compétition. »

[01:33:32] Intelligent. Mais c'est... C'était un bon conseil aussi, parce qu'après tout, tu es ici pour faire la course. Je l'ai mieux compris de cette façon. Tu es ici pour faire la course. Tu dois rester concentré là-dessus. Oui, tout le reste, c'est assez amusant de les voir voler ou quelle aile ils ont et tout ça. Mais l'objectif principal, c'est toujours ce que tu peux faire de mieux. Oui, c'est ça. Et aussi, à croire davantage en soi, parce qu'en allant à une grande compétition, en voyant tous ces pilotes obtenir des résultats incroyables et ensuite...

[01:34:16] il faut se dire que tu es à ce niveau pour pouvoir y être. Si tu te dis : « oh, ils sont sûrement meilleurs que moi », il est difficile de faire ce saut lors de la toute dernière étape de la course. Évidemment, pour obtenir des résultats de haut niveau face aux meilleurs pilotes, c'est très bien de le savoir quand on débute, mais quand on entre dans le jeu pour se battre pour la victoire, il faut aussi se dire que tu es à ce niveau, peu importe à quel point ils peuvent paraître glorieux. Et vous savez, je suis fan du sport, donc j'aime vraiment tout l'environnement, les superstars et tout le reste, et j'admire beaucoup de gens, mais c'était vraiment une très bonne leçon de savoir que tu es là pour les battre et que tu en es capable. Donc

[01:35:16] il faut juste s'y mettre mentalement.

[01:35:18] **Gavin McClurg:** quand vous regardez les cinq ou dix prochaines années de pratique, quels sont vos objectifs personnels ? Sur quoi vous voyez-vous vous concentrer ?

[01:35:30] **Martin Jovanoski:** J'aimerais continuer à participer aux Coupes du monde autant que possible avant tout, parce que c'est le meilleur jeu auquel on puisse jouer, à mon avis. J'adore ça, j'aime le faire, on apprend énormément tout le temps, peu importe le niveau où on se trouve. Et j'aime vraiment m'améliorer en pilotage parce que ça ouvre tellement de possibilités différentes qui rendent le jeu encore meilleur, que ce soit en vol en formation ou même quand on revient voler seul. Être un meilleur pilote élargit tellement les possibilités que c'est super, j'adore m'améliorer pour en profiter encore plus. Je ne pense pas que...

[01:36:33] Je ne pense pas que mentionner des choses comme l'objectif de devenir champion du monde ou quelque chose du genre soit différent de celui de n'importe qui d'autre. La majorité des pilotes en compétition visent probablement ça, je pense. C'est donc définitivement une réussite de toute une vie que j'aimerais obtenir, mais je pense que le premier objectif de s'améliorer me rapprochera forcément de ce but ultime et, voyons, je reste ouvert à...

[01:37:18] à apprendre et à progresser, parce que je pense que c'est vraiment important et j'ai l'impression que le jeu change constamment. Ce n'est pas le même pilotage que celui qu'on faisait il y a deux ans, ou même il y a cinq ans. Oui, il y a de petites différences, mais pour être au sommet, il faut s'adapter à un avion dans lequel on est bon, et ensuite on comprend qu'on peut voler par soi-même en y réfléchissant. Donc je pense que c'est mon objectif principal, ouais.

[01:37:40] **Gavin McClurg:** Martin, super boulot. Quel plaisir de pouvoir refaire ça en direct avec toi ici en France. Et beau travail, super fin hier, c'était très intense. Je te souhaite tout le meilleur, mec. Merci beaucoup.

[01:37:57] **Martin Jovanoski:** Je vais le faire, merci beaucoup. Comme je vous l'ai dit plus tôt, je suis honoré d'être votre invité. J'ai regardé et écouté tellement d'épisodes de vos podcasts, et le livre, et tout le reste. C'est un vrai plaisir d'être ici avec vous, de prendre la parole en tant que membre de cette grande communauté, et j'espère que nous allons finir par avoir un meilleur sport grâce à des podcasts comme celui-ci en général, quand nous pouvons tous apprendre les uns des autres. Merci, mec.

[01:38:31] **Gavin McClurg:** J'apprécierais si

[01:38:38] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes, Stitcher ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de Launch ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire via un abonnement journalier sur notre site web, et on se voit la prochaine fois. Par don via PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facture pour chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, ça reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et on se voit la prochaine fois, bye bye. Je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes et que ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique, donc j'espère que ça vous plaît. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com), vous y trouverez les différents moyens de nous soutenir. Vous pouvez le faire via [patreon.com/cloudbasedmayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem) si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus que nous proposons, et on se voit la prochaine fois, bye bye.

[01:40:17] Vous tous, qui nous avez soutenus, ou même qui vous êtes inscrits à notre newsletter ou qui avez acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi d'autre, vous devriez être tout bons. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

# Deutsch

German · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Martin Jovanoski fliegt sein ganzes Leben lang. Segelflugzeuge, Hängegleiter, Paragliders – in allen und jeder Form. Er fing mit Präzisionsflügen an, wechselte zu Cross-Country-Wettbewerben und macht im Bereich des Freiflugs praktisch alles. Er ist einer der Hauptgründe dafür, dass Krushevo, Macedonia zu einem solchen Mekka für Wettbewerbe geworden ist, und er gibt Unterricht, führt Guides durch, fliegt Tandems, entwirft Flügel, berät und mehr. Ich hatte das Glück, viele Male mit Martin in World Cups zu konkurrieren, und Martin ist ohne Zweifel die Krönung, wenn es um die unverfälschte Liebe zu unserem Sport geht. Er hat beim Start immer das größte Lächeln auf den Lippen. Er ist der Pilot, der in seiner langen und sehr ereignisreichen Karriere anscheinend das Staunen über das erste Flugerlebnis bewahrt hat, das wir alle haben.

Der Beitrag #204 – Flying High with Martin Jovanoski erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Based Mayhem. Ihr hört den Unterschied wahrscheinlich nicht, aber ich kann ihn definitiv sehen. Ich komme zu euch, zumindest in der Eröffnung dieser Folge, aus dem neuen Haus. Ich habe in den letzten paar Jahren ziemlich viel darüber gesprochen. Es war absolut rückbrechend, aber wir sind eingezogen und es ist wunderschön. Ich habe ein Dach, ein Gründach, auf dem ich landen kann. Es wird komplett mit Sonnenenergie betrieben und ist ein toller Ort. In den nächsten Monaten und Jahren werde ich also viel zuverlässiger sein, um euch diese pünktlich zuzusenden. Und das hier ist der Aufnahmepunkt, den ich gebaut habe. Er ist fantastisch, sehr gut isoliert und viel einfacher zu bedienen. Das ist aufregend. Die andere spannende Neuigkeit, bevor wir in diese Folge einsteigen, ist, dass wir gerade ein sehr erfolgreiches Red Rocks Wide Open hatten, eines unserer US-Events.

[00:00:58] Nationale Meisterschaften. Das wird der Ort sein, an dem wir nächstes Jahr einen PWC ausrichten. Was wirklich aufregend ist. Wir hatten hier seit Sun Valley keinen PWC mehr, was einer meiner ersten Wettbewerbe im Jahr 2012 war. Ich hatte vier wirklich tolle Tasks. Einen Abend-Task, der bei 520 und 73k startete und bei Sonnenuntergang landete, und einen Task über ein paar hundert Meilen, was in der Welt des Gleitschirm-Racing ziemlich ungewöhnlich ist. Das war lustig. Ein paar Tage mit etwa 17 Tausend Punkten. Also für diejenigen von euch, die hoffen, nächstes Jahr rüberzukommen. An die Europäer, unsere europäischen Freunde und Freunde aus der ganzen Welt, die sich den PWC-Kalender für nächstes Jahr ansehen: Wir hoffen, ihr kommt zu uns. Es ist ein ziemlich toller Ort zum Fliegen. Erstaunliches Gelände.

[00:01:44] Es hat viel Spaß gemacht. Mein heutiger Gast ist Martin Jovanovski, ein sehr erfolgreicher PWC-Pilot. Er hat den World Cup in der Türkei gewonnen, bei dem ich vor ein paar Jahren mit ihm in Aksaray war – das war eigentlich mein bester World Cup, da landete ich auf dem vierten Platz. Aber er hat den einfach... ABGERAUMT. Er ist Segelflugpilot und Tandem-Fluglehrer aus Mazedonien. Er hat maßgeblich mit Goran dazu beigetragen, Krushevo zu einem so tollen Wettkampfstandort zu machen. Und er ist beim Start immer der lächelndste Typ. Er hat bei jedem Flug diese Begeisterung wie beim ersten Mal. Er hatte noch nie einen Unfall und ist einfach nur begeistert, in der Luft zu sein.

[00:02:29] Ehrlich gesagt weiß ich nicht, ob ich jemals mit jemandem gesprochen habe, der das Fliegen so... liebt. Besonders nach der Zeit, die er schon dabei ist. Er fliegt schon seit er ein Kind war. Er kommt aus einer Fliegerfamilie. Und er war von Anfang an fasziniert und ist es immer noch. Wir sprechen viel über das Racing, die Strategie, das Leben und das Sponsoring. Und über den Anfang bis zum Ende dieser verrückten Welt, die wir alle lieben. Ich hatte einen Riesenspaß dabei. Wir waren beide beim französischen World Cup in Targason. Und wir hatten ein paar Wettertage. Ich konnte mich mit Martin zusammensetzen, was bei diesen Live-Sessions immer ein Genuss ist. Also viel Spaß. Das ist ein tolles Gespräch mit einem großartigen Menschen und einem fantastischen Piloten. Prost.

[00:03:23] Martin, cool Rennen mit dir diese Woche. Wir können diese Live-Sessions nicht so oft machen, weil ich auf der anderen Seite des Ozeans bin. Aber schön, hier mit dir in Frankreich zu sitzen. Heute konnten wir leider nicht Rennen fahren, am letzten Tag. Aber ich wollte damit anfangen, etwas anders als sonst. Ich möchte mich bei dir bedanken. Ich habe jetzt schon einige Wettbewerbe mit dir bestritten und dich an vielen Orten auf der Welt gesehen. Und du bist einfach immer ein Lichtblick.

[00:03:49] Du scheinst mehr Spaß als alle anderen zu haben. Wenn ich in deiner Nähe bin, ist es genau das, worauf ich gerade achte. Dieses Lächeln, diese Fröhlichkeit. Du bist immer unglaublich lebensfroh. Du hast eine tolle Einstellung zu dem Ganzen. Also danke. Du machst es mir viel angenehmer, zu diesen Wettbewerben zu kommen.

[00:04:06] **Martin Jovanoski:** Danke. Erst einmal danke, dass ihr mich zum Podcast eingeladen habt. Eigentlich bin ich seit dem allerersten Tag ein riesiger Fan des Podcasts. Und es live mit euch zu machen, ist, wie ich euch schon sagte, wirklich eine Ehre für mich, Gast zu sein. Es war eine schöne Woche. Und es ist vielleicht sogar noch schöner, dass wir das am Ende der Woche machen, nach all dem Rennen und dem Spaß. Dieser Ort ist echt cool. Wart ihr schon mal hier? Ich war noch nie auch nur in der Nähe hier. Und ich liebe es. Ich denke, für mich gehört es jetzt wahrscheinlich zu den Top drei Wettkampfgebieten, in denen ich war. Es ist so ein schöner Spielplatz mit so vielen Komplikationen, Optionen und Möglichkeiten, zusammen mit der spanischen Seite, Berga, wo wir waren.

[00:04:58] Und hier, ich finde, das ist ein sehr schöner Ort. Ich würde gerne wiederkommen.

[00:05:02] **Gavin McClurg:** Der Flug, den wir am zweiten Tag gemacht haben, da habe ich danach einen Fehler gemacht. Ich hatte einen guten Start und dann irgendwie einen Fehler gemacht. Und dann sind ein paar von uns, Leute, in der Führungsgruppe abgehängt. Und als wir durch die Berge geflogen sind, habe ich ständig vergessen, dass wir im Wettkampf sind. Ich dachte nur, das ist Wahnsinn. Oh, da könnte ich landen. Und da könnte ich biwakieren. Und schaut euch diesen See an. Das war einfach herrlich. Das war einer der coolsten Flüge, die ich je hatte. Es war...

[00:05:25] **Martin Jovanoski:** wunderschön. Da stimme ich dir zu 100 %. Ich war in der vorderen Gruppe und alle waren so motiviert. Wir sind die ganze Zeit mit Vollgas geflogen. Und ich dachte mir nur: Leute, können wir nicht kurz anhalten? Einfach mal schauen. Nur um sich ein bisschen umzusehen.

[00:05:42] **Gavin McClurg:** Es war der Wahnsinn. Ja, ich bin echt beeindruckt. Ich meine, am Ende hatten wir ja eine ziemlich schlechte Vorhersage für den Start. Und ich wäre fast nicht gekommen. Aber ich bin froh, dass ich es getan habe. Ich meine, wir hatten vier Tasks. Das ist nicht so schlecht. Und ich würde super gerne wiederkommen.

[00:05:55] **Martin Jovanoski:** Ja, ich auch, definitiv. Und ja, wir hatten Glück mit der Vorhersage. Ich denke, es ist viel besser ausgefallen als erwartet. Ja, ja. Aber so ist das Gleitschirmfliegen nun mal. Man weiß es erst, wenn man vor Ort ist. Sogar noch vor einem Tag sah es so aus, als wäre der gestrige Tag schlimmer gewesen als der heutige. Und wir haben heute am Ende gar nicht geflogen. Und gestern war eine schöne Task. Ja.

[00:06:19] **Gavin McClurg:** Ihr habt ein unglaubliches Finish hingelegt. Ich war einer der Pechvögel. Ich habe es kaum bis zum Start geschafft. Bei dieser Stabilität war ich nie über dem Startplatz. Aber ich habe das Live-Tracking verfolgt. Ich meine, Hanno und Maxime sind gerade so reingeschlittert. Und aus meiner Sicht, habt ihr es kaum geschafft? Ja. Es sah so aus, als wärt ihr nur Zentimeter über dem Boden gewesen. Ich bin auch mit Gegenwind gelandet.

[00:06:41] **Martin Jovanoski:** Das war verrückt. Das sah aus wie

[00:06:44] **Gavin McClurg:** eine ziemlich interessante Endphase für viele, die direkt über den Baumwipfeln reingekommen sind.

[00:06:49] **Martin Jovanoski:** Nervenaufreibend. Ich hatte eine ähnliche Task am Ende der vorherigen Task. Und ich dachte mir so: Oh, komm schon, nicht schon wieder. Warum?

[00:06:59] **Gavin McClurg:** Das hatte ich beim letzten Mal auch. Ich glaube, es war ein 21er zum Ziel. Ich schaffe das nicht. Ich schaffe das nicht. Aber dann habe ich...

[00:07:06] **Martin Jovanoski:** habe es geschafft.



[00:07:07] **Gavin McClurg:** Es war einfach,

[00:07:07] **Martin Jovanoski:** Oh, danke. Sidewind. Ja. Das war bei diesem Wettbewerb, da gab es viele sehr interessante, sehr überraschende Optionen, die passiert sind. Und ich denke, es hat den führenden Aerial oft überrascht. So konnten die anderen aufholen. Es war ziemlich lustig. Ja. Ziemlich interessantes Fliegen.

[00:07:26] **Gavin McClurg:** Wann bist du eigentlich in diesen Sport eingestiegen? Und für diejenigen, die dich nicht kennen und die uns hier zuhören: Mazedonien ist deine Heimat. Aber bist du dort aufgewachsen? Wie war das, als...

[00:07:35] **Martin Jovanoski:** wo hat das alles angefangen?

[00:07:36] **Gavin McClurg:** für dich?

[00:07:37] **Martin Jovanoski:** Ja. Das ist eine lange Geschichte, aber – wir lieben Geschichten.

[00:07:42] **Gavin McClurg:** Fang von vorne an. Ich bin...

[00:07:43] **Martin Jovanoski:** eigentlich sehr glücklich. Ich bin in einer Fliegerfamilie aufgewachsen, sagen wir mal. Mein Vater flog, er fing schon in den 70ern mit Gleitschirmen an. Wow. Cool. Ja. Damals in der Zeit von Jugoslawien war es so, 4, 5 Jahre. Es war fast kostenlos für jeden, der wollte. Also konnten Kinder sich einfach anmelden und Fallschirmspringen oder Gleitschirme oder was auch immer machen. Bist du mit deinem Vater im Gleitschirm geflogen? Ja. Cool. Aber das ist was anderes. Er ging in die Gleitschirmschule, hat aber nie eine Lizenz bekommen. Okay. Danach Armee und so weiter, er fing erst an, mit Hängegleitern zu fliegen. Und als dann Gleitschirme aufkamen, fing er natürlich damit an, als ich geboren wurde oder so etwas in der Art.

[00:08:36] Und erst viel später, 30 Jahre später, bin ich jetzt Segelfluglehrer. Und ich habe ihn mit mir auf einen Segelflugflug mitgenommen, anstatt dass ich mit ihm flog. Wirklich? Du bist Segelfluglehrer? Ich habe den Schein erst dieses Jahr bekommen. Oh, wow. Fliegst du schon lange Segelflugzeug? Seit 2017. Okay. Also die offensichtliche Frage – Aber das ist eine –

[00:08:58] **Gavin McClurg:** Nun gut. Erzähl weiter deine Geschichte und wir kommen später wieder auf die Segelflugzeuge zurück.

[00:09:00] **Martin Jovanoski:** Ja. Ja. Also im Grunde bin ich von Anfang an in diesem Ort aufgewachsen. Ich wurde 1990 geboren, also genau zu der Zeit, als Gleitschirmfliegen aufkam, aber in meiner Kindheit gab es noch viele Hängegleiter und dann immer mehr Gleitschirmfliegen. Und damals war Mazedonien auch fast am Ende der Welt. Es war ein junges Land in den 90ern. Wann ist Jugoslawien zerfallen? 1991 oder so. Neunzigeins. Ja. Okay. Neunzigneun. Informationen und all das waren nicht leicht zu bekommen, aber wir hatten ziemlich Glück, weil wir eine gute Generation von Hängegleiterpiloten hatten, die zum Gleitschirmfliegen übergegangen sind.

[00:09:52] Es war also ein sehr einfacher Übergang. Das waren alles Piloten, einige aus Flugvereinen, mit einigen Flugpiloten. Sie wussten also viel über das Fliegen und konnten auch beim Gleitschirmfliegen ziemlich schnell Fortschritte machen. Und ich habe meinen Vater und die Freunde ständig fliegen sehen. War das in Khrushchevo? Ja, das war in Khrushchevo. Also bist du dort aufgewachsen? Ich bin in Prilep geboren, 30 Minuten entfernt. Oh mein Gott. Aber ich bin am Startplatz aufgewachsen. Im Grunde sind wir jeden Sommer im Mai dorthin gefahren und haben einen Campingplatz aufgebaut. Und wenn das Wetter gut war, blieben wir dort und sind geflogen. Und wenn es schlecht war, sind wir einfach 30 Minuten nach Hause gefahren und kamen wieder zurück.

[00:10:37] Aus meiner Erfahrung ist das Wetter nicht oft sehr schlecht. Ja. Gott, dieser Ort ist zuverlässig. Wir haben Glück. Im Allgemeinen hat Mazedonien etwa 300 sonnige Tage im Jahr. Aber besonders irgendetwas zwischen Mai und September ist wirklich erstaunlich. Ich habe meinen ersten Tandemflug gemacht, als ich so... sechs war, oder so ähnlich. Von einem kleinen Hügel, dann einige größere Flüge. Und dann, um die neun, habe ich wirklich sehr darauf bestanden, mich alleine gehen zu lassen, alleine zu fliegen. Und das ist fast 2000, stell dir das vor. Es gab nicht viele Kinder, die geflogen sind, wie es heute im Alter von 9, 10, 11, 15 Jahren der Fall ist.

[00:11:25] Ja. Aber ich war noch sehr leicht. Also war es... Du bist alleine geflogen. Noch nicht. Also mit neun habe ich wirklich angefangen zu drängen, und wir hatten natürlich einige Streitereien zu Hause. Und das war eine gute Ausrede,

weil ich noch zu leicht war. Und es hieß so: Komm schon, schau dir die Charts an. Es gibt überhaupt keinen so kleinen Gleitschirm. Also musst du warten, du musst warten. Es war eine gute, demütigende Erfahrung für mich. Er hat mich eines Tages zum Groundhandling mitgenommen. Aber mit seinem großen Schirm. Und ich konnte gar nichts machen. Und ich war so, oh, wie enttäuscht. Aber ich dachte mir, okay, jetzt muss ich an Gewicht zulegen. Ich muss stärker werden.

[00:12:10] Und ich habe dann bewusst mehr gegessen, um an Gewicht zuzulegen. Und mit elf dachte ich mir: Okay, ich schaue mir die Tabelle an. Jetzt bin ich drin. Jetzt müssen wir es machen. Und ich habe mich mehr und mehr angestrengt. Und schließlich habe ich mit elf angefangen zu fliegen. Wow. Ja. War dein Vater nervös? Ich habe keine Erinnerungen daran aus diesen Jahren. Aber als ich älter wurde und andere junge Leute fliegen sah, oder später, als besonders mein Bruder auch mit neun oder zehn anfang zu fliegen. Er ist fünf Jahre jünger als ich. Und als ich ihm zusah, wurde mir klar, was mein Vater für mich getan hat, denn es ist ein großer Schritt, sein Kind fliegen zu lassen.

[00:12:57] Ja. Es ist nicht einfach. Definitiv nicht. Ich habe meine

[00:12:59] **Gavin McClurg:** Meine Tochter ist sechs. Und ich habe sie gerade auf ein paar Tandems mitgenommen. Wir waren eine Zeit lang in Costa Rica. Und selbst das war für mich sehr angespannt. Es ist

[00:13:08] **Martin Jovanoski:** dein Kind.

[00:13:12] Wenn ich so darüber nachdenke, bin ich mir nicht sicher, ob ich mutig genug wäre, mein Kind oder einen sehr nahen Verwandten in so einem sehr jungen Alter dazu zu schicken. Es ist wirklich erstaunlich. Ich

[00:13:27] **Gavin McClurg:** ich habe das Fliegen erst Mitte 30 wirklich entdeckt. Ich meine, ich hatte es in Seattle ein bisschen gesehen. Da gibt es eine sehr berühmte Stelle namens Tiger. Und ein Kumpel von mir wohnte direkt am LZ. Und er hat das immer für 10 Jahre, man muss das vergleichen. Und ich wäre hingegangen und hätte hingeschaut. Und das sah wirklich langweilig aus. Es schien einfach nicht so aufregend zu sein. Ich hatte keine Ahnung von XC. Ja. Ich habe nie einen Flug begleitet. Das war damals nicht mal wirklich eine Sache. Aber sie sahen aus, als wären sie einfach hingegangen und gelandet. Und das war's. Also war ich nicht sehr interessiert daran. Aber als ich dann dazu kam, war ich immer dankbar, dass ich es erst mit älterem Alter getan habe. Denn ich denke, wenn ich 20 gewesen wäre, mit der Art von Risiko, das ich mit 20 eingegangen wäre, habe ich mich oft gefragt: Wenn man damit aufwächst, wie bleibt man als junger Mensch sicher? Denn wenn man jung ist, ist man einfach dumm.

[00:14:14] Ja,

[00:14:15] **Martin Jovanoski:** auf jeden Fall. Aber da hatte ich auch wieder Glück. Mein Vater war ein extrem sicherheitsorientierter Pilot.

[00:14:23] **Gavin McClurg:** Okay. Er

[00:14:24] **Martin Jovanoski:** Ich hatte in 45 Jahren Fliegen keinen einzigen Unfall. Wow. Und keine Knochenbrüche oder so. Und schon von sehr jungem Alter wurde ich in so einen Sicherheitsmodus versetzt, sagen wir mal. Okay. Und ich bin eigentlich ziemlich stolz darauf, weil es mich zu einer viel reibungsloseren Entwicklung geführt hat, sagen wir mal. Okay. Vor allem nicht so schnell wie die Leute heutzutage. Aber damals waren auch die Gleitschirme, die wir geflogen sind, nicht so einfach, dass man einfach drauf losgegangen ist. Und viele Unfälle konnten passieren und passierten auch um uns herum.

[00:15:09] Und mit dieser Sicherheitsmentalität war es meiner Meinung nach ein sehr guter Ansatz, der mich sogar während meiner Teenagerjahre oder so sicher gehalten hat. Und ich kann stolz sagen, dass ich nie einen Rettungsschirm geöffnet habe, oder auch nur in die Nähe von so etwas gekommen bin, selbst beim Fliegen von acro oder so etwas Ähnlichem. Also, all die Jahre hast du nie den Rettungsschirm ausgepackt? Wow. Nein, nicht mal in die Nähe davon. Ich meine, du weißt, es ist ein Teil vorsichtig zu sein, aber auch ein Teil Glück. Ich habe als Testpilot für Firmen gearbeitet, du weißt schon, wir nehmen an Wettbewerben teil und gehen an die Grenzen – so weit, wie man es nicht gehen würde, wenn man nicht bei einem Wettbewerb ist, oder ich weiß nicht, acro lernt und so Zeug. Da spielt definitiv auch etwas Glück eine Rolle, aber sicher kann ein bisschen vorsichtiger zu sein definitiv zu einem viel sichereren Fliegen führen, und ich bin wirklich sehr dafür.

[00:16:18] diese Propaganda von Sicherheit und sicherem Fortschritt, weil ich wirklich glaube, dass dich das am Ende in einen besseren mentalen Zustand versetzt, als wenn man super schnell vorankommt und dabei Unfälle hat, weil das eben immer wieder deine Urteilkraft oder dein Denken beeinflussen kann.

[00:16:38] **Gavin McClurg:** Wie vermittelst du deinen Schülern diese Art von Fortschritt, diese Mentalität und die Assoziation mit Risiko? Wie überträgst du dein Wissen auf die Leute, die gerade erst anfangen zu lernen? Wie bekommst du dein Gehirn in ihres?

[00:16:52] **Martin Jovanoski:** Das ist sehr, sehr schwierig, aber es braucht viel Reden. Ich denke, ich arbeite bei meinen Schülern mehr an der mentalen Seite als an irgendetwas anderem, weil die Techniken ja ganz natürlich kommen, bei einigen oder sie lassen sich leicht korrigieren. Wenn man sieht, wie jemand Fehler macht, sagt man ihnen, das und das und jenes zu korrigieren, und in zwei Tagen machen sie es besser. Aber diese Mentalität braucht viel Zeit, um vom Gehirn jemandes verdaut zu werden, und sie braucht Zeit, um zu deinem Verhaltensmuster zu werden. Es reicht nicht nur, wenn man denkt: Okay, ich habe gehört, ja, ich muss sicher sein, und das war's. Denn ich stelle fest, dass viele Piloten eigentlich sicher sein wollen, aber sie wissen nicht wie, weil sie sich der Risiken nicht bewusst sind. Also sagen sie: Nein, nein, nein, ich will kein Risiko, aber dann machen sie etwas total Riskantes, weil sie es eben nicht wissen, oder? Wir wissen es nicht.

[00:17:59] **Gavin McClurg:** Was wir nicht wissen, das ist am Anfang oft ein Problem. Ich bin zwar kein Instruktor, aber ich habe darüber nachgedacht. Wenn man seine Zwischenlizenz bekommt und ein bisschen mehr Freiheit hat, das Nest verlässt, dann weiß man nicht, was man nicht weiß. Das ist schwer zu vermitteln. Ich frage mich, wie man ihnen das beibringt, was sie am Anfang nicht wissen. Erzählt man ihnen die gruseligen Sachen, die gruseligen Geschichten, die echten Risiken? Gibt es einen Weg, das zu tun, ohne sie vom Sport abzuschrecken? Ich glaube daran.

[00:18:31] **Martin Jovanoski:** Die Leute müssen sich bewusst sein, worauf sie sich einlassen, denn fliegen zu gehen und zu denken, dass nichts passieren kann, ist definitiv nicht der sichere Weg, egal wie beängstigend das auch sein mag.

[00:18:49] Ja, ich fliege, ja, ich bin Anfänger, ja, ich versuche sicher zu sein, aber Dinge können unerwartet passieren. Also versuche ich es so darzustellen: Hier ist ein gutes Beispiel, ich kenne Leute, die fliegen, ohne größere Unfälle, ohne Rückschläge und ohne dass sie sich nicht weiterentwickeln – also Leute, die Fortschritte machen, die immer besser werden, aber keinen Unfall haben. Aber hier ist das andere Beispiel: Leute, die nur eine einzige dumme Sache gemacht haben und sich verletzt haben. Man muss sich also bewusst sein und bereit sein, und wenn man bereit ist, wird man auch mehr über die Risiken nachdenken, denn fliegen und denken, dass nichts passieren kann, kann definitiv viel gefährlicher sein, als zu wissen: Okay, das kann gefährlich sein, das kann gefährlich sein, und über die Möglichkeiten nachzudenken, aber auch zu wissen, dass der Sport in Bezug auf die Sicherheit der Schirme so weit fortgeschritten ist und es jetzt einfacher ist als je zuvor, damit anzufangen. Es ist auch ziemlich schwierig, die Gefahren zu erklären, weil die Leute fliegen und fliegen und fliegen und nichts passiert, weil die Schirme so gut sind. Warum sollte also etwas passieren? Was

[00:20:14] **Gavin McClurg:** Denkst du darüber nach? Ich meine, hier sind Leute, das ist ein ziemlich hohes Niveau, ein Wettbewerb, da sind viele AAs hier und das Wrench-Team und so weiter. Aber es gab hier bei diesem Wettbewerb viele Piloten, die erst seit drei Jahren fliegen. Weißt du, sie haben sehr wenig Erfahrung und fliegen ganz oben – es geht nicht höher als der Weltcup. Was denkst du darüber? Es ist bemerkenswert, ich meine, als ich 2004 lernte, bist du jahrelang nicht an den Weltcup gegangen, weißt du, das hat niemand gemacht, das war einfach etwas, das man nicht tat, und der Weltcup war irgendwie unerreichbar. Ich meine, diese Leute waren einfach so: Oh wow, das sind Weltcup-Piloten. Aber das war einfach nicht auf dem Schirm, zumindest für mich, wo ich gelernt habe und wo ich angefangen habe. Da war es ja erwartet, dass es Jahre und Jahre dauern würde, ein Weltcup-Pilot zu werden, und jetzt machen die Leute das wirklich schnell.

[00:21:07] **Martin Jovanoski:** Nein, da stimme ich dir vollkommen zu. Ich habe auch 2001 angefangen, der Großteil meines Lernens war in den 2000ern, und es war so: Es ist nicht so, dass die Piloten etwas völlig Übermenschliches leisten, es ist definitiv der Fortschritt der Ausrüstung, der es talentierten Menschen ermöglicht, sehr schnell voranzukommen, ohne schwere Unfälle zu haben, und ich halte das für eine sehr gute Sache. Ich habe viele gute Beispiele aus meinem Umfeld von Leuten, die im Sport sehr schnell und auf eine sehr sichere Weise vorankommen,

solange sie das Talent und die richtige Einstellung haben. Darko, mein Teamkollege, ist einer davon. Er hat erst 2017 angefangen mit dem Fliegen und wow, er ist

[00:22:00] **Gavin McClurg:** macht tolle Fortschritte.

[00:22:01] **Martin Jovanoski:** der beste Pilot der Welt, ja, aber das ist

[00:22:06] etwas, das den Leuten bewusst sein muss, und solange man es weiterhin auf diese Weise vorantreibt, halte ich das für eine sehr gute Sache, weil es den Sport in die Massen bringt. Endlich können wir das – deshalb haben wir mehr Wettbewerbe, mehr Wettbewerbspiloten und weniger Unfälle. Und ich mag diese Art der Entwicklung der Schirme eigentlich sehr, um ehrlich zu sein. In der Vergangenheit war es wirklich schwierig, Fortschritte zu machen, und selbst wenn man Fortschritte machte, gab es Jahre mit viel schlechteren Schirmen, dann wurden die Schirme irgendwie normal, dann wieder ein Schritt in der Leistung, aber auf Kosten der Sicherheit und

[00:22:52] **Gavin McClurg:** dann musst du sehr vorsichtig sein mit dem

[00:22:52] **Martin Jovanoski:** Der Flug war wirklich instabil, aber jetzt gibt es einen schönen, stabilen Fortschritt bei allen Kursen und definitiv bei der neuesten Generation von Comb-Schirmen. Es ist total erstaunlich, was wir mit diesen Schirmen machen können. Bei jedem Flug, den ich mache, denke ich mir: Oh, das ist die beste Zeit der Luftfahrt. Ja, es ist amazing.

[00:23:14] **Gavin McClurg:** Es ist ziemlich speziell. Wie ist dein Ansatz zum SIV, was ist dein persönlicher Ansatz und auch für deine Schüler? Ich mache einen...

[00:23:23] **Martin Jovanoski:** viele SIVs, ich mache normalerweise zwei bis drei SIVs im Jahr, im Frühjahr und Herbst, und ich denke, das ist wahrscheinlich der beste Weg, um seine Schirme kennenzulernen. Und ihr wisst ja, SIVs werden schon seit vielen Jahren gemacht, aber sie werden von einer so breiten Palette an Piloten, Instruktoren und Leuten durchgeführt, und die Schirme haben sich im Laufe der Jahre ziemlich weiterentwickelt, aber nicht immer die Kurse. Ich bin wirklich davon überzeugt, dass man das SIV braucht, um das Verhalten zu trainieren. Es ist sehr schwierig, das exakte Verhalten des Gleitschirms in echter Turbulenz zu simulieren, das wird nie passieren. Aber was man mit dem SIV braucht, ist um das Verhalten seiner Schirme zu trainieren.

[00:24:23] **Gavin McClurg:** und um das Verhalten deiner Flügel zu trainieren

[00:24:23] **Martin Jovanoski:** Schirm in bestimmten Szenarien, was nicht immer bedeutet, dass ihr die halbe Zeit einen kompletten Klapper am Vollbar habt, besonders bei den EN-B-Schirmen ist das fast für nichts. Es ist eine gute Erfahrung für den Piloten, okay, ich hatte einen kompletten Klapper am Vollbar und es ist nichts passiert. Das ist gut für die Psyche, aber es wird ihnen nicht helfen, darauf zu reagieren, wenn es wirklich passiert. Also versuche ich, SIV eher als eine Art Training zu fördern, und dann okay, jetzt habt ihr diese acht Flüge gemacht, diese acht Manöver durchgeführt und jetzt wisst ihr, wie es sich anfühlt. Ich dränge mich mehr in die Richtung, ihr könnt das auch in anderen Sportarten sehen, Fußballspieler spielen nicht Fußball, um besser im Fußball zu werden, wenn sie ein Spiel haben, oder? Ihr braucht es, und ich habe einen sehr ähnlichen Ansatz zum Gleitschirmfliegen im Allgemeinen, einschließlich SIV. Ihr braucht bestimmte Übungen, um gut zu werden, um eine gute Leistung zu erbringen.

[00:25:24] **Gavin McClurg:** eine gute Leistung abliefern und du musst eine gute Leistung erbringen und du musst

[00:25:24] **Martin Jovanoski:** abrufen, wenn diese Fähigkeit gefragt ist, und ich denke, SIV ist definitiv etwas Entscheidendes, das man nicht nur einmal machen sollte, sondern sicher jedes Jahr, je nach Ort und deiner Fertigkeit. Sobald du besser wirst, ist es etwas, das du als Teil von SIVs auch alleine trainieren kannst, du bist dann nicht mehr auf einen Instruktor angewiesen. Aber in den ersten Jahren des Gleitschirmfliegens werde ich definitiv drei oder vier geführte SIVs unter Anleitung pro Jahr machen, vielleicht im ersten Jahr sogar zwei zu Beginn deines richtigen Fliegens, und dann nur noch, um diese Fähigkeiten aufrechtzuerhalten und zu wissen, was mit deinem Schirm passiert, wenn

[00:26:16] **Gavin McClurg:** Machst du dein eigenes persönliches SIV auf deinem Wettkampf-Schirm?

[00:26:21] **Martin Jovanoski:** Ja, das kommt drauf an. Ich mache es, wenn ich es auf meinem Comp-Schirm machen will, um mich auf meinen Comp-Schirm vorzubereiten. Ja, klar, jeder Comp-Schirm ist von Generation zu Generation leicht anders. Er reagiert beim Fullstall oder bei dies oder jenem leicht anders. Wie stark er nach dem Ausstieg oder nach einer Seitenbewegung springt und so weiter. Es ist also eine gute Übung, um deinen Schirm jetzt kennenzulernen.

[00:26:52] **Gavin McClurg:** und du fliegst meistens einfach so was wie einen Tail Slide oder fliegst zurück, um neu anzufangen, du machst also eine ganze Reihe von Stalls mit

[00:27:00] **Martin Jovanoski:** Die Wettkampfschirme, sobald du ein neues Modell bekommst, ja, das ist der einfachste Weg, um es auszuprobieren. Auch Pirouetten sind gut, ja, und den Gleitschirm nach einem großen Sturz oder aus einer Schirmüberlagerung abziehen gibt dir auch eine sehr gute Vorstellung davon, wie der Schirm in starker Turbulenz und so weiter reagiert. Auch zu versuchen, ihn mit den Füßen nicht nur mit den Bremsen zu stoppen, um zu sehen, wie viel Spielraum du da hast. Das ist eine gute Übung, um ihn kennenzulernen.

[00:27:39] **Gavin McClurg:** Wie sieht es in deiner Zeitlinie aus? Du hast Anfang der 2000er Jahre richtig ernsthaft mit dem Fliegen angefangen. Wann hast du damit angefangen, an Wettflügen teilzunehmen? Wann bist du Instruktor geworden? Erzähl uns mal ein bisschen darüber.

[00:27:55] **Martin Jovanoski:** Ich war nicht wirklich dazu bestimmt, in einer Fliegerfamilie geboren zu werden, aber unser Land hatte in den 90er Jahren große Veränderungen. Wahrscheinlich wissen Sie noch, zur Zeit des Sozialismus gehörten alle Fabriken, die gesamte Fertigung, alles dem Staat. Und in den 90er Jahren gab es eine große Privatisierungskampagne, sagen wir mal, von allem, was staatlich war, einschließlich großer Fabriken, in denen meine Familie arbeitete, mein Vater und so weiter. Und als das verkauft wurde, geschah das auf eine etwas seltsame Weise, und viele dieser Fabriken haben nie wieder gearbeitet. Also gegen Ende der 90er, so um 2000 oder so.

[00:28:49] Als ich anfang zu fliegen, hatten wir in unserer Stadt besonders hohe Arbeitslosenzahlen, mein Vater verlor seinen Job, es gab Schwierigkeiten mit der Arbeit meiner Mutter und so weiter. Das führte dazu, dass ich in den nächsten paar Jahren wirklich alte Schirme geflogen bin. Als ich anfang, flog ich Paratech P2 und P3 Schirme, die damals nicht nur alt waren, sondern schon 10 bis 12 Jahre alt waren. Heute ist ein 10 Jahre alter Schirm noch ziemlich gut, aber diese Schirme waren aus der Anfangszeit des Gleitschirmfliegens, so mit acht oder elf Zellen. Der erste Gleitschirm war ein Twist oder so, er hatte vielleicht elf Zellen und, ihr wisst schon, eine Kreuzungsabfahrt. Also in meinen ersten zwei, zweieinhalb Jahren des Fliegens bin ich fast überall geflogen, außer von der Kreuzung ab, nicht von der Hauptabfahrt, weil ich mit meinem Schirm und meinem Gewicht die Kreuzung nicht passieren konnte, die Kreuzung, ja.

[00:30:02] ich bin herumgeflogen, ohne richtig an der Hauptseite zu fliegen, dann haben wir den ersten richtigen Schirm bekommen, einen Skydiving-Schirm, das war der letzte, ja, ein ziemlich robuster Schirm. Ich bin abgeflogen, als war unsere Maschine noch da, das war so vor zwei, drei oder vier Jahren, ja, sagen wir mal von ein paar Freunden aus Mazedonien, ich bin ihnen sehr dankbar, die haben ihn mir besorgt, sie haben ihn mir verkauft, aber er war fast geschenkt. Und es war der erste Schirm, mit dem ich richtig fliegen und in der Thermik herumfliegen konnte, und er war vielleicht

[00:30:48] fünf oder sechs Jahre alt, aber für mich war es brandneu, es war eine Maschine, und ich habe meinen ersten, wisst ihr, fünfstündigen Flug, meine ersten 80 Kilometer auf diesem Schirm gemacht, das war etwa

[00:31:04] 2004 und ich war 14, und 2005 waren wir in Serbien. Da gab es einen Weltcup, das war der größte Wettbewerb, den dieser Balkanbereich bis dahin gesehen hatte, und es war sehr nah. Es war in Niš, also sehr nah an Mazedonien, drei Stunden Fahrt und man ist da. Wir sind mit meinem Vater dorthin gefahren und ich war...

[00:31:32] Ich war ein Wind-Dummy, ja, und ich hatte eine tolle Zeit beim Fliegen mit all den Leuten, von denen ich schon vorher geträumt hatte, sogar noch bevor ich mit dem Fliegen angefangen habe. Ich war so besessen, zum Beispiel mit sechs, sieben oder acht Jahren wusste ich nicht alle Weltmeister der Vergangenheit, aber ich kannte alle Podeste der Welt- und Europameisterschaften der Vorjahre, so in meinem Kopf. 96, dieser Typ war Drittplatzierter. 96.

[00:32:02] **Gavin McClurg:** Dieser Typ war Dritter.

[00:32:02] **Martin Jovanoski:** 95 dieser Typ war Zweiter. Nein, ich war – ich war schon von sehr jungem Alter total besessen und die Teilnahme an diesem Event war für mich wie eine Art Durchbruchserfahrung.

[00:32:16] hauptsächlich, weil Avasport damals ein ziemlich großer Gurtzeug-Hersteller war, ein bulgarisches Unternehmen. Sie kannten meinen Vater schon aus den frühen 90ern vom Fliegen auf den Balkan, von Wettbewerben in Mazedonien, Bulgarien und so weiter. Und als diese Leute mich fliegen sahen, war es wirklich nicht üblich, dass 15-jährige Kinder herumfliegen und die Task erledigen und so weiter. Also beschlossen sie, mir zu helfen und mich zu unterstützen. Damals hatten sie ein Weltcup-Team und sie besorgten mir die komplette Ausrüstung: neues Gurtzeug, Rettungssystem...

[00:33:02] Helm, das war eine große Sache. Sie haben mir den Schirm von einem der Piloten im Team besorgt, also hatte ich einen neuen Gleitschirm, alles war neu und ich war im Paradies. Endlich war es legitim, schau dir das an, das konnte für mich passieren, weil du in Mazedonien aufgewachsen bist, du siehst all diese Typen auf VHS-Kassetten fliegen und träumst davon, ich weiß nicht, Jimmy Patcher bei den Weltmeisterschaften 98 oder beim World Cup oder so. Ich erinnere mich bis heute an jede Szene auf diesen VHS-Kassetten, weil es so drei Kassetten waren, die 24 Stunden am Tag in meinem Haus liefen, weißt du, und alles, was du tust, ist da zu sitzen und wissen willst, du willst einer von diesen Typen sein, weißt du, wow. Und mit dieser Unterstützung bei der Ausrüstung war das eine riesige Hilfe für mich. Ich konnte anfangen, mit richtig guter Ausrüstung zu fliegen, ich konnte öfter ins Ausland fliegen, nach Bulgarien mit ihnen, wobei ich ein bisschen an den Gurtzeugen mitgearbeitet habe, ihnen geholfen und sie weiterentwickelt habe. Und das hielt ein paar Jahre an und

[00:34:20] Das hat mir meinen ersten Wettbewerbs-Gleitschirm ermöglicht und sie haben mich unterstützt, beim ersten World Cup dabei zu sein, also war ich qualifiziert, beim World Cup teilzunehmen, als ich 17 oder 18 war. Ich war auch für die Weltmeisterschaft 2007 in Australien qualifiziert, mit 17. Wow, ja, aber ich konnte es mir nicht leisten. Ja, und dann sind zwei andere Mitglieder des mazedonischen Teams dorthin gegangen, aber dann war ich für das nächste Jahr qualifiziert. Mein erster World Cup war 2008 in Poggio in Italien. Ja, und mein Wettbewerbs-Gleitschirm kam nicht rechtzeitig an, er war nur zwei Wochen zu spät für dieses Event, und ich flog immer noch das Modell vom Vorjahr, aber ich hatte so einen Spaß. Mein erster World Cup, noch superjung. Ich weiß, damals gab es vielleicht niemanden, der mit 17 oder 18 bei einem World Cup flog, ich bin mir nicht wirklich sicher, also war es ein...

[00:35:27] der große Durchbruch kam 2007 und 2008 mit dem ersten Wettbewerbs-Gleitschirm Boom 5

[00:35:36] Europäer. Es war in Serbien in diesem Jahr, also konnte ich auch dorthin gehen, es war nah und günstig und alles. Von da an fing es an; ich fing 2007 an als Guide und dann fing ich langsam an, mit 18 zu unterrichten. Aber davor haben wir schon einige Guidings in Mazedonien zusammen mit Primosh Susha gemacht und es war wirklich der Anfang dafür, dass ich meinen Platz im Gleitschirmfliegen fand. Und ich dachte mir so: Okay, das könnte funktionieren, das könnte funktionieren. Aber es war immer noch, weißt du, für ein postkommunistisches Land in den frühen 2000ern oder Mitte der 2000er zu sagen, man wolle im Gleitschirmfliegen arbeiten, war so: Das ist definitiv keine Option, Mann, warum träumst du so? Was, da gibt es keine Chance, weißt du. In der Zwischenzeit waren meine ersten Wettbewerbe eigentlich, als ich superjung war, mit 13 oder so, direkt nachdem ich angefangen hatte zu fliegen, aber in der Präzisionslandung. Ja, in Osteuropa war das in diesen Jahren tatsächlich ziemlich beliebt.

[00:36:57] und das war wahrscheinlich auch ein guter Schachzug von meinem Vater, denn wo sonst soll man einen 13 oder 14-jährigen Jungen zum Wettkampf schicken, wenn nicht davor, um die Landung zu beobachten, anstatt direkt in die Ferne zu fliegen? Es ist eher eine kontrollierte, eher eine

[00:37:14] **Gavin McClurg:** kontrollierte Umgebung

[00:37:14] **Martin Jovanoski:** Auf jeden Fall, auf jeden Fall. Und ich habe angefangen, an diesen Präzisionswettbewerben teilzunehmen, und das hat mich echt motiviert, wahrscheinlich weil ich gewonnen habe. Ich mag es zu konkurrieren, egal was es ist, ich bin ziemlich wettkampforientiert und das war ziemlich interessant für mich. In diesen Jahren habe ich viel in der Präzision gewettet, weil es relativ günstig war, es hat viel Spaß gemacht und es war insgesamt eine sehr gute Lernerfahrung. Und mit 16, also 2007, Anfang Winter, war ich zum ersten Mal bei der Weltmeisterschaft und habe den dritten Platz belegt, ich glaube. Das ist wahrscheinlich immer noch die jüngste Medaille

im Gleitschirmfliegen, wow, ja, wirklich, ja. Und wow, du musst auf dem Mond gewesen sein. Ja, das war verrückt, weil 2007 war das erste Mal, dass ich auf einem Podium stand, der erste große Wettbewerb, bei dem ich auf dem Podium stand, und dann die Teilnahme an dieser Weltmeisterschaft...

[00:38:28] Cup-Tour oder Europatour – das war damals so um 2007, 2008, 2009 und 2010 oder so. Ich habe an etwa 38 Wettbewerben teilgenommen und stand bei 34 davon auf dem Podium. Wow, ich erreichte den ersten Platz in der Rangliste und es lief wirklich, wirklich gut beim Accuracy-Wettbewerb, weil mir die Umgebung und das Spiel so gut gefielen. Man muss sich in nur einer Sekunde voll konzentrieren, und es geht um dich und deine Technik. Und ich mochte das Spiel wirklich sehr. Ich bin zu vielen Accuracy-Wettbewerben gegangen, weil, wie ich schon sagte, die meisten in Osteuropa waren, also leicht zu erreichen. Man braucht keine neueste Ausrüstung, die Startgebühr war super günstig und ein Sieg war 300 Euro wert.

[00:39:28] also bin ich dorthin gegangen, um mein cross country Fliegen zu finanzieren.

[00:39:34] **Gavin McClurg:** Das ist klasse. Ich weiß eigentlich gar nichts über Präzisionslandungen. Spielt das eine Rolle für deine Fähigkeiten? Ich meine, würdest du Leuten empfehlen, sich darauf einzulassen, wenn sie gerade erst anfangen zu fliegen? Ist das wichtig? Ist das eine gute Fertigkeit?

[00:39:50] **Martin Jovanoski:** Es ist definitiv eine gute Fertigkeit, aber sie ist wie jede andere Fertigkeit auch, wenn es darum geht, deinen Schirm zu kontrollieren. Es ist definitiv eine gute Fertigkeit, ganz sicher. Für den Start deiner Karriere wird es dir einen großen Vorteil bringen. Du musst nicht direkt antreten, weil es immer noch ein Wettbewerbsumfeld mit viel Fokus ist, und mittlerweile ist es auch sehr schwierig, dort zu bestehen. Aber um bei der Präzisionslandung gut zu werden, halte ich das für einen entscheidenden Punkt, um später sicher voranzukommen, aber auch mit mehr Gelassenheit. Ich kenne Dutzende von Situationen, in denen wir bei einem Wettbewerb sehr, sehr tief gegelitten sind und nicht viele Optionen zum Landen hatten, und die Piloten drehen um und landen auf einem schönen großen Feld, und ich würde weitermachen, weil ich weiß: Wenn ich die Thermik nicht erwische, kann ich überall landen, und wenn ich die Thermik erwische und weiterfliege, dann drücken sie mich raus. Es ist also definitiv eine Fertigkeit, die man haben sollte.

[00:40:59] aber es ist wie jede andere Fähigkeit auch: Wenn du dich ein bisschen darauf konzentrierst, wirst du schneller Fortschritte machen, was definitiv eine gute Sache ist – besonders für Piloten, die nah an einem guten Flugplatz wohnen, oder für Piloten, die nur an bestimmten Tagen fliegen können, wenn sie nicht arbeiten, und der Tag nicht so gut zum Fliegen ist, ich weiß nicht, 30, 40 oder 50 Knoten, aber du kannst trotzdem drei Flüge machen, drei schöne Präzisionslandungen oder drei schöne Starts mit verschiedenen Techniken, die du dann prüfst, und wenn du sie das nächste Mal brauchst, wirst du besser sein.

[00:41:38] **Gavin McClurg:** Präzision, die darauf basiert, wo du landest. Ja, so nah wie möglich an diesem kleinen Punkt. Also, es geht nicht um die Technik, nicht um deinen Start, nicht um die Fluglinie, es geht einfach nur um...

[00:41:48] **Martin Jovanoski:** wo du landest. Du musst landen und nicht umkippen, was auch sehr wichtig ist, okay? Und es wird durch den ersten Kontakt deines Fußes gemessen, okay? Und es macht ziemlich Spaß, weil die Wettkämpfe heute schon so waren, aber das Niveau, wenn man um Weltcup- oder Europameistertitel kämpft, ist so sechs bis acht Flüge, und die Gesamtzahl aller Landungen zusammen ist so neun Zentimeter insgesamt. Was? Oh je, ja, wirklich, wow. Du bist sehr präzise, sehr präzise, und es ist ein großes mentales Spiel, sagen wir mal, viel Spannung, viele knappe Ergebnisse. Du weißt schon, bei so einem geringen Abstand kannst du Zweiter oder Achter werden. Er hat mir gerade gezeigt, dass...

[00:42:46] **Gavin McClurg:** drei Zoll da, das ist

[00:42:48] **Martin Jovanoski:** Wahnsinn, ja, wow. Und ich glaube, es hat mir auch geholfen, mich als Wettkampfsportler weiterzuentwickeln, zu wissen, wann man pushen muss und wann man nicht mehr besser werden kann. Wenn man versucht, diese zwei Zentimeter mehr zu holen, könnte man mehr verlieren. Also Strategie, viel Strategie, Fokus, um nicht ähm, ich weiß nicht, abzuschweifen. Es ist ein Wettkampf und so, weißt du, man nimmt an vielen Wettkämpfen in einer einfacheren Umgebung teil. Auch das Junge zu sein, macht es wahrscheinlich zu einfach, diese äh Anspannung nicht zu haben, oder jetzt zur Weltmeisterschaft zu gehen, wo das ein sehr wichtiges Event ist. Ich

denke, das hat geholfen, es hat sehr viel geholfen. Aber der interessante Teil passiert um 2008-2009, als Avasport aufgehört hat, das cross country Team zu unterstützen, das den World Cup gewonnen hat, okay, und ich

[00:43:57] Ich bekam keine Schirme mehr von ihnen, sie unterstützten mich aber weiterhin mit Gurtzeugen und allem anderen, was sie produzierten – Gurtzeug und Rettungssysteme, was auch immer das war. Aber nein, keine Schirme mehr. Ich hatte noch einen, den Boom, den sie mir gegeben hatten, den habe ich verkauft. Dann flog ich einige MacPara Magus. 2009 hatte ich eine Menge Spaß – Schirm, alles lief gut, ich machte Fortschritte und wurde immer besser. Ich weiß nicht, zuerst bei unseren Nationals oder der National League, dann 2018 auf Platz zwei, 2008, 2009, alles wurde besser. Wir hatten einen World Cup in Kruševo, wo wir einige Top-Piloten aus Slowenien hatten, und es war ein Pre-World Cup, also waren sie

[00:44:57] italienische Piloten, ich weiß nicht, eine gemischte Truppe, aber da war Jacen mit einem Mac Para Prototyp, dann war da Matej Zeglar, Tillens Bruder, ja, mit einem Niviuk Prototyp und dann alle anderen mehr oder weniger mit normalen Schirmen. Von uns drei haben wir während fünf Tasks zwei Tasks gewonnen, dann hat Jacen zwei gewonnen und Matej einen davon, und wir drei waren die Top 3, 600 Punkte vor dem vierten Piloten. Wow, ja, und für mich war das so: Okay, es passiert jetzt, ich werde besser. Das war wahrscheinlich der größte Erfolg bis dahin. Davor habe ich einige lokale Cross Country Wettbewerbe gewonnen. Hast du gewonnen?

[00:45:52] **Gavin McClurg:** Dieses eine im Jahr 2009, da war ich...

[00:45:53] **Martin Jovanoski:** zweiter oder dritter Platz, okay, aber wir hatten da ja nur sehr kleine Punktunterschiede, richtig? Und ich dachte mir, das war ein Vor-Weltcup, okay? Und jetzt wird's besser, perfekt. Aber der nächste war das Ende der Saison und das nächste Jahr kommt. Ich habe diese zwei Siege beim Accuracy-Europacup, für die ich diese 600 Euro bekommen habe. Dafür kann ich diesen Schirm für, ich weiß nicht, tausend Euro verkaufen, und dann hast du mehr oder weniger nicht genug Geld für überhaupt einen Schirm. Ich dachte mir, was soll ich tun? Nicht mal, wenn ich es schaffe – ich bin jung, ich meine, vielleicht schaffe ich es, von jemandem einen Rabatt zu bekommen, aber dann braucht man trotzdem Unterstützung, um Wettbewerbe, Weltcups oder so zu besuchen, weißt du? Und irgendwann habe ich mich bei Access beworben.

[00:46:58] zu einem bulgarischen Händler, aber im Herbst kam nie eine Antwort und ich dachte mir, okay, das wird wahrscheinlich nichts, weil sie damals einen sehr sicheren Schirm hatten und der war, wie ich euch schon gesagt habe, eher auf der sicheren Seite und auch ziemlich attraktiv für mich. Außerdem hatten sie einen der günstigsten Händlerpreise, also dachte ich mir, okay, vielleicht klappt das, wenn sie mir einen Rabatt geben, aber sie haben nie geantwortet und ich dachte mir, okay, du setzt dich hin, arbeitest ein bisschen und wenn du mehr Geld hast, wirst du wieder bei cross country antreten. In der Zwischenzeit ging es mit Accuracy weiter, weil es ein Team aus Serbien gab, gesponsert von Nike Serbien, die mich gesponsert haben und alle meine Ausgaben übernommen haben, sodass ich immer noch antreten konnte, und es gab immer noch Preisgelder, ja, es gab Preisgelder und alle Ausgaben wurden vom Team übernommen, also war das für mich so, okay, ich mache da weiter. Und im Frühjahr 2010 gehe ich nach Slowenien, da gibt es den Winter Cup, aber zur gleichen Zeit die slowenischen Meisterschaften und einen Weltcup in Accuracy, und das passiert gleichzeitig und ich bin da mit meinem E und fliege den Wettbewerb vorher.

[00:48:29] Normalerweise fliegen wir morgens, alle bereiten sich darauf vor, zum Startplatz hochzugehen, ihr wisst schon, die cross country Piloten. Ich mache ein bisschen acro und dann gibt es etwas Wind, wir segeln um den Startplatz herum, bevor sie fliegen und so weiter. Viele slowenische Piloten kennen mich von den Guidings früher und ich war in diesen Balkanländern, es ist eine ähnliche Sprache, und es ist ein junger Typ, der fliegt, es sind nicht viele, wirklich wirklich viele, ja, nicht viele Kids, die herumfliegen, also kennen viele slowenische Piloten mich, und diese Typen von Maxis haben mich auch fliegen sehen und gut auf diesem Accuracy Wettbewerb abgeschnitten, aber sie haben mich auch Aerobatik und so Zeug machen sehen, und sie haben herumgefragt, wer dieser Typ ist und wie das Martin von Massanoia ist. Ah, sie haben uns irgendwann geschrieben, wirklich ja, sie haben sich erinnert, sie haben sich erinnert, und ich fuhr gerade zurück von

[00:49:30] aus Slowenien, als ich noch SMS hatte, noch kein Internet, ja, Roaming und so weiter, das waren wilde Jahre. Ja, sie bekamen eine SMS vom bulgarischen Händler: „Ruf mich an, wenn du zu Hause bist“, weil diese Typen von Maxis geantwortet haben, und so fing die Geschichte an. Zuerst haben sie mir einen Schirm gesponsert und ich habe



später sehr schnell auch für das Team angefangen zu konkurrieren. Ich habe auch ein bisschen für sie getestet, weil ich in der Zwischenzeit bei den Präzisionswettbewerben jede Gelegenheit genutzt habe, um so viele Schirme wie möglich auszuprobieren. Ja, und ich habe mit ihnen einige SAV-Manöver gemacht, wie so ein Testmanöver, um zu sehen, wie sie gebaut sind und warum und so weiter. Ich war 15 oder 16, also von ganz zu Beginn. Ich habe angefangen, als ich ein Kind war, ich habe Modellflugzeuge gebaut und war schon immer an dieser Entwicklung interessiert, warum das so gemacht wird und so weiter. Also, als Maxis anfang, mich mit einem Schirm zu sponsern und für sie zu konkurrieren, habe ich versucht, ihnen bei der Entwicklung zu helfen. Das waren schwierige Jahre, es war 2010, und da kam auch gerade die Air 10 auf den Markt. Und alle anderen waren – wir waren wie im Vergleich zu – wir waren wie im Meer geflogen, aber es waren auch noch Open-Class-Jahre, in denen die Leute ständig Prototypen gebaut und entwickelt haben. Und langsam habe ich auch angefangen, für sie zu arbeiten, zu testen, und da wurden die Dinge ein bisschen besser. Jetzt arbeitest du ein bisschen mehr im Ausland und ich habe angefangen, internationaler zu werden, und jetzt passiert es wieder, ein zweites Leben sozusagen, ich komme zurück. Ja, okay, jetzt ist es okay, es wird passieren, es ist immer noch unsicher, aber es wird passieren, es wird passieren. Und dann habe ich für sie gearbeitet, bis du in dieser Zeit unterrichtest, in der Zwischenzeit, ja, seit 2007/08 habe ich angefangen zu unterrichten, okay, und einige geflogen.

[00:51:59] Zeiten und so weiter, aber ihr wisst ja, der lokale Markt – sagen wir, Mazedonien ist ein kleines Land und Gleitschirmfliegen war noch nicht so beliebt wie heute. Das waren die Jahre, in denen es ab 2007/08 wirklich normaler wurde, sagen wir mal, zu fliegen. Und ich arbeitete in unserer Schule in der Gleitschirmausbildung und bei Tandemflügen, und zwischendurch habe ich für sie gearbeitet; ich bin im Winter zu Axis gefahren, um an einigen Schirmen und Prototypen zu arbeiten, und dann haben wir in Slowenien getestet und so weiter, in dieser Zeit, in der keine Saison war. Und dann, zurück in der Saison, flog ich zu Hause und nahm an einigen Wettbewerben teil, und gleichzeitig waren das die Jahre ab 2008 und 2009, in denen wir organisiert haben...

[00:53:00] wir haben angefangen, Wettbewerbe zu organisieren, zuerst mit Goran. Die ersten paar Jahre war es mein Vater, und dann bin ich immer mehr dazu übergegangen. Die Sommersaison war vollgepackt mit Wettkämpfen, Organisation und Unterricht. Und dann im Winter bin ich in die Tschechische Republik gefahren, wo ich einen oder zwei Monate oder so geblieben bin, in der Fabrik geschlafen habe und dann einfach an neuen Schirmen und so weiter gearbeitet und Dinge ausprobiert habe. Das waren die Jahre, in denen Franta die Firma verlassen hat, um zu UP zu gehen, um für die zu designen, und der Besitzer der Firma, Radek im Grunde, hat angefangen zu designen, aber das war vorher nicht sein Hauptjob, weißt du. Also haben wir zusammen viele Dinge gelernt und

[00:54:01] wir haben ziemlich viel Fortschritt gemacht, weil ich zum damaligen Zeitpunkt der einzige Testpilot war, plus die Designs von früher und die neuen Versuche und Fehler, ja, das Lernen ging ziemlich schnell.

[00:54:16] **Gavin McClurg:** Verstehst du Design und all das auch? Bist du da ziemlich gut oder war es eher das Gefühl und das Feedback aus den Tests? Ich meine, bist du ein Computer-Typ? Kannst du da rein? Ich meine, war das damals schon ziemlich computerbasiert oder war es eher noch Zeichnen?

[00:54:35] **Martin Jovanoski:** Es war so, wir haben damals schon in Glider Plan entworfen, wissen Sie. Ich bin kein Computer-Typ, aber Glider Plan ist so einfach. Es ist nicht einfach, aber man muss kein Programmierer sein, um es zu bedienen. Ja, aber im Allgemeinen war mein Job eher auf das Gefühl und das Fliegen und Fliegen und...

[00:55:00] Ich war so darauf konzentriert, andere Gleitschirme zu beobachten, andere Gleitschirme auszuprobieren und darüber nachzudenken, welche Vorschläge und Ideen ich geben könnte. Okay, machen wir hier diese Art von Querschnitt oder andere Diagonalen und so weiter, oder dieses Layout der Linien, aber die Umsetzung am Computer war dann die Aufgabe von Radek.

[00:55:24] **Gavin McClurg:** ja, okay

[00:55:25] **Martin Jovanoski:** aber ich war wirklich

[00:55:30] motiviert und konzentriert auf diese Art von Entwicklung. Ich habe es wirklich sehr gerne gemacht, also kommt das R10 heraus, wenn

[00:55:40] **Gavin McClurg:** werdet ihr da mit anpacken?

[00:55:41] **Martin Jovanoski:** mit ihnen, also das R10 kommt im Frühjahr raus und

[00:55:47] Tatsächlich sagte Axis, dass wir sehr schnell eine Rückmeldung hatten, was schon bearbeitet wurde, noch bevor ich zu ihnen kam. Sie hatten bereits einen Carbon-Prototyp mit großen Carbon-Mustern, wie das Baby HVP vom Superfinal, aber so ein riesiges, fast einen Meter großes Carbon-Teil im Inneren, fast wie Gibbous' Arc, aber mit Carbon, ja, und einen Zweileiner-Schirm. Aber es war derselbe Schirm, sagen wir mal, der vom Vorjahr, nur jetzt mit zwei Linien. Und sehr schnell haben wir gemerkt, dass nicht nur die zwei Linien die Leistung ausmachen. Ein großer Teil davon ist der Schirm selbst und das Profil, wissen Sie ja. Aber schon bei den Europäern 2010 habe ich einen von diesen Zweileiner geflogen. Oh wow, Zweileiner, ja. Die meisten Firmen waren ziemlich schnell dabei, in die Zweileiner-Kategorie mit einem Schirm einzusteigen. Das Problem war, dass diese nicht wirklich wettbewerbsfähig waren, wissen Sie ja. Richtig, also

[00:56:59] **Gavin McClurg:** Du hattest den Wettbewerb, bei dem du auf dem Podium standest, 600 Punkte voraus. Es klingt so, als hätte es für dich ziemlich schnell angefangen zu klicken, was den Wettbewerbsaspekt angeht, oder war das Anfängerglück? Nein, eigentlich nicht.

[00:57:12] **Martin Jovanoski:** Ich habe sogar schon im Jahr davor einige Wettbewerbe gewonnen, okay, und in unserer nationalen Liga bin ich gut abgeschnitten. Ich würde sagen, ich hatte Glück, selbst aus Mazedonien zu kommen, ohne allzu viele Informationen. Weißt du, du bist 10 Stunden von den Alpen entfernt, du bist nicht im Zentrum der Gleitschirmflieger-Welt, du bist 12 Stunden von der Heimat entfernt. Aber in den 2000er Jahren hatten wir eine sehr gute Gruppe von Wettbewerbspiloten aus Mazedonien, die viele Wettbewerbe besucht haben, viele World Cups. Goran hat wahrscheinlich fast alle World Cups in den 2000ern besucht, Goran, Igor, Vladimir.

[00:57:59] Sie sind nicht nur ins Ausland geflogen, sondern sie waren ziemlich gut und konnten neue Dinge lernen und das Wissen zurückbringen. Und da ich noch ein Kind war, wurden sie mich alle sehr herzlich aufgenommen, um viel Wissen zu erhalten, und das war für mich eigentlich relativ einfach, voranzukommen, wie du sagst. Ich meine, es war nicht so ein Moment, in dem es plötzlich klickte; das habe ich eher bei der Präzision gespürt, wo ich einfach zu Wettkämpfen geflogen bin oder ein bisschen trainiert habe, nicht viel Training, aber etwas zu Hause oder zu Wettkämpfen geflogen bin, und nichts, nichts, nichts. Und plötzlich, ab diesem einen Wettkampf bei der Weltmeisterschaft von

[00:58:53] dann war es einfach so, dass man ständig im Spiel war, man war einer von diesen, ja, aber bei cross country war das nicht so. Es war eher ein langsamer, schrittweiser Fortschritt, einfach immer besser und besser und besser, okay? Und wie

[00:59:08] **Gavin McClurg:** viele Stunden

[00:59:09] **Martin Jovanoski:** Wie viele Stunden fliegst du pro Jahr?

[00:59:12] Es ist jetzt schwer zu sagen, je nachdem. Es sind nicht so viele Male. Ich sage das auch oft meinen Schülern: Es geht nicht nur darum, wie viele Stunden du fliegst, sondern was für Stunden das sind. Ich mache über den Winter viele Tandems, ja, und wenn man die mitzählt, sind das viele Stunden, aber ich denke, gute Stunden mit cross country Flügen sind so um die 200 bis 250. Mit Tandems und allem, was ich fliege, ist es mehr, aber je nach Jahr mal mehr, mal weniger. Als ich jünger war, bin ich wirklich viel geflogen. Jetzt mit dem Guide-Geschäft, das wir in Mazedonien haben, ist das sicher immer noch viel Fliegen, aber dann ist es nicht immer mit deinem Wettkampf-Schirm, weißt du ja. Also, es kommt drauf an. Ich habe so um die dreieinhalbtausend Stunden, vielleicht ein...

[01:00:15] **Gavin McClurg:** Vielleicht sogar etwas mehr. Weißt du noch, wie viele World Cups du geflogen bist? Hast du das mitgezählt?

[01:00:21] **Martin Jovanoski:** Nein, aber es sind eigentlich nicht so viele, ich habe in diesen Jahren von 2010 bis 2013 mitgemacht.

[01:00:35] 2010, 2012, 2013, so was das in etwa, nicht mal das ganze Jahr 2013, als ich bei Axis war, vielleicht zwei Weltcups pro Jahr, ja, davor vielleicht auch wieder zwei Weltcups pro Jahr, und dann, als das Geschäft zu Hause wuchs und die Axis-Firma...

[01:01:05] Ja, ich habe ein paar Änderungen vorgenommen, damit wir einen Vollzeitpiloten haben, damit nicht ständig jemand wie ich weggeht. Ich habe die Arbeit für sie eingestellt und im Winter 2013 oder 2014 habe ich angefangen, nach Südafrika zu fliegen, um dort im Winter Tandemflüge zu machen und dann die Saison in Kapstadt zu verbringen. Ja, in Kapstadt. Okay, das habe ich bis Corona jeden Winter gemacht. Ich liebe Südafrika wirklich, es war sozusagen mein zweiter Heimathafen. Es ist ein wunderschöner Ort zum Fliegen und um den Winter zu verbringen. Ich mag die Kälte überhaupt nicht, ich bin kein Skifahrer oder so etwas.

[01:01:55] **Gavin McClurg:** Wie ihr wisst, hatte ich über die Jahre viele Leute in dieser Show, aber ich weiß nicht, ob ich jemals jemanden getroffen habe, der so besessen vom Fliegen ist wie du. Ich meine, kommt da bald eine Pause?

[01:02:05] **Martin Jovanoski:** oder kommt da eine Pause oder kommt da eine Pause oder kommt da eine Pause

[01:02:05] **Gavin McClurg:** Das ist alles... weißt du, 2016, 2017... Brennst du jemals aus? Brennst du jemals aus? Du tust es.

[01:02:12] **Martin Jovanoski:** es ist

[01:02:13] **Gavin McClurg:** das ganze Jahr über

[01:02:13] **Martin Jovanoski:** Natürlich ist Burnout eine reale Sache, aber ich liebe es wirklich sehr. Wann immer ich es nicht vollzeitlich nur für Wettbewerbe und cross country Fliegen machen konnte – sei es wegen der Finanzen, der Ausrüstung oder irgendwas anderem – habe ich immer andere Wege gefunden zu fliegen. Und oft, besonders Goran, der jetzt ein guter Freund ist, würde mir sagen: „Komm schon, du bist nicht fokussiert genug, du musst dich nur darauf konzentrieren.“ Aber ich liebe das hier genauso wie das da. Also habe ich in der Zwischenzeit auch angefangen, mit Gleitschirmen zu fliegen, und im Herbst habe ich viel mit Paramotoren gemacht, wenn es in Pelagonia so schön wird. Die kalte Luft sinkt dort ab, es gibt keine Turbulenzen, gar nichts, also kann man den ganzen Tag mit dem Paramotor herumfliegen. Es gibt keine Thermik, aber

[01:03:06] **Gavin McClurg:** du kannst den ganzen Tag lang fliegen

[01:03:06] **Martin Jovanoski:** Aber mit dem Motor hat man zumindest jede Menge Spaß, und es ist auch gut für die Fotografie. Ja, dann kamen 2017 die Segelflugzeuge und ja, ich habe auch ein paar Mikrolichter und so Zeug ausprobiert.

[01:03:18] **Gavin McClurg:** Ja Mann, du bist ein Aviator, das ist ja Wahnsinn. Okay, also ein paar, du hast ein paar gemacht, 2010, 2013 und dann...

[01:03:28] **Martin Jovanoski:** drei, vier Jahre mit Axis 10, 11, 12, 13, okay, fast vier Jahre mit Axis, ähm schwierige Jahre, ähm für das Geschäft, für das, für das Wettkampfkariere, sehr schwierige Jahre, äh Ozone dominiert, niemand sonst ist überhaupt wettbewerbsfähig, im Allgemeinen, und ähm auch sogar und die meisten Firmen verlieren auch an Schwung, ja, zwischen ihnen ist es auch Axis, sie konzentrieren sich zwar so sehr auf die Comb-Schirme, aber sie müssen trotzdem noch einige normale Schirme herstellen, und da war viel los, ich meine, da war ein

[01:04:14] **Gavin McClurg:** Peter hat das Ding erhitzt, dann wurde die Open Class verboten und ja, CCC startet und viel von

[01:04:20] **Martin Jovanoski:** viele Scheiben, viele Shifts, die für viele leidenschaftliche Unternehmen, die viel Mühe in den Wettkampfflug investierten und ohne großen Erfolg blieben, nicht einfach waren. In der Zwischenzeit habe ich langsam angefangen, nur noch Teilzeit für sie zu arbeiten, genau dann, wenn sie es wirklich brauchten, und ich fliege im Winter in Südafrika. Und dann im Sommer organisieren wir immer noch Wettbewerbe, nehmen an einigen teil, geben Guides und Kurse. Und 2014 hatte ich das Glück – ich habe das schon oft erwähnt, ich bin glücklich – dass Jin mir einen Flügel lieh, weil wir einen Weltcup in Crucial organisieren. Und ich brauchte etwas Wettbewerbsfähiges, und sie hatten den Boom 9, der vielleicht...

[01:05:31] nicht auf dem Niveau von Enzo 2, damals war es viel Arbeit, aber es war viel Arbeit und es war viel Arbeit und es war viel Arbeit, der nächstmögliche Schirm definitiv. Und durch Petra, sie aus der Tschechischen Republik, war sie sehr hilfreich für mich, um den Schirm für genau diesen Wettbewerb auszuleihen. Aber die Woche vor diesem

Wettbewerb hatten wir unsere Nationals und das ungarische Open oder so etwas Ähnliches, es war ein gemischtes Event, also habe ich den Gleitschirm zum ersten Mal bei diesem Event bekommen. Es war schlechtes Wetter, wir hatten so zwei Tasks, aber ich stand auf dem Podium, langsam kam das Vertrauen zurück, weil ich in diesen Jahren einige gute Ergebnisse hatte, ich weiß, Zweiter bei einer World Cup Task, Dritter, Acht, aber nicht wirklich große Gesamtergebnisse. Und ihr wisst, wenn man mit einem weniger wettbewerbsfähigen Schirm fliegt, muss man immer etwas anderes machen als die Gruppe, um im Spiel zu bleiben, und wenn es funktioniert, ist es so: Wow, fantastisch, aber wenn es nicht funktioniert, bist du Letzter und die Dinge für das Gesamtergebnis sind hart, es ist hart. Ich bin 23 oder 4, zwei Jahre davor konnte ich mit diesen Typen mithalten, die jetzt da sind, ich habe keine Chance mehr, ihr wisst schon, und das Vertrauen sinkt und alles. Und 2014 schaffte es Petra, mir diesen Schirm zu besorgen, nur um ihn beim Wettbewerb zu fliegen, es ist ein World Cup zu Hause, komm schon. Also bekomme ich diesen Schirm und beim ungarisch-mazedonischen Open stand ich auf dem Podium und dann beim Wettbewerb war ich auf Platz 15 im World Cup. Im World Cup habe ich meine erste World Cup Task gewonnen, ich war, glaube ich, der erste oder zweite Nicht-Menzo-Gleitschirm und im Allgemeinen war es ein wirklich gutes Gefühl, ich flog und war gut für Gin, ja, auch sicher, und ähm es war, ihr wisst schon, das Gefühl kam zurück, okay, ich kann das, offensichtlich ist es nicht vergessen worden, es war nicht ähm ihr wisst schon, und wegen dieses guten, guten Ergebnisses konnte ich mich für den Superfinal qualifizieren, der in der Türkei war, was auch super nah ist, also einfach davor, vor dem Superfinal gab es eine

[01:08:06] World Cup in Chameli, wo wir nächstes Jahr tatsächlich für einen World Cup hingehen werden. Ja, also wir haben einen sehr schönen Monatsurlaub mit meiner Freundin gemacht, wir haben in ganz der Türkei im Auto geschlafen, eine Woche vor dem Pre-World Cup, bei dem ich glaube, drei von vier Tasks gewonnen habe, dann zum Superfinal, wo ich 22. oder so war. Ich bin bei einer Task komplett rausgeflogen, was so ein... ich will nicht sagen, ein unglücklicher Ausflug, aber es war wirklich ein Ausflug ohne Druck, weißt du? Wenn du drückst und rausfliegst, dann hast du versucht, gut zu sein. Das hier war so: Okay, jetzt fliegen wir einfach alle weiter, und plötzlich sind wir am Boden mit Nicola Donini und ein paar anderen Top-Leuten. Und das war trotzdem wieder ein gutes Ergebnis und es war wieder...

[01:09:07] ein sehr schönes Jahr, um zurückzukehren und zu beweisen: Okay, das ist gut, wir können das schaffen. Aber in der Zwischenzeit wurde das Guiding zu Hause immer besser und es waren wichtige Jahre, um das Geschäft aufzubauen, ja, um das quasi von Grund auf aufzubauen, weil die Wettkämpfe das Guiding waren.

[01:09:30] **Gavin McClurg:** Du machst XC-Guiding in der Luft in Crucibo, ja?

[01:09:33] **Martin Jovanoski:** Es sind Touren, es sind Reisen, und ich denke, es gibt zwei Arten von Trips, die man machen kann. Man konzentriert sich entweder zu sehr auf das Fliegen und cross country und das Lernen oder man hat einfach eine schöne, entspannte Zeit in Mazedonien mit viel Fliegen. Wir reisen in beiden Fällen herum. Wir sind in Struga stationiert, aber wir reisen zu jedem flugfähigen Ort in Mazedonien. Es ist ein kleines Land, also können wir manchmal sogar nach Griechenland oder Albanien fahren, wenn die Orte nur zwei Stunden entfernt sind. Aber im Allgemeinen haben wir ziemlich gutes Wetter, normalerweise fliegen wir auch oft in Ohrid. Und es waren wichtige Jahre, um das zu entwickeln, und auch mit den Wettbewerben, die wir 2016 ziemlich ernsthaft organisiert haben – wir haben die Europameisterschaften organisiert und ich habe bei den Hanggliding-Weltmeisterschaften geholfen.

[01:10:38] äh, auch die Europameisterschaften, sorry, 2016. Die nächsten paar Jahre lagen dann mehr auf dem Fokus darauf, dass in der Zwischenzeit eine ganze Generation von Wettbewerbspiloten in Mazedonien mehr oder weniger aufgehört hat zu konkurrieren. Ja, wir hatten diese Generation aus den 2000ern, über die wir gesprochen haben. Ja, die wurden irgendwie, ja, ihr wisst schon, langsam älter, das Leben übernimmt, Familie, Kinder, und es ist nicht so, dass sie gar nicht mehr gewettet haben, aber sie haben an einem Punkt wirklich stark abgebremst. Es waren nur ich und noch ein Typ, die bei einer internationalen Meisterschaft mitgemacht haben, die direkt vor der Haustür stattfand, wisst ihr schon. Es war also eine kleine Abkühlung, wir hatten seitdem keine Liga mehr.

[01:11:38] 2012 oder 11, so etwas in der Art. Also, die Dinge begannen im Land allgemein für den Wettkampf-Flug etwas zu stagnieren, und 2017 war eine neue junge Generation von Piloten unterwegs, die wirklich motiviert waren, wieder zu konkurrieren, zu lernen und so weiter. Und ich fand das ja, ich denke, das war interessant. Ich hatte das

Gefühl, okay, diese Typen sind super bereit zu fliegen und um gut zu werden, selbst für mich – man kann nicht der beste Pilot der Welt sein, wenn man nur gegen sich selbst antritt. Man braucht gute Leute um sich herum. Genau, man braucht bessere Leute um sich herum, ja, damit man schneller und einfacher besser wird, oder? Und ich habe diese neue nationale Liga angeführt, ich habe ein neues System geschaffen. Wir haben angefangen zu konkurrieren ohne Kosten, gar nichts. Wir machen so fünf Ligen pro Jahr ohne Aufwand, ohne irgendwas. Am Donnerstagabend sagen wir: Das wird der Start, weil das das beste Wetter ist, wo wir hingehen, wir gehen dorthin und sagen einfach: Das ist die Task, das ist die Task oder was auch immer, und wir fliegen. Keine Rettungen, nicht organisiert, keine Lunch-Pakete, nichts. Nur reines Fliegen, reines Racing, nichts anderes zählt. Und es war ein riesiger Erfolg in 2017. Ich habe meinen Wettkampf-Ring zu Hause gelassen, ich bin mit dem DNC geflogen, weil das der höchste Gleitschirm war, den wir hatten, in...

[01:13:30] Mazedonien-Liga. Wow, ja, 2017 und 18 flog niemand höher als die ENC, weil alle auf diesem Niveau waren – junge Leute, die gerade erst anfangen. Wow, ja, und es war auch für mich eine sehr gute Lernerfahrung, diese jungen Piloten zu unterstützen; ich habe dabei auch immer mehr gelernt. Sicher, das...

[01:13:57] **Gavin McClurg:** Das ist immer so, weil ich mir dann vorstelle, was du sagst: Wir wissen zwar alle, was zu tun ist, aber es zu tun, ist etwas anderes. Nicht...

[01:14:06] **Martin Jovanoski:** dass man über Dinge nachdenken muss, besonders über die Wettkampfmentalität und so weiter. Ich habe in den ersten zwei Jahren für jede Liga Vorträge gehalten, so dass wir am Samstag die Task durchgegangen sind oder ich verschiedene Vorträge gehalten habe, weil ich damals zu einigen Events eingeladen wurde, wie dem Serial Cup in Provenia, und dort auch Vorträge halten wollte. Also habe ich das auch an sie weitergegeben. Und wenn man eine Gruppe von Menschen hat, die alle auf dasselbe Ziel hinarbeiten, wird jemand etwas anderes besser machen oder an etwas anderes denken. Es war also eine Art schrittweiser Fortschritt, und von dieser National League, die 2017 und 18 maximale ENCs hatte, kamen wir zu dem Moment, in dem Mazedonien 2023 den dritten Platz der Welt belegte. Wow, das ist der Wahnsinn. Das ist wahrscheinlich mein größter persönlicher...

[01:15:16] Belohnung für all diese Jahre. Und sagen wir mal, was war dein erster Sieg bei einem World Cup? Der erste World Cup-Sieg war erst jetzt im Jahr 2021 in der Türkei, bei dem ich dabei war. Ja, das war auch mein Bestes. Ja, du hast das Ding dominiert, das war der Wahnsinn. Das war also, als die Liga startete und alles anfang, besser zu laufen. Wir haben eine sehr schöne Gruppe von Leuten bekommen, mit denen wir fliegen, gegen die wir antreten und mit denen wir Spaß haben können – sehr gute Vibes. Und 2019 haben wir angefangen, auf CCCs zu gehen. Bei diesen CCCs kam es darauf an, wer flog was – einige flogen Leopards, Xenos, Boom 11s, je nachdem, wer auf welchem Level war. Und da waren Darko in der Gruppe, Georgi, der jetzt bei uns in der Nationalmannschaft war, mein Bruder, der sich zur gleichen Zeit entwickelte, und Alexander, ein erfahrener Pilot, der eine Zeit lang aufgehört hatte zu fliegen wegen der Familie und den Zwillingen zu Hause und allem, und dann kam er zurück. Und 2019 hatten wir die Weltmeisterschaften zu Hause, die Goran und ich organisiert haben. Sie waren die Nationalmannschaft, alles war perfekt. Ich glaube, bei Cat 1 waren sie vielleicht auf dem 30. Platz oder so von 45 oder 50.

[01:16:58] Teams oder so, aber bei Cat One hatte ich das erste Mal für sie und vielleicht für die Hälfte davon war es das dritte Event, die dritte oder fünfte Firma im Allgemeinen. Und wir hatten große Pläne für 2020, wahrscheinlich viele Leute auf der Welt, aber mit Covid und allem war das ein riesiger Rückschlag, eine Verlangsamung, ein Stopp. Ja, wir konnten viel fliegen, ein paar sehr schöne Freiflüge im Land, einige große Dreiecke nach so vielen Jahren Beschäftigung im Sommer mit meinem Bruder haben wir das 200er-Dreieck gemacht.

[01:17:47] das erste 200er Dreieck im Land, nur weil es abgedeckt war, nichts ja, aber das hat auch den Fortschritt im Wettbewerb gebremst und für 2020 war es das erste Jahr nach diesem ganzen neuen Push für den Wettkampfflug, als wir die Gelegenheit hatten, und es war ein sehr guter Zeitpunkt mit Gene, die waren 2009 Sponsoren für uns bei der Weltmeisterschaft und als die Wettkampfsaison 2021 begann, flogen sie einige dieser Boom 12s beim Superfinal in den Dreiecken und ich dachte mir, ah, wir gehen jetzt zu diesem Weltcup, kann ich das jetzt ausprobieren, weil es damals nur fünf Schirme gab, kann ich einen davon haben, und es war ein sofortiges Match, weißt du, nach so vielen Jahren besonders

[01:18:55] Die zehn Jahre vor dem Fliegen, nicht wirklich wettbewerbsorientiert, die Schirme – plötzlich bist du eingeschaltet und denkst, dass die Dinge ohne allzu viel Anstrengung funktionieren. Weißt du, es hat mir auch sehr gut gefallen, weil sie sehr einfach zu fliegen waren und man sich darunter sehr wohl fühlte. Das hat in den starken türkischen Bedingungen definitiv sehr geholfen, und es war ein sofortiger Match.

[01:19:25] **Gavin McClurg:** Ich bin neugierig: Als du dieses Juniorenprogramm entwickelt und unterrichtet hast, hast du erwähnt, dass du Seminare und Vorträge für die Zuhörer an beiden Enden des Spektrums gegeben hast. Ich denke dabei eher an Leute, die gerade erst mit dem Wettkampf anfangen. Ich meine, ich habe neulich etwas von Julian gelernt, das ich in den 10 Jahren, die ich schon im Wettkampf fliege, noch nie gehört hatte. Was sind da die wichtigsten Zutaten, um ein Repertoire für den Erfolg aufzubauen? Für mich wirken die Franzosen auf einem ganz anderen Niveau, weil sie das Coaching haben. Sie kommen zum Juniorenprogramm und haben einen Coach vor Ort. Julian geht jetzt zu all diesen Weltcups und arbeitet mit ihnen zusammen. Charles Cazzo, der seit 30 Jahren Weltcups fliegt, hat jetzt das Juniorenteam übernommen. Das ist etwas, das den USA völlig fremd ist; wir haben so etwas nicht. Jeder, der Wettkämpfe fliegt, muss das ziemlich komplett alleine machen. Wir haben Mentoring-Wettkämpfe, die fantastisch sind – Nick Greece und Russ Ogden sind dieses Jahr dabei gewesen und haben über Dinge gesprochen –, aber was sind deine Geheimtipps, wenn es darum geht, die jüngeren Piloten in Mazedonien zu unterrichten, die du mitgebracht hast? Darco ist da ein gutes Beispiel. Was sind die Schlüsselemente, um diesen Sprung zu schaffen?

[01:20:50] **Martin Jovanoski:** Ich muss klarstellen, dass ich ihnen am Anfang wirklich sehr geholfen habe, aber während sie sich weiterentwickelten...

[01:20:59] 2021, 2022, 2020 – während sie sich weiterentwickelt haben, haben wir uns alle gegenseitig unterstützt. Ich denke, das war der entscheidende Faktor. Klar, es gibt natürlich verschiedene Möglichkeiten, wie man das machen kann – man braucht definitiv jemanden, der führt, jemanden, der nicht auf diesem Niveau ist, um voranzukommen. Aber es ist auch extrem wichtig, wenn man viele Leute hat, die auf demselben oder einem sehr guten Niveau sind, dann zusammenzuarbeiten. Ich denke, das war einer der wichtigsten Punkte und einer der größten Faktoren für unseren Erfolg.

[01:21:53] Wisst ihr, Gleitschirmfliegen ist ein Sport mit vielen Emotionen, vielen Gefühlen, viel Adrenalin und wie üblich bei jedem Aviator auch vielen Egos, und es ist nicht einfach, im Team zu arbeiten. Ja, besonders wenn man auf einem ähnlichen Niveau ist und um dasselbe kämpft – den Nationalmeister, den Ligameister oder was auch immer. Ich denke, unser größter Erfolg in unserer Gruppe, in der Art und Weise, wie wir es gemacht haben, war, dass diese Piloten zusammengeblieben sind, als sie Fortschritte gemacht und alle ein gutes Niveau erreicht hatten. Wir sind zusammengeblieben und haben weiter zusammengearbeitet und uns gegenseitig unterstützt.

[01:22:38] anstatt dass jeder nur für sich selbst kämpft, um den anderen zu schlagen oder so – und besonders weil wir in unserer nationalen Liga so geringe Zahlen haben, kommen bis zu 25 Wettbewerber zu jeder Liga, wir haben etwas mehr, aber 25 kommen zu jeder Liga, und wir haben 15 Wettbewerbs-Gleitschirme, und wie ich euch gesagt habe, hatten wir vor vielleicht sechs Jahren null. Wenn man also keinen großen Pool an Leuten hat, aus dem man einfach die Besten aussuchen und loslegen kann, ist das wie eine natürliche Selektion; dann muss man mehr als Team arbeiten.

[01:23:28] man ist anfälliger, aber wenn man als Team Fortschritte macht und sich gegenseitig hilft, kann meiner Meinung nach jeder auf das gleiche Niveau kommen. Und deshalb sage ich das, weil ich diese Frage oft aus verschiedenen Ländern bekommen habe – von kleinen Ländern wie Ungarn bis hin zu größeren. Wir haben ähnliche Dinge besprochen wie du es mit Garcia erwähnt hast, als sie in Mazedonien waren. Für uns oder für eine kleine Gruppe von Menschen, einen kleinen Pool an Leuten, ist Teamarbeit meiner Meinung nach ein sehr effektives Werkzeug, um gemeinsam voranzukommen. Und sobald alle gut sind, kann man voneinander lernen. Ich habe sie in den ersten zwei Jahren unterrichtet oder ihnen geholfen, aber es gibt auch viele Wege, auf denen sie mich jetzt unterrichten, selbst nach so vielen Jahren des Fliegens, sicher, weil verschiedene Köpfe unterschiedlich denken und man kann immer in verschiedene Länder reisen und man kann immer auswählen

[01:24:34] gute Dinge von jedem. Von einfachen Dingen wie dem Verstauen deines Gleitschirms, um später bequemer zu sein, wenn du zum Startplatz gehst und ihn aufspannst. Wie alles andere auch.

[01:24:49] Aber für große Nationen hat Frankreich ein unschlagbares System. Es ist ein perfektes System, das von der Regierung unterstützt wird, bei dem Profis andere Profis ausbilden. Und das ist in der kommerziellen Welt sehr schwierig umzusetzen, wo es sehr teuer ist, wenn man sich Zeit für jemanden nimmt. Und es braucht viel Zeit, die man jemandem widmen muss, damit sich dieser weiterentwickeln kann. Und ich denke, wir hatten an diesem Punkt Glück, erstens, weil wir talentierte, super talentierte Leute hatten, aber auch, weil wir so nette Leute waren, dass sie alle ohne große Probleme zusammenarbeiten konnten.

[01:25:09] in der kommerziellen Welt, wo es sehr teuer ist, wenn man sich Zeit für jemanden nimmt. Und es braucht viel Zeit, die man jemandem widmen muss, damit sich dieser weiterentwickeln kann. Und ich denke, wir hatten an diesem Punkt Glück, erstens, weil wir talentierte Leute hatten, super talentierte Leute, aber auch, weil wir so nette Leute waren, dass sie alle ohne große Probleme zusammenarbeiten konnten.

[01:25:48] **Gavin McClurg:** Wenn ihr bei diesen Wettbewerben seid, übernachtet ihr alle zusammen? Analysiert ihr am Ende des Tages die Track-Logs? Habt ihr kleine Team-Meetings, nachdem die Task veröffentlicht wurde? Arbeitet ihr so zusammen?

[01:26:02] **Martin Jovanoski:** Vor allem früher haben wir das öfter gemacht, da mehr Dinge noch unbekannt waren.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** Ja, nun,

[01:26:08] **Martin Jovanoski:** sagen wir mal, jetzt ist es einfach. Nur der richtige Rückhalt, dass wir ein bisschen reden werden. Das war ein Fehler. Das war ein Fehler. So oder so, es ist bereits ein

[01:26:20] Debriefing, sagen wir mal. Aber wir bleiben zusammen. Wir reisen zusammen. Wir fliegen auf derselben Funkfrequenz, sogar bei Einzelwettbewerben, nicht wie bei den Worlds, wenn wir zu Weltcups und so weiter gehen. Und ich denke, das hilft definitiv, ganz sicher.

[01:26:37] **Gavin McClurg:** Der

[01:26:39] Der Weltcup in der Türkei, für mich auch, das war mein bester Weltcup aller Zeiten. Da bin ich auf den vierten Platz gekommen. In dieser Woche hat einfach alles gepasst. Ich hatte viele Tage in anderen Weltcups, und ich habe nicht extrem viele Weltcups gemacht, aber bei den Super Finals 2012 habe ich zwei gemacht. Und jedes Jahr gab es vielleicht einen. In den meisten X-Alps-Jahren mache ich fast keine. Es war also ein Mix. Aber bei dem einen hatte ich ständig das Gefühl, in der richtigen und einer schönen, kontrollierten Position zu sein, und es war nicht verzweifelt. Nicht so: „Oh, ich muss aufholen.“ Und du warst wahnsinnig. Für dich warst du der Sieger. Du warst, ich erinnere mich, du warst fast jeden Tag unter den Top fünf. Du hast einfach dominiert. Top drei. Top drei, genau.

[01:27:24] Du warst es. Was war das? Und dann haben wir andere Wettbewerbe, in denen wir beide in dieser Situation waren, in denen scheinbar nichts richtig funktioniert. Was ist da der Unterschied? Weißt du, was passiert in dem einen im Vergleich zu einem anderen? Ist es?

[01:27:41] **Martin Jovanoski:** Zuerst denke ich, dass es auf den Fall ankommt. Sicherlich ist es eine Frage der Mentalität, aber das kann die Mentalität von jemandem sein, der zu Hause ein Haus baut. Oder das, was du mir vorhin erzählt hast. Oder einfach, ich weiß nicht, du fliegst mit weniger Ausrüstung und bist verzweifelt, machst verzweifelte Manöver und versuchst zu gewinnen, obwohl deine besten Chancen eigentlich bei einer Acht liegen. Und anstatt einfach nur zu fliegen und um die Acht zu kämpfen, kämpfst du um den ersten Platz und landest am Ende auf Platz 42. Also, ich denke, realistische Erwartungen. Ich denke, das ist wichtig für konstantes Fliegen. Ich halte das für eine der wichtigsten Sachen.

[01:28:30] Aspekte. Es ist sehr wichtig, realistische Ziele zu haben, wenn man das Maximum aus jedem Event herausholen will. Das bedeutet auch, dass man oft alle richtigen Moves macht. Aber die erste Task verläuft unvorhersehbar und die gesamte führende Gruppe fliegt raus. Was kannst du dann tun? Du musst deine Erwartungen anpassen, weil du jetzt mit einer Task weniger fliegst und dann den Stil änderst. Und ich denke, das ist ein entscheidender Punkt und sehr schwierig umzusetzen, besonders wenn man in ein anderes Event mit anderen Erwartungen geht. Oft kommt dieser Wechsel der Denkweise ein bisschen zu spät.

[01:29:17] Okay, ich kämpfe um die U.S. Nationals. Ich bin dieses Jahr ziemlich gut. Ich habe gut abgeschnitten. Und du gehst dorthin und ich weiß nicht, die Bedingungen passen nicht wirklich zu deinem Stil oder du machst einen Fehler dabei. Du hast eine dritte Task und willst immer noch gewinnen, obwohl du realistisch gesehen Zweiter oder so sein könntest. Richtig. Ich denke, das ist alles Mentalität. Wenn die Dinge alle zusammenkommen und du gut abschnidest, aber du weißt nicht warum. Das ist ein Problem. Nehmen wir an, das ist kein Problem. Du schneidest gut ab, aber das ist nicht nachhaltig. Also musst du immer wissen, warum ist das passiert? Oder warum ist es nicht gut gelaufen?

[01:30:04] Und oft gibt es sehr rationale Gründe. Wenn wir versuchen, uns von außen zu betrachten, nicht aus unserem Inneren. Okay, vielleicht bist du in dieser Woche sowieso nicht so gut. Wie also erwartest du, dass die Dinge anders laufen werden? Oder du bist bei super starken Bedingungen nicht so gut. Du fühlst dich nicht wohl. Du hast Änderungen am Gurtzeug und du richtest das Gurtzeug am dritten Tag des Wettbewerbs immer noch ein und bist frustriert. Warum, warum, warum lief das nicht gut? Weißt du, wo habe ich den Fehler gemacht? Aber dafür gibt es oft sehr logische Gründe.

[01:30:50] dass wir denken, sie würden uns nicht beeinflussen, aber das tun sie doch. Sicher. Unser Sport ist ein Kopfspiel, oder? Es ist wie 3D-Schach. Das habe ich schon oft erwähnt. Und ich denke, es ist wirklich wichtig, in einem guten Geisteszustand zu sein, um die Dinge objektiv zu betrachten und beständig zu bleiben.

[01:31:17] **Gavin McClurg:** Du hast viel Zeit mit Goran verbracht und er ist lange Zeit gefahren. Was sind da so einige der Dinge, die er dir vermittelt hat? Ich habe das Gefühl, er ist so eine Art Mentor für dich. Ich erinnere mich noch an die Türkei, er war genauso begeistert wie du, als du das gewonnen hast. Es war so nach dem Motto: Ah, das ist mein Sohn, er hat das gewonnen. Was für Dinge hat er dir vermittelt, weißt du, diese Außenperspektive, jetzt wo er nicht mehr fährt, aber er sieht alles – ich stelle mir vor, er hat ziemlich wertvolle Inputs für dich. Also

[01:31:47] **Martin Jovanoski:** Er wird das hier hören. Also muss ich erwähnen, dass er seit ein paar Jahren nicht mehr gefahren ist, aber dieses Jahr bei unseren Nationals war er auf dem dritten Platz. Wow. Ein großer, großer Erfolg, eigentlich für ihn, nachdem er so viele Jahre nicht mehr mitgemacht hat. Wow. Aber ich arbeite jetzt seit mehr als einem Jahrzehnt, seit über 10 Jahren, mit Goran zusammen, um Wettbewerbe zu organisieren. Und ich habe viel über den Managementstil und diese organisatorischen Dinge rund um das Fliegen gelernt.

[01:32:24] Er gehört noch zu dieser Generation aus den 2000ern, in denen es entweder ein Held oder ein Null war. Ja. Und ja, heute besiegst du jeden oder eben nicht, weißt du? Aber in diesen ersten Jahren waren einige dieser Ratschläge auch hilfreich für mich. Nicht viel später, aber am Anfang, so Dinge wie – ich erinnere mich wahrscheinlich oft daran – und er sagt: Martin, komm schon. Du bist drin. Ich genieße diesen Wettbewerb zu sehr. Das sind nicht deine Idole. Das sind deine Feinde. Du musst sie besiegen. Komm schon.

[01:33:09] Als ich so, ich weiß nicht, 22 oder 23 war, war es für mich immer noch, weißt du, jeden Tag den Traum leben, all diese Leute zu treffen, von denen ich nur in Magazinen gelesen habe. Und er sagt: Das sind deine Feinde. Du musst sie schlagen, nicht sie verehren. Du kannst sie nach dem Wettbewerb verehren.

[01:33:32] Schlaue. Aber das ist... das war ein guter Rat auch, weil du schließlich hier bist, um zu fahren. Ich habe es auf diese Weise besser verstanden. Du bist hier, um zu fahren. Du musst dich darauf konzentrieren. Ja, alles andere – es ist ziemlich lustig, ihnen beim Fliegen zuzusehen oder zu sehen, welchen Schirm sie haben und all das. Aber der Hauptfokus ist immer, was du am besten kannst. Ja, genau das. Und auch, mehr an sich selbst zu glauben, weil man bei einer großen Comp all diese Piloten mit ihren tollen Ergebnissen sieht und dann...

[01:34:16] du musst dir einreden, dass du auf diesem Niveau bist, um dort auch zu sein. Wenn du denkst: „Oh, sicher, die sind besser als ich“, dann ist es schwierig, diesen Sprung in der allerletzten Phase des Rennens zu machen. Klar, für Top-Ergebnisse gegen die besten Piloten ist es am Anfang sehr gut zu lernen, aber wenn du ins Spiel gehst, um um den Sieg zu kämpfen, musst du auch denken, dass du auf diesem Niveau bist, egal wie glorreich sie auch erscheinen mögen. Und wisst ihr, ich bin ein Fan des Sports, also mag ich die ganze Umgebung, die Superstars und alles und ich bewundere viele Leute, aber das war definitiv eine sehr gute Lektion zu wissen, dass du hier bist, um sie zu schlagen und dass du das kannst.

[01:35:16] Man muss sich einfach mental darauf einstellen.



[01:35:18] **Gavin McClurg:** Wenn du auf die nächsten fünf bis zehn Jahre in diesem Sport zurückblickst, was sind deine persönlichen Ziele? Worauf möchtest du dich deiner Meinung nach konzentrieren?

[01:35:30] **Martin Jovanoski:** Ich würde unglaublich gerne so oft wie möglich an den World Cups teilnehmen, vor allem, weil es meiner Meinung nach das beste Spiel ist, das man spielen kann. Ich liebe es, ich genieße es, man lernt ständig so viel, egal auf welchem Niveau man ist. Und ich mag es wirklich sehr, beim Fliegen besser zu werden, weil das so viele verschiedene Möglichkeiten eröffnet, die das Spiel einfach noch besser machen – egal ob beim gemeinsamen Fliegen oder wenn man alleine zurückgeht. Ein besserer Pilot erweitert die Möglichkeiten so sehr, dass es einfach toll ist. Ich liebe es, besser zu werden, um es noch mehr genießen zu können. Ich denke nicht, dass ich...

[01:36:33] Ich denke nicht, dass das Erwähnen von Dingen wie dem Ziel, Weltmeister zu werden oder so etwas, anders ist als bei jedem anderen. Wahrscheinlich konkurrieren die meisten Piloten darum, ich glaube das schon. Das ist definitiv eine Lebensleistung, die ich gerne erreichen würde, aber ich denke, dass das erste Ziel, besser zu werden, mich definitiv näher an dieses ultimative Ziel bringen wird. Und mal sehen, ich bin offen für...

[01:37:18] zu lernen und mich weiterzuentwickeln, weil ich finde, dass das wirklich wichtig ist. Ich habe das Gefühl, dass sich das Spiel auch ständig verändert. Es ist nicht das gleiche Fliegen wie vor zwei Jahren oder vor fünf Jahren. Ja, es gibt kleine Unterschiede, aber um an der Spitze zu sein, muss man sich an ein Flugzeug anpassen, das man beherrscht, und dann versteht man, dass man selbstständig fliegen kann. Wenn man darüber nachdenkt, ist das meiner Meinung nach mein Hauptfokus.

[01:37:40] **Gavin McClurg:** Martin, klasse Leistung. Was für ein Vergnügen, das hier wieder live mit dir in Frankreich machen zu können. Und gute Arbeit, toller Abschluss gestern, das war sehr spannend. Ich wünsche dir alles Gute, Kumpel. Vielen Dank.

[01:37:57] **Martin Jovanoski:** Ich werde es, vielen Dank. Wie ich dir schon vorher gesagt habe, ist es mir eine Ehre, dein Gast zu sein. Ich habe so viele deiner Episoden, deine Podcasts, das Buch und alles andere gehört. Es ist mir eine wahre Freude, hier bei dir zu sein und Teil dieser großen Community zu sein, und ich hoffe, dass wir dank Podcasts wie diesem – im Allgemeinen, wenn wir alle voneinander lernen können – am Ende einen besseren Sport haben werden. Danke, Mann.

[01:38:31] **Gavin McClurg:** Ich würde es schätzen, wenn

[01:38:38] Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast bekommt eine Bewertung geben – das hilft enorm, die Mundpropaganda zu fördern. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr auf dem Weg zum Launch mit euren Pilot-Freunden seid; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie alle möglichen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher immer nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über ein Tagesabo auf unserer Website machen, und wir sehen uns beim nächsten Mal. Oder ihr spendet über PayPal oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wenn ihr einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das erst möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich schon oft in der Show erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Wir sehen uns beim nächsten Mal, tschüss. Ich möchte euch auch wissen lassen, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, dass euch das gefällt. Ihr könnt uns unterstützen, wenn ihr auf [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com) geht; dort findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über [patreon.com/cloudbasedmayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem) machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien, die wir anbieten. Wir sehen uns beim nächsten Mal, tschüss.

[01:40:17] Alle, die uns unterstützt haben, oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based-Mayhem-Merchandise wie T-Shirts, Hüte oder sonst was gekauft haben, sollten jetzt alles eingerichtet haben. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.