

# Chasing the Monster

Cloudbase Mayhem Podcast 205 — Gordon Boettger

|               |                                                                                                                                                                           |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2023-10-13                                                                                                                                                                |
| Episode page  | <a href="https://www.cloudbasemayhem.com/205-chasing-the-monster-with-gordon-boettger/">https://www.cloudbasemayhem.com/205-chasing-the-monster-with-gordon-boettger/</a> |
| Duration      | 01:47:37                                                                                                                                                                  |
| Speakers      | Gavin McClurg, Gordon Boettger                                                                                                                                            |
| Languages     | English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)                                                                                                                               |
| Audio         | 0205-chasing-the-monster-with-gordon-boettger.mp3                                                                                                                         |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language en                                                                                                                                      |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                                          |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                                              |
| Dictionary    | 4 correction(s) applied                                                                                                                                                   |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>English</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 2         |
| <b>Français</b>      | <b>28</b> |
| Show notes . . . . . | 28        |
| Transcript . . . . . | 28        |
| <b>Deutsch</b>       | <b>54</b> |
| Show notes . . . . . | 54        |
| Transcript . . . . . | 54        |

## English

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

### Show notes

On June 19th this year in the blackness of night Gordon Boettger and his copilot Bruce Campbell donned expedition clothing mountaineers use to climb the highest peaks in the world, stepped into a specialized high performance sailplane, put on their night vision goggles and took to the skies of the Sierra mountain chain at 0230. They didn't know it yet, but they would be in the air flying "wave" (aka the "monster") for over 17 hours and go farther than anyone ever has in a glider, ultimately ticking up 3055 kilometers, or 1898 miles.

The post #205- Chasing the Monster with Gordon Boettger first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. I have an outrageous story for you today and conversation with Gordon Boker. If you don't know his name, you will. He broke the record recently in a sailplane going farther than anybody ever has. Although you'll hear why it wasn't a world record, the way they count things with declared distances and points and that kind of thing. You'll hear about all that in the show. But I was sent an article sometime in late June about a gentleman who had flown for 17 hours, flew all night with night vision goggles in wave, chasing the big monster in a sailplane with a co-pilot up and down the Sierras.

[00:00:56] And I thought I read the article and went home. I got to get this guy on the show. So this is it. We've been trying to get together for the last couple of months. Finally did. Had an outrageous talk and a lot of fun with this. Gordon is a commercial pilot for FedEx, flies all over the world. He is awesome to follow on Instagram. Check him out. It's G-R-B-O-E-T-T-G-E-R, Boker. He's been flying his whole life. Came out of the Navy. He's been flying sailplanes since he was a kid. And these days, just almost. He exclusively chases wave. He chases the monster in the Sierras. So we eventually, we talk about a lot of flying and his history and photography and a bunch of the stuff that he's really passionate about.

[00:01:42] But eventually we get to his amazing flight. Stays up in the air, like I said, 17 hours, flies all night. Does it with night vision goggles. Has a very, very special sailplane. There's only four of these in the world that was really built for exactly this. And he's been doing this kind of mission. So he's way into it. He is wild. We had an outrageous time talking about this. I think I've just said that now three times, but it's the only way to describe it. And one correction is he mentions a few times IGC. Of course, we all know what an IGC file is, but what he was, what he meant in that capacity was, was the FAI. So he's talking about, you know, how to spit records and, and a governing body, but that's all pretty obvious. We were just, we were both.

[00:02:28] Yeah.

[illegible]

[00:03:23] I, you know, I know you fly big jets for FedEx. You've been doing that for a long time. You mentioned you were in the Navy to begin with, but how did you get to this point where you can fly the sailplanes so well? Let's, and take your time, but let's, let's get, let's get us up to speed.

[00:03:39] **Gordon Boettger:** Well, it all, it all kind of started as, as a kid. You know, my dad, he, he and my mother immigrated from, from Germany and back in the late mid sixties, he was in the German air force out there. So he was always, I got a very family oriented. Or a aviation oriented family. So my, my father got me into it. He used to throw me in the backseat of these gliders down in the Mojave desert when I was a kid. And, and I kind of took to it and my mom worked for flying tigers at the time. And I used to be able to do some non-rev flights sometimes in the cockpit. And I, you know, I've always thought this is a pretty cool, pretty cool lifestyle. These guys are living all, you know, flying all over the world and just having a good time, making decent money, a lot of time off. And I go, I think this is something I might want to do. So, you know, my dad entered. Introduced me to soaring at the age of 13.

[00:04:25] And I took to that down in Southern California. There was actually a place down in Los Alamitos at the military base that had a soaring program. So I got involved with that at age 13 and then sold it on my 14th birthday. And then just. Was your dad military? Yeah, he was in the German air force out there. And then he came out here and got a job in McDonnell Douglas as an engineer with Douglas. But he was a flight instructor. And yeah, I grew up doing a lot of surfing. So that was kind of my life. And I knew I had to eventually, you know, do something that's that was going to be a little more serious. But the glider stuff, I just got I just got hooked on. And it was just like in the paragliding world. You just you know, you kind of know what's what's next. And so I sold on my 14th birthday and then started getting into this cross country stuff.

[00:05:12] And, you know, Schweitzer 126 glider, which is kind of a low performance, you know, probably that 24 to one glide ratio type glider. But. I started getting into that cross country thing as a kid. And then I started going out to the desert every single weekend. And that was my life. Every weekend to go out to the desert, sleep with my buddies back in the back of this Toyota pickup truck. And we just fly gliders all weekend long and drive back and get back to school Monday morning. So that was my life. And then that helped me actually get into the military and the flying background. I started with power at age 15 and so low on my 16th birthday with the power power planes. But the. The engine stuff didn't didn't intrigue me because it was it was after flying gliders. It's pretty boring, you know, having a motor hanging out there.

[00:05:59] So I kind of stuck with the glider stuff and really started stretching my distances and going after these these soaring badges, you know, that soaring society of America has and started acquiring all those and then and then I joined the military. So I joined the Navy, went off to Pensacola flight training, two years of flight training, and then spent six years active duty flying off of the military. So I was a pilot in the Navy, two different aircraft carriers and did my time and punched out of there and got a job with FedEx at age 28. And then I've been doing

[00:06:32] **Gavin McClurg:** that. What were you what were you flying off the carriers? What was your E-2 Hawkeyes? Okay.

[00:06:36] **Gordon Boettger:** That's basically a carrier based AWACS to Rook Rop airplane. So yeah, I did my time there and then, you know, in the Navy. Did you enjoy it? You know, the flying part of the flying stuff on off the boat. It was really challenging. That part was fun, but I just didn't I didn't enjoy life sitting on a, you know, sitting on a big gray thing with 5000 dudes, you know, for six months that that got old. But you know, I mean, it was a stepping stone to get the airlines because they needed that flight time and I didn't have the money to pay for that myself in the civilian world. So I had a great way to get our use the military, you know, it's the you serve your country and you know that all that kind of jazz. But that was good. That was all good and got my experience.

[00:07:23] I'm glad I did it. You know, you grow up pretty quickly doing it. And you know, it's funny looking back now you see these kids that are that were my age, you know, 22 years old flying off these boats. You're going like, Oh, these kids are letting these kids fly these airplanes off of carriers, you know, so I'm kind of kind of aging myself. I'm like the old man now. But you know, that's not

[00:07:43] **Gavin McClurg:** all Top Gun. It's not that exciting.

[00:07:45] **Gordon Boettger:** That's right. Yeah, I'm not. I'm not the Tom Cruise looking guy. That's for sure. But you know, it's funny. During the Navy, during my time in the Navy, I was still always, you know, still wanted to really get into the sailplane stuff, the distance stuff. And obviously, you know, with a family and all that, I just didn't have the time to do everything I wanted to do. So the glider stuff was kind of put on hold. And then it we've been up here in the military for 21 or about just about 21 years now. So so once we got back, Was that

[00:08:17] **Gavin McClurg:** immediately post Navy? So you've been there? Yeah. Yeah, I was about two years

[00:08:22] **Gordon Boettger:** after, two years after I got out of the Navy, I bailed out of San Diego. I was living in San Diego. And, you know, I was flying down in Water Springs down in the, you know, hills east of San Diego. And, you know, the soaring is okay, but you can't really get out and do the big stuff like you can here. You know, it's not the big stuff. But once I moved up here, then I started getting really serious about doing doing big wave flights. And that's what, you know, I knew I was always limited distance wise with thermal flights, because we're relying on heating. Yeah. Yeah. And with mountain wave, it's just a whole different, whole different animal, you know, and it's super good here, both thermals and wave.

[00:08:59] **Gavin McClurg:** I mean, was that was the wave flying? I mean, because this is something really beyond the stretch that, you know, hang gliders can touch it. But the really, you know, I we have I flew in wave in the Alps during the 2015 X-Alps. And you know, it's pretty rowdy for us. You know, that's, that's just that's a lot of that's a lot of wind. But was this something that was early on? Was it on your radar from the 14? Or was this something? Yeah, it was. I mean, you know, guys, just in your world, this is what you guys do.

[00:09:34] **Gordon Boettger:** Yeah, I mean, wave is overall wave is very, it's not popular with most, I would say probably 90 % of the this cell plane pilots because they don't want to deal with the elements. They don't want to deal with the winds. They don't want to deal with the cold, the icing, the freezing, and just the turbulence. Yeah. And all the other crazy stuff that goes along with it. I mean, there's a price to pay for these, these distances, you got to be willing to deal with that kind of, you know, to deal with those risks. And I mean, the risks, the risks are there, and everything's kind of heightened. And you got to be on your A game. But I think it can be safely done. But backing up to when it when it all started, I started flying wave at probably age 15 and 16. I mean, when I was 16, I was like, I was, I think 16 or 17.

[00:10:20] I went up in the Owens Valley. I was up above the loon pine at 34,000 feet, you know, 16 year old kid.

[00:10:26] **Gavin McClurg:** Wow. No way.

[00:10:29] **Gordon Boettger:** Yeah. Wow. It's pretty wild. These are a lot of

[00:10:31] **Gavin McClurg:** pressure. I talk about the, I mean, we got a long way to come up to where you are now, but even back then, what equipment when you're 16 flying at 34 grand, what do you, what equipment are you using?

[00:10:43] **Gordon Boettger:** Are you

[00:10:44] **Gavin McClurg:** just on bottled oxygen? Yeah, you're just bottled. Paragliding? Okay. Yeah.

[00:10:48] **Gordon Boettger:** I mean, nowadays we have the EDS regulators, but back then you had, you either had a constant flow system or you had a pressure man regulator, you know, the old military type A14 regulator. And at the time I had an A14 regulator and you know, those drain you of O2 as well as you know, the constant flow system. So back then, you know, I'm flying with an A14 regulator, you know, you're not pressurized or heated and, and you know, they had a back in the fifties, they did a big Sierra wave project. And. So, you know, that was kind of a government sponsored type project that they did for a several winters. Like a pre-Perlan

[00:11:23] **Gavin McClurg:** type of thing?

[00:11:24] **Gordon Boettger:** Yeah. So they learned a lot because that was all done at Bishop. So they learned a lot about rotor turbulence, you know, and, and all this other wacky stuff that goes on with wave and, you know, they ended up writing books about it. And so wave has been, you know, it's been something, an area, an area that people touched, I think, but not really seriously gotten into, because like I said, a lot of people don't, like, deal with it. I mean, I'll go to the



[00:14:42] **Gordon Boettger:** in reverse. This is a whole nother story. But at the time, this could be a whole nother podcast type thing. But at the time, he was trying to get into the Marine Corps to fly. He was an enlisted guy. He knew the general of the base, General Bloomer, General Bloomer, was going to help him get in the flight program. Well, about six months after he got bent, he submits his paperwork to get in the flight program. He's got to do this medical thing, eval. And they go, you can't fly. You've had the bends. So he goes back to General Bloomer. Homer says, hey, General, you got to fix this. You're a general, by the way, you know. And the general says, hey, I can't do anything about this. What does he do? About a year later, he steals an A-4 jet out of El Toro. It flies it out over freaking Southern California. Yep.

[00:15:28] What? Yeah, lands it back at El Toro and gets, you know, military. It was a Fourth of July weekend. He took off at midnight, dark runway. And he just jumped in a jet. And it was an 0-8-4. It had an internal APU and then started it up and then blasted off and then came back. And he got thrown in the brig and, you know, it ended up in the papers. So there is some Top Gun shit going on. Oh, yeah.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** That is

[00:15:55] **Gordon Boettger:** awesome. So anyway, buddy foot, yeah, he got remembered for that. But yeah, so fast forward, you know, when I moved up to Minden, I just got, you know, I go, hey, I got to get into this whole wave thing. And at the time, I was flying an old 1971 Kestrel. Which is probably a, you know, probably 42 to one glide ratio, you know, an old wing. But still, it could do something. And anyway, I had big bottles in that and started doing some big flights in that. And I finally did a 2000 kilometer, several 2000 kilometer flights in that. So that got quite a bit of publicity, you know. You went 2000 K thermally, not wave. No, no, that was in wave. That was in wave, okay.

[00:16:40] Yeah. Kestrel. Yeah. So, okay. Wow. You know, I'd say. That's incredible. Yeah. How many

[00:16:45] **Gavin McClurg:** laps? How many times up and down is that?

[00:16:47] **Gordon Boettger:** Well, that was a three turn point. So I got a few records out of that. So that was a three turn point distance record. And I'm not quite sure how you guys have your record categorized, but we can have a three turn point distance record where we have, we can pre-declare three turn points. Yeah. And they have to be at least 10 kilometers apart. So we can go up and down what we call Yo-Yo up and down the Owens Valley. And we have straight out distance records. So I have one, I almost made it to rapid city, South Dakota on, on a downwind flight and wave. So. How far is that?

[00:17:21] That was, that was probably seven, roughly 800 statute, maybe. So

[00:17:31] **Gavin McClurg:** you're, so you, and that was declared goal kind of flight. I

[00:17:34] **Gordon Boettger:** declared it, but I didn't reach the goal. The goal was rapid city. I landed. I landed just outside. I

[00:17:40] **Gavin McClurg:** landed just outside

[00:17:40] **Gordon Boettger:** of devil's tower there. The, uh, at that airport. Amazing. So, but what, what, what's happening with all these flights is, you know, I'm going above 18,000 feet. I'm going up in the class airspace. So I have, um, some letter agreements established with, uh, with Oakland salt lake, Denver center and Seattle center to go up high. So what I do is I can

[00:18:01] **Gavin McClurg:** just declare on the day. Do you, you, you let them know the day of or day before. They

[00:18:06] **Gordon Boettger:** want you to. They want you to call the day before. You call us control center supervisors. I am. I'm that idiot with the glider. That's going to try to go up high and get in everyone's way and go down. Are you

[00:18:19] **Gavin McClurg:** flying with farm? What are you flying with? Yeah, I do have

[00:18:22] **Gordon Boettger:** form, but I've got, I'm ADS be out and in with a transponder, you know, but glider glider, it's all, you know, the form stuff is really effective. So, so yeah. So I started getting into this, uh, the wave stuff here and things started cutting, getting bigger and bigger. And then I got a duo jet. I've never flown that glider yet. I've never

flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet. I've never flown that glider yet.

[00:19:08] it was equipped with lights i was able i was able to legally fly at night which is which is okay but to do like an overnight flight it's like it's a whole different animal you know and then

[00:19:19] **Gavin McClurg:** talk talk about real real quickly just for for those who you know paragliders of course we we understand the concept of wave but we i i i don't know how much wind you need to create wave and what what are you looking for in the forecast when you're doing these 2000ks and how and how many years ago was that was that

[00:19:38] **Gordon Boettger:** um for the what 2000 when you're doing

[00:19:42] **Gavin McClurg:** starting doing the in the kestrel

[00:19:44] **Gordon Boettger:** yeah that was probably 20 years ago i mean okay i started getting some big flights and what

[00:19:48] **Gavin McClurg:** does it what do you need to what for that to set up and what what is it like launching in that kind of lee and what so

[00:19:54] **Gordon Boettger:** so what we're basically looking for is we're basically looking for you know the key months for for for wave i mean obviously all winter long because any anytime you have a low pressure system that pumps through so i'm looking at kind of the 500 millibar chart which is kind of at the 18 000 foot levels kind of see where the jet jet streams line up with the jet axis and see what kind of flow that that system that's bringing us and and it's for this year it's all going to be prefrontal type waves so we're looking at a southwesterly type flow and so when that flow when that jet stream starts kind of dipping south that's when you know that's when it's like okay you know it starts like it's like the buoy readouts you know it's like oh man the buoys are starting you know it's starting so you gotta you gotta start watching this stuff and then and then nowadays with yeah it's like here we go so several days out i use a um an app called sky site i don't know do you guys use sky site yeah

[00:20:46] **Gavin McClurg:** yeah we use a lot yeah

[00:20:47] **Gordon Boettger:** so yeah yeah matthew's awesome so sky set runs 8 a.m to 8 p.m and and i go matthew you gotta run these models all night for me now because i'm doing these nighttime things he goes on no worries night and you get the thing going all night so i download all the stuff and uh sky it's been super super good and i mean i honestly have to say sky sites probably change soaring and i don't know how it how it has been for for the paragliding world but the accuracy and detail of wave because typically we fly wave if you can use markers you know like rotor clouds or or lenticulars that that's your that's your key but the sky side if we're flying in blue wave you know where there are no cloud markers then you can download all the herd at an hr um models for for all the vertical velocity for

[00:21:37] the the day of and then and then have it on your phone and just basically flying that magenta area of lift and it is it is so accurate i'm not saying 100 of the time but it's it's it allows you to fly so much further and i think more aggressively because you can go okay there's a dead zone right here i'm going to jam down because down your mammoth it's it's going off again or leave mining you know so um according to sky i'm going to

[00:22:01] **Gavin McClurg:** point i'm going to point it and we're going to get it we're just going to we're going to fly through this kind of left less oh yeah area fast we're going to punch it we'll get there yeah

[00:22:10] **Gordon Boettger:** because i did these i did a lot of these big flights when i didn't have that and so you're kind of blindly flying down kind of like oh god you know and you're just seeing this snow blowing off the peaks going oh man this is if i have to land and leave which happened to me once and it was that's that's about as close to death i thought i was gonna get i mean it was that was scary i mean i've never seen hold on we gotta hear this one okay

[00:22:34] **Gavin McClurg:** take us through it what happened

[00:22:36] **Gordon Boettger:** well that was in the old casserole so this is before Skysight i i blast out of men and five in the morning and and i get up to 24 000 feet away and uh i'm hauling ass south and everything's good and winds aloft are cranking so i'm running down towards in your south end in sierra and i get a beam um mammoth and mammoth and that whole area gets kind of goofy with wave and there's some a lot of times there's some dead areas

[00:23:00] **Gavin McClurg:** because because of the past because of the low area there yeah we get hammered in that too yeah the terrain is flying that kind of thing yeah and then you're going the train

[00:23:07] **Gordon Boettger:** gets goofy jones valley's spot on it's almost like a no-brainer there down down there but i was heading south and um and i remember looking out and i was at 24 26 000 feet looking at the tops of these you know like mount tom and these big peaks i'm going holy shit it's blowing i mean you can see the snow just blowing like miles off the peaks you know and you know mono lake was just going off you know and just white capped and so i get down south down and come back north and i i'm coming north out of the owens valley and i'm at 28 000 feet near shit i'm like near mount tom and i'm at 28 000 feet and i make a run and i noticed the clouds the lenticulars had pushed way east and it was just it was a different completely different look at sky like two hours later and i went this is strange so i i and it wasn't really marked so i went to where the lift was when i came south i flew that same line come on the

[00:24:06] **Gavin McClurg:** other side of the

[00:24:06] **Gordon Boettger:** north and it was the my very almost head i was like i was probably sinking 2 000 feet a minute i went from 20 000 feet at mount tom here you know south of mammoth to being at lee vining at 3 000 agl and just you know and so hold on you're

[00:24:24] **Gavin McClurg:** now so you're in you're you're too far west you're in the you're in the

[00:24:30] **Gordon Boettger:** dump yeah so that it's what happened that what happened is the winds had so much the jet had pushed south so quickly and i think the winds just got so hellaciously strong there's a point where they're too strong you know what it is it flattened out that wavelength so instead of that big sharp propagation you know right five miles east of the spine of the mountains it was like the the way was way east of mona lake it was insane it was like 15 miles downwind and so and i'm not going to go there there's no place to land you know and surface winds were monolake which is just just foamed up so i'm at three like 3 000 feet agl and i'm looking at lee vining that's my only landing option other than maybe a field on the edge of you know next to mona lake or something and i went holy shit that's the i think the only time i ever wish i was in a car or on the ground just not in a plane and uh i mean the wind it's a 90 degree land

[00:25:31] **Gavin McClurg:** in that much wind and it's not really just gonna flop are you just gonna flop well that's that's a

[00:25:36] **Gordon Boettger:** problem it's um you know you're kind of you're you're a test pilot now and i i i i remember going shit how am i gonna do it i'm landing in a 90 degree cross when it was it must have been blowing 40 you know 50 knots it was gus it was it was just nuts and so i set up and i'm crabbing you know pointing at the runway and then i just you know you're just downwind of this 12 000 foot peaks and you just don't know what you're going to get into with turbulence and all this other crap and i'm at about 2000 agl now i'm downwind super high and all of a sudden you know i'm i'm i'm adding some knotage you know because i'm adding some speed because i you know you just don't know what you're gonna hit and so suddenly i'm on downwind at about 2000 agl and the air the whole bottom drops out my i mean just the whole plane just drops my legs which were hanging out underneath this instrument panel rip through the pan you know just rip the panel out of the console so the console gets shoved up and

[00:26:36] **Gavin McClurg:** it just drops down and i'm like oh my god i'm gonna die i'm gonna die i'm going into

[00:26:36] **Gordon Boettger:** the stick you know and so it's blocking the stick and i just throw the freaking panel forward and shove the stick over and my airspeed just went to like zero and i went holy here we go now i thought it was going to die and um so i just dumped the nose over and just waited and i probably lost you know a thousand feet in the whole thing just get my air speed back when i got my air speed back and i just went holy and i just i just pointed for the runway because there's boulders all around the airport property there so you know you're not going you're not going to survive that. So I, all I wanted to do was get that, that glider in the confines of the airport. I didn't give a shit if it was

going to roll up in a ball or what. I just wanted to get it over the fence line, you know, into the property. And so I did that and I'm hauling ass now, you know, I got my airspeed back and, and, uh, turn on the final, get over the fence.

[00:27:28] And now I've got clipping along at a pretty good ground speed. And, um, there's only so much wing down you can put into a crosswind. So I landed kind of at a crab and, you know, with my wing down and then I'd landed on the runway. And then at about 20, 30, you know, 30 knots airspeed, I couldn't, I couldn't keep the glider lined up with the runway because of the crosswind, you know, so it just went off into the sagebrush and then came to a stop. And then I'm like, holy shit. And so I'm like, is there anybody there? No, it's a ghost town. So yeah. So I'm sitting in the glider. And so I start, so I've got my big expedition suit, you know, buddy, my client K2, he gave me a suit. So I was wearing that. So you've got all this shit in the cockpit. You're just jammed up on the sink. So I'm trying to undo my, as I'm trying to undo all this stuff, the whole glider picks up off the ground because of the crosswind.

[00:28:22] Cause the right wing was kind of, it was, the wings were semi-level cause they're resting on the sagebrush, but it picked up just enough, like three or four feet off the ground and slid down wind and settled down again. I went, Oh, holy shit. It's going to flip me over with this thing in it, you know, and then that's, what's going to kill me. So I just opened the canopy, chucked it up and then held onto it and was able to climb out and keep it from getting ripped out of my hands. And I ran to the upwind side of the ring wing. And then I just, I just got, got on top of the wing and then the upwind side just kind of laid on it. And then I just remember just getting pelted with just gravel. It was blowing that hard. And then about 10 minutes later and I go, and I'm thinking, what am I going to do here? Cause there's no one around. I mean, there's no one, no one's around. So I go at some point, I'm going to have to let go of this thing and the gliders gone.

[00:29:10] It's it's it's toast. So about 10 minutes later, this truck comes up and it's this guy, Dennis, he owns the mobile station down there at Levi. Right. And he's got a Cessna, um, like a one 80 or something in the hangar. So he comes up and we could barely hear each other cause the wind's blowing. So, you know, we're screaming, I'm like, yeah, I need to get, just get a car on the upwind side of this wing. So,

[00:29:32] **Gavin McClurg:** you know, I'm like, I'm going to get a big truck. So it

[00:29:32] **Gordon Boettger:** doesn't flip over. So he goes, okay, I'll get a big truck. So, so yeah. So Dennis gets all these Mexican guys and they, you know, they, they come, come down with, it's like a watering truck or something like that. And they, they block the upwind side of the glider. And then we kind of like, okay, now, you know, let's get our wits together. So we got like six guys lifted up out of the sage brush and we just kept the truck on the upwind side of the wings. We push it back towards the, towards the hangar. We tied it down behind the hangar on the downwind side. And, and, uh, the wing tips were hanging out the way those guys were around. Oh shit. So we get, I go, how did you see me? He goes, he goes, I didn't see him. He goes, he goes, one of my cooks was standing at the window overlooking, you know, the model lake going, Hey boss, look at this fucking wind is blowing. So it was just, I mean, it was like, it was like the middle Pacific, the whole model lake, which is a sea of foam, you know, then he saw the glider and he goes, Hey boss, look in the airplane.

[00:30:27] Dennis went, Holy shit. That guy's going to be in trouble. So that's when they got in the truck. Luckily they saw me. So that day semis rolled over. I mean, trees are blown down and, and, uh, it was just, it was, it was hell, but these,

[00:30:43] **Gavin McClurg:** these days with things like sky site and being able to tap, you know, if you got, I'm assuming sometimes you have self cut, what do you have up in the, when you're really high, you're not getting selling anymore. No,

[00:30:54] **Gordon Boettger:** no, not really. Um, I do start to lose it at

[00:30:58] **Gavin McClurg:** 17, 18. Yeah. Yeah.

[00:31:02] **Gordon Boettger:** Right. Yeah, we, we do. It's kind of, it's kind of in and out. I've got a Garmin InReach so I can text with the, with the in reach. And then I also have a sat phone. So I've got on like on the down flights, I've got the sat phone capability and I'll stay in touch with a, uh, bunny mind. Who's a retired meteorologist, a glider guy too. Cause

he can give me, he's got to give me weather updates. Like when I blew up and when I launch out of here, I got to get up to 28,000 feet. And then I go down wind. I got to stay clear of the Fallon restricted airspace. So I, I head out, along the ranges, basically heading out towards the rubies. So once I get the rubies, yeah, I'm talking to salt Lake then rubies just generate monster wave. So if I get the rubies and I can get a big climb out of there and then make a run towards Logan, Utah out towards bear Lake and then bear Lake, that whole range just west of bear Lake generates big wave and then climb up there and then go off to the wind rivers and then the big horns and then shit it's so.

[00:32:03] That's insane,

[00:32:04] **Gavin McClurg:** man. That's insane. Oh my God. So, but when you're back to this near death thing, when it was obviously really scary, these that's 20 years ago, these days are, can you just totally avoid that? Or are you still taking that kind of risk? I mean, is that something that had you had what you have now technology wise sky site, would you have known that would you, would you have known? Yeah. I think sky site.

[00:32:32] **Gordon Boettger:** Sky site will show that they'll okay. I think sky sites. Yeah. I mean, sky site will show that. And nowadays a lot of guys go, well, I'm not going to take off today because the forecast for the winds to be, you know, gusts in the 40, 50 knots, you know, when you, I go, well, if, if you, if you base it off, if you just don't fly every time, cause it's the forecast is going to be, it may or may not be that. I don't know. But I said, if, if, if I just didn't fly every time, cause the forecast is going to be gusts. And I didn't, it was uncomfortable. I never fly. So as long as you have alternates, you're like something that's into the wind, whether it's Carson or going downwind and landing in Hawthorne or something, as long as you have some, some bailout points and then, you know, then you have options, you know, but, uh, you,

[00:33:18] **Gavin McClurg:** you said something, you said something interesting early on that I don't know that I understand. You said, usually it's winter. Cause you're looking for the lows and they come through with the Southeast. What I don't, sorry, sorry, sorry. Southwest. Yeah.

[00:33:32] You're, you know, anti-cyclonic, uh, winds. And so you're, you're, you're, you're flying, you're flying pre funnel frontal on that, but is that long enough for you? I mean, usually when I think of a low, it's coming through pretty fast as opposed to, you know, like, like a really sustained high pressure westerly, I would think would be more with this, this, the flight you did was in June. Was that a big low or was that, uh, that

[00:33:58] **Gordon Boettger:** was a, yeah, that was a very unusual situation. To have a low come down this far. I mean, getting up a low hit in Seattle or Washington in the summer that that happens, but for it to reach down this deep, this far South, very unusual, but it's a really good question you pose because there are times where lows are too, the trough is too deep and it's too, too rapid a front. I'm not saying you won't get weighed. You'll get weighed, but just a very short period of time. So you go, okay, what can I do with that? Is there anything kind of do a big flight? So you might just pass on it or just, you know, go monkey around and I've done flights like that where it's just my, my last flight was just a really mediocre low, just like, Hmm. Yeah. It's, it's normally I wouldn't fly, but I still banged out like 1500 kilometers, you know, on that, that day.

[00:34:47] So, and I think, so as long as

[00:34:49] **Gavin McClurg:** you don't get jaded and you're, you're just chasing a 3000 K, you can go out on those shorter troughs and still fly away and have fun, but it's just, it's going to go through too fast to break your records. Is that right? Yeah. Do I understand that? Right. Okay.

[00:35:03] **Gordon Boettger:** You're right. Cause I mean, they're, they're the classic situations is to get a prolonged, like a really kind of a shallow low that comes in and just feeds energy for like two days. And we get that maybe, maybe once or twice a year, you know? So for me, What about

[00:35:20] **Gavin McClurg:** these, what about, you know, like last winter when we had just, what did, what did California get? 11 atmospheric rivers. Does that work? Are those good? Are they? No. So

[00:35:31] **Gordon Boettger:** those see, Those end up getting too wet because it's just too much moisture and it's just, yeah. Once, you know, once they have, there's a point where they have so much energy and so much moisture in them,

they just cross the Sears and they end up, you know, a lot of times these lows were flying, it's prefrontal systems, you know, whole West side of, of the Sears just getting hammered. And, you know, you're on the, on the Lee side and protected by essentially the Sears or whatever's holding back that weather. But, um, like last year there, there weren't too many flyable, days where you could have done anything big because these things were just coming in and just pumping moisture and you can't, you can't fly in that once, once that low, that jet access get ends up kind of hitting like Minden area and going south and you're, you're, you're in an area of too much moisture.

[00:36:19] So that's why looking at the, looking at the 500 millibar, we call it the 560, the 564 line, that kind of, you know, marks the jet access. So you, Okay. And then once again, Okay. Sky side, you go, okay. Sky side showing the moisture pumping through. And sometimes it'll pulse where the wave will shut down here and you can be down the Owens Valley, just banging out term points, run up and down. And then, then it, you know, it'll pulse and then open up here in the afternoon. That's happened with me too, where I, I sneak back home, you know, but you know, there's a lot of experimenting and, and there's still a lot to learn with this stuff. And, and that's what makes this stuff so fascinating. This is just like with you guys, it's, it never gets. It's boring. Cause there's always, you know, there's always some, you always find you go, what the, what the hell was that all about?

[00:37:06] You know, with that one thermal or, you know, I got low there. Why was that cloud wasn't working? You know, what the hell's going on here? And so, I mean, I,

[00:37:13] **Gavin McClurg:** I, I want to talk about that too, but the, the, as I understand it with you guys with sailplanes, you know, there, you have a lot more knowledge cause it's just been going on a lot longer, but what we talk about in, in paragliding is that, you know, the. Yeah. Yeah. The amount of stuff to be done in this part of the world. Is literally mind boggling because we've barely touched the surface. Whereas in Europe, you know, our FAA triangles, you're talking, you were talking about how do we measure our distances? You know, our FAA triangle, same as yours, you know, those are the, those are the bees knees. That's where you get all the points. That's what we want to do. It's, it's a lot more technical and difficult than just going downwind one way. Right. So, you know, coming home is, is way more sexy, but in Europe.

[00:38:01] You know, the. It'll really be. A huge surprise. If somebody flies a huge triangle, that's not just a little bit bigger than what, what 50 people have already done. You know, there's, there's nothing there is just. Wow. That's never been done. I mean, in the Alps, most things have been done. They're just getting bigger. The gliders are getting better. You know, people are figuring it out. We're flying faster, you know, but like what. What's his name? The Klaus is doing sailplanes over the med, you know, I'm sure for you guys, that's just like, Whoa, that's a, that's a big deal. But here in the west, is it the same with you guys? Is there just, if you barely scratch the surface or. I think so.

[00:38:46] Make it a bit bigger. Okay. Yeah. No, I think.

[00:38:49] **Gordon Boettger:** I think it's, I think the script and then the surface has been scratched, especially now the capability of doing the using the MVGs. Yeah. Cause now it's. Describe,

[00:39:00] **Gavin McClurg:** describe it. Describe what that is. We're going to get to the big pipe. It depends on what you just said. Yeah.

[00:39:04] **Gordon Boettger:** So, so the night vision, the MVGs and the night vision goggles, um, and like, um, you know, you got to admit this thing, but these are, these are what I'm, I'm using. And so these are actual, these are used by the actual mill. This is used by the military. These are, these are the no shit. These are like 18 grand a piece for these things, you know, but it's, it's, it's insane. I mean, using these things and you feel. Once you get the experience with them, it's, I mean, that's about as close to flying off the boat as possible. You know, when you take off on a pitch black run, I took my buddy up a few weeks ago and, uh, he's another FedEx guy and he was just going. Holy shit. Cause he was sitting in the back and he, I said the first, first touch and go, cause I've got the jet with the glider.

[00:39:50] He just put the goggles up. He goes, it's pitch black. He goes, I can't see him. He goes, I can't see a thing. He just heard the wheel touchdown. He goes, oh shit. I guess. So the next week, he goes, Oh my God, that's insane. Yeah. We're flying along the ridges, you know, right. The ride along the Kingsbury at fricking 11 o'clock at night. And it is pitch black. I go put the goggles up. He goes, holy shit. We're dead. You know? So I think with, with the goggles now

with, with wave and Ridge cause Ridge will work at night too. And that's where I think you guys, cause I, you know, when you said you want to talk to me, I'm going, we, we gotta figure something out with these pair gliders, something to get. I'm going to get these guys to just start smashes, like, like dudes taken off, off the Appalachians, you know, with NBG's pair gliders and, and just doing a massive flight and just blowing everyone's mind.

[00:40:40] And I think that stuff is possible, you know, with you guys. Hold

[00:40:43] **Gavin McClurg:** on. Hold on. I gotta, I gotta somehow silence all that last bit. I'm the only one that heard that.

[00:40:49] Wow. Really? Oh my God. That's amazing. Yeah. I keep thinking, how are we going to occur to us?

[00:40:56] **Gordon Boettger:** I, you know, cause I don't know why. It would totally work. I've always been intrigued with, with, you know, the pair gliding and the hang gliding stuff. And, you know, I see you guys now in the Sierra and I just go just rip pull up in the thermals. Like, man, that's cool. He's dudes hanging out there and I think it's kick ass.

[00:41:11] **Gavin McClurg:** Yeah. The, the, the, the only thing is, of course, is we can't fly in that kind of wind, you know, we have to be, it would have to just be rich. Yeah. I mean, so I think,

[00:41:21] **Gordon Boettger:** I honestly think something with ridge, uh, if you now with, yeah, with wave, I just, I've been thinking like constantly about how you guys can do something with wave. I don't think it's safe.

[00:41:34] **Gavin McClurg:** They have done it in hang gliders. I don't know if you saw that, uh, Johnny Duran, uh, Red Bull athlete flew in wave and hang glider down in Australia. And, you know, it was, it was pretty wild. I mean, the, the footage. And that's mild way there.

[00:41:48] **Gordon Boettger:** You know? Yeah. Totally. Exactly. Yeah. That's my stuff. I

[00:41:51] **Gavin McClurg:** don't know. I don't know that we could do it. Well, that's, that's what I wanted to ask you. So next we're, we're, we're going to get to this insane flight, but why we're still back here, the, what is, what is taking off look like? How do you get started? How, how does it work? How, how do you get going? You're talking about, you know, you're at 24,000 feet back in this kind of by today's standards. So, so

[00:42:15] **Gordon Boettger:** the typical scenario with, with, uh, you know, whether you, whether you tow or self launch, you know, I can self launch now, cause you know, I've got the, I've got the jet that allows me to take off most. The jets very unique. Typically you're going to either tow up or self launch up to about three or 4,000 AGL. And, um, from Minden that, and that involves heading west from the airport, you know, four or five miles basic towards the Kingsbury grade. Yeah. And, you know, at 3 95 and then climbing up to a three or 4,000 AGL most of the times, and then getting into the wave right there, working your way up and then getting into that laminar flow and then, you know, off, off you go. So, um, how long does that take?

[00:43:01] Uh, like on that big flight I did, it was, I probably ran the motor for like seven minutes. Um, climbed to about 30, 3,500 AGL and then shut it down and got right into the wave. And then, and. I was able to, I was using sky side cause you know, I had the NBGs. It was, it was, uh, it was dark outside, obviously. So I had the NBGs, no, no markers. So I went right to where sky site, there was just a little tiny pocket of where sky site said there was going to be wave. I just motor right to it. Boom. There was shut the motor down, stoves and the fuselage doors closed. Now you're totally clean. And then, uh, you know, our flight recorders, that's when our flight recorders will monitor either. They'll monitor that engine noise. And so it'll say, okay, that's when you're soaring.

[00:43:47] The beginning of your soaring begins when that motor shut down. So it's either through vibration or sound. So, and

[00:43:53] **Gavin McClurg:** when you, when you cut off the motor, or if you're, you don't have a motor and you, and you, you cut off your toe and you're in, you're in the wave, what does it feel like? What does it, how long does it take to get from 3000 AGL? It depends. Sometimes

[00:44:07] **Gordon Boettger:** you end up sent to a lot of times you end up in pretty rough air, um, kind of in the rotor sometimes. And yet sometimes working up into that. There's other times where you can climb right up and it's just, you, you, because for a minute, you'll typically fly through the rotors. You get the shit knocked out of you flying through the rotor. And then once you punch through that to the west of that, or to the windward side, you get into this it's glass smooth. It's just totally glass smooth, laminar smooth. I mean, you can put a glass of wine on the dash to fly the whole day that way, you know, in that smooth air. But if you get down. Like in the, in the sea. Cause since the Owens Valley, since the Sierra is so high down there, um, you, if you get down to 16 or 17,000 feet in, in the Owens Valley, you can be hitting the rotor already there.

[00:44:55] And you just, it's the Owens Valley is violent. You know, it just gets ugly. So, um, I try to stay up high. We always see

[00:45:04] **Gavin McClurg:** it's one of the most violent places on earth.

[00:45:06] **Gordon Boettger:** Oh yeah. And it is for you guys too. Oh yeah. I mean, especially with winds like that. It's, uh, um, yeah.

[00:45:14] It's, you know, there's stuff that you, you know, you just, your palms get sweaty just talking about, you know, but, uh,

[00:45:21] **Gavin McClurg:** What kind of, uh, you know, so I'm just trying to give those who don't, you know, I've never been in a sailplane. You got to pull, you got to come out. You know, I've done, I swear to God, you, you know, it'll blow your mind. I

[00:45:33] **Gordon Boettger:** will be the best.

[00:45:34] **Gavin McClurg:** I will never go to sleep. I will keep it rocking, buddy. I promise you I will be the best co-pilot ever. I have got to do this. It sounds amazing. And those of you who are listening, when we get to the plane, it's going to blow your mind. But yeah, when

[00:45:47] **Gordon Boettger:** you, when you feel that when you see the energy out there, when you're, I mean, we're indicating like in the, in the Owens Valley, you're indicating 140 knots. You're going up 1500 feet a minute at 27,000 feet. This is like, holy shit. You gotta be kidding

[00:46:01] **Gavin McClurg:** me. Seriously. I mean, last time I was

[00:46:03] **Gordon Boettger:** down there, I was, I was, I had to stay below 18 because I didn't, it didn't give me clearance because they were working a bunch of traffic out there. Uh, Joshua Tray is going up. Or Barstow because of thunderstorms. And the guy said, I can't give you your sage too. Stand by, stand by. And I'm literally at 17.5 at 141 knots indicated, which is my max V and E at that, at altitude. And, and I had the spoilers out trying to stay below 18,000 feet and I'm just, just going up. You're going 170

[00:46:32] **Gavin McClurg:** miles an hour. That's, so, so what, you know, trying to give people a sense for what this feels like when you're in the, when you're not in the glass. You're in the, you know, is it, is it when you're in a commercial jet landing at Denver on one of those really, really bad days and thunderstorms everywhere? Is that what it feels like? Does it, or is it worse? How much, how much can these planes that you're flying handle? They're really strong.

[00:46:58] **Gordon Boettger:** Um, what you, what you don't want to do is flying to that kind of turbulence. Like in that the only turbulence you'll find associated with mountain wave is, is that rotor and that rotor will be basically from the ridge top. Level potentially down to the surface, you know? So, um, once you get above, once you get above that ridge top level, so let's just say from heat, you know, in this area, from, from here down to the Owens Valley, if you're above 14, 15,000 feet, you're not going to hit any of that rotor. But if you like fall out of the wave and you have to reestablish yourself into wave, you might fall down below the ridge tops. And that's happened to me plenty of times in those soft spots between. Yeah. Like, uh, Bridgeport and, uh, Bishop, you know, where you're like, oh shit, here we go.

[00:47:46] You know, and you're, you're 24,000 feet next time. Next thing you know, because the sink rates, you can hit some heavy sinking wave too, you know, where you're going down. Sure. Two, 3000 feet a minute. So it's, it's, it's, it's, it's, it's as bad going down as it is up. So if you get in the down part of that wave, let's say, um, let's say you get, you drift too far downwind or you're it's blue wave and the sky site, let's say sky sites wrong. You're, you're fishing around and like all of a sudden, holy shit. Now, now I'm in 2000 feet a minute sink. Like, oh shit. You always work through your upwind side, but you might be ended below that ridge top level. And that's happened to me where you, you make a big jump in a dead zone and now you're 13,000 feet and just like, just getting that shit knocked out of you, you know, and you're working that rotor trying to get back into the rotor.

[00:48:35] Cause that rotor will have up and down, you know, so the air is going. So you'll try to find more up than down. And then reestablish yourself back in west of the road into the wave and then punch, punch to the west and get to that laminar flow.

[00:48:48] **Gavin McClurg:** When you say you're trying to work it, are you working at like a thermal or are you turning, turning circles? It depends on the wind sometimes.

[00:48:57] **Gordon Boettger:** So, um, with our, uh, with our computers now we can see our track over the ground. So if I see myself, you know, obviously, you know, sometimes we're dealing with 60, 70 knot winds at, you know, 14,000 feet or whatever, but you make a turn downwind. You know, you're not going to get up. You're going to get a jet. And so a lot of times you kind of, you finagle it, you know, you go, okay, maybe S turns a worker. If you can remain stationary, you know, that's the key. And a lot of times with wave, the wind's strong enough to where you can, you can literally, you'll have a zero ground speed and be going up, you know, 2000 feet a minute. It's just, it's bizarre. Yeah. Oh yeah. I mean, last time I flew, I had a minus a negative eight knot ground speed, you know, so I'm climbing, getting pushed backwards. It's so. Yeah. I mean,

[00:49:41] **Gavin McClurg:** Paragliding condition. Now. Holy cow. Oh my. What's your, what's your trim speed on that glider?

[00:49:50] **Gordon Boettger:** All right. Now we're talking paragliding lingo here. Trim speed.

[00:49:54] **Gavin McClurg:** Well, what's so, so dead stick, dead air.

[00:49:57] **Gordon Boettger:** What are you, what's your speed? So we're probably about 60 knots. We call it like our best L over D speed. You know, it's like six, roughly 60 knots. Okay. The thing in like in these conditions we fly out here in the Sierra. I mean, a lot of times, you know, you're full stick for it and just you're, you're going VNE and it's just, you're just literally, you're just, you're cooking over the ground and you end up on a downwind leg. You know, I've had, I've had over 200, 200 knot ground, 250 knot, I think ground speed. It's crazy. God dang. That's incredible. Yeah. Yeah. Yeah. It's a completely different ball game, you know, but you know, I mean, it's, it's all relative, you know, paragliding soaring, you know, it's going mountain bike and road bike.

[00:50:46] Yeah. But man, that's, I

[00:50:49] **Gavin McClurg:** mean, I've never, I've never, you know, I've flown of course with a ton of sailplanes in the Alps. You know, we, we do a lot of thermaling with sailplanes and, you know, they come through and often they're racing from Slovenia all the way through into Germany and, you know, they, they do everything that we do, but much bigger. They're just going way faster. Yeah. It looks, but you know, when I, when I hear the stories, even friends of mine that, that fly sailplanes and also fly paragliders, they always kind of, they don't get that excited about it. They're always kind of, yeah, it's, you know, it's, it's, it's cool. We go farther, but I mean, listening to your stories is just, this doesn't seem like normal sailplaning to me to have heard

[00:51:27] **Gordon Boettger:** these kinds of stories. It's a little different. Yeah.! I mean, I, I, I do a lot of the thermal stuff, you know, and I, and I love it, but it's, it's when I start comparing my big thermal flights to the wave flights, like I'm working my ass off in the thermal stuff, you know, and I'm just like, shit, I'm just spending all this time circling, you know, and then you, you make a big long run. Spending half the time going all the way. Yeah, exactly. Like this isn't too efficient, you know, but, and that's what I think is, is pretty cool with the wave stuff. It's just the, the energy that it gives

you. Yeah. It's just the energy that is out there. It is insane. I mean, there was back in the Sierra wave project, there's a story of a guy in a P38, you know, that got in a mountain wave near Bishop and he shut both motors down and P38 climbed to like 30,000 feet with no motors in a P38.

[00:52:17] What? Yeah.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** God, man,

[00:52:20] **Gordon Boettger:** that's incredible. I mean, it's just the energy is just nuts, but. How do you deal, how do you deal with ice? Is that a thing for

[00:52:28] **Gavin McClurg:** you guys? Yeah. I

[00:52:29] **Gordon Boettger:** mean, a lot of canopy icing and stuff like that, but I, you try to, you don't want to fly in clouds because you know, once you get that wing iced up, it's not coming off, you know, until you get down low. But we have had issues with icing, but what I do now is I put a, like an inner layer of plexiglass. So it forms like two layers and there's a, there's like an air pocket between the inner layer of plexiglass and the canopy and that air pocket gets warm enough where no ice, no ice forms. And it's, it works. It works magically. Okay.

[00:53:01] **Gavin McClurg:** So you don't, but you don't have to worry so much on your, I'm not an airplane, ailerons or whatever, cables or however, flaps

[00:53:09] **Gordon Boettger:** and all that stuff. Yeah, you, you do. I mean, but you'll only, you'll only get into that stuff if you fly, if you're high enough and it's cold enough, that won't be an issue. But if you're, well, let's say probably in the high teens or, you know, in the, you know, mid teens, high teens and low, you know, low twenties. And you're flying to college. And that's

[00:53:30] **Gavin McClurg:** that that that that

[illegible]

[00:53:37] **Gavin McClurg:** that that

[00:53:37] **Gordon Boettger:** that that that that

[illegible][illegible]

[00:53:45] **Gavin McClurg:** that that that that that that that that

[illegible]

[00:53:59] **Gavin McClurg:** the bag. It's the big stuff. So, so tell me again, I keep alluding, sorry to the listener, but this is so fascinating. I keep alluding to this big flight. We're going to get there, but the, tell me about your aircraft. Cause the, I have some sailplane friends. When I, when I told them, Hey, I'm going to get Gordon on show. What do I need to know? They were all really excited about your plane. Why is your plane so special? Well,

[00:54:22] **Gordon Boettger:** there are only four in the world that are, um, and there's nothing specific special about the sailplane itself. It's, it's a Schemperth Arcus, um, glider manufactured in Germany. It's kind of a, it's the Ferrari for two seaters right now, you know, that that's, that's being built probably the most popular high performance two seater out

there. So, um, the story on my glider is that about five years ago by a guy by the name of Dennis Tito, he spent, uh, a week up in the space station with the, went up with the Russians, you know, guys, you know, adventure, big money. He ordered four Arcus's from Germany, brought them over here. He was very fascinated with the wave stuff and flying wave.

[00:55:07] He said, okay, I want a jet engine put on them on the, on all four of them. He had that done. And, Oh, he told the manufacturer, he told Schemperth, he said, Hey, I want, I want you to do some, uh, some, uh, redesign of your aircraft. I want to figure something out so I can fly at a higher airspeed than, than the manufactured air, you know, uh, the placarded air speeds. So I want to basically a faster glider. I want the jet engine, I want auto flaps on it. So I don't have to monkey with the flaps. And then I also want, uh, all the instruments coded for, for night vision goggles and I want night vision goggles. And so he had four of these gliders, um, made up, brought them over here. His intent was to have two down in Argentina, to fly the wave down there.

[00:55:52] And, uh, so he had two in Minden, and I think he shipped a couple down there to Argentina, did some big flights down there and up here. And then after about four years, he goes, I'm done. And so he sold two to, why

[00:56:06] **Gavin McClurg:** was he, why was he done? I don't know. No idea. I got to check the box.

[00:56:11] **Gordon Boettger:** Yeah, okay. So, so two were sold to Airbus. So Airbus bought two, um, for doing research and things like that. Yeah. Yeah. Yeah. And so these

[00:56:22] **Gavin McClurg:** aren't part of the Perlan project. Yeah. Well, yeah.

[00:56:25] **Gordon Boettger:** Well, no, technically no, but they're owned by, they are owned by Airbus. Some of the Perlan guys are using one of the gliders for contrail testing, that kind of stuff. So it's kind of torn up. And then the last two were for sale and the buddy of mine was doing all this flying with Dennis Tito. And so when that, those last two, you know, were up for sale about a little over a year ago, I'm like, I don't know. I've never flown that thing that that that that that that that that that that big one and then uh i've got a bunch of thousand kilometer flights and thermals and so

[00:57:26] um yeah it's just been so i just i just hit the ground running with this thing and then i finally got called on the nbgs because you got to be signed off with the night vision goggles so i got a guy to sign me off with that and then tim garter who who flew with dennis tito he was called on the nbgs and and uh we did some night stuff here um because it's a whole different ball game you know it's it's you gotta you gotta be kind of on your game with flying at night you'll get night vision goggles because everything's field of vision you know your field of view is really narrowed down so it's it's it's a different ball game but once you get used to it it's cool but anyway i'm going for this this is the machine and i just like started like going all right you know so the first the first year um it was pretty much doing i i've landed at night and stuff like that but then on that june 19th flight i'm like

[00:58:16] okay i think i feel comfortable off of these goggles to try a at least an overnight flight i had no intention of flying that far i just called my partner i sold half the share of partner my partner of mine that was a fedex guy but not yet rated in glider so he so his first flight in the glider was like well a thousand kilometer thermal flight with me this second one was another thousand then he did a two thousand kilometer flight so i called him up on this flight and he said hey man i said the wave's gonna line up it's just it's not classic it's just it's gonna be an okay wave day but if you want to try to just do an overnight flight and you know or just fly all night because my main goal was to kind of see how i was going to be able to handle the temperatures up at altitude in the 20s at night because typically it will get unbearably cold you know because i've flown at night but not for long not for hours but um it gets wicked cold

[00:59:16] so i'm like let's see what we can do here and so that was kind of the whole purpose of that flight was just to kind of fly you know at night till like noon and then i i texted matthew scutter sky so i'm like matt check out the weather i mean what do you think and he goes he goes yeah the wave's gonna shut down at about two o'clock and i go that's what i'm thinking i said well can you run the bottles all night no in the afternoon so i figured it was gonna go from evening you know all night and then until two o'clock so and it was not a classic day it was on a scale of one to ten it was probably a maybe a five so you know after i'd land i go holy shit on a good day man imagine what you can do you know way

[01:00:00] **Gavin McClurg:** no way so this is just an average day yeah

[01:00:03] **Gordon Boettger:** that was i probably would not have i probably would not even have flown it was more of like hey let's just go do an all-nighter you know because because it was june 19th i go well shit it's it's warm it's not wicked cold it's not winter it's you know it's just it's gonna be tame as far as temperature temperatures goes let's say bruce if you want to go up we'll go do some nvj work you know and so it turned out um yeah we went do you have some kind of heater

[01:00:28] **Gavin McClurg:** in there do you have any no do you have any warm air blowing on you or anything oh god no

[01:00:33] **Gordon Boettger:** just because you're just you know what do you

[01:00:35] **Gavin McClurg:** what do you wrap up in what are you wearing so

[01:00:38] **Gordon Boettger:** some guys ask about the electric stuff you know electric clothing the problems with that is the problem with that is if it first of all it fails and you don't have the the backup in other words the thick stuff it's game over it's like oh we're done yeah you know yeah might as well land so i wear a big climbing you know that expedition suit and then some layers underneath the problem with that is if you get down low and you end up in a thermal situation that happened with me like when i flew my caster i flew from here to steamboat colorado and i ended up over the wasatch well wave completely fell apart and it's like now i'm down in thermals and i'm just pouring sweat in the cockpit you know it's just like holy shit i'm cutting there you're just trying to stay hydrated you know so that can turn into a bad situation if you end up low you know but this flight we suited up and and uh you know it's like yeah what time you want to meet yeah you know it was father's father's day the day before so my dad was in town so we had we had dinner and we just kind of moseyed out the airport like yeah shit we still gotta put gas in the thing and so we just took our time and took off at 2 30 and just why 2 30 that's just because it was too i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know it was just 2 30 and it was so i was so unprepared for the flight not unprepared but i was i didn't really have big ambitions i mean so much so that i didn't i didn't call oakland center for a clearance until we're actually pulling the glider out with the car we're and i just called oakland center at like two in the morning like hey man i'm uh i'm gonna be launching it like half an hour he goes you glide in a glider i go yeah he goes i got mbgs and he goes huh he goes i said i'm looking for a clearance so we can get get a clearance in the class a he goes he goes well we're not too busy he goes i shouldn't be a problem he goes let me go to the floor and talk to the controllers let them know your you know what's your call sign you know 189 del tango like okay i'll let him know so as soon as we climbed up and got to 14 000 feet that gave me an ifr clearance and he'll have at it so it was a really windy uh evening you know winds are blowing it was almost too much for you know too much crosswind for takeoff but uh you know we did we did we did we did we did we did we did we did we did we did on mbgs on a pitch black runway and then um from

[01:02:51] **Gavin McClurg:** minden yeah

[01:02:52] **Gordon Boettger:** yeah man and uh so we like i said we climbed up about 30 you know three thirty five hundred agl or something and um the little funny thing is you know your suit it's just the two of us i don't have a support team it's like let's get our shit and throw it in the airplane you didn't have

[01:03:09] **Gavin McClurg:** you didn't have ground you didn't have a ground person no no like a weather person no

[01:03:14] **Gordon Boettger:** we're just you know what's yeah it was just supposed to get low

[01:03:18] **Gavin McClurg:** expectations you're just gonna go through you

[01:03:20] **Gordon Boettger:** know and i never have it i just i'm always kind of a one-man show anyway you know i don't have a big support team you know launching me run the wings i just let the you know do my thing and keep it simple so anyway bruce the guy that was flying with i put him in the front seat because i'm six five and it's more room in the back seat so he never he never used mbgs so i think i'm a tutorial on you know do this don't don't do this and i'm like i'm gonna do this and i'm gonna do this and i'm gonna do this you know make sure that you know so he was clueless on the mbg he'd never used them you know so he sits in the front seat and i said just get and you know you're you're putting

10 pounds of shit in a five pound bag you know it's one of those deals so he said just put all your stuff on the ground here so keep in mind it's it's pitch black so i got the truck running the lights on you know lighting up the fuselage and so he's he gets in and he's trying to get squared away and the wind's blowing and like crazy and so i start handing him all this shit on his lap and he's you know he's not used to these big flights he's not used to the glider thing you know so he's i get down to the last few items and there's a blue cube thing and i go bruce what the fuck is this he goes oh it's a bluetooth speaker i thought we could maybe listen to some music and we're up there i go are you shitting me what do you think this is you know got some michael buble going here what so we don't have the room for this crap so you know and he had a big you know it's like he was

[01:04:46] you know had this five pound bag of nuts and i'm like dude what do you what is this naked and afraid or something so anyway i get him in the front seat and i get in the back and so it's kind of chaotic because the winds are blowing i get the motor started and uh we start you know we start a takeoff roll and you know it's noisy with that that jet going and all and then we get to about 20 knots it's a big enough runway so so we get to about 20 knots and he's like oh my god i'm gonna get in the back of the car and he's like oh my god i'm bang bang bang bang and i go oh shit what's that so i've you know brought the throng back to idle stop the airplane and i i had a figure it was my shoulder harness sure enough my shoulder harness was hanging outside of the canopy and uh banging on the leaning edge of the wing so i opened the canopy up you know and then strapped in and i just got i i just got you know first of all fatigue i was up all day you know got up at seven o'clock that morning so i was i'm dead tired and i'm doing this shit with these mbgs i'm going what am i doing here so we

[01:05:45] So I got the shoulder strap on. We blast off. We get to about 100 feet. Canopy opens.

[01:05:54] Holy shit. And I go, you know, it's one of those things that add up. You go, I probably should not be doing this. You know? And I came back close. That's

[01:06:02] **Gavin McClurg:** two. You get the three. We got a rule. If it's three, you got to abort. I didn't have three.

[01:06:09] **Gordon Boettger:** I was able to grab the canopy. We got it shut. I'm like, man, this is just not going well. You know? And that had never happened to me, you know, ever. Yeah. And I'm going, hmm. You know, maybe this is not just the right thing. So we just, we motored out and got in the wave and climbed up to 24,000 feet and then headed on south. And then started our journey, you know, 17 hour and 40 minute journey. So I

[01:06:34] **Gavin McClurg:** read your article. I would love, I know you've given other interviews about this, but it was beautiful that you talked. You talked about the beauty, even with the NVGs. Oh. What does it look like? What do you? It was wild. I've seen a bunch of your photos flying these FedEx jets, you know, around the world and they're amazing. And those of you listening, you got to follow Gordon on Instagram. It's amazing. But I mean, what are you seeing that night? Because it just sounds like, I think it just would blow my mind if you

[01:07:08] **Gordon Boettger:** see it. Yeah, it's, you know, it's wild because, you know, we had it. We had it. It's wild. It was in the south, which was right in the direction where, you know, you know, the Milky Way was just hanging over the entire canopy. And so you're sitting there with your dim lit instruments. Biggest snow

[01:07:23] **Gavin McClurg:** year in history, you know.

[01:07:26] **Gordon Boettger:** You're sitting there with these, the dim instruments, your various going, you know, and you're at 20,000 feet and it's pitch black outside. And you know, you know, because there's nothing between here and like Bishop, right? And so, you know, it's just magical, you know, and it wasn't cold. And I remember. I remember telling Bruce, I said, this is just nuts. We're just looking at the Milky Ways. And it's a shame that everyone doesn't have a chance to look through like legit night vision goggles because the amount of stars you see is unbelievable. It's, I mean, you're looking at satellites, you know, like left and right shooting stars, you know, all, you know, and here you are with a, in a glider, 27,000 feet, flipping along 150 knots over the ground, you know, just, it's like, wow, it was just magic, you know.

[01:08:11] And you're the only gig in town. Cause there's no one up there, you know? And so it was, it was, it was neat. We get down towards like mammoth and everything's going well. And we had an issue getting in on the Joshua complex

because they didn't open the airspace till five in the morning, which I didn't know about. So Oakland center's going, Hey, you need to get below 18,000 feet. I'm like, well, don't you handle the airspace when Joshua was not working it down there in the Owens? And they said, no. They said, you got to get below 18. I go. So what? No one's airliners on loud above 18 in that Joshua complex. He goes, no, it's going something. This is not right. I go, can you just verify that? He goes, let me check with my supervisor. So we're flipping along. I don't keep mine. I don't want to get below 18.

[01:08:56] Cause he started getting into that rotor zone and, you know, and you know, it's pitch black outside. So he goes, yep. Sorry. Supervisors. You got to get below 18. So, you know, we're just kind of a bean Mount Tom. And I started just shoving the nose over descending and flying out of the wave. Well, flying into the Sierra out of the wave and then got to your space just below airspace, just below 18 and was able to stay out of the, out of the bumps, you know, all the way down. And then, um, you know, made my first turn point down your in your car, hook back North. No,

[01:09:30] **Gavin McClurg:** wait, how far South did you get? Are you going off the Sierras?

[01:09:35] **Gordon Boettger:** Yeah, we went down just about South, just about South, just about a beam in your current. So.

[01:09:40] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Okay. Okay. So we

[01:09:43] **Gordon Boettger:** turned there and that's kind of where the wave kind of shuts down because the mountains change direction that, you know, down further South, it takes more of a Northwesterly flow. So the wave kind of shut down there. So I flew in a, a, a quite a big area of dead zone, like sink, sink, sink. And there's, there's a point where you cry open. You go, okay, we've got to turn back North, get back into the energy. Cause if you, if you fly too much into that sink and then you turn North bound into the sink. Now you're losing a lot of altitude. Next thing you know, you're going to be in the water. You're down at 13,000 feet and just getting, getting the crap beat out of you. So anyway, we turned back around and then about four 50, you know, Joshua approach gets on the frequency. Hey, all aircraft, Josh approaches up, you know, you know, up, up on frequency.

[01:10:29] So I call him, I said, Hey, look for my stage two clears. He goes, you're cleared stage two, which gives me clears up to 29,000 feet. So then I just climbed back up into the low twenties and then work North and then right about a beam. Mount Whitney is where the NVGs came off. That's where I didn't need them anymore. And that was it. The sun's coming up. Yeah. God, it was just all pink. And it was just, it was insane. You know, what,

[01:10:55] **Gavin McClurg:** what was it? What was it? What were you get? What was it blowing

[01:10:57] **Gordon Boettger:** on Whitney? You think that day, the winds are off or it was probably Whitney was probably 40 knots, 50 knots on the peak. Cause we, we didn't see much up North, North Reno. We saw about 70 knots. You know, a wind up, up higher, but that day was fairly, fairly mild. Like I said earlier, if you get too much, too strong wind, it just, it just doesn't build. What people think, oh, the stronger the wind, the better way it's going to be. Not necessarily, you know, it could be too, too strong. And I've had that happen. That really hampers your movement over the ground too. You know, I've, I've been down your Bishop where it's, it's literally a hundred. We had a hundred knots on the nose all the way to Menden, you know, and.

[01:11:42] Yeah. So you're going, how am I going to make ground speed? You know, you're doing 10 knots over the ground. You're watching the semi-trucks freaking blown by going up 395 past man. This is embarrassing.

[01:11:53] So it just gets funky, you know,

[01:11:56] **Gavin McClurg:** what you said, it was kind of a five out of a 10 day, but was this nice wave? Was it nice wave flying? It was just, wasn't the, it

[01:12:04] **Gordon Boettger:** wasn't strong. It wasn't, it wasn't, it wasn't the light hair on fire type, you know, like the, the Owens Valley. And I told Bruce, he said, man, this is not, this is. We were having to change gears here where you're like, okay, let's slow up a little bit. You know, you gotta slow up, you know, there are bigger dead zones and this is not. You can't just rock it all day. I mean, there are days where you're, you're, I mean, like I said, I mean, I'll get me in one's Valley at 18,000 feet and doing 140 knots indicated. And I get down low behind them at 26,000 feet, still doing 140

knots indicated climbing. Just like, holy shit. It's almost, it's almost eerily strong, you know, where you go, it's just, this is just scary. You know, like, is this going to let me down? You know, there's only so much so fast you can fly before you start fluttering, you know?

[01:12:50] So you don't want to, you don't want to get fluttered.

[01:12:53] **Gavin McClurg:** And I'm sorry for the ignorance here, but as I understand, you know, wave kind of stacks on that. What makes wave is it stacks on top of itself. Correct. I, those of you listening, can't see my hands, but it's kind of, you know, it's, it's kind of in a sense, folding on top of it, you know, that's how you can kind of keep benching up because. Correct. Is that, I understand that right?

[01:13:14] **Gordon Boettger:** No, if you, if you picture, um, like a, like a, uh, a big rock in a stream, you will see that, that water is water. We're just like air, right? So you'll see that water flow over that rock. And then downstream, if there's no other rock, it's just flat gravel bottom. You'll see those, those, uh, harmonics of, of wave. And that's exactly how mountain wave sets up. So, so there'll be a line, which is typically maybe halfway. So that's typically, you know, a mile in width that you can work the leading edge of that. Like, let's say there's lenticular, that wave will be, that lift will be on the leading edge or on the windward side of that lenticular cloud downwind of the mountain range. And that's typically, let's just say over the 3 95, you know, maybe five miles east of the spine of the, of the range for the most part, if you know where that wave is, you can really use that to an advantage, whether you're in a power plane or a glider, you know, I may hear guys.

[01:14:10] They're there. They're down. You can hear them just getting the shit knocked out of them. You know, they're talking to Joshua, they're an assessment or something going now reporting severe turbulence. And I'm going, man, this guy just moves upwind, you know, two or three miles. He can shut his motor down if he wants to fly the whole way, you know, all the way up in glass there. So, so on the backside of that, on the downwind side of that, you know, that, that air mass goes up, it's coming down equally as strong. So, um, that's what, that's, what's killed a lot of people, you know, or. You know, first of all, you get the downwash off the Sierra. If you're too close to the range, you'll just get that downslope wind. That's just sometimes too strong for an average airplane, even out, out climb, you know, and then you'll downwind of that. You'll have the, the, the propagation of air mass going up in the, in the primary wave.

[01:15:00] And then in between the up and the down part of the wave, you'll have that rotor up at kind of the ridge top level that is very, very violent.

[01:15:08] **Gavin McClurg:** But it won't, it won't, I guess. Maybe I wasn't. Describing a rider, I mean, I'd probably just lack of understanding, but it won't keep. So if you're looking at my hands here that, you know, you get the wave coming off Lee side of the, of the Sierras, that's what you're searching for. Uh-huh. Couldn't you just, you're flying north. Couldn't you just hang a 90 degree right and keep flying that wave in the Nevada or, I mean, just keep going east and keep, keep going with that wave? Well. Keep going with the harmonics? Well, yeah. If you,

[01:15:39] **Gordon Boettger:** yeah. If you commit to like a downwind flight, right. Which I, which I've done, you know, I, I climb up in the primary wave here, get up to 28,000 feet and then go east. The typical, typically those harmonics, they'll start getting lower. Like the secondary wave east of the primary wave will be set up lower and then they'll progressively get lower until it eventually dampens out. So, but yeah, I mean, uh, like going eastbound, which you'll try to do or pick up different waves, different wave systems off of different mountain range, like the Toyabes or the Rubies or, you know, these big pilot peak is, you know, north of Lovelock, you know, these ranges, sometimes you'll get, you'll get good wave off of those too.

[01:16:23] **Gavin McClurg:** So you can get new primary wave. Exactly. So what you do is you, yeah.

[01:16:27] **Gordon Boettger:** So if you go downwind, you basically go downwind, the case of go just to, to the slow as you can, like minimum sink speeds. You're like at 50 knots. It's very comfortable. You're not flying. You're not hauling ass. But your ground speed is because you got an 80 knot tailwind. So you're just clipping over the ground and you're letting the wind kind of do the work. So you just kind of float downwind and then maybe try to fly a hundred, 150 miles downwind until you get to another big range. And then once you get downwind of that, you kind of feel it. And as you're going downwind that very old start going, you know, and like, oh shit. And then you got to turn into the wind like really

quickly because your ground speed is so flat fast and you'll fly out of the wave really quickly. So once you turn into the wind, now you're zero ground speed. Again, kind of nibbling around searching for the big stuff. And then once you find it, you stop, you just point into the wind and you got hopefully a zero ground speed and you go up to like an elevator back up to 28,000 feet and then turn downwind again for another hundred.

[01:17:21] Yeah, exactly. So,

[01:17:23] **Gavin McClurg:** okay. So you're the sun's coming up. You're over Whitney. That's beautiful. You've got, you've, you've been in the air. What? Two, three, four, five, six. It gets pretty, pretty light. It gets light at five, I guess. Yeah. Probably.

[01:17:38] **Gordon Boettger:** Probably three, three hours. Uh, yeah. Three, four hours. Probably four hours. Yeah.

[01:17:43] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. So you're almost halfway through, right? Just getting, what time did you land? You just get going.

[01:17:49] **Gordon Boettger:** Yeah. We landed, I think after sunset. Yeah. It was, yeah, it was four hours in a, in a 17 hour. So we, we still had 13 hours.

[01:18:00] So yeah.

[01:18:02] **Gavin McClurg:** Yeah. What do you guys do? Are you taking shifts? Are you taking naps or what? How does this work?

[01:18:07] **Gordon Boettger:** No, I stayed awake. I stayed awake the whole time. What I try to do is, um, I tried to just kind of close my eyes, you know, in the airline world, you kind of learn to kind of take cat naps and, you know, these little cat naps seem to work pretty well, but I'd turn the volume on the Vario up so I could kind of hear what's going on because Bruce wasn't really aware of where to fly, you know, and you can get yourself in a world of hurt, like so quick, you know, if you, if you take a crab angle out, you know, on a South and Northbound track. And now, now your next thing, you know, you're going down 2000 feet a minute and going, dude, what happened? You know? So I, I, I just, I stayed awake the whole time, but I, I tried to practice, I closed my eyes and, and, you know, I was just listening to the Vario and as soon as I would hear something, you know, like, Oh, where's what happened to the left?

[01:18:54] You know, I didn't wake up and I never, never slept. I never got in a rammer like that, you know, but, um, yeah, yeah. You just drive and you just run on adrenaline, you know, that goes. So that's pretty much how it works. But it's funny. The mindset went from, okay, well, we'll, uh, you know, we can, I think we need a thousand kilometers. No problem. You know? So we're coming back like, ah, that's cool. You know, we'll get, we got a thousand kilometers done. And then we got North of Reno and too much moisture, uh, North of Reno and the wave got really soft and like, okay, here we go South again. And so we ran back South and went pretty much ran back down to Inyo current and, and, uh, you know, nothing really, it was nothing really hard, you know, other than the, the, the, the, the T on the, most of these legs. And so we ran South again and yeah, there was, there was points where you're going, man, I'm dragging, you know, it's just, I'm hurting here.

[01:19:47] I'm tired. We went back pretty much down the Inyo current, came back North, back up to Reno. I'm like, okay, if we can get 1500 kilometers, that'd be cool. You know? So we, we tagged that, you know, we got that notch. And so we went South again and, and now it's like, oh shit. I think we got it. We got 2000 kilometers. That's pretty cool. You know? And, uh, that finally became, what's your

[01:20:13] **Gavin McClurg:** average, what, what, what's your

[01:20:16] **Gordon Boettger:** average speed? Uh, for this, for the, for the entire flight, we average 110 miles an hour.

[01:20:24] So on a less than stellar day, you know, it was, it was really, really kind of weird, but so that was a five, uh, that was a five turn point flight. And, uh, that's why it's recognized by the IGC for, uh, like a world record. Cause it was, you know, we use more than three turn points, but it's recognized by OLC and then we glide. Um, so what was the total distance? 3,058 kilometers. So Klaus had done 3,008 kilometers. It was, was that 1900? That was 1900 statute. I think that's what it comes out to. So yeah. So the, I mean, fast forward, everything was very last leg. It was like. Oh shit. I

[01:21:09] So I'm like, Bruce, uh, I said, here's the thing. I said, the wave's supposed to shut down. We saw all day that North Reno up near Susanville and that whole area, there was just a shit ton of moisture. And you go, there's just no wave up there. And uh, so I figured we would have to stretch our flight. A final leg would have to, we would have to get to like Altaville or Cedarville or somewhere up in that area. And I thought the likelihood of that was going to be so slim because first of all, there, there wasn't any wave forecast. And then secondly, there was so much moisture up there. So I told Bruce on our final leg up the Owens Valley, I said, let's just, let's just get up. If we can get up to Reno, we'll just, we'll just kind of feel it out. And if it's, if it's shitty, we'll just come back and land. And you know, we will have gotten over 2,500 kilometers, which is still pretty, pretty freaking good.

[01:22:36] I've got that thing that's like that thing that's like that thing that's like that thing

[01:23:33] You know, we were going to, we were way below glide. So I'm like, oh shit, you know, if we can, we can at least manage a lower sink rate, you know, maybe zero sink for a while, then we could maybe kind of get up to glide. So I called, I called Oakland center. I said, Hey, is there any chance I can get higher? He goes, no, I'm able, you know, traffic or something. I said, Hey, this, and I actually told him, I said, this, this could potentially be the longest glider flight in history. I mean, is there anything we can work at? You know, and he goes, standby, you know, he goes, okay. You've cleared up to, you got what it was two five over something. So I just sat in like one or two knots of lift, just going, just climb it so slowly, just milking everything I could. And I got, I was like as high as I can. I said, all right, we're out of here. You know, so we started on the

[01:24:20] **Gordon Boettger:** o'clock or six o'clock. Okay. Yeah. It's getting, yeah. The sun angle is starting to get low, but I'm going get MVGs, right? Round two on the MVGs. So, so we started making a run out to the Northeast and, and I saw a huge layer of undercasts and I went, so we're headed out towards, in the direction of tourists from Reno. So we kind of had a, we had, I don't want to say quartering head when we were tracking about our heading was about three, four, zero. We're tracking about zero, three, zero, you know, cause we've got about 80 knots of wind.

[01:24:59] **Gordon Boettger:** And we're like, Oh, we're going to go to Reno. And we're like, Oh, we're going to go to Reno. So, so the winds weren't really hurting us too much, but I started kind of heading for this big undercast, which is, I couldn't tell how far out in the distance it was and where we would be in relation to the undercast once we got there. But I go, Bruce, we can't fly. We're not flying through that. We're going to have to duck underneath that or, or pull the spoilers out. And I hope I was hoping we didn't have to do that. So I sent on this long kind of efficient glide out towards

this undercast in the direction of our tourists. And we finally got to the undercast and we're maybe five miles from it. I go, this is going to work out perfectly. You know, I can just shove the nose over and we'll slide underneath it. I don't have to pull spoilers out and, you know, kill my glide to El Turismo. So I shoved the nose over and I slid underneath this thing. And then it got pretty dark.

[01:25:45] And now there's this fricking snow showers left and right. And I'm just flying in between this stuff, trying not to get ice on the wings. So I'm just kind of weaving my way. You get to do that? I thought it was awesome. I'm weaving through this shit. I'm weaving through this stuff and I'm going, yeah, I said, you know, the fact that we're not doing a straight line, I said, this is, this is hurting us, you know? And so, um, finally, you know, we get to, we get to maybe 50 miles South of El Turismo and I, I can look off in the distance because it was hard to see because of all these snow showers, but I look off in the distance and I see this, the sun hitting this big patch of ground. I mean, oh shit, that's nice. A big blue hole, you know? So I kind of head. Headed for it. And I got in this big blue hole, this valley.

[01:26:31] And then I made a left turn towards directly towards El Turismo. Now we're probably maybe 40 miles from El Turismo. And I just hit a, I just, I came up to a wall of moisture all the way to the ground. I mean, I felt like I was flying on the East coast or something because of all these different layers of clouds. And I went,

[01:26:52] **Gavin McClurg:** yeah, I

[01:26:53] **Gordon Boettger:** said, and the computer said, I'll never forget. It said 2,000, 988 kilometers. I was 12 kilometers short of 3,000 K. And you're looking at this wall of moisture going, do you know, you kind of go and do I do it? Do I do it? And I go, I go, Bruce, you can't do it. We'll kill ourselves if we do this. This stuff's going to the ground, you know? And I go, cause I don't have pedo heat or anything. You know, someone leaves all my instruments with the icing. If I fly into the stuff and Bruce goes, well, it's only 30 miles. I go, we're done. We can't do it. So I flipped a U-turn. You can see it on the trace. I sent you the WeGlide link, but I did a complete U-turn. I said, put Cedarville in the computer. So we got that in the computer and it said, we're like 4,000 feet low.

[01:27:39] Plus our direct line from our point there to Cedarville, we would have had across the entire range, mountain range, which, you know, it was, it was co-op. There's no way you can do that. Plus it was so much cloud cover. So I had to go South first and then go to the South end of that range over the

[01:27:56] **Gavin McClurg:** coast. And then I had to go to the South end of that range over the coast. And then I had to go to the South end of that range over the coast. And then I had to go this

[01:27:56] **Gordon Boettger:** big high plateau. So before I could start going East out towards the desert and to where the Cedarville Valley is. So now my computer has given me my straight line computation, but I'm having to go make this big shuck and jive around the South end of this range. So all my numbers are out to lunch. So I'm going, so I ended up over this big plateau and I'm just kind of milking it going, holy shit. I don't want to get over the ridge here, you know, because we had like 15 miles. And I'm just a couple thousand feet over there over this plateau. And I'm just, just kind of milking it Eastbound and I wanted to, oh shit. And there was a field down there, like a farmer field. And I keep in mind, I I've got the, I've got the engine, but will it's, you know, is it going to start? I don't know.

[01:28:41] You can't rely on it because you have to, first of all, you have to extend it. Then you have to start it. And you know, is it even going to start? So you can't really rely on that. I see a farm field out there. And I, once we got a beam, I go, there's no way we're going to land it there. It was a pipe dream, but, I ended up seeing the, when I saw the edge of the ridge and I kind of just eyeball, I said, Oh, I think we're going to make it. So we were able to cross over that ridge. And then once I got the sky started opening up a little bit more. And then I saw like a cumulus cloud over the Valley, about 30 miles South of 20 miles South of Cedarville. My computer still said 2,988 kilometers. So I hadn't, and I was pissed. I go, you know, I'm going all this way East, but I'm not adding miles. Right. I go North.

[01:29:27] I'm going, so I go Bruce, I'm ahead for that cloud. And, and once I was able to see it, I go, that's a rotor cumulant. That's like a rotor Q cloud that was associated with wave. And then I could see some ragged, like wave that was setting up in the Valley there. I went, I think I can, if I get underneath this cloud, I can work it. So I get underneath this cloud and I'm maybe 2,500 AGL. And I still can't make Cedarville. Right. But there's now there's, there's a dry Lake I can land on, which was wet. You know, the glider would have been there for days, but I ended up circling underneath

this thing and there's one knot, two knot, three knots left. Awesome. And I get up and then I push West of it into wave and it goes laminar. And all of a sudden it just goes.

[01:30:13] And I started pressing North and the computer freaking finally numbers matched up for Cedarville and said, you got it made. And I'm like, Holy shit. So I ran North in that wave on the East side of that Cedarville range. And I'm like, Holy shit. And I'm like, Holy shit. And I'm

[01:30:28] like that shit right over Cedarville and go that's, you know, by then it was already 3,030 kilometer or wherever and went all the way North until I ran into freaking snow showers again. And then just that was the that's where the distance was calculated all the way to that Northern point. And then I turned South and came to Cedarville and, and, and landed and we had 3,058 kilometers in bags. So we landed and cops show up and like, what the hell are these guys doing here? And I'm like, oh shit. on the phone going yeah that's uh 189 delta tango i confirm he's landed at cedarville and i go what was he goes that was the fa calling because they're wondering what they they thought you were landing at alturas because that was the last thing i told them i was landing at alturas and you didn't so the cops went to alturas first they didn't see an airplane that's just got planted in the mountain somewhere so they go shit let's try cedarville so like dude can you help us push a glider out of the way so we get out of this glider we tied down i had some tie down rope and tied it down on the line and you know now it starts kind of raining and drizzling and and um the guys tried to hook us up with a motel and there was nothing around everything was you know but now it's dark and uh so we showed up in these big goofy suits on these expedition suits

[01:31:40] finally we he got some lady at the hotel to our motel to open the open the doors he goes yeah i got one room left and so we uh we got a room and then bruce found some people you know a few doors down they had a bottle of scotch and he bought a bottle of scotch you you just got in for that it was a good time you

[01:31:58] **Gavin McClurg:** didn't sleep obviously

[01:31:59] **Gordon Boettger:** because you're just i was gonna say

[01:32:01] **Gavin McClurg:** there's no way you slept even as even as exhausted as you were you said fire that's amazing i don't understand the the the record thing so it was the longest flight that's ever happened in a sailplane but it's not a record because it can only be three points is that right yeah that's a max

[01:32:18] **Gordon Boettger:** that's a max that the igc will so that's the maximum number of turnpoints that the igc recognizes three so it's like it's unofficially the longest you know klaus ohlman still has that world record for a three turn point which is three thousand and eight kilometers you know so that's why i've got i i think that's very doable out of here you know so i've gotta it's

[01:32:40] **Gavin McClurg:** gonna say if you had a five out of a 10 day yeah that's insane yeah you're in the air for how long 17 how

[01:32:48] **Gordon Boettger:** much 40 minutes yeah 17 hours so all night you know all day so yeah it's just it kind of gets you fired up and do more of this and then i think we can do some big massive triangles in the way you know like 1500 kilometer almost 2000 kilometer triangle flight you know run from maybe here down to in your current and out towards ely and then back up uh towards minden up to susanville and then you know so in your current your first turn point ely's your second and then susanville would be there like your third turn point and uh and

[01:33:22] **Gavin McClurg:** are you working you know are you working with rami are you working with a whole bunch of other gary down in albuquerque are you guys all kind of all working together or this is just your no

[01:33:32] **Gordon Boettger:** it's just my gig you know because not like i said not too many people are in it yes i mean some some people are still some people are starting to get a little more interested in it you know intrigued with it with the wave stuff but not to the extent that uh you know they just most guys just aren't into that you know i mean most guys go home there's no way i could sit in in a freaking cockpit that long you know they're just not they just don't want to i'm not saying they couldn't you know it's just they don't have a desire or will to right you know i get it that's that's fine you know and it's just nothing nothing wrong with that just like they want to go go to bed and sleep at night i get it

[01:34:13] there's stuff that can be done you know try it you know and we got the weather here to do it take advantage of it so right

[01:34:20] **Gavin McClurg:** how would you how would you do it with the three turn point thing i mean if you really if you um so what what's your vision now what do you well i do with this now it's

[01:34:31] **Gordon Boettger:** very doable so the problem we have here in the sierra with with waiver kind of in this area is that we're we're limited with north and south wise with wave because you get on the southern end of this uh wave area it starts to get too soft and the wave shuts down if you get too far north you know typically we'll run into moisture you know you start getting to that jet jet axis so whereas like argentina they they have a much longer area of mountains you know or they can run further north and south and that kind of thing but i think like with a turn three turn point um like klaus oman's thing would be take off here go down to in your current up to susanville back down in your current and then you'd land up and you know north of casper um wyoming which is uh which is very very very doable so if you take off here like like at 10 o'clock at night and you get these these legs done in at night in in a comfortable area geographic because we're used to this area

[01:35:37] and we're used to the wave working in this area and do all that stuff during the night hours and as the sun comes up you fly and come up to minden and and then you start hitting off heading off to the northeast like what i do going downwind you know and then you know then you end up in then you end up on a downwind flight you know where you you got that massive tailwind and you just if you end up in your like the casper area that would put you over the 3000 kilometer mark so

[01:36:04] **Gavin McClurg:** and in the in the sailplane is there any poo-pooing oh no that's but these guys are doing it at night or is there any uh is there any friction there or is this just the whole community this is badass this is really cool right

[01:36:20] **Gordon Boettger:** now i think it's the badass or you know uh category i don't know where it's going to go in the future i i you know and what i tell everyone it's like you know whether this is a record i don't i can give a rat's ass you know it's more of you know you're opening up some boundaries you're exploring new areas and and you're utilizing technology and utilizing an air mass whether it's working day night you know it doesn't matter you know for i gotta go well let's he's doing it nighttime well sure i'm not doing anything illegal and if they say well you can't see a lot of the europeans they the germans they cannot even if they have a glider that's equipped that's uh equipped for night flight they cannot fly a glider there at night so all the europeans think that my

[01:37:06] was not a record because i didn't you know a certain number of hours at night and they they don't have that luxury that we have and i even emailed igc and the uh the igc folks about it and the guy goes oh no he goes you're as long as you comply with the rules your country you're legal to do whatever because you're you're saying night that that would invalidate your flight he goes the fact that you'd use more three turn points does you know so i mean i could have used three you know so anyway that that's that's where we are with that whole thing but people are very fascinated i think the germans you know that i did a few test flights at night and i just posted it and just people went nuts like what the hell this guy's flying a glider before this 3 000 kilometer flight even came about the germans were calling me asking for you know interviews to to write articles just about night flight you know in a glider with night vision articles because they were so intrigued by that like holy shit this is pretty wild this is like james bond stuff

[01:38:06] so it is james bond stuff so again

[01:38:09] **Gavin McClurg:** since i've been following you and watching your pictures and videos it's just fully james bond man you're 007 out there it's

[01:38:17] **Gordon Boettger:** it's pretty cool so it's neat that you know i haven't gotten much uh i haven't gotten any friction at all you know i haven't heard anything anything negative you know whether social media or is this word of mouth i haven't heard anything like oh this guy's cheating or i mean there's unless i'm not cool i'm gonna break any rules you know i'm just i'm doing everything in whether people like it or not i'm just gonna keep doing i think it's cool and i think shit

[01:38:41] **Gavin McClurg:** the air mass is

[01:38:42] **Gordon Boettger:** going up at night use it you know and that's what i'm doing and i've got uh luckily have uh the capability to do that so but you know when it you know with the with the record thing i don't know if there's nothing i mean if there's a record done i i know people need to start looking you know because claus oman i think he was he's he saw this nighttime stuff and i think he's starting to you know there's probably some some stuff that he's trying to work on because there was a i sold dennis tito's other arcus and uh i got a call from a guy down in argentina the guy was you know like uh i said what do you what do you want to do with the glider he goes we'll call someone he wants me to buy it so it's like you know i mean

[01:39:32] **Gavin McClurg:** you know what what he what he's doing over there over the mad and stuff is just so cool yeah

[01:39:37] **Gordon Boettger:** have you heard have you uh heard of baptiste innocent uh the french guy he's doing he was doing that stuff over the mad he did some big big flights um big triangle flights where he he launched from uh the alps and then crossed over to uh what was the island down there mad and then jumped yeah then jumped off uh downwind into croatia and then flew ridge and thermal left back i did i did hear about that

[01:40:04] **Gavin McClurg:** sorry i was i was confusing him with claus but yeah yeah i mean it's just it's it's remarkable you know it's just so cool that you know the Red Bull X-Alps it takes us 12 days to do that whole range and you guys do it in a day you know it's yeah but it's just awesome

[01:40:18] **Gordon Boettger:** no i think i think what you guys are that's pretty cool i'm just sitting putting my ass in the seat for 17 hours you guys are walking doing all this crap you know

[01:40:27] **Gavin McClurg:** yeah it's vicious it's vicious but it's it's super inspiring i really appreciate what you're you know you're pressing into because it's uh it's new boundaries feels kind of apollo-ish man yeah i mean it feels it feels yeah yeah it feels that that you're you're opening new lines which is kind of what this thing's been about for a long time you know we're trying to find lines that are cool that are ascetic and that are yeah yeah that are pushing the boundaries one one one final question here just because you know we don't think like you do as pilots when it comes to landing because we can land anywhere i know that's not the case with sailplanes but it's do you do you get when you've flown as long as you have and you have the experience that you have does your threshold for safety keep dropping because you know you you're i've got the experience i could figure this out you know i'm going for this big distance or do you really just have to keep a really reasonable it sounds like you kind of the margin got a little soft there at the end of that lat you know the your big one but

[01:41:36] **Gordon Boettger:** yeah it it it does i think you have to know your own limits you know you know on that on that big flight could you know i could have just said well i don't want to get my 3 000 kilometers pushed right in the moisture and gone for alturas and probably probably not been talking to you right now you know but i think there's there's a point where you do get that limit and it's funny because that that flight i you you get to that point you know and everyone that's done these you know these big things

[01:42:07] sometimes you get that point you go do i cross that line you know if i cross it i might be paying dearly for this you know is this worth it you know and you know and i think my experience in the military and in the airlines there's a safety aspect that you you put in there you go this is nothing's worth this you know it's just this is ridiculous i don't want to be the guy they go what was the guy that guy was an idiot what was he thinking you know so i i mean there's there's a certain you know i don't want to say i'm i'm i'm not reckless in fighting you know i'm not reckless by any means but i always i always have an out if as long as you have an out you know like okay well i can land at that field because menden's got too big of a crosswind i'll go downwind i'll land in hawthorne into the wind on the runway you know then then then that's a good you have to have those options you know you have to have those those alternatives and if you don't you don't have an out then it's kind of foolish flying it's it's just like flying a glider and just

[01:43:04] leaving an area of lift and going okay i'm going to go for that cloud and if i if there's no lift there there's no place to land i'm breaking the glider that to me that's foolish i just i never fly that way you know even if i have an engine because i don't rely on that engine to start it might not start so i i think i'm fairly safe in my thinking are you are you're

definitely taking more risk you know doing that type of line that i'm then thermoflying because of the elements you're dealing with it's just that's just the nature of the beast you know it's just like climbing k2 versus you know some other some smaller figures just certain certain amounts of elements of risk you have to put up with you know but sure you know the safest possible way you can do it that's the way to do it so yeah we got to get you down here i think it'll uh i

[01:43:54] **Gavin McClurg:** gordon i'm coming man i i if if you're if you're if you're sincere about the offer just give me a shout i will uh i will come this has been amazing uh thank you for your time we've been incredibly entertaining and thank you sir and i'll be i'll be watching you and i can't wait to see what you do next thank you gavin thanks for your time appreciate it appreciate that nice talking to you

[01:44:31] that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right that's right you get your podcast. That goes a long ways and helps spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course, you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation 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.

[01:45:16] 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 for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want to do it for the people that are watching. I want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to [cloudbasedmayhem.com](http://cloudbasedmayhem.com), you can find the places to support. You can do it through [patreon.com](http://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.

[01:46:03] A little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime and hopefully you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. 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 and 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.

[01:47:03] Bye.

[01:47:34] Thank you.

# Français

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

## Show notes

Le 19 juin de cette année, dans l'obscurité de la nuit, Gordon Boettger et son copilote Bruce Campbell ont enfilé les vêtements d'expédition que les montagnards utilisent pour gravir les plus hauts sommets du monde, sont montés dans un planeur spécialisé de haute performance, ont mis leurs lunettes de vision nocturne et ont pris les cieux de la chaîne de montagnes Sierra à 02h30. Ils ne le savaient pas encore, mais ils resteraient en l'air en volant en « wave » (aussi appelée le « monster ») pendant plus de 17 heures et iraient plus loin que quiconque en planeur, atteignant finalement 3055 kilomètres, soit 1898 miles.

Le post #205- Chasing the Monster with Gordon Boettger 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 CloudBase Mayhem. J'ai une histoire incroyable à vous raconter aujourd'hui et une conversation avec Gordon Boker. Si vous ne connaissez pas son nom, vous allez le découvrir. Il a récemment battu le record de distance parcourue en planeur, dépassant tout ce qui avait été fait auparavant. Bien que vous entendrez pourquoi ce n'était pas un record mondial, à cause de la façon dont ils comptent les distances déclarées et les points, vous en apprendrez plus dans l'émission. Mais on m'a envoyé un article vers la fin du mois de juin sur un monsieur qui avait volé pendant 17 heures, volant toute la nuit avec des lunettes de vision nocturne en vagues, traquant le monstre dans les Sierras en planeur avec un copilote, de haut en bas.

[00:00:56] Et je me suis dit : je lis l'article, je rentre chez moi et je dois absolument faire venir ce gars sur l'émission. Alors voilà. On a essayé de s'organiser ces deux derniers mois. On a fini par y arriver. On a eu une discussion incroyable et on s'est bien amusés. Gordon est pilote commercial pour FedEx, il vole partout dans le monde. C'est génial de le suivre sur Instagram. Allez voir son profil. C'est G-R-B-O-E-T-T-G-E-R, Boker. Il a passé sa vie à voler. Il est sorti de la Navy. Il pilote des planeurs depuis qu'il est gamin. Et de nos jours, il se consacre presque exclusivement à la recherche de vagues. Il traque le monstre dans les Sierras. Finalement, on a beaucoup parlé de vol, de son parcours, de photographie et de plein d'autres choses qui le passionnent vraiment.

[00:01:42] Mais on finit par arriver à son vol incroyable. Il reste en l'air, comme je l'ai dit, pendant 17 heures, il vole toute la nuit. Il le fait avec des lunettes de vision nocturne. Il a un planeur très, très spécial. Il n'en existe que quatre dans le monde, conçus précisément pour ça. Et il fait ce genre de mission depuis longtemps. Il est vraiment passionné. Il est dingue. On a passé un moment incroyable à en parler. Je crois que je viens de le dire trois fois, mais c'est la seule façon de le décrire. Et une petite correction : il mentionne plusieurs fois IGC. Bien sûr, on sait tous ce qu'est un fichier IGC, mais ce qu'il voulait dire dans ce contexte, c'était la FAI. Il parle donc de la façon de battre des records et d'un organisme de réglementation, mais c'est assez évident. On était juste, on était tous les deux...

[00:02:28] Ouais.

[00:02:35] Je suis vraiment ravi de parler de ce vol de dingue que vous avez effectué. Je ne me rappelle plus comment c'est arrivé sur mon bureau un jour au cours des derniers mois. Je sais que c'était le 19 juin quand vous l'avez fait, mais j'ai lu cet article et je me suis dit : mon Dieu, il faut que je parle à ce gars. Alors on y en sera, mais pour l'instant, donnons un petit avant-goût à nos auditeurs et entrons dans le vif du sujet, j'aimerais beaucoup en savoir plus sur votre parcours.

[00:03:23] Je sais que vous pilotez de gros jets pour FedEx et que vous faites ça depuis longtemps. Vous avez mentionné avoir commencé dans la Navy, mais comment en êtes-vous arrivé au point de piloter si bien des planeurs ? Prenez votre temps, mais mettez-nous un peu dans le bain.

[00:03:39] **Gordon Boettger:** Eh bien, tout ça a commencé quand j'étais enfant. Vous savez, mon père et ma mère ont immigré d'Allemagne à la fin des années 60, et il était dans l'armée de l'air allemande là-bas. C'était donc toujours une famille très axée sur la famille, ou plutôt sur l'aviation. Mon père m'a initié. Il avait l'habitude de me mettre à l'arrière de ces ailes dans le désert de Mojave quand j'étais petit. Et j'ai accroché, et ma mère travaillait pour Flying Tigers à l'époque. Je pouvais parfois faire des vols non-réduits dans le cockpit. Et j'ai toujours pensé que c'était un style de vie plutôt cool. Ces gars-là vivent leur vie, ils volent partout dans le monde, ils s'amusent bien, gagnent un salaire correct et ont beaucoup de temps libre. Et je me suis dit : je pense que c'est quelque chose que je pourrais vouloir faire. Alors, mon père m'a fait découvrir le vol plané à l'âge de 13 ans.

[00:04:25] Et j'ai commencé ça dans le sud de la Californie. Il y avait en fait un endroit à Los Alamitos, à la base militaire, qui avait un programme de vol à voile. Je me suis impliqué là-dedans à 13 ans et je l'ai vendu pour mon 14e anniversaire. Et puis, juste... Ton père était militaire ? Ouais, il était dans l'armée de l'air allemande là-bas. Et puis il est venu ici et a trouvé un job chez McDonnell Douglas en tant qu'ingénieur pour Douglas. Mais il était instructeur de vol. Et ouais, j'ai grandi en faisant beaucoup de surf. C'était un peu ma vie. Et je savais que je devais finir par faire quelque chose d'un peu plus sérieux. Mais le truc des ailes, j'y ai juste accroché. C'était comme dans le monde du parapente. Tu sais, tu sais un peu ce qui arrive après. Alors j'ai vendu pour mon 14e anniversaire et j'ai commencé à m'intéresser au cross country.

[00:05:12] Et, vous savez, l'aile Schweitzer 126, qui est plutôt une aile à faible performance, genre une aile avec une finesse de 24 pour 1. Mais j'ai commencé à m'intéresser au cross country quand j'étais gamin. Et puis j'ai commencé à aller dans le désert tous les week-ends. C'était ma vie. Chaque week-end, j'allais dans le désert, je dormais avec mes potes à l'arrière d'un pick-up Toyota. Et on volait en aile tout le week-end, on rentrait et on était de retour à l'école lundi matin. C'était ma vie. Et ça m'a d'ailleurs aidé à intégrer l'armée et à avoir cette expérience en vol. J'ai commencé avec des avions à moteur à 15 ans et j'ai pris mon envol à 16 ans avec les avions à moteur. Mais le côté moteur ne m'intéressait pas parce que c'était après avoir volé en aile. C'est assez ennuyeux, vous savez, avoir un moteur qui pend là-dedans.

[00:05:59] Alors, je suis resté sur les ailes et j'ai vraiment commencé à augmenter mes distances et à aller chercher ces badges de voltige, vous savez, ceux de la Soaring Society of America, et j'ai commencé à tous les obtenir, puis j'ai rejoint l'armée. J'ai rejoint la Navy, je suis parti en formation de vol à Pensacola, deux ans de formation de vol, puis j'ai passé six ans en service actif à piloter pour l'armée. J'étais pilote dans la Navy, sur deux porte-avions différents, j'ai fait mon temps, j'ai démissionné et j'ai trouvé un job chez FedEx à 28 ans. Et depuis, je fais...

[00:06:32] **Gavin McClurg:** Ça. Qu'est-ce que tu pilotais sur les porte-avions ? C'était des E-2 Hawkeye ? D'accord.

[00:06:36] **Gordon Boettger:** C'est essentiellement un AWACS basé sur un porte-avions, un avion de type Rook Rop. Donc oui, j'ai fait mon temps là-bas et ensuite, vous savez, dans la Navy. Est-ce que vous avez aimé ? Vous savez, la partie vol sur le bateau. C'était vraiment difficile. Cette partie était amusante, mais je n'ai pas aimé passer ma vie assis sur, vous savez, sur un gros truc gris avec 5000 gars, vous savez, pendant six mois, ça a fini par lasser. Mais bon, je veux dire, c'était un tremplin pour intégrer les compagnies aériennes parce qu'ils avaient besoin de ces heures de vol et je n'avais pas l'argent pour les payer moi-même dans le monde civil. Alors j'ai eu un super moyen de les obtenir via l'armée, vous savez, c'est le côté vous servez votre pays et tout ce genre de trucs. Mais c'était bien. Tout était bien et j'ai acquis mon expérience.

[00:07:23] Je suis content d'avoir fait ça. On grandit vite quand on le fait. Et c'est drôle, quand je regarde en arrière maintenant, je vois ces gamins qui avaient mon âge, genre 22 ans, décoller de ces bateaux. Je me dis : « Oh, ils laissent ces gamins piloter ces avions depuis des porte-avions ». Du coup, je prends un coup de vieux. Je suis le vieux maintenant. Mais bon, ce n'est pas

[00:07:43] **Gavin McClurg:** C'est tout Top Gun. Ce n'est pas si passionnant.

[00:07:45] **Gordon Boettger:** C'est ça. Ouais, je ne suis pas le genre de mec à la Tom Cruise, c'est certain. Mais c'est drôle, pendant mon temps à la Navy, j'ai toujours voulu me mettre sérieusement à la voile, aux longues distances. Et évidemment, avec une famille et tout ça, je n'avais pas le temps de faire tout ce que je voulais. Du coup, le truc des ailes

a été mis de côté. Et puis, on a été ici dans l'armée pendant 21 ans, ou presque 21 ans maintenant. Alors, une fois qu'on est revenus, est-ce que c'était...

[00:08:17] **Gavin McClurg:** Juste après la Navy ? Donc tu y es allé ? Ouais. Ouais, c'était environ deux ans

[00:08:22] **Gordon Boettger:** deux ans après avoir quitté la Navy, j'ai quitté San Diego. J'habitais à San Diego. Et, tu sais, je volais vers Water Springs, dans les collines à l'est de San Diego. Et, tu sais, le vol plané est correct, mais on ne peut pas vraiment sortir pour faire les gros trucs comme on peut ici. Ce n'est pas le gros truc. Mais une fois que j'ai déménagé ici, j'ai commencé à prendre vraiment au sérieux le fait de faire de gros vols en vague. Et c'est ce que, tu sais, je savais que j'étais toujours limité en termes de distance avec les vols thermiques, parce qu'on dépend du chauffage. Ouais. Ouais. Et avec la vague de montagne, c'est juste une tout autre, une tout autre bête, tu sais, et c'est super bon ici, tant pour les thermiques que pour la vague.

[00:08:59] **Gavin McClurg:** Je veux dire, est-ce que c'était déjà du vol en vague ? Parce que c'est quelque chose qui dépasse vraiment ce que, vous savez, les ailes peuvent atteindre. Mais vraiment, on a, j'ai volé en vague dans les Alpes pendant le X-Alps 2015. Et vous savez, c'est assez mouvementé pour nous. C'est, c'est beaucoup de vent. Mais est-ce que c'était quelque chose de précoce ? Est-ce que c'était sur votre radar dès 2014 ? Ou est-ce que c'était... Ouais, c'était. Je veux dire, vous savez, les gars, dans votre monde, c'est ce que vous faites.

[00:09:34] **Gordon Boettger:** Ouais, je veux dire, la vague dans l'ensemble, ce n'est pas très populaire pour la plupart, je dirais probablement 90 % des pilotes de planeurs de type cellule, parce qu'ils ne veulent pas gérer les éléments. Ils ne veulent pas gérer les vents. Ils ne veulent pas gérer le froid, le givrage, le gel et juste la turbulence. Ouais. Et tout le reste du bazar qui va avec. Je veux dire, il y a un prix à payer pour ces distances, il faut être prêt à assumer ce genre de, tu sais, à assumer ces risques. Et je veux dire, les risques sont là, et tout est un peu amplifié. Il faut être au top de sa forme. Mais je pense que ça peut se faire en toute sécurité. Mais pour revenir au début, quand tout a commencé, j'ai commencé à voler en vague vers l'âge de 15 et 16 ans. Je veux dire, quand j'avais 16 ans, j'étais, je pense que j'avais 16 ou 17 ans.

[00:10:20] Je suis monté dans l'Owens Valley. J'étais au-dessus du loon pine à 34 000 pieds, vous savez, un gamin de 16 ans.

[00:10:26] **Gavin McClurg:** Waouh. Pas possible.

[00:10:29] **Gordon Boettger:** Ouais. Waouh. C'est assez dingue. Il y en a beaucoup de...

[00:10:31] **Gavin McClurg:** de pression. Je parle de... je veux dire, on a encore beaucoup de chemin à parcourir pour en arriver là où vous en êtes maintenant, mais même à l'époque, avec quel équipement, quand vous aviez 16 ans et que vous voliez à 34 000 pieds, quel équipement utilisiez-vous ?

[00:10:43] **Gordon Boettger:** Tu es

[00:10:44] **Gavin McClurg:** just sur oxygène en bouteille ? Ouais, juste en bouteille. Parapente ? OK. Ouais.

[00:10:48] **Gordon Boettger:** Je veux dire, aujourd'hui on a les régulateurs EDS, mais à l'époque, tu avais soit un système à débit constant, soit un régulateur à pression manuelle, tu sais, le vieux régulateur militaire A14. Et à ce moment-là, j'avais un régulateur A14 et, tu sais, ça te vidait d'O2 autant que le système à débit constant. Donc à l'époque, tu sais, je volais avec un régulateur A14, tu n'étais pas pressurisé ni chauffé, et tu sais, ils ont fait un gros projet de vagues dans la Sierra dans les années 50. C'était une sorte de projet parrainé par le gouvernement qu'ils ont fait pendant plusieurs hivers. Genre un pré-Perlan.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** ce genre de truc ?

[00:11:24] **Gordon Boettger:** Ouais. Alors ils ont beaucoup appris parce que tout ça a été fait à Bishop. Ils ont beaucoup appris sur la turbulence des rotors, vous voyez, et tout ce genre de trucs bizarres qui se passent avec la vague, et ils ont fini par écrire des livres là-dessus. Et donc la vague, c'est, vous savez, c'est quelque chose, un domaine que les gens ont abordé, je pense, mais sans vraiment s'y plonger sérieusement, parce que comme je l'ai dit, beaucoup de gens ne s'en occupent pas. Je veux dire, je vais à l'aéroport de Minden et vous verrez 30 ailes attachées en été, en hiver, rien, vous voyez, ils sont genre, on a fini avec les ailes pour la saison, on les verra au printemps, et je me dis, Hé, si l'air

monte verticalement, utilisez-le, tant que vous pouvez le faire en toute sécurité et en profiter. Et ça, ça m'a toujours intrigué avec la vague parce que je pense que tous les records à partir de maintenant vont être battus, vont être battus en vague.

[00:12:14] **Gavin McClurg:** Bien sûr. Ils

[00:12:15] **Gordon Boettger:** doivent l'être. Ils ont

[00:12:16] **Gavin McClurg:** ça doit être juste, non ? Parce que

[00:12:16] **Gordon Boettger:** tu ne peux tout simplement pas, tu ne peux pas faire ça. Et avec la durée du jour, la durée limitée du jour, tu n'as pas fait de thermiques comme vous ne le faites pas. Donc

[00:12:23] **Gavin McClurg:** Quand tu avais 16 ans et que tu volais à 34 000 pieds, est-ce que tu volais avec un sac de couchage triple ? Comment tu faisais pour rester au chaud ? C'était pas comme à l'époque.

[00:12:34] **Gordon Boettger:** on avait les bottes lunaires, vous voyez ? Alors oui, c'était...

[00:12:45] **Gavin McClurg:** ça ça ça ça

[00:12:45] **Gordon Boettger:** ça ça

[00:12:45] **Gavin McClurg:** que que que que que que que que que que que que

[00:12:45] **Gordon Boettger:** découvrir quel est le bon équipement. Vous apprenez à la dure. Vous savez, vous revenez et vos doigts et vos pieds sont sur le point de tomber. Et ouais, vous vous dites : pourquoi je fais ça ? Mais, vous savez, le voile est en train de givrer. Et le gars a dit : « Oh, il faut utiliser de l'alcool et en vaporiser sur le voile ». Alors je vaporise sur le voile et tout est en train de givrer. Et ça n'a rien donné. Et les gens disent, vous savez, qu'il y a plein de trucs bizarres. Mais ouais, c'était assez flippant ce jour-là. Et c'était en fait le lendemain que mon ami Bob Harris a battu le record du monde d'altitude. Il est monté à 49 009 pieds, sans pressurisation. Donc c'était plutôt cool. Oh,

[00:13:18] **Gavin McClurg:** non pressurisé. Ouais, ça...

[00:13:20] **Gordon Boettger:** C'était courageux. Pour moi, c'est le genre de truc de Chuck Yeager. C'est de la vieille école. Il l'a fait dans une aile standard et il est monté là-haut sans pressurisation. Et un ami avec qui j'ai grandi, le gars avec qui j'allais voler, il avait genre 19 ou 20 ans à l'époque. Il est monté à un peu plus de 40 000 pieds. Et il a eu le mal de décompression ce jour-là. Il était dans le Marine Corps. Et le lendemain, on finit par, vous savez, s'écrouler à l'arrière de son pick-up Toyota. Et on a fêté ça parce que Bob Harris a battu le record mondial d'altitude. Mon pote, Howard Foote, il a atteint un peu plus de 40 000 pieds. Alors on se réveille le matin. On dort dans des sacs de couchage à l'arrière de son camion. Et il me dit : « Mec, je me sens comme une merde. » Je lui demande : « Qu'est-ce qui se passe ? » Il répond : « Je ne sais pas. »

[00:14:05] Et je lui dis : mec, les vagues sont là. On doit voler. Il me répond : je ne peux pas. Il me dit : je dois retourner à la base d'El Toro. Il descend jusqu'à El Toro et arrive à peine à destination. Il se présente à l'infirmerie. Ils lui demandent : qu'est-ce que vous faisiez ? Je ne sais pas, j'ai volé jusqu'à 40 000 pieds. Alors ils l'ont mis dans une chambre hyperbare à San Diego. Il a été grave affecté. Alors il a... Est-ce que ça aurait...

[00:14:28] **Gavin McClurg:** été blessé ?

[00:14:29] **Gordon Boettger:** Non, il l'a eu.

[00:14:31] **Gavin McClurg:** Il a fait

[00:14:31] **Gordon Boettger:** une embolie gazeuse. Il a eu, vous savez, du nitro, des bulles dans la circulation sanguine.

[00:14:38] Alors il a eu. Ouais, il a eu. Et il

[00:14:42] **Gavin McClurg:** il plongeait

[00:14:42] **Gordon Boettger:** à l'envers. C'est une autre histoire. Mais à l'époque, ça aurait pu être un autre épisode de podcast. Mais à ce moment-là, il essayait d'intégrer l'armée de marine pour devenir pilote. C'était un engagé. Il savait que le général de la base, le général Bloomer, allait l'aider à entrer dans le programme de vol. Eh bien, environ six mois après avoir fait une décompression, il soumet ses papiers pour intégrer le programme. Il doit passer un examen médical, une évaluation. Et ils lui disent : vous ne pouvez pas piloter. Vous avez fait la décompression. Alors il retourne voir le général Bloomer. Homer dit : « Hé, Général, vous devez régler ça. Vous êtes un général, au fait, vous savez. » Et le général répond : « Hé, je ne peux rien faire pour ça. » Qu'est-ce qu'il fait ? Environ un an plus tard, il vole un jet A-4 à El Toro. Il le fait voler au-dessus du foutu sud de la Californie. Ouais.

[00:15:28] Quoi ? Ouais, il le fait atterrir à El Toro et se fait, tu sais, arrêter par l'armée. C'était le week-end du 4 juillet. Il a décollé à minuit, sur une piste sombre. Et il est juste monté dans un jet. C'était un F-84. Il avait un APU interne, il l'a démarré, puis il a décollé et il est revenu. Il s'est fait balancer en prison et, tu sais, ça a fini dans les journaux. Donc, il y a un côté Top Gun dans tout ça. Oh, ouais.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** C'est

[00:15:55] **Gordon Boettger:** génial. Enfin bref, Buddy Foot, ouais, il s'en est souvenu. Mais bon, pour passer à la suite, quand j'ai déménagé à Minden, je me suis dit : « Hé, il faut que je me mette à cette histoire de vagues. » Et à l'époque, je pilotais un vieux Kestrel de 1971. C'est probablement une vieille aile avec une finesse d'environ 42 pour 1. Mais quand même, elle pouvait faire des choses. Et bref, j'avais de gros réservoirs dedans et j'ai commencé à faire de longs vols avec. J'ai fini par faire un vol de 2000 kilomètres, plusieurs vols de 2000 kilomètres avec. Ça a fait pas mal de publicité, tu sais. Tu as fait 2000 km en thermique, pas en vague. Non, non, c'était en vague. C'était en vague, d'accord.

[00:16:40] Ouais. Kestrel. Ouais. Alors, d'accord. Waouh. Je dirais que c'est incroyable. Ouais. Combien de...

[00:16:45] **Gavin McClurg:** de tours ? Ça fait combien de fois d'aller et venir ?

[00:16:47] **Gordon Boettger:** Eh bien, c'était un point de virage à trois. J'ai donc obtenu quelques records avec ça. C'était un record de distance à trois points de virage. Je ne sais pas exactement comment vous catégorisez vos records, mais nous pouvons avoir un record de distance à trois points de virage où nous pouvons déclarer à l'avance trois points de virage. Oui. Et ils doivent être espacés d'au moins 10 kilomètres. On peut donc faire des allers-retours, ce qu'on appelle des "Yo-Yo", le long de Owens Valley. Et nous avons des records de distance en ligne droite. J'en ai un, j'ai presque atteint Rapid City, au Dakota du Sud, lors d'un vol en vent arrière et en vague. Alors, c'est à quelle distance ?

[00:17:21] C'était, c'était probablement sept, environ 800 milles terrestres, peut-être. Donc

[00:17:31] **Gavin McClurg:** tu es, donc tu, et c'était le genre de vol dont l'objectif a été déclaré. Je

[00:17:34] **Gordon Boettger:** Je l'ai déclaré, mais je n'ai pas atteint l'objectif. L'objectif était Rapid City. J'ai atterri. J'ai atterri juste à l'extérieur. Je

[00:17:40] **Gavin McClurg:** j'ai atterri juste à l'extérieur

[00:17:40] **Gordon Boettger:** de Devil's Tower là. À, à cet aéroport. Incroyable. Alors, mais ce qui se passe avec tous ces vols, c'est que, vous savez, je dépasse les 18 000 pieds. Je monte dans l'espace aérien de classe. J'ai donc, hum, des accords de lettres établis avec, euh, avec Oakland, Salt Lake, Denver Center et Seattle Center pour monter haut. Ce que je fais, c'est que je peux

[00:18:01] **Gavin McClurg:** tu declares juste le jour même. Est-ce que tu les préviens le jour même ou la veille ? Ils

[00:18:06] **Gordon Boettger:** Ils veulent que vous le fassiez. Ils veulent que vous appeliez la veille. Vous appelez les superviseurs du centre de contrôle. Je suis cet idiot avec l'aile. Celui qui va essayer de monter haut, gêner tout le monde et redescendre. Est-ce que vous...

[00:18:19] **Gavin McClurg:** tu voles avec Farm ? Avec quoi tu voles ? Ouais, j'ai bien

[00:18:22] **Gordon Boettger:** la forme, mais j'ai, je suis ADS be out and in avec un transpondeur, vous voyez, mais pour une aile, une aile, c'est, vous savez, les trucs de forme sont vraiment efficaces. Alors, oui. Donc j'ai commencé à

m'intéresser à la vague ici et les choses ont commencé à se couper, à devenir de plus en plus grandes. Et puis j'ai eu un duo jet. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile. Je n'ai jamais piloté cette aile.

[00:19:08] Il était équipé de feux, donc j'ai pu voler légalement de nuit, ce qui est correct, mais faire un vol de nuit complet, c'est une tout autre paire de manches, vous voyez, et ensuite

[00:19:19] **Gavin McClurg:** Parlons-en très rapidement juste pour ceux qui, vous savez, pratiquent le parapente, bien sûr, nous comprenons le concept de vague, mais je ne sais pas quelle quantité de vent il faut pour créer une vague et ce que vous recherchez dans les prévisions quand vous faites ces 2000 km, et il y a combien d'années que c'était ?

[00:19:38] **Gordon Boettger:** pour les 2000 quand vous faites

[00:19:42] **Gavin McClurg:** commencer à faire les vols dans le Kestrel

[00:19:44] **Gordon Boettger:** Ouais, ça devait être il y a environ 20 ans. Enfin, j'ai commencé à faire de gros vols et...

[00:19:48] **Gavin McClurg:** est-ce que ça... qu'est-ce qu'il te faut pour que ça se mette en place et c'est comment, le décollage dans ce genre de zone abritée et... donc

[00:19:54] **Gordon Boettger:** Alors, ce qu'on cherche en fait, c'est les mois clés pour les vagues, enfin, évidemment pendant tout l'hiver parce qu'à n'importe quel moment, dès qu'un système de basse pression passe, donc je regarde un peu la carte des 500 millibars, qui se situe aux alentours de 18 000 pieds, pour voir où les courants-jets s'alignent avec l'axe du jet et quel genre de flux ce système nous apporte. Et pour cette année, ça va être des vagues de type préfrontal, donc on cherche un flux de type sud-ouest. Et quand ce flux, quand le courant-jet commence à plonger vers le sud, c'est là que, tu sais, c'est là que c'est genre « OK, ça commence ». C'est comme les relevés des bouées, tu vois, c'est genre « Oh là là, les bouées commencent à réagir, ça commence ». Donc il faut commencer à surveiller tout ça. Et puis aujourd'hui, avec, c'est genre « ça y est, on y est ». Plusieurs jours à l'avance, j'utilise une appli appelée Sky Site, je ne sais pas si vous utilisez Sky Site ?

[00:20:46] **Gavin McClurg:** Ouais, on en utilise beaucoup.

[00:20:47] **Gordon Boettger:** Alors ouais, Matthew est génial. Sky Set tourne de 8h à 20h et je lui dis : « Matthew, il faut que tu fasses tourner ces modèles toute la nuit pour moi maintenant parce que je fais des trucs de nuit ». Il répond : « Pas de souci, je lance le truc toute la nuit ». Donc je télécharge tout et, ouais, Sky a été super, super bon. Et honnêtement, je dois dire que Sky Sites va probablement changer le vol en soaring, et je ne sais pas comment ça se passe pour le monde du parapente, mais la précision et le détail des vagues sont incroyables parce qu'en général, on vole en vague si on peut utiliser des marqueurs, tu vois, comme des nuages de rotor ou des lenticulaires, c'est ça qui est clé. Mais avec Sky Side, si on vole en vague bleue, tu vois, là où il n'y a pas de marqueurs nuageux, alors tu peux télécharger tous les modèles de vitesse verticale à une heure près pour...

[00:21:37] le jour même, et ensuite tu l'as sur ton téléphone et tu voles pratiquement sur cette zone magenta de portance, et c'est tellement précis. Je ne dis pas que c'est précis à 100 % du temps, mais ça te permet de voler beaucoup plus loin et je pense plus agressivement parce que tu peux te dire : « OK, il y a une zone morte juste ici, je vais plonger parce que là-bas c'est énorme, ça repart ou je reste en plané ». Donc, d'après Sky, je vais

[00:22:01] **Gavin McClurg:** point, je vais le pointer et on va l'avoir, on va juste... on va traverser cette zone un peu moins... oh ouais, on va la traverser vite, on va la percer et on y sera, ouais.

[00:22:10] **Gordon Boettger:** parce que j'ai fait ces vols, j'en ai fait beaucoup de ces grands vols sans avoir ça, donc tu voles un peu à l'aveugle, genre "oh mon Dieu", tu sais, et tu vois juste cette neige s'envoler des sommets en te disant "oh mince, si je dois atterrir et repartir", ce qui m'est arrivé une fois, et c'était... c'est à peu près le plus proche de la mort que j'ai pensé frôler, je veux dire, c'était flippant. Enfin, je n'ai jamais vu... attends, on doit écouter celui-là, d'accord.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Raconte-nous ce qui s'est passé.

[00:22:36] **Gordon Boettger:** euh, c'était dans l'ancienne casserole, donc c'est avant Skysight. Je décolle de Men et cinq heures du matin, j'atteins 24 000 pieds d'altitude et je trace vers le sud. Tout va bien, les vents en altitude sont puissants, donc je descends vers le sud de la Sierra et je tombe sur un beam, Mammoth et Mammoth, et toute cette zone devient un peu bizarre avec des vagues, et il y a souvent des zones mortes.

[00:23:00] **Gavin McClurg:** parce que parce que à cause du passé, à cause de la zone basse là, ouais, on se fait défoncer aussi là, ouais, le terrain s'envole, ce genre de truc, ouais, et ensuite tu prends le train

[00:23:07] **Gordon Boettger:** devient niais, le spot de Jones Valley est parfait, c'est presque une évidence là-bas, mais je partais vers le sud et je me souviens avoir regardé dehors, j'étais à 24 260 pieds en regardant les sommets de ces, vous savez, comme le Mount Tom et ces grands pics, je me suis dit « putain, ça souffle », je veux dire, on peut voir la neige s'envoler à des kilomètres des sommets, vous voyez, et vous savez, Mono Lake était juste en train de décoller, tout blanc, alors je redescends au sud et je remonte au nord, je sors d'Owens Valley et je suis à 28 000 pieds près de, je suis près du Mount Tom à 28 000 pieds et je fais une course et je remarque que les nuages, les lenticulaires, avaient poussé loin vers l'est et c'était juste, c'était un aspect du ciel complètement différent deux heures plus tard et je me suis dit « c'est bizarre », donc je, et ce n'était pas vraiment marqué, alors je suis allé là où se trouvait le télésiège quand je suis venu au sud, j'ai volé sur cette même ligne, allez, sur la

[00:24:06] **Gavin McClurg:** autre côté de la

[00:24:06] **Gordon Boettger:** au nord et c'était... j'étais presque à la tête, j'étais probablement en train de descendre à 2 000 pieds par minute. Je suis passé de 20 000 pieds au mont Tom, ici, au sud de Mammoth, à Lee Vining à 3 000 pieds au-dessus du niveau du sol et, enfin, vous voyez, alors attendez, vous êtes

[00:24:24] **Gavin McClurg:** maintenant, donc tu es, tu es trop à l'ouest, tu es dans le, tu es dans le

[00:24:30] **Gordon Boettger:** un crash, ouais. Donc voilà ce qui s'est passé : les vents étaient tellement forts, le jet stream a poussé vers le sud si vite que je pense que les vents sont devenus juste d'une force infernale. Il y a un point où ils sont trop forts, tu vois ce que je veux dire ? Ça a aplati cette longueur d'onde, donc au lieu de cette grosse propagation nette, tu vois, à cinq milles à l'est de la chaîne de montagnes, c'était comme si la voie était beaucoup plus à l'est de Mono Lake, c'était dingue. C'était genre à 15 milles sous le vent, et je ne vais pas aller là-bas, il n'y a aucun endroit où atterrir, tu vois ? Et les vents en surface étaient ceux de Mono Lake, qui était juste couvert d'écume. Du coup, je suis à genre 3 000 pieds au-dessus du sol et je regarde Lee Vining, c'est ma seule option d'atterrissage, à part peut-être un champ au bord de, tu sais, à côté de Mono Lake ou quelque chose comme ça. Et je me suis dit : « Putain, c'est la seule fois où j'aurais aimé être dans une voiture ou au sol, juste pas dans un avion ». Et je veux dire, le vent, c'est un vent de terre à 90 degrés.

[00:25:31] **Gavin McClurg:** avec autant de vent, ça ne va pas juste s'écraser, non ? Vous allez juste vous écraser ? Eh bien, c'est... c'est un...

[00:25:36] **Gordon Boettger:** problème, c'est que, tu sais, tu deviens un peu un pilote d'essai maintenant, et je me rappelle m'être dit : « Merde, comment je vais faire ? Je vais atterrir avec un vent de travers à 90 degrés alors qu'il devait souffler 40, non 50 nœuds, c'était des rafales, c'était juste dingue ». Alors je me mets en position, je fais du crabe, je pointe la piste, et puis tu sais, tu es juste en descendant du vent par rapport à ces pics de 12 000 pieds et tu ne sais pas du tout sur quoi tu vas tomber avec les turbulences et tout le reste. Je suis à environ 2000 pieds au-dessus du niveau du sol, je suis en descendant du vent très haut, et tout d'un coup, je rajoute de la vitesse parce que tu ne sais jamais sur quoi tu vas tomber. Et soudain, je suis en descendant du vent à environ 2000 pieds et l'air, tout le fond s'effondre sous mon... je veux dire, tout l'avion chute, et mes jambes qui dépassaient sous ce panneau d'instruments déchirent le panneau, tu sais, juste arrachent le panneau de la console, donc la console est projetée vers le haut et

[00:26:36] **Gavin McClurg:** ça chute d'un coup et je me dis : « Oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais finir dans... »

[00:26:36] **Gordon Boettger:** le manche, vous voyez, et ça bloque le manche, alors je balance le foutu panneau vers l'avant et je pousse le manche, et ma vitesse air est tombée à zéro et je me suis dit : « Oh putain, on y est ». Je pensais

que ça allait s'écraser et alors j'ai juste plongé le nez et j'ai attendu, j'ai probablement perdu genre mille pieds pendant tout ça juste pour récupérer ma vitesse air. Quand j'ai récupéré ma vitesse air, j'ai juste crié « Oh putain » et j'ai juste pointé vers la piste parce qu'il y a des rochers partout autour de la propriété de l'aéroport, donc vous savez, vous n'allez pas survivre à ça. Alors, tout ce que je voulais, c'était mettre cette aile dans les limites de l'aéroport. Je m'en foutais que ça se mette à rouler sur elle-même ou quoi. Je voulais juste la passer au-dessus de la clôture, vous voyez, dans la propriété. Et c'est ce que j'ai fait et là je mets les gaz, vous voyez, j'ai récupéré ma vitesse air, et, euh, je tourne pour le final, je passe la clôture.

[00:27:28] Et là, je me mets à glisser à une vitesse au sol plutôt correcte. Mais face à un vent de travers, on ne peut pas baisser l'aile indéfiniment. Du coup, j'ai atterri un peu en dévers, avec l'aile basse, et je me suis posé sur la piste. Puis, à environ 20, 30 nœuds de vitesse air, je n'ai pas pu garder l'aile alignée avec la piste à cause du vent de travers, alors elle a dévié dans les buissons de sauge et s'est arrêtée. Et là, je me suis dit : « Putain de merde ». Je me suis demandé s'il y avait quelqu'un. Non, c'était une ville fantôme. Alors ouais, je suis resté assis dans l'aile. Et je commence... j'avais ma grosse combinaison d'expédition, vous voyez, mon pote, mon client K2, il m'avait donné une combinaison. Je la portais. Du coup, t'as tout ce matos dans le cockpit. T'es juste coincé sur le siège. Alors j'essaie de défaire mes... alors que j'essaie de tout défaire, l'aile entière se soulève du sol à cause du vent de travers.

[00:28:22] Parce que l'aile droite était, enfin, les ailes étaient à moitié à l'horizontale parce qu'elles reposaient sur les buissons de sauge, mais elle s'est soulevée juste assez, genre de trois ou quatre pieds du sol, et a glissé sous le vent avant de se poser à nouveau. Je me suis dit : « Oh, putain, ça va me retourner avec ce truc dedans, tu vois, et c'est ça qui va me tuer. » Alors j'ai juste ouvert la voile, je l'ai projetée vers le haut, je me suis agrippé dessus et j'ai pu sortir tout en l'empêchant de m'arracher des mains. Et je me suis précipité du côté face au vent de l'aile. Et puis je me suis juste, je me suis juste mis sur l'aile et le côté face au vent s'est juste posé dessus. Et là, je me rappelle juste avoir été bombardé de graviers. Ça soufflait tellement fort. Et puis environ 10 minutes plus tard, je me suis dit : « Qu'est-ce que je vais faire ici ? » Parce qu'il n'y a personne autour. Je veux dire, il n'y a personne, personne n'est là. Alors à un moment donné, je vais devoir lâcher ce truc et l'aile va s'envoler.

[00:29:10] C'est foutu. Environ 10 minutes plus tard, ce camion arrive et c'est ce gars, Dennis, il possède la station mobile là-bas à Levi. D'accord. Et il a un Cessna, genre un 180 ou quelque chose dans le hangar. Alors il arrive et on pouvait à peine s'entendre à cause du vent qui souffle. Du coup, on hurle, je lui dis : « Ouais, il faut juste mettre une voiture du côté amont de cette aile. » Alors,

[00:29:32] **Gavin McClurg**: vous savez, je me dis que je vais chercher un gros camion. Alors,

[00:29:32] **Gordon Boettger**: ne bascule pas. Alors il dit : « OK, je vais prendre un gros camion. » Donc, ouais. Dennis ramène tous ces Mexicains et ils, tu sais, ils arrivent avec, c'est comme un camion d'arrosage ou un truc du genre. Et ils bloquent le côté face au vent de l'aile. Et là, on se dit : « OK, maintenant, faut qu'on se ressaisisse. » On a réussi à sortir six gars des buissons d'armoise et on a gardé le camion du côté face au vent des ailes. On l'a poussé vers le hangar. On l'a attaché derrière le hangar du côté sous le vent. Et, euh, les extrémités des ailes dépassaient là où ces gars se trouvaient. Oh merde. Alors je lui demande : « Comment tu m'as vu ? » Il répond : « Je ne l'ai pas vu. » Il dit : « L'un de mes cuisiniers était debout à la fenêtre surplombant, tu sais, le lac Model et il a dit : "Hé patron, regarde comme ce putain de vent souffle." » Donc c'était, je veux dire, c'était comme au milieu du Pacifique, tout le lac Model était une mer d'écume, tu vois, et puis il a vu l'aile et il a dit : « Hé patron, regarde l'avion. »

[00:30:27] Dennis a dit : « Oh putain, ce gars va avoir des ennuis. » C'est là qu'ils sont montés dans le camion. Heureusement, ils m'ont vu. Ce jour-là, les semi-remorques se sont renversées. Je veux dire, les arbres ont été déracinés et, euh, c'était, c'était l'enfer, mais ces...

[00:30:43] **Gavin McClurg**: ces jours-ci, avec des trucs comme SkySite et le fait de pouvoir taper, vous savez, si vous avez, je suppose que parfois vous avez des coupures, qu'est-ce que vous avez dans le, quand vous êtes vraiment défoncé, vous ne recevez plus de signaux. Non,

[00:30:54] **Gordon Boettger**: non, pas vraiment. Euh, je commence à perdre pied à

[00:30:58] **Gavin McClurg**: 17, 18. Ouais. Ouais.

[00:31:02] **Gordon Boettger:** C'est ça. Ouais, on le fait. C'est un peu, c'est un peu aléatoire. J'ai un Garmin InReach donc je peux envoyer des SMS avec le Garmin InReach. Et j'ai aussi un téléphone satellite. Donc, pendant les vols de descente, j'ai la capacité du téléphone satellite et je reste en contact avec Bunny Mind, qui est un météorologue à la retraite, un gars de l'aile aussi. Parce qu'il peut me donner, il doit me donner des mises à jour météo. Genre quand je décolle et quand je pars d'ici, je dois monter jusqu'à 28 000 pieds. Et ensuite je vais sous le vent. Je dois rester à l'écart de l'espace aérien restreint de Fallon. Donc, je pars le long des chaînes de montagnes, en direction des Rubies en gros. Une fois que j'atteins les Rubies, ouais, je parle à Salt Lake, puis les Rubies génèrent des vagues monstrueuses. Donc si j'atteins les Rubies et que je peux faire une grosse montée là-bas et ensuite faire une course vers Logan, Utah, vers Bear Lake, et puis Bear Lake, toute cette chaîne juste à l'ouest de Bear Lake génère de grosses vagues, et puis je monte là-haut et je pars vers les Wind Rivers, puis les Big Horns, et puis putain, c'est tellement.

[00:32:03] C'est dingue,

[00:32:04] **Gavin McClurg:** Mec, c'est dingue. Oh mon Dieu. Alors, quand tu reviens sur ce truc de frôler la mort, quand c'était évidemment super flippant, ça date de 20 ans, est-ce que tu peux carrément éviter ça aujourd'hui ? Ou est-ce que tu prends toujours ce genre de risques ? Je veux dire, avec la technologie qu'on a maintenant, avec Sky Site, est-ce que tu aurais su ? Est-ce que tu aurais su ? Ouais, je pense que Sky Site.

[00:32:32] **Gordon Boettger:** Sky site va le montrer, d'accord. Je pense que Sky site, oui. Je veux dire, Sky site va le montrer. Et de nos jours, beaucoup de gars se disent : « Bon, je ne vais pas décoller aujourd'hui parce que les prévisions annoncent des rafales de 40, 50 nœuds, vous voyez ». Quand vous, je me dis : « Bon, si vous vous basez uniquement sur les prévisions, si vous ne volez pas à chaque fois parce que les prévisions disent qu'il y aura des rafales... » Je ne sais pas. Mais je me suis dit que si je ne volais pas à chaque fois à cause des rafales annoncées, je ne le ferais pas, c'était inconfortable. Je ne vole jamais. Donc tant que vous avez des alternatives, comme quelque chose face au vent, que ce soit à Carson, ou en descendant le vent pour atterrir à Hawthorne ou autre, tant que vous avez des points de sortie et que vous avez des options, vous savez, mais, euh, vous,

[00:33:18] **Gavin McClurg:** Tu as dit quelque chose d'intéressant au début que je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Tu as dit que c'est généralement en hiver, parce que tu cherches les dépressions et qu'elles passent par le sud-est. Qu'est-ce que je... pardon, pardon, pardon. Le sud-ouest. Ouais.

[00:33:32] Tu as des vents anticycloniques, donc tu voles sur un front pré-entonnoir, mais est-ce que c'est assez long pour toi ? Je veux dire, d'habitude, quand je pense à une dépression, elle passe assez vite par rapport à, tu sais, un flux d'ouest soutenu à haute pression. Je pense que ce serait plus avec... le vol que tu as fait était en juin. Était-ce une grosse dépression ou était-ce...

[00:33:58] **Gordon Boettger:** c'était, ouais, une situation très inhabituelle. Qu'une dépression descende aussi loin. Je veux dire, qu'une dépression touche Seattle ou Washington en été, ça arrive, mais qu'elle atteigne une telle profondeur, aussi au sud, c'est très inhabituel. Mais c'est une excellente question que tu poses, parce qu'il y a des moments où les dépressions sont aussi, le creux est trop profond et c'est un front trop, trop rapide. Je ne dis pas que tu ne seras pas porté. Tu seras porté, mais juste sur une très courte période. Du coup, tu te dis : d'accord, qu'est-ce que je peux faire avec ça ? Est-ce qu'il y a quelque chose pour faire un long vol ? Tu pourrais simplement passer ton tour ou, tu sais, faire un peu de voltige, et j'ai fait des vols comme ça où c'était juste, mon dernier vol était juste une dépression vraiment médiocre, genre, hmm. Ouais. Normalement, je ne volerais pas, mais j'ai quand même enchaîné genre 1500 kilomètres, tu sais, ce jour-là.

[00:34:47] Alors, je pense que tant que

[00:34:49] **Gavin McClurg:** tu ne te laisses pas décourager et tu te contentes de viser un 3000 K, tu peux partir sur ces creux plus courts et quand même décoller et t'amuser, mais c'est juste que ça va passer trop vite pour battre tes records. C'est bien ça ? Ouais. J'ai bien compris ? D'accord.

[00:35:03] **Gordon Boettger:** Tu as raison. Parce que je veux dire, ce sont les situations classiques où on a un creux prolongé, genre une dépression vraiment peu profonde qui arrive et qui alimente l'énergie pendant genre deux jours. Et on a ça peut-être une ou deux fois par an, tu sais ? Donc pour moi, et qu'en est-il de

[00:35:20] **Gavin McClurg:** ces... qu'en est-il, vous savez, de l'hiver dernier quand on a eu juste... qu'est-ce que la Californie a eu ? 11 rivières atmosphériques. Est-ce que ça marche ? Est-ce que c'est bien ? Est-ce que c'est... Non. Donc

[00:35:31] **Gordon Boettger:** ceux-là, ils finissent par être trop humides parce qu'il y a juste trop d'humidité et c'est, ouais. Une fois qu'ils ont, il y a un point où ils ont tellement d'énergie et tellement d'humidité qu'ils traversent les Sierras et ils finissent par, vous savez, souvent ces dépressions volaient, ce sont des systèmes préfrontaux, vous savez, tout le côté ouest des Sierras se fait juste marteler. Et vous êtes sur le côté sous le vent, protégé essentiellement par les Sierras ou par ce qui que ce soit qui retient cette météo. Mais, euh, comme l'année dernière là, il n'y avait pas beaucoup de jours de vol où vous auriez pu faire quelque chose de costaud parce que ces trucs arrivaient et pompaient juste de l'humidité et vous ne pouvez pas, vous ne pouvez pas voler là-dedans une fois que cette dépression, que ce courant-jet finit par frapper genre la zone de Minden et descend vers le sud et que vous êtes dans une zone avec trop d'humidité.

[00:36:19] C'est pour ça qu'en regardant le 500 millibar, ce qu'on appelle la ligne 560, la 564, ça marque en quelque sorte le jet stream. Donc, d'accord. Et puis encore une fois, d'accord. Côté Sky, vous voyez l'humidité qui s'engouffre. Et parfois, ça pulse là où la vague s'arrête ici, et vous pouvez être dans l'Owens Valley, en train de sortir des thermiques à la chaîne, en montant et en descendant. Et puis, vous savez, ça pulse et ça s'ouvre ici l'après-midi. Ça m'est arrivé aussi, où je me faufile pour rentrer chez moi, mais vous savez, il y a beaucoup d'expérimentations et il reste encore beaucoup à apprendre avec ces trucs. Et c'est ce qui rend tout ça si fascinant. C'est comme pour vous les gars, ça ne devient jamais... c'est pas ennuyeux. Parce qu'il y a toujours, vous savez, il y a toujours quelque chose, vous vous dites toujours : « Mais qu'est-ce que c'était que ce truc ? »

[00:37:06] Vous savez, avec cette thermique ou, vous savez, je suis descendu bas là. Pourquoi ce nuage ne fonctionnait pas ? Vous savez, qu'est-ce qui se passe ici, bordel ? Donc, je veux dire, je...

[00:37:13] **Gavin McClurg:** Je, je veux aussi parler de ça, mais d'après ce que j'ai compris avec vous et les planeurs, vous avez beaucoup plus de connaissances parce que ça existe depuis bien plus longtemps, mais ce dont on parle en parapente, c'est que la quantité de choses à faire dans cette partie du monde est littéralement hallucinante parce qu'on n'a à peine effleuré la surface. Alors qu'en Europe, vous savez, nos triangles FAA, vous parliez de comment on mesure nos distances ? Nos triangles FAA, comme les vôtres, ce sont les meilleurs. C'est là qu'on gagne tous les points. C'est ce qu'on veut faire. C'est beaucoup plus technique et difficile que de simplement descendre avec le vent d'un seul côté. C'est ça. Donc, vous savez, rentrer à la maison, c'est bien plus sexy, mais en Europe.

[00:38:01] Vous savez, ça va être une énorme surprise. Si quelqu'un vole un énorme triangle qui n'est pas juste un peu plus grand que ce que 50 personnes ont déjà fait. Vous savez, il n'y a rien, c'est juste... Waouh. Ça n'a jamais été fait. Je veux dire, dans les Alpes, la plupart des choses ont déjà été faites. Elles deviennent juste plus grandes. Les ailes s'améliorent. Vous savez, les gens trouvent des solutions. On vole plus vite, vous savez, mais genre, comment il s'appelle ? Klaus fait de la voile sur la Méditerranée, vous savez, je suis sûr que pour vous, c'est juste genre, Waouh, c'est un truc de dingue. Mais ici à l'ouest, est-ce que c'est pareil pour vous ? Est-ce qu'on ne fait qu'effleurer la surface ou... Je pense que oui.

[00:38:46] Fais-le un peu plus grand. D'accord. Ouais. Non, je pense que.

[00:38:49] **Gordon Boettger:** Je pense que c'est, je pense que le script et ensuite la surface ont été griffées, surtout maintenant avec la capacité d'utiliser les MVGs. Ouais. Parce que maintenant c'est. Décris,

[00:39:00] **Gavin McClurg:** Décris-le. Décris ce que c'est. On va arriver au gros morceau. Ça dépend de ce que tu viens de dire. Ouais.

[00:39:04] **Gordon Boettger:** Alors, la vision nocturne, les MVGs et les lunettes de vision nocturne, euh, et genre, euh, vous devez admettre que ce truc, mais ce sont, ce sont ceux que j'utilise. Et donc ce sont des vrais, ils sont utilisés par les militaires. Ce sont, ce sont les vrais. Ils coûtent genre 18 000 dollars l'unité, vous voyez, mais c'est, c'est, c'est dingue. Je veux dire, en utilisant ces trucs, vous ressentez... Une fois que vous avez l'expérience avec, je veux dire, c'est ce qui se rapproche le plus possible de voler depuis un bateau. Vous voyez, quand vous décollez sur une course dans le noir complet, j'ai emmené mon pote il y a quelques semaines et, euh, c'est un autre gars de chez FedEx et il était juste en train de dire : "Putain de merde". Parce qu'il était assis à l'arrière et il, j'ai dit pour le premier, le premier toucher et décollage,

parce que j'ai le jet avec l'aile.

[00:39:50] Il vient de mettre les lunettes. Il dit : « Il fait noir complet. Je ne le vois pas. Je ne vois rien. » Il vient juste d'entendre le train atterrir. Il dit : « Oh merde, je suppose. » Alors la semaine d'après, il dit : « Oh mon Dieu, c'est dingue. » Ouais. On vole le long des crêtes, vous voyez, juste le long de Kingsbury à 23 heures pile. Et il fait noir complet. Je mets les lunettes. Il dit : « Oh putain, on est morts. » Vous voyez ? Alors je pense qu'avec les lunettes maintenant, avec Wave et Ridge parce que Ridge fonctionne aussi la nuit. Et c'est là que je pense que vous, parce que quand vous avez dit que vous vouliez me parler, je me suis dit : « On doit trouver un truc avec ces paires d'ailes, quelque chose pour... Je vais faire en sorte que ces gars commencent juste à s'envoler, genre des mecs qui décollent des Appalaches, vous voyez, avec des paires d'ailes et des NBG, et qu'ils fassent un vol massif et qu'ils épateraient tout le monde. »

[00:40:40] Et je pense que c'est possible, vous savez, avec vous. Attendez.

[00:40:43] **Gavin McClurg**: Attends. Attends. Il faut que je trouve un moyen de faire taire tout ce dernier passage. Je suis le seul à avoir entendu ça.

[00:40:49] Wow. Sérieusement ? Oh mon Dieu. C'est incroyable. Ouais. Je n'arrête pas de me demander comment ça va nous arriver.

[00:40:56] **Gordon Boettger**: Je ne sais pas pourquoi, mais ça marcherait carrément. J'ai toujours été intrigué par le parapente et le deltaplane. Et je vous vois maintenant dans la Sierra, vous montez direct dans les thermiques. Genre, mec, c'est trop stylé. Des mecs qui traînent là-bas, je trouve ça génial.

[00:41:11] **Gavin McClurg**: Ouais. Le seul truc, bien sûr, c'est qu'on ne peut pas voler avec ce genre de vent, tu sais, il faudrait que ce soit juste de la crête. Ouais. Enfin, je pense que,

[00:41:21] **Gordon Boettger**: Honnêtement, je pense que quelque chose avec les crêtes, euh, si vous le faites avec, ouais, avec les vagues, je, je n'arrête pas de me demander comment vous pourriez faire quelque chose avec les vagues. Je ne pense pas que ce soit sûr.

[00:41:34] **Gavin McClurg**: Ils l'ont fait en aile delta. Je ne sais pas si vous avez vu ça, Johnny Duran, athlète Red Bull, a volé en vague en aile delta en Australie. Et, vous savez, c'était assez dingue. Je veux dire, les images. Et c'est une façon assez tranquille de le faire.

[00:41:48] **Gordon Boettger**: Tu vois ? Ouais. Carrément. Exactement. Ouais. C'est mon truc. Je

[00:41:51] **Gavin McClurg**: Je ne sais pas. Je ne sais pas si on pourrait le faire. Eh bien, c'est ce que je voulais vous demander. Parce qu'on va bientôt parler de ce vol de dingue, mais pour l'instant, on reste ici : à quoi ressemble le décollage ? Comment on commence ? Comment ça se passe ? Comment on se met en route ? Vous parlez du fait que vous êtes à 24 000 pieds, ce qui, selon les standards d'aujourd'hui, est assez bas. Alors,

[00:42:15] **Gordon Boettger**: Le scénario typique, que vous soyez en remorquage ou en décollage autonome — je peux décoller seul maintenant parce que j'ai le jet qui me permet de décoller la plupart du temps, le jet est très particulier — c'est que vous allez soit être remorqué, soit décoller seul jusqu'à environ 3 000 ou 4 000 pieds au-dessus du niveau du sol. Et, à partir de Minden, ça implique de se diriger vers l'ouest depuis l'aéroport, genre quatre ou cinq miles vers Kingsbury Grade. Ouais. Et, vous savez, à 3 950, puis vous montez jusqu'à 3 000 ou 4 000 pieds au-dessus du sol la plupart du temps, et ensuite vous entrez dans la vague juste là, vous remontez, puis vous entrez dans le flux laminaire et, vous savez, c'est parti. Alors, combien de temps ça prend ?

[00:43:01] Euh, comme pour ce long vol que j'ai fait, j'ai probablement fait tourner le moteur pendant environ sept minutes. J'ai grimpé à environ 3 500 pieds AGL, puis je l'ai coupé et je suis entré directement dans la vague. Et puis, j'utilisais SkySite parce que, vous savez, j'avais les NBGs. Il faisait sombre dehors, évidemment. J'avais les NBGs, pas de marqueurs. Je suis allé directement là où SkySite indiquait qu'il y aurait une petite poche de vague. Je suis juste allé vers elle en moteur. Boum. J'ai coupé le moteur, les volets et les portes du fuselage se sont fermés. Là, vous êtes totalement propre. Et puis, vous savez, nos enregistreurs de vol, c'est là qu'ils surveillent soit le bruit du moteur. Donc ça

dira : d'accord, c'est là que vous êtes en vol plané.

[00:43:47] Le début de votre vol plané commence quand le moteur s'arrête. C'est soit par les vibrations, soit par le son. Donc, et

[00:43:53] **Gavin McClurg:** quand vous coupez le moteur, ou si vous n'en avez pas et que vous coupez votre toe et que vous êtes dans la vague, à quoi ça ressemble ? Combien de temps faut-il pour passer de 3000 pieds au-dessus du sol ? Ça dépend. Parfois

[00:44:07] **Gordon Boettger:** vous finissez souvent par vous retrouver dans de l'air assez turbulent, genre dans le rotor parfois. Et pourtant, parfois, ça marche pour monter dedans. Il y a d'autres moments où vous pouvez grimper directement et c'est juste... parce que pendant une minute, vous allez typiquement traverser les rotors. On se fait défoncer en traversant le rotor. Et puis, une fois que vous avez percé ça vers l'ouest ou du côté au vent, vous tombez sur un truc d'une fluidité incroyable. C'est juste parfaitement lisse, un flux laminaire. Je veux dire, vous pourriez poser un verre de vin sur le tableau de bord et voler toute la journée comme ça, vous savez, dans cet air calme. Mais si vous descendez. Genre dans la mer. Parce que vu la hauteur de la Sierra là-bas, si vous descendez à 16 ou 17 000 pieds dans l'Owens Valley, vous pouvez déjà vous prendre le rotor là-bas.

[00:44:55] Et c'est juste que Owens Valley est violent. Vous savez, ça devient juste moche. Alors, j'essaie de rester en altitude. On voit toujours

[00:45:04] **Gavin McClurg:** c'est l'un des endroits les plus violents de la planète.

[00:45:06] **Gordon Boettger:** Oh oui. Et c'est aussi pour vous. Oh oui. Je veux dire, surtout avec des vents comme ça. C'est, euh, ouais.

[00:45:14] C'est, vous savez, il y a des trucs pour lesquels, vous savez, on a juste les paumes de mains qui deviennent moites rien qu'en en parlant, vous savez, mais, euh,

[00:45:21] **Gavin McClurg:** Quel genre de... enfin, j'essaie juste de donner une idée à ceux qui n'ont jamais... je n'ai jamais été dans un planeur. Il faut tirer, il faut sortir. Je vous jure, ça va vous épater. Je...

[00:45:33] **Gordon Boettger:** ce sera le meilleur.

[00:45:34] **Gavin McClurg:** Je ne vais jamais dormir. Je vais rester au taquet, mon pote. Je te promets que je serai le meilleur copilote de tous les temps. Je dois le faire. Ça a l'air incroyable. Et pour ceux qui nous écoutent, quand on sera dans l'avion, ça va vous épater. Mais ouais, quand

[00:45:47] **Gordon Boettger:** toi, quand tu sens ça, quand tu vois l'énergie là-bas, quand tu es, je veux dire, on indique genre dans le, dans le Owens Valley, tu indiques 140 nœuds. Tu montes à 1500 pieds par minute à 27 000 pieds. C'est genre, putain. Tu dois plaisanter.

[00:46:01] **Gavin McClurg:** moi. Sérieusement. Je veux dire, la dernière fois que j'étais

[00:46:03] **Gordon Boettger:** en bas, j'étais, j'ai dû rester sous les 18 000 pieds parce qu'ils ne m'ont pas donné l'autorisation, ils géraient pas mal de trafic là-bas. Euh, Joshua Tray est en train de monter. Ou Barstow à cause des orages. Et le gars m'a dit : « Je ne peux pas vous donner votre altitude de croisière. Restez en attente, restez en attente. » Et j'étais littéralement à 17 500 pieds à 141 nœuds indiqués, ce qui est ma vitesse max V et E à cette altitude. Et j'avais les spoilers sortis pour essayer de rester sous les 18 000 pieds et je ne faisais que monter. Vous allez à 170

[00:46:32] **Gavin McClurg:** milles à l'heure. Donc, pour donner aux gens une idée de ce que ça fait quand on n'est pas dans le "glass", quand on est dans... est-ce que c'est comme quand on atterrit dans un jet commercial à Denver lors d'une de ces journées vraiment, vraiment mauvaises avec des orages partout ? Est-ce que c'est ça que ça fait ? Ou est-ce que c'est pire ? À quel point ces avions que vous pilotez peuvent-ils encaisser ? Ils sont vraiment solides.

[00:46:58] **Gordon Boettger:** Ce qu'il ne faut pas faire, c'est voler dans ce genre de turbulences. La seule turbulence que vous trouverez associée à l'onde de montagne, c'est ce rotor, et ce rotor proviendra essentiellement du sommet de la crête, potentiellement jusqu'à la surface, vous voyez ? Donc, une fois que vous êtes au-dessus, une fois que vous êtes

au-dessus du niveau du sommet de la crête — disons, à partir de Heat, dans cette zone, d'ici jusqu'à Owens Valley — si vous êtes au-dessus de 14 000 ou 15 000 pieds, vous ne tomberez pas sur ce rotor. Mais si vous sortez de l'onde et que vous devez vous réinstaller dedans, vous pourriez tomber en dessous des sommets des crêtes. Et ça m'est arrivé plein de fois dans ces zones molles entre... ouais, genre entre Bridgeport et Bishop, vous voyez, quand vous vous dites : « Oh merde, ça y est ».

[00:47:46] Vous savez, et la fois suivante, vous êtes à 24 000 pieds. Et puis, à cause des taux de descente, vous pouvez aussi tomber sur une forte onde descendante, vous voyez, là où vous descendez. Bien sûr, 2 000 ou 3 000 pieds par minute. Donc, c'est aussi mauvais en descente qu'en montée. Alors, si vous vous retrouvez dans la partie descendante de cette onde, disons que vous dérivez trop loin sous le vent ou que c'est une onde bleue et que le site céleste est, disons, mauvais. Vous cherchez votre chemin et soudain, putain de merde. Maintenant, je suis en descente à 2 000 pieds par minute. Genre, oh merde. On travaille toujours sur le côté face au vent, mais vous pouvez finir en dessous du niveau du sommet de la crête. Et ça m'est arrivé : vous faites un grand saut dans une zone morte et maintenant vous êtes à 13 000 pieds et vous vous faites juste secouer comme un chiffon, vous voyez, et vous vous battez avec le rotor pour essayer de revenir dans l'onde.

[00:48:35] Parce que ce rotor va avoir des mouvements de haut en bas, tu vois, l'air circule. Alors tu vas essayer de trouver plus de montée que de descente. Et ensuite, tu te repositionnes à l'ouest de la crête dans la vague et tu pousses, tu pousses vers l'ouest pour atteindre le flux laminaire.

[00:48:48] **Gavin McClurg:** Quand tu dis que tu essaies de le gérer, est-ce que tu travailles sur une thermique ou est-ce que tu tournes en cercles ? Ça dépend parfois du vent.

[00:48:57] **Gordon Boettger:** Alors, avec nos ordinateurs maintenant, on peut voir notre trace au sol. Donc si je me vois, évidemment, on peut parfois avoir des vents de 60, 70 nœuds à 14 000 pieds ou peu importe, mais si vous faites un virage en descendant le vent, vous ne allez pas monter. Vous allez être projeté vers l'avant. Donc souvent, on essaie de ruser, on se dit, d'accord, peut-être que des virages en S fonctionnent. Si vous pouvez rester stationnaire, c'est ça le truc. Et souvent avec la vague, le vent est assez fort pour que vous puissiez littéralement avoir une vitesse au sol de zéro et monter à 2 000 pieds par minute. C'est juste bizarre. Ouais. Oh oui. Je veux dire, la dernière fois que j'ai volé, j'avais une vitesse au sol de moins huit nœuds, donc je montais tout en étant poussé vers l'arrière. C'est tellement... Ouais. Je veux dire,

[00:49:41] **Gavin McClurg:** Condition de parapente. Maintenant. Purée. Oh là là. C'est quoi, c'est quoi ta vitesse de trim sur cette aile ?

[00:49:50] **Gordon Boettger:** D'accord. Là, on parle de jargon de parapente. La vitesse de trim.

[00:49:54] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est quoi, c'est du vol à l'arrêt, de l'air mort.

[00:49:57] **Gordon Boettger:** C'est quoi ta vitesse ? On est probablement autour de 60 nœuds. On appelle ça notre meilleure vitesse L/D. Tu sais, c'est genre six, environ 60 nœuds. OK. Le truc, dans ces conditions, quand on vole ici dans la Sierra, je veux dire, souvent, tu es en barre complète et tu es juste en VNE, et tu es littéralement, tu es juste en train de cuire au-dessus du sol et tu te retrouves sur une phase de vent arrière. Tu sais, j'ai eu, j'ai eu plus de 200, 200 nœuds de vitesse au sol, 250 nœuds, je crois, de vitesse au sol. C'est dingue. Putain. C'est incroyable. Ouais. Ouais. Ouais. C'est un tout autre niveau, tu sais, mais enfin, c'est relatif, tu sais, le parapente en vol plané, c'est comme passer du VTT au vélo de route.

[00:50:46] Ouais. Mais mec, c'est, je...

[00:50:49] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je n'ai jamais, je n'ai jamais, tu sais, j'ai bien sûr volé avec énormément d'ailes dans les Alpes. Tu sais, on fait beaucoup de thermique avec des ailes et, tu sais, ils passent par là et souvent ils font la course de la Slovénie jusqu'en Allemagne et, tu sais, ils font tout ce qu'on fait, mais en beaucoup plus grand. Ils vont juste beaucoup plus vite. Ouais. Ça se voit, mais tu sais, quand j'entends les histoires, même des amis à moi qui pilotent des ailes et aussi des parapentes, ils ne sont jamais vraiment, ils ne sont pas très excités par ça. Ils disent toujours genre, ouais, c'est, tu sais, c'est cool. On va plus loin, mais je veux dire, en écoutant tes histoires, ça ne me semble pas être du

vol en aile normal ce que j'ai entendu.

[00:51:27] **Gordon Boettger:** ce genre d'histoires. C'est un peu différent. Ouais ! Je veux dire, je fais beaucoup de thermique, vous savez, et j'adore ça, mais c'est quand je commence à comparer mes gros vols en thermique aux vols en vague, genre je me défonce en thermique, vous voyez, et je me dis : « merde, je passe tout ce temps à faire des cercles », et puis vous, vous faites une longue ligne droite. Vous passez la moitié du temps à aller jusqu'au bout. Ouais, exactement. Genre, ce n'est pas très efficace, vous voyez, mais et c'est ce que je trouve assez cool avec les vagues. C'est juste l'énergie qu'elles vous donnent. Ouais. C'est juste l'énergie qui est là. C'est dingue. Je veux dire, il y a eu dans le projet Sierra Wave, il y a l'histoire d'un gars dans un P38, vous savez, qui est entré dans une vague de montagne près de Bishop et il a coupé les deux moteurs et le P38 a grimpé à genre 30 000 pieds sans moteurs dans un P38.

[00:52:17] Quoi ? Ouais.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, mec,

[00:52:20] **Gordon Boettger:** c'est incroyable. Je veux dire, l'énergie est juste dingue, mais. Comment vous gérez, comment vous gérez la glace ? Est-ce que c'est un truc pour

[00:52:28] **Gavin McClurg:** vous ? Ouais. Je...

[00:52:29] **Gordon Boettger:** Je veux dire, il y a beaucoup de givrage sur le voile et tout ça, mais vous essayez de, vous ne voulez pas voler dans les nuages parce que vous savez qu'une fois que l'aile est givrée, ça ne partira pas, vous voyez, tant que vous n'êtes pas en basse altitude. Mais on a eu des problèmes de givrage, mais ce que je fais maintenant, c'est que je mets une sorte de couche interne en plexiglas. Ça forme comme deux couches et il y a une sorte de poche d'air entre la couche interne de plexiglas et le voile, et cette poche d'air devient assez chaude pour qu'aucune glace ne se forme. Et ça marche. Ça marche par magie. D'accord.

[00:53:01] **Gavin McClurg:** Donc vous n'avez pas à trop vous inquiéter pour vos, je ne suis pas un avion, vos ailerons ou quoi que ce soit, vos câbles ou vos volets

[00:53:09] **Gordon Boettger:** et tout ça. Ouais, tu le fais. Enfin, tu ne t'en occuperas que si tu voles assez haut et qu'il fait assez froid, ça ne posera pas de problème. Mais si tu as, disons, probablement entre 15 et 20 ans, ou entre 15 et 22 ans, et que tu vas à la fac. Et c'est

[00:53:30] **Gavin McClurg:** ça ça ça ça

[00:53:35] **Gordon Boettger:** ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça

[00:53:37] **Gavin McClurg:** ça ça

[00:53:37] **Gordon Boettger:** ça ça ça ça

[00:53:37] **Gavin McClurg:** ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça

[00:53:38] **Gordon Boettger:** ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça ça

[00:53:45] **Gavin McClurg:** ça ça ça ça ça ça ça ça

[00:53:45] **Gordon Boettger:** ce qui est, c'est que c'est le plus gros pour

[00:53:59] **Gavin McClurg:** le sac. C'est le gros morceau. Alors, dis-moi encore, je m'en excuse auprès de l'auditeur, mais c'est tellement fascinant. Je n'arrête pas d'évoquer ce grand vol. On y en sera, mais dis-moi, parle-moi de ton appareil. Parce que, j'ai des amis qui font du planeur. Quand je leur ai dit : « Hé, je vais avoir Gordon en spectacle. Qu'est-ce que je dois savoir ? », ils étaient tous vraiment excités par ton avion. Pourquoi ton avion est-il si spécial ? Eh bien,

[00:54:22] **Gordon Boettger:** Il n'y en a que quatre dans le monde et il n'y a rien de spécifiquement spécial sur l'aile elle-même. C'est une Schemperth Arcus, une aile fabriquée en Allemagne. C'est un peu la Ferrari des biplaces actuellement, vous savez, c'est probablement le biplace de haute performance le plus populaire du moment. Alors,

l'histoire de mon aile, c'est qu'il y a environ cinq ans, un gars nommé Dennis Tito, qui a passé une semaine dans la station spatiale avec les Russes, vous savez, les gars de l'aventure, avec beaucoup d'argent. Il a commandé quatre Arcus en Allemagne et les a rapportées ici. Il était très fasciné par les ondes et le vol en onde.

[00:55:07] Il a dit : « D'accord, je veux qu'on installe un moteur à réaction sur les quatre. » Il a fait faire ça. Et, oh, il a dit au fabricant, il a dit à Schemperth : « Hé, je veux que vous refassiez la conception de vos appareils. Je veux trouver un moyen de voler à une vitesse supérieure à la vitesse de croisière de fabrication, vous savez, les vitesses indiquées sur la plaque. Donc, je veux essentiellement une aile plus rapide. Je veux le moteur à réaction, je veux des volets automatiques pour ne pas avoir à m'en occuper manuellement. Et puis, je veux aussi que tous les instruments soient codés pour des lunettes de vision nocturne, et je veux des lunettes de vision nocturne. » Alors, il a fait fabriquer ces quatre ailes et les a rapportées ici. Son intention était d'en avoir deux en Argentine pour voler la vague là-bas.

[00:55:52] Et, donc, il en avait deux à Minden, et je crois qu'il en a expédié quelques-uns en Argentine, il a fait de gros vols là-bas et ici. Et puis, après environ quatre ans, il dit : j'ai fini. Et alors, il en a vendu deux à, pourquoi

[00:56:06] **Gavin McClurg**: pourquoi il a arrêté ? Je ne sais pas. Aucune idée. Je dois vérifier la boîte.

[00:56:11] **Gordon Boettger**: Ouais, d'accord. Donc, deux ont été vendus à Airbus. Airbus en a acheté deux, euh, pour faire de la recherche et des trucs comme ça. Ouais. Ouais. Ouais. Et donc ceux-ci

[00:56:22] **Gavin McClurg**: ne font pas partie du projet Perlan. Ouais. Enfin, oui.

[00:56:25] **Gordon Boettger**: Eh bien, non, techniquement non, mais ils appartiennent à Airbus. Certains des gars du projet Perlan utilisent l'une des ailes pour des tests de traînées de condensation, ce genre de choses. Du coup, elle est un peu abîmée. Et puis les deux dernières étaient en vente et un pote à moi faisait tous ces vols avec Dennis Tito. Alors quand ces deux dernières, tu sais, ont été mises en vente il y a un peu plus d'un an, je me suis dit : je ne sais pas, je n'ai jamais piloté ce truc, ce gros modèle-là, et j'ai plein de vols de mille kilomètres et des thermiques, donc

[00:57:26] Ouais, c'est juste que j'ai foncé tête baissée avec ce truc, et puis j'ai fini par être appelé pour les NBGs parce qu'il faut être certifié pour les lunettes de vision nocturne. J'ai trouvé quelqu'un pour me certifier, et puis Tim Garter, qui a volé avec Dennis Tito, il a été appelé pour les NBGs aussi, et on a fait des trucs de nuit ici. Parce que c'est un tout autre monde, tu sais. Il faut être vraiment au top pour voler de nuit. Avec les lunettes de vision nocturne, tout est une question de champ de vision, tu sais, ton champ de vision est vraiment réduit, donc c'est un tout autre monde. Mais une fois qu'on s'y habitue, c'est cool. Enfin bref, je me lance, voilà la machine, et j'ai commencé à me dire : « Bon, d'accord ». La première année, j'ai surtout fait des atterrissages de nuit et des trucs du genre, mais puis lors de ce vol du 19 juin, je me suis dit...

[00:58:16] OK, je pense être à l'aise avec ces lunettes pour tenter au moins un vol de nuit. Je n'avais pas l'intention d'aller si loin, j'ai juste appelé mon partenaire. J'avais vendu la moitié des parts de mon partenaire, un gars de chez FedEx mais pas encore certifié en aile. Son premier vol en aile était, eh bien, un vol en thermique de mille kilomètres avec moi, le deuxième était encore mille, puis il a fait un vol de deux mille kilomètres. Alors je l'ai appelé pour ce vol et il m'a dit : « Hé mec », j'ai répondu : « La vague va se mettre en place, c'est juste que ce n'est pas classique, ce sera juste une journée de vague correcte, mais si tu veux essayer de faire juste un vol de nuit ou juste voler toute la nuit ». Parce que mon objectif principal était de voir comment je allais gérer les températures en altitude dans les 20 degrés la nuit, parce qu'en général, il fait un froid insupportable, tu sais. J'ai déjà volé de nuit mais pas longtemps, pas pendant des heures, mais il fait un froid de canard.

[00:59:16] Alors je me suis dit, voyons ce qu'on peut faire, et c'était un peu tout le but de ce vol : juste voler, tu sais, pendant la nuit jusqu'à midi environ. Et là, j'ai envoyé un SMS à Matthew Scutter Sky, je lui ai dit : « Matt, regarde la météo, t'en penses quoi ? » Et il me répond : « Ouais, la houle va s'arrêter vers deux heures. » Et je me suis dit : « C'est ce que je pensais. » Je lui ai demandé : « Tu peux faire tourner les bouteilles toute la nuit ? » Non, dans l'après-midi. Du coup, je me suis dit que ça allait durer du soir, toute la nuit, jusqu'à deux heures. Et ce n'était pas une journée classique, sur une échelle de un à dix, c'était peut-être un cinq. Du coup, après avoir atterri, je me suis dit : « Putain, imagine ce que tu peux faire quand il fait beau, mec. » C'est énorme.

[01:00:00] **Gavin McClurg:** Pas question, donc c'est juste une journée normale, ouais.

[01:00:03] **Gordon Boettger:** Je n'aurais probablement même pas pris l'avion. C'était plutôt du genre : « Hé, on va juste faire une nuit blanche, tu vois ? » Parce que c'était le 19 juin, je me suis dit : « Merde, il fait chaud, c'est pas glacial, c'est pas l'hiver, tu vois, ça va être tranquille niveau température. » Disons, Bruce, si tu veux monter, on va faire un peu de travail en vision nocturne, tu vois. Et donc, il s'est avéré que... ouais, on est allés... Est-ce que vous avez une sorte de chauffage ?

[01:00:28] **Gavin McClurg:** à l'intérieur, est-ce que vous avez de l'air chaud qui souffle sur vous ou quelque chose comme ça ? Oh mon Dieu, non.

[01:00:33] **Gordon Boettger:** just parce que tu sais, qu'est-ce que tu...

[01:00:35] **Gavin McClurg:** qu'est-ce que tu mets par-dessus, tu portes quoi donc ?

[01:00:38] **Gordon Boettger:** Certains gars me demandent pour les trucs électriques, vous savez, les vêtements électriques. Le problème avec ça, c'est que si ça tombe en panne et que vous n'avez pas de secours, en d'autres termes, si vous avez les grosses couches, c'est fini. C'est genre « oh, on est cuits », on pourrait tout bien atterrir. Alors je porte une grosse combinaison d'alpinisme, une combinaison d'expédition, avec des couches en dessous. Le problème avec ça, c'est si vous descendez bas et que vous vous retrouvez dans une situation de thermiques. Ça m'est arrivé quand j'ai piloté mon Caster, j'ai volé d'ici à Steamboat au Colorado et je me suis retrouvé au-dessus du Wasatch. Eh bien, la vague s'est complètement effondrée et c'est genre « maintenant je suis bas dans les thermiques et je transpire à grosses gouttes dans le cockpit ». C'est genre « putain, je vais me faire couper », vous essayez juste de rester hydraté. Ça peut devenir une mauvaise situation si vous finissez bas. Mais pour ce vol, on s'est équipés et, euh, vous savez, c'est genre « à quelle heure tu veux qu'on se voie ? ». C'était la veille du jour des pères, donc mon père était en ville. On a dîné et on est juste sortis tranquillement de l'aéroport, genre « merde, on doit encore mettre de l'essence dans le truc ». Alors on a pris notre temps et on a décollé à 2h30. Pourquoi 2h30 ? Juste parce que c'était trop, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, c'était juste 2h30 et c'était... J'étais tellement pas préparé pour le vol, pas pas préparé, mais je n'avais pas vraiment de grandes ambitions, enfin pas à ce point que je n'ai pas appelé Oakland Center pour une autorisation avant qu'on ne sorte vraiment l'aile avec la voiture. Et j'ai juste appelé Oakland Center vers deux heures du matin, genre « hey mec, je vais le lancer dans une demi-heure ». Il me dit « vous volez en aile ? ». Je dis « oui ». Il me dit « j'ai des MBGS ». Je dis « hein ? ». J'ai dit « je cherche une autorisation pour qu'on puisse obtenir une autorisation dans la classe A ». Il me dit « eh bien, on n'est pas trop occupés, ça ne devrait pas être un problème, laissez-moi aller au sol et parler aux contrôleurs, faites-leur savoir votre, vous savez, votre indicatif, 189 Delta Tango ». Genre « d'accord, je vais le prévenir ». Dès qu'on a grimpé et atteint 14 000 pieds, il m'a donné une autorisation IFR et il s'est mis au boulot. C'était une soirée vraiment venteuse, vous savez, le vent soufflait, c'était presque trop, vous savez, trop de vent de travers pour le décollage, mais euh, vous savez, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait, on l'a fait sur MBGS sur une piste plongée dans le noir complet et puis, de...

[01:02:51] **Gavin McClurg:** tout le monde, ouais.

[01:02:52] **Gordon Boettger:** Ouais mec, et donc on a monté à environ 30... tu sais, 3 350 pieds au-dessus du niveau du sol ou quelque chose comme ça. Et le truc marrant, c'est que tu sais, pour la combinaison, on était juste tous les deux, je n'avais pas d'équipe de soutien. C'était genre, on prend nos affaires et on les balance dans l'avion. Tu n'avais pas

[01:03:09] **Gavin McClurg:** tu n'avais pas de personnel au sol, pas de météo, non non

[01:03:14] **Gordon Boettger:** on est juste, tu sais, c'est... ouais, ça était juste censé baisser.

[01:03:18] **Gavin McClurg:** des attentes, tu vas juste passer à travers tout ça.

[01:03:20] **Gordon Boettger:** vous savez, je n'en ai jamais, je suis toujours plutôt seul dans mon affaire. Je n'ai pas une grande équipe de soutien pour me lancer ou gérer les ailes, je les laisse faire leur truc et je garde ça simple. Bref, Bruce, le gars avec qui je volais, je l'ai mis à l'avant parce que je fais 1m95 et qu'il y a plus de place à l'arrière. Il n'avait jamais utilisé de MBG, donc je pense que je suis pour lui un tutoriel du genre « fais ça, ne fais pas ça », et moi je suis en mode «

je vais faire ça, je vais faire ça, je vais faire ça », vous voyez, pour m'assurer que... Bref, il était largué sur le MBG, il ne les avait jamais utilisés. Il est assis à l'avant et je lui ai dit : « Écoute, tu es en train de mettre 10 livres de trucs dans un sac de 5 livres, c'est le genre de situation », alors il a dit : « Pose juste tout ton matos par terre ici ». Gardez à l'esprit qu'il faisait noir complet, donc j'avais le camion allumé, les phares éclairaient le fuselage. Il est monté et il essayait de s'organiser alors que le vent soufflait comme un dingue. J'ai commencé à lui donner tout ce matos sur ses genoux et il n'avait pas l'habitude de ces gros vols, il n'avait pas l'habitude de la chose aile. Quand je suis arrivé aux derniers articles, il y avait un truc en forme de cube bleu et je lui ai demandé : « Bruce, c'est quoi ce bordel ? » Il me répond : « Oh, c'est une enceinte Bluetooth, je pensais qu'on pourrait peut-être écouter de la musique là-haut ». Je lui ai dit : « Tu te fous de moi ? Tu crois que c'est quoi ça ? Tu veux mettre du Michael Bublé ici ? » On n'a pas la place pour cette connerie. Et il avait un gros... c'était comme s'il était

[01:04:46] Tu sais, il avait ce sac de cinq livres de noix et je me dis : mec, c'est quoi ce délire ? On est dans "Nus et effrayés" ou quoi ? Bref, je l'installe sur le siège avant, je m'installe à l'arrière, et c'est un peu chaotique parce que le vent souffle. Je démarre le moteur et on commence la course de décollage. C'est bruyant avec ce réacteur qui tourne et tout, et puis on atteint environ 20 nœuds. La piste est assez grande, donc on atteint 20 nœuds et il est en mode : "Oh mon Dieu, je vais finir à l'arrière de la voiture", il est genre "Oh mon Dieu, bang bang bang bang" et je me dis : "Oh merde, c'est quoi ça ?". Du coup, je ramène la poussée au ralenti pour arrêter l'avion et j'ai compris, c'était ma sellette. Effectivement, ma sellette pendait à l'extérieur du voile et tapait sur le bord d'attaque de l'aile. Alors j'ai ouvert le voile, je me suis attaché, et je me disais : d'abord, la fatigue, j'étais debout toute la journée, je me suis levé à sept heures ce matin, donc j'étais vanné et je faisais ce truc avec ces MBG en me demandant : "Mais qu'est-ce que je suis en train de faire là ?". Alors on...

[01:05:45] Alors, j'ai mis la sangle d'épaule. On décolle. On atteint environ 30 mètres. Le voile s'ouvre.

[01:05:54] Putain. Et je me dis, tu sais, c'est le genre de trucs qui s'accumulent. Tu te dis : je ne devrais probablement pas faire ça, tu vois ? Et je suis revenu de très près. C'est...

[01:06:02] **Gavin McClurg**: deux. Tu en as trois. On a une règle : si tu en as trois, tu dois abandonner. Je n'en avais pas trois.

[01:06:09] **Gordon Boettger**: J'ai pu attraper le voile. On a réussi à le fermer. Je me disais, mec, ça ne se passe pas bien du tout. Vous voyez ? Et ça ne m'était jamais arrivé, vous savez, jamais. Ouais. Et je me disais, hmm. Vous savez, peut-être que ce n'est pas la bonne chose à faire. Alors on a juste utilisé les moteurs pour sortir, on est entrés dans la vague, on a grimpé jusqu'à 24 000 pieds et on a pris la direction du sud. Et là, on a commencé notre voyage, vous savez, un voyage de 17 heures et 40 minutes. Alors je...

[01:06:34] **Gavin McClurg**: j'ai lu votre article. J'adorerais, je sais que vous avez donné d'autres interviews à ce sujet, mais c'était magnifique que vous parliez de la beauté, même avec les NVG. Oh. À quoi ça ressemble ? Qu'est-ce que vous... C'était dingue. J'ai vu plein de vos photos en volant ces jets FedEx, vous savez, autour du monde, et elles sont incroyables. Et pour ceux qui nous écoutent, vous devez suivre Gordon sur Instagram. C'est incroyable. Mais je veux dire, qu'est-ce que vous voyez cette nuit-là ? Parce que ça a l'air de... je pense que ça me scotcherait si vous...

[01:07:08] **Gordon Boettger**: le voyez. Ouais, c'est, vous savez, c'est dingue parce que, vous savez, on l'avait. On l'avait. C'est dingue. C'était au sud, ce qui était pile dans la direction où, vous savez, vous savez, la Voie lactée était juste suspendue au-dessus de tout le voile. Et donc vous êtes assis là avec vos instruments faiblement éclairés. Plus grosse neige

[01:07:23] **Gavin McClurg**: une année dans l'histoire, vous savez.

[01:07:26] **Gordon Boettger**: Tu es assis là avec ces instruments tamisés, ton variomètre qui tourne, et tu es à 20 000 pieds alors qu'il fait noir complet dehors. Et tu sais, parce qu'il n'y a rien entre ici et Bishop, non ? Alors, c'est juste magique, tu vois, et il ne faisait pas froid. Je me souviens d'avoir dit à Bruce : je lui ai dit, c'est juste dingue. On est juste en train de regarder la Voie lactée. C'est dommage que tout le monde n'ait pas la chance de regarder avec de vraies lunettes de vision nocturne, parce que la quantité d'étoiles que tu vois est incroyable. Je veux dire, tu vois des satellites, des étoiles filantes à gauche et à droite, tout ça, et tu es là, dans une aile, à 27 000 pieds, en train de filer à 150 nœuds

au-dessus du sol, tu vois, c'est juste... wow, c'était juste magique, tu vois.

[01:08:11] Et vous êtes le seul sur la zone. Parce qu'il n'y a personne là-haut, vous voyez ? Alors c'était, c'était sympa. On descend vers Mammoth et tout se passe bien. Et on a eu un souci pour entrer dans le complexe de Joshua parce qu'ils n'ont pas ouvert l'espace aérien avant cinq heures du matin, ce que je ne savais pas. Alors Oakland Center me dit : « Hé, vous devez descendre sous les 18 000 pieds. » Je réponds : « Mais vous ne gérez pas l'espace aérien quand Joshua ne travaille pas là-bas dans les Owens ? » Ils ont dit : « Non. Vous devez descendre sous les 18 000. » Je dis : « Et alors ? Il n'y a aucun avion de ligne au-dessus de 18 000 dans ce complexe de Joshua. » Il répond : « Non, il y en a un. Ce n'est pas normal. » Je dis : « Pouvez-vous juste vérifier ça ? » Il répond : « Laissez-moi vérifier avec mon superviseur. » Alors on continue de planer. Je ne garde pas ma trajectoire. Je ne veux pas descendre sous les 18 000.

[01:08:56] Parce qu'il a commencé à entrer dans la zone de rotor et, vous savez, il fait noir complet dehors. Alors il me dit : « Ouais, désolé. Le superviseur dit que vous devez passer sous les 18 000 pieds. » Donc, on est juste en train de monter vers Mount Tom. Et j'ai commencé à plonger le nez pour descendre et sortir de la houle. Enfin, entrer dans les Sierras en sortant de la houle, puis j'ai atteint votre espace juste sous la limite de l'espace aérien, juste sous les 18 000 pieds, et j'ai pu rester à l'écart des turbulences, vous voyez, jusqu'en bas. Et puis, vous savez, j'ai fait mon premier point de virage pour revenir vers le Nord. Non,

[01:09:30] **Gavin McClurg:** Attends, tu es allé jusqu'où au sud ? Tu es en train de sortir des Sierras ?

[01:09:35] **Gordon Boettger:** Ouais, on est descendus vers le sud, juste à peu près au sud, juste à peu près un faisceau dans votre courant. Alors.

[01:09:40] **Gavin McClurg:** Oh, wow. D'accord. D'accord. Alors nous...

[01:09:43] **Gordon Boettger:** On a tourné là, et c'est là que la vague s'arrête un peu parce que les montagnes changent de direction ; plus on descend au sud, ça prend plus un flux de nord-ouest. Donc la vague s'est coupée là. J'ai volé dans une zone morte assez grande, genre, on descend, on descend, on descend. Et il y a un moment où tu te dis : « OK, on doit repartir vers le nord pour retrouver l'énergie. » Parce que si tu voles trop dans cette zone de subsidence et que tu tournes vers le nord en restant dedans, là, tu perds énormément d'altitude. La seconde d'après, tu vas te retrouver dans l'eau. Tu es à 13 000 pieds et tu te fais juste massacrer. Bref, on a fait demi-tour et vers 4h50, vous savez, Joshua Approach se met sur la fréquence. « Hé, tous les aéronefs, Joshua Approach est en ligne, vous savez, en ligne. »

[01:10:29] Alors je l'appelle et je lui dis : « Hé, regarde mes autorisations pour l'étape 2. » Il me répond : « Vous êtes autorisés pour l'étape 2 », ce qui me donne le feu vert jusqu'à 29 000 pieds. Alors je suis remonté dans la vingtaine basse, j'ai pris vers le nord et puis juste à peu près à un virage, c'est là que les NVG se sont éteints sur le mont Whitney. C'est là que je n'en avais plus besoin. Et c'était tout. Le soleil se levait. Ouais, mon Dieu, tout était rose. C'était juste dingue. Tu sais, quoi,

[01:10:55] **Gavin McClurg:** C'était quoi ? C'était quoi ? Tu as eu quoi ? Ça soufflait à combien ?

[01:10:57] **Gordon Boettger:** sur Whitney ? Tu penses que ce jour-là, le vent était faible ou c'était probablement Whitney qui était à 40 ou 50 nœuds au sommet. Parce qu'on n'a pas vu grand-chose plus au nord, vers North Reno. On a vu environ 70 nœuds. Tu sais, un vent plus haut, mais ce jour-là c'était assez, assez doux. Comme je l'ai dit plus tôt, si tu as trop de vent, trop fort, ça ne se construit tout simplement pas. Ce que les gens pensent, c'est que plus le vent est fort, mieux ça va être. Pas forcément, tu sais, ça peut être trop, trop fort. Et ça m'est déjà arrivé. Ça entrave vraiment ton déplacement au sol aussi. Tu sais, je suis déjà allé vers Bishop où c'est, c'est littéralement cent. On avait cent nœuds de face jusqu'à Menden, tu sais, et.

[01:11:42] Ouais. Du coup, tu te demandes comment tu vas avancer. Tu ne fais que 10 nœuds par rapport au sol. Tu vois les semi-remorques se faire balancer par le vent en montant sur la 395 au-delà de Man. C'est embarrassant.

[01:11:53] Alors ça devient bizarre, vous voyez,

[01:11:56] **Gavin McClurg:** ce que tu as dit, c'était genre une journée sur dix, mais est-ce que c'était une belle vague ? Est-ce que c'était du beau vol en vague ? C'était juste, ce n'était pas, c'était

[01:12:04] **Gordon Boettger:** c'était pas fort. C'était pas, c'était pas le genre de courant d'air qui met le feu aux cheveux, vous voyez, genre à Owens Valley. Et j'ai dit à Bruce, il a dit : « Mec, c'est pas, c'est... ». On a dû changer de braquet ici, là où tu te dis : « OK, on ralentit un peu ». Vous savez, faut ralentir, il y a des zones mortes plus grandes et là, c'est pas... Tu peux pas juste foncer toute la journée. Je veux dire, il y a des jours où tu es, je veux dire, comme je l'ai dit, je peux me retrouver à Owens Valley à 18 000 pieds en faisant 140 nœuds indiqués. Et je me retrouve en bas d'eux à 26 000 pieds, toujours à 140 nœuds indiqués en montée. Genre, putain. C'est presque, c'est presque étrangement fort, vous voyez, là où tu te dis : « C'est juste flippant ». Vous voyez, genre, est-ce que ça va me lâcher ? Vous savez, il n'y a qu'une certaine vitesse avant que ça commence à vibrer, vous voyez ?

[01:12:50] Donc vous ne voulez pas que ça commence à flapper.

[01:12:53] **Gavin McClurg:** Et je m'excuse pour mon ignorance ici, mais si je comprends bien, la vague s'empile un peu comme ça. Ce qui crée la vague, c'est qu'elle s'empile sur elle-même. C'est bien ça ? Vous, qui m'écoutez, vous ne voyez pas mes mains, mais c'est un peu comme si elle se repliait sur elle-même, vous voyez ? C'est comme ça qu'on peut continuer à monter en altitude parce que... C'est bien ça ? J'ai bien compris ?

[01:13:14] **Gordon Boettger:** Non, si vous imaginez, genre, un gros rocher dans un ruisseau, vous verrez que l'eau est de l'eau. On est juste comme de l'air, non ? Alors vous verrez cette eau couler sur ce rocher. Et ensuite, en aval, s'il n'y a pas d'autre rocher, juste un fond de graviers plats. Vous verrez ces harmoniques d'onde. Et c'est exactement comme ça que s'installe l'onde de montagne. Donc, il y aura une ligne, qui se situe généralement à peut-être la moitié. C'est généralement, vous savez, une ligne d'un mille de large sur laquelle vous pouvez travailler le bord d'attaque. Disons qu'il y a un lenticulaire, cette onde, cette portance sera sur le bord d'attaque ou sur le versant au vent de ce nuage lenticulaire, en aval de la chaîne de montagnes. Et c'est généralement, disons au-dessus de la 395, peut-être à cinq milles à l'est de l'axe de la chaîne pour la plupart, si vous savez où se trouve cette onde, vous pouvez vraiment l'utiliser à votre avantage, que vous soyez dans un avion à moteur ou une aile, vous savez, j'entends parfois des gars.

[01:14:10] Ils sont là. Ils sont en bas. On peut les entendre se faire défoncer. Ils parlent à Joshua, ils font une évaluation ou quelque chose comme ça en rapportant des turbulences sévères. Et moi je me dis : mec, il suffit de remonter au vent, tu sais, de deux ou trois milles. Il peut couper son moteur s'il veut voler tout le trajet, tu sais, jusqu'en haut dans l'air pur. Donc, du côté opposé, du côté sous le vent, tu sais, cette masse d'air monte, elle redescend tout aussi fort. Donc, c'est ça qui a tué beaucoup de gens, tu sais, ou... Tu sais, d'abord, tu as le courant descendant de la Sierra. Si tu es trop près de la chaîne de montagnes, tu vas juste prendre ce vent de pente. C'est parfois trop fort pour un avion moyen, même en pleine montée, tu sais, et puis, en sous le vent, tu auras la propagation de la masse d'air qui monte dans l'onde primaire.

[01:15:00] Et entre la partie ascendante et descendante de la vague, vous aurez ce rotor au niveau du sommet de la crête qui est très, très violent.

[01:15:08] **Gavin McClurg:** Mais ça ne va pas, je suppose. Je n'ai peut-être pas bien décrit le phénomène, je manquerais sans doute de compréhension, mais ça ne va pas tenir. Donc si vous regardez mes mains ici, vous savez, quand vous avez la vague qui vient du versant sous le vent des Sierras, c'est ce que vous cherchez. Hmm. Vous ne pourriez pas juste, vous volez vers le nord, vous ne pourriez pas juste faire un virage à 90 degrés à droite et continuer à suivre cette vague dans le Nevada ou, je veux dire, juste continuer vers l'est et continuer avec cette vague ? Enfin, continuer avec les harmoniques ? Eh bien, oui. Si vous,

[01:15:39] **Gordon Boettger:** Ouais. Si tu te lances dans un vol en aval, tu vois. Ce que j'ai fait, tu sais, je monte dans la vague primaire ici, j'atteins 28 000 pieds et ensuite je vais vers l'est. Typiquement, ces harmoniques vont commencer à descendre. La vague secondaire à l'est de la vague primaire sera positionnée plus bas, puis elles descendront progressivement jusqu'à ce qu'elles finissent par s'amortir. Mais ouais, je veux dire, en allant vers l'est, ce que tu vas essayer de faire ou pour capter d'autres vagues, d'autres systèmes de vagues sur d'autres chaînes de montagnes, comme les Toyabes ou les Rubies ou, tu sais, ces grands sommets de Pilot Peak au nord de Lovelock, tu sais, sur ces chaînes, parfois tu peux aussi avoir de bonnes vagues.

[01:16:23] **Gavin McClurg:** Tu peux ainsi attraper une nouvelle onde primaire. Exactement. Ce que tu fais, c'est que, ouais.

[01:16:27] **Gordon Boettger:** Alors, si vous allez en aval, vous allez en aval, le cas échéant, le plus lentement possible, genre à la vitesse de descente minimale. Vous êtes à 50 nœuds. C'est très confortable. Vous ne volez pas, vous ne foncez pas. Mais votre vitesse au sol est élevée parce que vous avez un vent arrière de 80 nœuds. Vous effleurez juste le sol et vous laissez le vent faire le travail. Vous vous laissez juste dériver en aval et vous essayez peut-être de parcourir cent, 150 milles en aval jusqu'à atteindre une autre grande zone. Et une fois que vous êtes en aval de celle-ci, vous commencez à le sentir. Et pendant que vous descendez en aval, ce vieux départ commence, vous savez, et genre, "oh merde". Et là, il faut tourner face au vent très rapidement parce que votre vitesse au sol est tellement rapide et que vous allez sortir de la vague très vite. Une fois que vous avez tourné face au vent, vous avez zéro vitesse au sol. Encore une fois, vous tournez un peu pour chercher les gros trucs. Et une fois que vous en trouvez un, vous vous arrêtez, vous pointez juste face au vent et vous avez, on l'espère, zéro vitesse au sol, et vous montez comme dans un ascenseur jusqu'à 28 000 pieds, puis vous tournez à nouveau en aval pour encore cent milles.

[01:17:21] Ouais, exactement. Alors,

[01:17:23] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc le soleil se lève. Vous êtes au-dessus de Whitney. C'est magnifique. Vous avez été en l'air pendant quoi ? Deux, trois, quatre, cinq, six. Il commence à faire assez clair. Je suppose qu'il fait jour à cinq heures. Ouais. Probablement.

[01:17:38] **Gordon Boettger:** Probablement trois, trois heures. Euh, ouais. Trois, quatre heures. Probablement quatre heures. Ouais.

[01:17:43] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord. Donc vous avez presque fait la moitié, non ? Vous commencez à peine, à quelle heure avez-vous atterri ? Vous venez de démarrer.

[01:17:49] **Gordon Boettger:** Ouais. On a atterri, je crois, après le coucher du soleil. Ouais. C'était, ouais, c'était quatre heures sur un trajet de 17 heures. Donc il nous restait encore 13 heures.

[01:18:00] Alors oui.

[01:18:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Et vous, vous faites quoi ? Vous vous relayez ? Vous faites des siestes ou quoi ? Comment ça se passe ?

[01:18:07] **Gordon Boettger:** Non, je suis resté éveillé. Je suis resté éveillé tout le temps. Ce que j'ai essayé de faire, c'est de juste fermer les yeux, tu sais, dans le monde de l'aviation, on apprend à faire des siestes éclair, et ces petites siestes ont l'air de bien marcher, mais je mettais le volume du Vario plus fort pour pouvoir entendre ce qui se passait parce que Bruce n'était pas vraiment conscient de la direction à prendre, tu vois, et on peut vite se mettre dans une situation critique, très rapidement, si tu prends un angle de dérive, tu sais, sur une trajectoire sud ou nord. Et là, la chose suivante, c'est que tu descends de 2000 pieds par minute et tu te dis : « Mec, qu'est-ce qui s'est passé ? » Tu vois ? Alors, je suis resté éveillé tout le temps, mais j'ai essayé de m'entraîner, j'ai fermé les yeux et j'écoutais juste le Vario et dès que j'entendais quelque chose, genre : « Oh, qu'est-ce qui s'est passé à gauche ? »

[01:18:54] Vous savez, je ne me suis pas réveillé et je n'ai jamais, jamais dormi. Je ne me suis jamais retrouvé dans une situation pareille, vous voyez, mais, ouais, ouais. On conduit et on fonctionne à l'adrénaline, c'est comme ça que ça se passe. C'est grosso modo comme ça que ça marche. Mais c'est drôle. L'état d'esprit est passé de : « OK, bon, on peut, je pense qu'on a besoin de mille kilomètres. Pas de problème. » Vous voyez ? On revient genre : « Ah, c'est cool. On va faire, on a fait mille kilomètres. » Et puis on est passés au nord de Reno et il y avait trop d'humidité, au nord de Reno et la vague est devenue vraiment molle et genre : « OK, on repart au sud. » Alors on est repartis au sud et on est remontés grosso modo jusqu'au courant d'Inyo et, et, vous savez, rien de spécial, ce n'était rien de vraiment dur, vous voyez, à part le T sur la plupart de ces étapes. Et alors on est repartis au sud et ouais, il y a eu des moments où tu te dis : « Mec, je traîne, je souffre ici. »

[01:19:47] Je suis fatigué. On est remontés vers le bas du courant d'Inyo, on est revenus vers le Nord, remontés jusqu'à Reno. Je me suis dit : OK, si on peut atteindre 1500 kilomètres, ce serait cool. Tu vois ? Alors on a marqué ça, on a atteint ce palier. Et on est repartis vers le Sud et là, c'est genre : oh merde, je crois qu'on l'a. On a fait 2000 kilomètres. C'est plutôt cool, tu vois ? Et, ça est enfin devenu, c'est quoi ton

[01:20:13] **Gavin McClurg:** vitesse moyenne, c'est quoi, c'est quoi, c'est quoi ta

[01:20:16] **Gordon Boettger:** vitesse moyenne ? Euh, pour ça, pour l'ensemble du vol, on a fait une moyenne de 110 miles par heure.

[01:20:24] Alors, sur une journée pas terrible, vous savez, c'était vraiment, vraiment bizarre, mais c'était un vol avec cinq points de virage. Et c'est pour ça que l'IGC le reconnaît comme un record du monde. Parce que, vous savez, on utilise plus de trois points de virage, mais c'est reconnu par l'OLC et ensuite on plane. Alors, quelle était la distance totale ? 3 058 kilomètres. Klaus en avait fait 3 008 kilomètres. C'était, c'était 1 900 ? C'était 1 900 statuts. Je pense que c'est ce que ça donne. Donc oui. Alors, je veux dire, pour avancer, tout était très... la dernière étape, c'était genre : « Oh merde, je pense qu'on peut peut-être tirer 3 000 km sur le même ».

[01:21:09] Alors je me suis dit, Bruce, j'ai dit : écoute, la houle est censée s'arrêter. On a vu toute la journée que vers North Reno, près de Susanville et dans toute cette zone, il y avait une quantité énorme d'humidité. Et tu sais, il n'y a aucune houle là-haut. Du coup, je me suis dit qu'on allait devoir étirer notre vol. Pour la dernière étape, il aurait fallu qu'on aille vers Altaurus ou Cedarville, ou quelque part dans ce coin-là. Et je pensais que les chances étaient minces parce que, d'abord, aucune houle n'était prévue. Et ensuite, il y avait tellement d'humidité là-haut. Alors j'ai dit à Bruce, pour notre dernière étape vers Owens Valley : disons qu'on monte, tout simplement. Si on arrive à Reno, on verra bien sur place. Et si c'est nul, on fera demi-tour et on atterrira. Et tu sais, on aura quand même dépassé les 2 500 kilomètres, ce qui reste quand même super bien.

[01:22:00] Alors, on arrive sur la dernière étape, on monte. Là, je commence à ne plus être fatigué. Parce que je me dis, tu sais, je me dis que tout ça pourrait devenir réalité. Là, tu commences à te réveiller à nouveau. Tu es en mission maintenant. Alors on arrive à Reno et c'est une vague très, très faible, tu sais, juste parsemée et encore une fois côté ciel, ça fonctionnait vraiment bien. Il y avait quelques repères. Alors je me place juste à l'ouest de l'aéroport de Reno et je me gare dans la vague et je n'ai aucun appui au sol.

[01:22:36] J'ai ce truc qui est comme ce truc qui est comme ce truc qui est comme ce truc

[01:22:42] ...et le plafond est couvert. C'est genre, putain, il y a pas mal de météo là-haut. Alors, j'ai demandé : « Et pour Cedarville ? » Il m'a répondu : « Non, il n'y a pas d'AWOS pour Cedarville. » Donc pas de rapport météo là-bas. Du coup, je lui ai dit, je me souviens lui avoir dit : « Bruce, en général, à l'est de la zone de Cedarville, tu sors du désert. » C'est comme si toutes ces montagnes retenaient la météo. Donc ça sera probablement dégagé dans le secteur de Cedarville. Mais mon ordinateur de vol indiquait que, vu notre altitude, on n'avait aucune chance de réussir.

[01:23:33] On était bien en dessous de la vitesse de décrochage. Du coup, je me suis dit : « Oh merde, si on peut au moins gérer une vitesse de descente plus faible, peut-être zéro descente pendant un moment, on pourrait peut-être atteindre la vitesse de décrochage. » Alors j'ai appelé Oakland Center. J'ai dit : « Hé, est-ce qu'il y a une chance que je puisse monter plus haut ? » Il m'a répondu : « Non, je ne peux pas, il y a du trafic ou quelque chose comme ça. » J'ai dit : « Hé, ça... » et je lui ai carrément dit : « Ça pourrait potentiellement être le vol d'aile le plus long de l'histoire. » Je veux dire, est-ce qu'on peut faire quelque chose ? Et il a dit : « Restez en attente. » Puis il a dit : « OK, vous êtes autorisé jusqu'à... » c'était 2500 quelque chose. Alors je suis resté dans une ou deux nœuds de portance, juste en montant si lentement que possible, en exploitant tout ce que je pouvais. Et j'ai atteint la hauteur maximale possible. J'ai dit : « Bon, on est partis de là. » Alors on a commencé sur la

[01:24:17] **Gavin McClurg:** jour. C'est maintenant ? C'était genre quatre ou cinq, six.

[01:24:20] **Gordon Boettger:** ou six heures. D'accord. Ouais, ça commence à... ouais. L'angle du soleil commence à baisser, mais je vais avoir des MVGs, non ? Le deuxième tour des MVGs. Alors, on a commencé à faire une course vers le nord-est et j'ai vu une énorme couche de nuages bas et je me suis dit : on se dirige vers, dans la direction des touristes depuis Reno. On a eu, je ne veux pas dire un vent de travers quand on suivait notre cap qui était d'environ trois quatre zéro. On suit environ zéro trois zéro, vous voyez, parce qu'on a environ 80 nœuds de vent.

[01:24:59] **Gavin McClurg:** Et on se dit : « Oh, on va aller à Reno. » Et on se dit : « Oh, on va aller à Reno. »

[01:24:59] **Gordon Boettger:** Et on se dit : « Oh, on va aller à Reno. » Et on se dit : « Oh, on va aller à Reno. » Donc, les vents ne nous gênaient pas vraiment, mais j'ai commencé à me diriger vers cette grosse couche nuageuse inférieure, et je ne pouvais pas dire à quelle distance elle se trouvait ni où nous serions par rapport à elle une fois arrivés. Mais je dis : « Bruce, on ne peut pas voler. On ne va pas traverser ça. On va devoir passer dessous ou sortir les spoilers. » Et j'espérais qu'on n'aurait pas à le faire. Alors, j'ai lancé ce long plané glissé efficace vers cette couche nuageuse dans la direction de nos touristes. Et on est enfin arrivés à la couche nuageuse, à peut-être cinq milles de distance. Je me dis : « Ça va marcher parfaitement. Tu sais, je peux juste incliner le nez et on va glisser dessous. Je n'ai pas besoin de sortir les spoilers et, tu sais, de casser mon plané vers El Turismo. » Alors j'ai incliné le nez et j'ai glissé sous ce truc. Et puis, c'est devenu assez sombre.

[01:25:45] Et là, il y a ces foutues averses de neige à gauche et à droite. Et je vole juste entre tout ça, en essayant de ne pas avoir de givre sur les ailes. Du coup, je slalome un peu. Tu peux faire ça ? Je trouvais ça génial. Je slalome dans cette merde. Je slalome dans tout ça et je me dis, ouais, je dis, tu sais, le fait qu'on ne soit pas en ligne droite, je dis, ça nous handicape, tu vois ? Et donc, enfin, on arrive à peut-être 50 miles au sud d'El Turismo et je peux regarder au loin parce que c'était dur de voir à cause de toutes ces averses de neige, mais je regarde au loin et je vois le soleil frapper cette grande parcelle de terre. Je me dis, oh putain, c'est sympa. Un grand trou bleu, tu vois ? Alors je me dirige, je me suis dirigé vers ça. Et je suis entré dans ce grand trou bleu, cette vallée.

[01:26:31] Et là, j'ai fait un virage à gauche directement vers El Turismo. On était probablement à environ 40 milles d'El Turismo. Et là, je suis tombé sur un mur d'humidité qui allait jusqu'au sol. Je me suis senti comme si je volais sur la côte Est ou quelque chose comme ça, à cause de toutes ces différentes couches de nuages. Et je me suis dit,

[01:26:52] **Gavin McClurg:** ouais, je

[01:26:53] **Gordon Boettger:** ...a dit, et l'ordinateur a dit, je ne l'oublierai jamais. Il a dit 2 988 kilomètres. Il me manquait 12 kilomètres pour atteindre les 3 000 km. Et tu vois ce mur d'humidité qui arrive, tu te demandes, tu sais, genre "est-ce que je le fais ? Est-ce que je le fais ?". Et je dis : "Bruce, tu ne peux pas le faire. On va se tuer si on fait ça. Ce truc va s'écraser au sol, tu vois ?". Et je dis, parce que je n'ai pas de chauffage par le sol ou quoi que ce soit, tu sais, quelqu'un va laisser tous mes instruments avec la glace. Si je fonce dans le truc et que Bruce dit : "Eh bien, ce n'est que 30 miles". Je dis : "C'est fini. On ne peut pas le faire". Alors j'ai fait demi-tour. Tu peux le voir sur la trace. Je t'ai envoyé le lien WeGlide, mais j'ai fait un demi-tour complet. J'ai dit : "Mets Cedarville dans l'ordinateur". Alors on l'a mis dans l'ordinateur et il a dit qu'on était à environ 4 000 pieds de moins.

[01:27:39] En plus, notre ligne directe depuis notre point là-bas jusqu'à Cedarville, on aurait dû la traverser sur toute la chaîne de montagnes, qui, vous savez, était... c'était coop. Il n'y a aucun moyen de faire ça. En plus, il y avait tellement de couverture nuageuse. Du coup, j'ai dû aller au Sud d'abord, puis aller à l'extrémité sud de cette chaîne au-dessus de la

[01:27:56] **Gavin McClurg:** la côte. Et ensuite, j'ai dû aller vers le sud de cette chaîne de montagnes au-dessus de la côte. Et ensuite, j'ai dû aller vers le sud de cette chaîne de montagnes au-dessus de la côte. Et ensuite, j'ai dû faire ça

[01:27:56] **Gordon Boettger:** un grand haut plateau. Donc avant de pouvoir commencer à aller vers l'est, vers le désert et là où se trouve la vallée de Cedarville. Maintenant, mon ordinateur m'a donné son calcul en ligne droite, mais je dois faire un énorme détour par le sud de cette chaîne de montagnes. Du coup, tous mes chiffres sont complètement faux. Alors je vais, je me retrouve sur ce grand plateau et je prends mon temps en me disant : "Putain, je ne veux pas passer cette crête ici, tu vois, parce qu'on a genre 15 milles de chemin. Et je suis à seulement quelques milliers de pieds là-bas sur ce plateau. Je prends juste mon temps vers l'est et je me dis : oh merde. Et il y avait un champ là-bas, genre un champ de fermier. Et je garde en tête que j'ai le moteur, mais est-ce qu'il va démarrer ? Je ne sais pas."

[01:28:41] On ne peut pas compter dessus parce qu'il faut d'abord l'allonger, puis le démarrer. Et puis, est-ce qu'il va même démarrer ? On ne peut donc pas vraiment compter là-dessus. Je vois un champ agricole là-bas. Et une fois qu'on a eu un signal, je me dis : il n'y a aucun moyen qu'on se pose là. C'était une chimère, mais j'ai fini par voir le bord de la crête et, à vue d'œil, je me suis dit : Oh, je pense qu'on va y arriver. On a pu franchir cette crête. Et puis, une fois que le ciel a commencé à s'ouvrir un peu plus, j'ai vu un nuage cumulus au-dessus de la vallée, à environ 20 miles au sud de Cedarville. Mon ordinateur indiquait toujours 2 988 kilomètres. Je n'avais pas avancé, et j'étais furieux. Je me disais : je

pars tout ce chemin vers l'est, mais je n'ajoute aucun kilomètre. Alors je tourne vers le nord.

[01:29:27] Je me dis, alors je dis à Bruce : je suis en avance pour ce nuage. Et une fois que j'ai pu le voir, je me dis : c'est un cumulus de rotor. C'est comme un nuage de rotor Q associé à une onde. Et là, je pouvais voir des ondes un peu déchiquetées qui se mettaient en place dans la vallée là-bas. Je me suis dit : je pense que si je passe sous ce nuage, je peux le gérer. Alors je passe sous ce nuage et je suis peut-être à 2 500 pieds au-dessus du sol. Et je n'arrive toujours pas à atteindre Cedarville. Mais là, il y a un lac sec où je peux atterrir, qui était humide. Vous savez, l'aile aurait pu rester là pendant des jours, mais j'ai fini par faire des cercles sous ce truc et il ne me reste plus qu'un nœud, deux nœuds, trois nœuds. Génial. Et je remonte, puis je pousse vers l'ouest pour entrer dans l'onde et ça devient laminaire. Et d'un coup, ça décolle.

[01:30:13] Et j'ai commencé à pousser vers le Nord et l'ordinateur a enfin fini par afficher les chiffres pour Cedarville et a dit : « T'as réussi ». Et je me suis dit : « Putain de bordel ». Alors je suis parti vers le Nord dans cette onde sur le côté est de la chaîne de Cedarville. Et je me suis dit : « Putain de bordel ». Et je me suis dit : « Putain de bordel ». Et je...

[01:30:28] genre, ce truc juste au-dessus de Cedarville et là, vous savez, à ce moment-là, on était déjà à 3 030 kilomètres ou peu importe, et je suis allé tout au nord jusqu'à ce que je tombe à nouveau sur des averses de neige. Et c'est là que la distance a été calculée jusqu'à ce point nord. Ensuite, j'ai tourné au sud et je suis arrivé à Cedarville, et je me suis posé et on avait 3 058 kilomètres dans les sacs. On s'est posés, les flics sont arrivés et ils étaient genre : « C'est quoi ces gars ici ? » Et moi, je me suis dit : « Oh merde. » Au téléphone, je disais : « Oui, c'est le 189 Delta Tango, je confirme qu'il s'est posé à Cedarville » et il me demande : « Quoi ? » Je lui dis : « C'était l'appel de la fa, parce qu'ils se demandaient pourquoi vous ne vous étiez pas posés à Alturas, parce que c'était la dernière chose que je leur avais dite, que j'allais me poser à Alturas, et je ne l'ai pas fait. » Alors les flics sont allés à Alturas en premier, ils n'ont pas vu d'avion, ils se sont dit : « Merde, essayons Cedarville. » Genre : « Mec, tu peux nous aider à pousser une aile pour qu'on puisse sortir ? » Alors on est sortis de cette aile, on l'a attachée, j'avais de la corde et je l'ai attachée sur la ligne, et vous savez, là il commence à pleuvoir, à bruiner, et les gars ont essayé de nous trouver un motel, mais il n'y avait rien autour, tout était... mais là c'est sombre et on est arrivés dans ces grosses combinaisons ridicules, des combinaisons d'expédition.

[01:31:40] Finalement, il a réussi à faire ouvrir les portes du motel par une dame à l'hôtel. Il me dit : « Ouais, il me reste une chambre ». Alors on a pris une chambre et Bruce a trouvé des gens à quelques portes de là ; ils avaient une bouteille de scotch et il en a acheté une. On venait juste d'arriver pour ça, c'était un bon moment.

[01:31:58] **Gavin McClurg**: on n'a pas dormi, évidemment

[01:31:59] **Gordon Boettger**: parce que tu es juste, j'allais dire

[01:32:01] **Gavin McClurg**: Il n'y a aucune chance que tu aies dormi, même si tu étais épuisé. Tu as dit que c'était incroyable, je ne comprends pas le truc avec le record. Donc c'était le vol le plus long jamais effectué en planeur, mais ce n'est pas un record parce qu'il ne peut y avoir que trois points, c'est bien ça ? Ouais, c'est le maximum.

[01:32:18] **Gordon Boettger**: C'est le maximum que l'IGC reconnaît, donc c'est le nombre maximum de points de virage que l'IGC accepte, trois. Donc, c'est comme si c'était officiellement le plus long, tu sais. Klaus Ohlmann détient toujours ce record du monde pour trois points de virage, qui est de trois mille huit cents kilomètres. C'est pour ça que je pense que c'est tout à fait faisable à partir d'ici, tu vois. Donc, je dois... c'est

[01:32:40] **Gavin McClurg**: Tu vas dire que si tu en avais fait cinq sur dix jours, ouais, c'est dingue. T'es dans les airs pendant combien de temps ? 17, comment ?

[01:32:48] **Gordon Boettger**: pas beaucoup, 40 minutes. Ouais, 17 heures, donc toute la nuit, tu vois, toute la journée. Alors ouais, ça te donne un peu d'énergie pour en faire plus, et je pense qu'on pourrait faire des triangles massifs, tu vois, genre un vol en triangle de 1500 kilomètres, presque 2000 kilomètres. Tu sais, partir d'ici vers Inyokern, puis vers Ely, et revenir vers Minden, jusqu'à Susanville. Donc, dans Inyokern, ton premier point de virage, Ely est le deuxième, et puis Susanville serait là, genre ton troisième point de virage, et...

[01:33:22] **Gavin McClurg**: Tu travailles avec Rami ? Tu travailles avec toute une bande d'autres gars là-bas à Albuquerque ? Est-ce que vous travaillez tous ensemble ou c'est juste ton truc à toi ?

[01:33:32] **Gordon Boettger:** C'est juste mon truc, tu vois, parce que comme je l'ai dit, il n'y a pas énormément de gens dedans. Enfin, oui, certaines personnes commencent à s'y intéresser un peu plus, tu vois, elles sont intriguées par les trucs de vagues, mais pas au point que... enfin, la plupart des gars ne sont juste pas branchés là-dessus, tu vois. Je veux dire, la plupart des gars rentrent chez eux, il n'y a aucun moyen que je puisse rester dans un foutu cockpit aussi longtemps, tu vois. Ils ne veulent juste pas. Je ne dis pas qu'ils ne pourraient pas, tu vois, c'est juste qu'ils n'ont pas l'envie ou la volonté, non ? Je comprends, c'est pas grave, tu vois. Il n'y a rien de mal à ça, ils veulent juste aller se coucher et dormir la nuit, je comprends.

[01:34:13] Il y a des choses qui peuvent être faites, vous savez, essayez. Et on a la météo ici pour le faire, profitez-en, c'est ça.

[01:34:20] **Gavin McClurg:** comment est-ce que tu ferais avec le truc du point de virage en trois étapes ? Je veux dire, si tu... alors, c'est quoi ta vision maintenant ? Qu'est-ce que tu... enfin, qu'est-ce que je fais avec ça maintenant ? C'est

[01:34:31] **Gordon Boettger:** C'est tout à fait faisable. Le problème qu'on a ici dans la Sierra avec la houle dans cette zone, c'est qu'on est limités au nord et au sud. Si vous allez à l'extrémité sud de cette zone de houle, elle devient trop faible et s'arrête. Si vous allez trop au nord, vous tombez généralement sur de l'humidité, vous commencez à atteindre l'axe du jet stream. Alors qu'en Argentine, ils ont une zone montagneuse beaucoup plus longue, ou ils peuvent aller plus au nord et au sud, et ce genre de choses. Mais je pense que pour un tour à trois points, comme le truc de Klaus Oman, ce serait : décollage ici, descente vers Susanville, remontée vers Susanville, puis descente vers le nord de Casper, au Wyoming, ce qui est très, très, très faisable. Donc si vous décollez ici vers 22 heures et que vous faites ces étapes pendant la nuit dans une zone géographique confortable, parce qu'on connaît bien cette région...

[01:35:37] et on a l'habitude que la vague fonctionne dans cette zone et on fait tout ça pendant les heures de nuit, puis quand le soleil se lève, vous volez et vous montez vers Minden, et là vous commencez à prendre de la hauteur en direction du nord-est, comme ce que je fais en descente sous le vent, et puis vous finissez par une phase de descente sous le vent, vous savez, là où vous avez ce vent arrière massif et si vous finissez dans la zone de Casper, ça vous ferait dépasser la barre des 3000 kilomètres.

[01:36:04] **Gavin McClurg:** Et dans le milieu du vol à voile, est-ce qu'il y a des critiques ? Oh non, pas du tout. Mais ces gars-là le font la nuit, ou est-ce qu'il y a des tensions ? Ou est-ce que toute la communauté trouve ça génial ? C'est vraiment cool, non ?

[01:36:20] **Gordon Boettger:** Maintenant, je pense que c'est dans la catégorie "badass", ou je ne sais pas où ça va aller à l'avenir. Et ce que je dis à tout le monde, c'est que peu importe si c'est un record, je m'en fiche royalement. C'est plutôt que tu repousses des limites, que tu explores de nouveaux domaines, que tu utilises la technologie et une masse d'air, que ce soit de jour ou de nuit, peu importe. Je dois y aller, bon, il le fait de nuit, bien sûr, je ne fais rien d'illégal, et s'ils disent "eh bien, tu ne peux pas voir", beaucoup d'Européens, les Allemands, ils ne peuvent même pas, même s'ils ont une aile équipée pour le vol de nuit, ils ne peuvent pas piloter une aile là-bas de nuit, donc tous les Européens pensent que mon...

[01:37:06] ce n'était pas un record parce que je n'ai pas, vous savez, fait un certain nombre d'heures de nuit et ils n'ont pas le luxe qu'on a. J'ai même envoyé un e-mail à l'IGC et aux responsables de l'IGC à ce sujet, et le gars me dit : « Oh non, tant que vous respectez les règles de votre pays, vous avez le droit de faire ce que vous voulez ». Parce que si vous dites "nuit", ça pourrait invalider votre vol. Il me dit que le fait que vous utilisiez plus de trois points de virage, vous savez... enfin, je pourrais en avoir utilisé trois. Bref, c'est là où on en est avec tout ça, mais les gens sont très fascinés. Je pense que les Allemands, vous savez, j'ai fait quelques vols d'essai de nuit et je les ai juste postés, et les gens ont pété un câble : « C'est quoi ce délire, ce gars pilote une aile avant même que ce vol de 3 000 kilomètres ne soit envisagé ». Les Allemands m'appelaient pour des interviews pour écrire des articles juste sur le vol de nuit, vous savez, en aile avec vision nocturne, parce qu'ils étaient tellement intrigués par ça, genre « Putain, c'est assez dingue, c'est du James Bond ».

[01:38:06] C'est donc du James Bond, donc encore une fois

[01:38:09] **Gavin McClurg:** depuis que je te suis et que je regarde tes photos et tes vidéos, c'est du pur James Bond, mec. T'es le 007 là-bas, c'est

[01:38:17] **Gordon Boettger:** C'est plutôt cool, donc c'est sympa parce que tu sais, je n'ai pas eu beaucoup de... je n'ai eu aucune friction du tout, tu vois. Je n'ai rien entendu de négatif, que ce soit sur les réseaux sociaux ou par le bouche-à-oreille. Je n'ai rien entendu du genre « oh, ce gars triche » ou je veux dire, à moins que je ne sois pas cool, je ne vais pas enfreindre les règles, tu vois. Je fais tout ce que je peux, que les gens aiment ça ou non, je vais continuer. Je trouve ça cool et je pense que c'est de la merde.

[01:38:41] **Gavin McClurg:** la masse d'air est

[01:38:42] **Gordon Boettger:** monter la nuit, tu vois, c'est ce que je fais et j'ai heureusement la capacité de le faire, mais tu sais, avec le truc du record, je ne sais pas s'il y a quelque chose, je veux dire, s'il y a un record établi, je sais que les gens doivent commencer à chercher, parce que Claus Oman, je crois qu'il a vu ce truc de nuit et je pense qu'il commence à, tu sais, il y a probablement des trucs qu'il essaie de bosser parce qu'il y a eu un... j'ai vendu l'autre aile de Dennis Tito et j'ai reçu un appel d'un gars en Argentine, le gars était, tu sais, genre, j'ai dit « qu'est-ce que tu veux faire avec l'aile ? » et il a répondu « on va appeler quelqu'un », il veut que je l'achète, donc c'est genre, tu vois, je veux dire

[01:39:32] **Gavin McClurg:** Ce qu'il fait là-bas au-dessus de la Méditerranée et tout ça, c'est juste trop cool, ouais.

[01:39:37] **Gordon Boettger:** Tu as entendu parler de Baptiste Innocent, le Français ? Il faisait ce genre de trucs au-dessus de Mad. Il a fait de gros vols, de gros vols en triangle, où il a décollé des Alpes, puis a traversé vers l'île de Mad, et puis a sauté, ouais, puis a sauté avec le vent arrière vers la Croatie et a ensuite volé en crête et en thermique pour revenir. Oui, j'en ai entendu parler.

[01:40:04] **Gavin McClurg:** Désolé, je le confondais avec Claus, mais ouais, c'est juste... c'est remarquable, tu sais. C'est tellement cool que le Red Bull X-Alps, ça nous prend 12 jours pour faire toute la zone et vous le faites en une journée, tu sais. C'est... c'est juste génial.

[01:40:18] **Gordon Boettger:** non, je pense que ce que vous faites est plutôt cool, moi je reste juste assis, les fesses dans le siège pendant 17 heures, alors que vous, vous marchez et vous faites tout ce bazar, vous voyez.

[01:40:27] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vicieux, c'est vicieux, mais c'est super inspirant. J'apprécie vraiment ce que tu essaies de faire parce que c'est, euh, de nouvelles frontières, ça fait un peu "Apollo", mec. Ouais, je veux dire, ça donne l'impression que tu ouvres de nouvelles voies, ce qui est un peu le but de ce truc depuis longtemps, tu sais. On essaie de trouver des lignes qui sont cool, ascétiques et qui, ouais, qui repoussent les limites. Une dernière question ici, juste parce que, tu sais, on ne pense pas comme vous, les pilotes, quand il s'agit d'atterrir parce qu'on peut atterrir n'importe où. Je sais que ce n'est pas le cas pour les planeurs, mais est-ce que quand tu as volé aussi longtemps et que tu as l'expérience que tu as, ton seuil de sécurité continue de baisser parce que, tu sais, tu te dis "j'ai l'expérience, je peux gérer ça", tu sais, "je pars pour cette grande distance", ou est-ce que tu dois vraiment garder une marge vraiment raisonnable ? On dirait que la marge s'est un peu assouplie à la fin de ce long trajet, tu sais, ton grand voyage, mais...

[01:41:36] **Gordon Boettger:** Ouais, ça se fait. Je pense qu'il faut connaître ses propres limites, tu sais. Sur ce long vol, j'aurais pu juste dire : « Bon, je ne veux pas que mes 3 000 kilomètres soient compromis par l'humidité et que je doive faire demi-tour pour Alturas », et je ne serais probablement pas en train de te parler en ce moment, tu sais. Mais je pense qu'il y a un moment où tu atteins cette limite, et c'est drôle parce que sur ce vol, tu arrives à ce point, tu sais, et tous ceux qui ont fait ces grandes épreuves...

[01:42:07] Parfois, on arrive à ce point où on se demande : est-ce que je franchis cette limite ? Si je la franchis, ça pourrait me coûter cher. Est-ce que ça en vaut la peine ? Je pense que mon expérience dans l'armée et dans l'aviation commerciale m'a inculqué un aspect de sécurité. On se dit : rien ne vaut ça, c'est ridicule. Je ne veux pas être le gars pour lequel ils diront : « C'était quoi ce type ? C'était un idiot, à quoi il pensait ? » Je ne veux pas dire que je suis téméraire, je ne le suis pas du tout, mais j'ai toujours une porte de sortie. Tant que vous avez une issue, c'est bon. Genre : « OK, je peux atterrir sur ce champ parce que le vent de travers à Menden est trop fort, je vais descendre avec le vent et atterrir à Hawthorne face au vent sur la piste ». Là, c'est bien. Il faut avoir ces options, ces alternatives. Si vous n'avez pas de porte de sortie, c'est un peu stupide de voler comme ça. C'est comme piloter une aile et juste...

[01:43:04] quitter une zone de portance et se dire : d'accord, je vais aller vers ce nuage et s'il n'y a pas de portance là-bas, il n'y a aucun endroit où atterrir, je vais casser l'aile. Pour moi, c'est stupide. Je ne vole jamais comme ça, vous voyez, même si j'ai un moteur parce que je ne compte pas dessus, il se peut qu'il ne démarre pas. Je pense que ma façon de penser est assez sûre. Est-ce que... vous prenez définitivement plus de risques, vous savez, en faisant ce genre de ligne, parce que je fais du vol thermique à cause des éléments auxquels vous faites face, c'est juste la nature de la chose, vous voyez. C'est comme gravir le K2 par rapport à, vous savez, d'autres sommets plus petits, il y a certaines quantités d'éléments de risque que vous devez accepter, vous voyez. Mais bien sûr, la façon la plus sûre possible de le faire, c'est comme ça qu'il faut le faire. Alors oui, il faut qu'on vous fasse descendre ici, je pense que ça va... je...

[01:43:54] **Gavin McClurg:** Gordon, je arrive mec. Si tu es sincère dans ton offre, fais-moi signe. Je viendrai. Ça a été incroyable, merci pour ton temps, on a été incroyablement divertis. Merci monsieur, je vous suivrai et j'ai hâte de voir ce que vous ferez ensuite. Merci Gavin, merci pour ton temps, j'apprécie. C'était sympa de discuter avec toi.

[01:44:31] C'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, c'est ça, vous avez votre podcast. Ça aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre site ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en partant avec vos amis de lancement. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera pour chaque émission qui sort. On publie une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, ça reviendrait à environ 25 \$ par an.

[01:45:16] C'est donc 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 plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi le faire pour les gens qui nous regardent. Je veux que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Et 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. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com), vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via [patreon.com/cloud-based-mayhem](https://patreon.com/cloud-based-mayhem). 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.

[01:46:03] Un petit podcast vidéo qu'on fait avec des pépites supplémentaires qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud-Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être installés. 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 voit au prochain épisode. Merci.

[01:47:03] Salut.

[01:47:34] Merci.

# Deutsch

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

## Show notes

Am 19. Juni dieses Jahres in der Schwärze der Nacht schlüpfen Gordon Boettger und sein Copilot Bruce Campbell in die Expeditionskleidung, die Bergsteiger nutzen, um die höchsten Gipfel der Welt zu besteigen, stiegen in ein spezialisiertes Hochleistungssegelflugzeug, setzten ihre Nachtsichtgeräte auf und hoben um 02:30 Uhr in die Lüfte der Sierra-Gebirgskette ab. Sie wussten es noch nicht, aber sie würden über 17 Stunden lang in der Luft fliegen und „Wave“ (auch bekannt als „Monster“) nutzen und weiter fliegen als jemals zuvor in einem Segelflugzeug, wobei sie letztendlich 3055 Kilometer oder 1898 Meilen zurücklegten.

Der Beitrag #205- Chasing the Monster with Gordon Boettger erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von CloudBase Mayhem. Ich habe heute eine unglaubliche Geschichte für euch und ein Gespräch mit Gordon Boker. Wenn ihr seinen Namen noch nicht kennt, werdet ihr das jetzt. Er hat vor Kurzem mit einem Segelflugzeug den Rekord für die weiteste Strecke aller Zeiten gebrochen. Obwohl ihr hören werdet, warum es kein Weltrekord war – wegen der Art, wie sie Dinge mit deklarierten Distanzen, Punkten und so weiter zählen. Darüber werdet ihr in der Show alles erfahren. Aber Ende Juni wurde mir ein Artikel über einen Herrn geschickt, der 17 Stunden lang geflogen ist, die ganze Nacht mit Nachtsichtgeräten in Wellen geflogen ist und mit einem Co-Piloten auf und ab durch die Sierras das große Monster in einem Segelflugzeug gejagt hat.

[00:00:56] Und ich dachte mir, ich lese den Artikel und gehe nach Hause. Ich muss diesen Typen unbedingt in die Show holen. Also, hier ist es. Wir haben in den letzten Monaten versucht, uns zusammenzusetzen. Endlich hat es geklappt. Wir hatten ein wahnsinniges Gespräch und hatten viel Spaß dabei. Gordon ist ein kommerzieller Pilot für FedEx und fliegt auf der ganzen Welt herum. Er ist auf Instagram total cool zu folgen. Schaut ihn euch an. Es ist G-R-B-O-E-T-T-G-E-R, Boker. Er hat sein ganzes Leben lang geflogen. Er kam aus der Navy. Er fliegt Segelflugzeuge, seit er ein Kind war. Und heutzutage fliegt er fast ausschließlich Wave. Er jagt das Monster in den Sierras. Wir sprechen schließlich über vieles zum Fliegen, seine Geschichte, Fotografie und eine Menge Dinge, für die er wirklich brennt.

[00:01:42] Aber schließlich kommen wir zu seinem unglaublichen Flug. Er bleibt, wie gesagt, 17 Stunden in der Luft und fliegt die ganze Nacht durch. Er macht das mit Nachtsichtgeräten. Er hat ein sehr, sehr spezielles Segelflugzeug. Es gibt weltweit nur vier davon, die wirklich genau für diesen Zweck gebaut wurden. Und er führt diese Art von Missionen durch. Er ist also total dabei. Er ist wild. Wir hatten eine wahnsinnige Zeit damit, darüber zu reden. Ich glaube, ich habe das jetzt gerade schon dreimal gesagt, aber es ist die einzige Art, es zu beschreiben. Und eine Korrektur: Er erwähnt ein paar Mal IGC. Natürlich wissen wir alle, was eine IGC-Datei ist, aber was er in diesem Zusammenhang meinte, war die FAI. Er spricht also davon, wie man Rekorde aufstellt und von einer Regierungsbehörde, aber das ist alles ziemlich offensichtlich. Wir waren beide einfach...

[00:02:28] Ja.

[00:02:35] Ich freue mich riesig, über diesen wahnsinnigen Flug zu sprechen, den du gemacht hast. Das kam – ich weiß nicht mehr genau wie – vor ein paar Monaten auf meinen Schreibtisch. Ich weiß, das war am 19. Juni, als du das gemacht hast, aber ich habe diesen Artikel gelesen und dachte: Mein Gott, ich muss mit diesem Typen sprechen. Also, wir werden darauf zukommen, aber lass uns die Hörer hier erst mal ein bisschen anregen und ich würde gerne mehr über deine Geschichte erfahren.

[00:03:23] Ich weiß, dass Sie große Jets für FedEx fliegen und das schon lange tun. Sie haben erwähnt, dass Sie ursprünglich bei der Navy waren, aber wie sind Sie zu dem Punkt gekommen, an dem Sie Segelflugzeuge so gut fliegen können? Nehmen Sie sich Zeit, aber bringen Sie uns mal auf den neuesten Stand.

[00:03:39] **Gordon Boettger:** Nun, das Ganze hat alles als Kind angefangen. Mein Vater und meine Mutter sind Ende der sechziger Jahre aus Deutschland eingewandert, und er war damals bei der Luftwaffe. Er war also immer sehr familienorientiert – oder eher luftfahrtorientiert. Mein Vater hat mich dazu gebracht. Als ich ein Kind war, hat er mich oft auf den Rücksitz dieser Gleitschirme in der Mojave-Wüste gesetzt. Und ich habe es irgendwie gemocht, und meine Mutter hat damals bei Flying Tigers gearbeitet. Manchmal durfte ich dann auch mal bei Non-Rev-Flügen im Cockpit mitfahren. Und ich dachte mir immer, das ist ein ziemlich cooler Lebensstil. Diese Leute leben, wissen Sie, fliegen überall auf der Welt, haben eine gute Zeit, verdienen ordentlich Geld und haben viel Freizeit. Und ich dachte mir, das ist etwas, das ich vielleicht machen möchte. Also hat mich mein Vater mit 13 Jahren zum Segelfliegen eingeführt.

[00:04:25] Und ich habe mich dafür in Südkalifornien begeistert. Es gab da tatsächlich einen Ort in Los Alamitos auf der Militärbasis, der ein Segelflugprogramm hatte. Also habe ich mich da mit 13 eingekauft und bin dann an meinem 14. Geburtstag wieder ausgestiegen. Und dann einfach... War dein Vater beim Militär? Ja, er war in der deutschen Luftwaffe dort. Und dann kam er hierher und bekam einen Job als Ingenieur bei McDonnell Douglas bei Douglas. Aber er war Fluglehrer. Und ja, ich bin mit viel Surfen aufgewachsen. Das war sozusagen mein Leben. Aber ich wusste, dass ich irgendwann etwas machen musste, das ein bisschen ernster war. Aber das Segelflugzeug-Zeug, da bin ich einfach süchtig geworden. Und es war genau wie in der Welt des Gleitschirmfliegens. Man weiß halt irgendwie, was als Nächstes kommt. Also bin ich an meinem 14. Geburtstag ausgestiegen und habe dann mit diesem cross country Zeug angefangen.

[00:05:12] Und, wissen Sie, der Schweizer 126 Gleitschirm, was so eine eher schwache Leistung ist, wissen Sie, wahrscheinlich so ein Gleitschirm mit einer Gleitzahl von 24 zu 1. Aber ich habe schon als Kind mit diesem cross country Zeug angefangen. Und dann bin ich jedes einzelne Wochenende in die Wüste gefahren. Das war mein Leben. Jedes Wochenende in die Wüste fahren, mit meinen Kumpels hinten auf der Ladefläche eines Toyota-Pickup schlafen. Und wir sind das ganze Wochenende Gleitschirme geflogen und sind dann zurückgefahren und am Montagmorgen wieder in der Schule waren. Das war mein Leben. Und das hat mir eigentlich geholfen, in die Armee und in den Bereich Fliegen zu kommen. Ich habe mit 15 mit Motorflug angefangen und mit 16 an meinem Geburtstag mit den Motorflugzeugen. Aber das mit dem Motor hat mich nicht interessiert, weil es nach dem Gleitschirmfliegen war. Es ist ziemlich langweilig, wissen Sie, wenn da ein Motor dran hängt.

[00:05:59] Also bin ich beim Gleitschirm-Zeug geblieben und habe wirklich angefangen, meine Distanzen zu erweitern und diese Soaring-Abzeichen der Soaring Society of America zu sammeln, die ich dann alle nacheinander gesammelt habe, und dann bin ich zum Militär gegangen. Ich bin zur Navy gegangen, bin zur Flugausbildung nach Pensacola, habe zwei Jahre Flugausbildung gemacht und dann sechs Jahre im aktiven Dienst auf Militärflugzeugen geflogen. Ich war also Pilot in der Navy, auf zwei verschiedenen Flugzeugträgern, habe meine Zeit dort absolviert, bin dann ausgestiegen und habe mit 28 Jahren einen Job bei FedEx bekommen. Und seitdem mache ich...

[00:06:32] **Gavin McClurg:** Das. Was bist du auf den Flugzeugträgern geflogen? Waren das deine E-2 Hawkeyes? Okay.

[00:06:36] **Gordon Boettger:** Das ist im Grunde ein trägergestütztes AWACS-Flugzeug, eine Rook Rop. Also ja, ich habe meine Zeit dort verbracht und dann, weißt du, in der Navy. Hat es dir Spaß gemacht? Weißt du, der Flugteil, das Fliegen von den Schiffen. Das war echt herausfordernd. Dieser Teil war lustig, aber ich habe das Leben auf so einem, weißt du, auf so einem großen grauen Ding mit 5000 Typen für sechs Monate einfach nicht genossen, das wurde irgendwann langweilig. Aber ich meine, es war ein Sprungbrett, um in die zivile Luftfahrt zu kommen, weil sie diese Flugstunden brauchten und ich das Geld nicht selbst in der Zivilwelt hätte bezahlen können. Ich hatte also einen super Weg, das über das Militär zu machen, weißt du, man dient seinem Land und das ganze Jazz dazu. Aber das war gut. Das war alles gut und ich habe meine Erfahrung gesammelt.

[00:07:23] Ich bin froh, dass ich das gemacht habe. Man wächst dabei ziemlich schnell. Und es ist lustig, wenn man jetzt zurückblickt und diese Kids sieht, die in meinem Alter waren, also 22 Jahre alt, und von diesen Schiffen abheben. Man denkt sich so: Oh, die lassen diese Kids diese Flugzeuge von Flugzeugträgern starten, also ich werde irgendwie alt. Ich bin jetzt der alte Mann. Aber das ist nicht...

[00:07:43] **Gavin McClurg:** alles Top Gun. Das ist nicht so spannend.

[00:07:45] **Gordon Boettger:** Genau. Ja, ich bin nicht der Typ wie Tom Cruise. Das ist sicher. Aber weißt du, es ist lustig. Während meiner Zeit bei der Navy wollte ich immer noch unbedingt in das Gleitschirm-Zeug rein, das Langstrecken-Zeug. Und offensichtlich hatte ich mit einer Familie und allem Drumherum einfach nicht die Zeit, alles zu machen, was ich wollte. Also wurde das Gleitschirm-Zeug irgendwie auf Eis gelegt. Und dann waren wir jetzt seit 21 oder fast 21 Jahren hier beim Militär. Also, als wir zurückkamen, war das...

[00:08:17] **Gavin McClurg:** Direkt nach der Marine? Also warst du schon dort? Ja. Ja, es war etwa zwei Jahre...

[00:08:22] **Gordon Boettger:** Zwei Jahre nachdem ich aus der Navy raus war, bin ich aus San Diego weggezogen. Ich habe in San Diego gelebt. Und ich bin da unten in Water Springs, in den Hügeln östlich von San Diego geflogen. Das Segeln ist okay, aber man kann da nicht so richtig raus und die großen Sachen machen wie hier. Es ist nicht das große Zeug. Aber als ich hierher gezogen bin, habe ich angefangen, mich wirklich ernsthaft mit großen Wellenflügen zu beschäftigen. Und das war etwas, von dem ich wusste, dass ich bei Thermikflügen immer in Bezug auf die Distanz limitiert war, weil wir auf Erwärmung angewiesen sind. Ja. Und bei Gebirgswellen ist es einfach ein ganz anderes, ein ganz anderes Biest, und es ist hier super gut, sowohl Thermik als auch Wellen.

[00:08:59] **Gavin McClurg:** Ich meine, war das schon das Wellenfliegen? Ich meine, das ist etwas, das weit über das hinausgeht, was man mit einem Hanggleiter erreichen kann. Aber wir haben – ich bin während der X-Alps 2015 in den Alpen in Wellen geflogen. Und wisst ihr, das ist für uns ziemlich wild. Das ist einfach extrem viel Wind. Aber war das schon früh? War das schon mit 14 auf deinem Schirm? Oder war das erst später? Ja, das war es. Ich meine, in eurer Welt ist das das, was ihr macht.

[00:09:34] **Gordon Boettger:** Ja, also Wellenflug ist insgesamt nicht sehr beliebt bei den meisten, ich würde sagen bei wahrscheinlich 90 % der Gleitschirmpiloten, weil sie sich nicht mit den Elementen herumschlagen wollen. Sie wollen nicht mit dem Wind umgehen, nicht mit der Kälte, dem Vereisungen, dem Gefrieren und einfach nur mit der Turbulenz. Ja. Und all dem anderen verrückten Zeug, das dazugehört. Ich meine, für diese Distanzen muss man einen Preis zahlen, man muss bereit sein, diese Art von Risiken einzugehen. Und ich meine, die Risiken sind da, und alles ist irgendwie verstärkt. Man muss absolut auf der Höhe seiner Fähigkeiten sein. Aber ich denke, es kann sicher gemacht werden. Wenn ich aber zurückgehe zu dem Zeitpunkt, als alles anfang, habe ich wahrscheinlich mit 15 oder 16 Jahren mit Wellenflug angefangen. Ich meine, als ich 16 war, ich war, ich glaube 16 oder 17.

[00:10:20] Ich bin im Owens Valley hochgegangen. Ich war über der Loon Pine auf 34.000 Fuß, weißt du, als 16jähriger Junge.

[00:10:26] **Gavin McClurg:** Wow. Nicht zu glauben.

[00:10:29] **Gordon Boettger:** Ja. Wow. Das ist ziemlich heftig. Das sind viele

[00:10:31] **Gavin McClurg:** Druck. Ich meine, wir haben noch einen weiten Weg bis dorthin, wo du jetzt stehst, aber selbst damals, mit welcher Ausrüstung bist du mit 16 Jahren bei 34.000 Fuß geflogen? Was hast du benutzt?

[00:10:43] **Gordon Boettger:** Bist du

[00:10:44] **Gavin McClurg:** nur mit Flaschen Sauerstoff? Ja, du bist nur auf Flaschen angewiesen. Gleitschirmfliegen? Okay. Ja.

[00:10:48] **Gordon Boettger:** Ich meine, heutzutage haben wir die EDS-Regler, aber damals hatte man entweder ein System mit konstantem Fluss oder einen Druckregler, wissen Sie, den alten Militär-Regler vom Typ A14. Und damals hatte ich einen A14-Regler und wissen Sie, die verbrauchen genauso viel O<sub>2</sub> wie das System mit konstantem Fluss. Also damals, wissen Sie, flog ich mit einem A14-Regler, man war nicht unter Druck gesetzt oder beheizt und wissen Sie, in den fünfziger Jahren haben sie ein großes Sierra-Wave-Projekt durchgeführt. Und wissen Sie, das war so eine Art staatlich gefördertes Projekt, das sie über mehrere Winter gemacht haben. So wie ein Vorläufer von Perlan.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** Was für eine Art von Sache?

[00:11:24] **Gordon Boettger:** Ja. Also, sie haben viel gelernt, weil das alles in Bishop gemacht wurde. Sie haben viel über Rotorturbulenzen gelernt, wissen Sie, und all das andere verrückte Zeug, das bei Wellen passiert, und wissen Sie,

sie haben schließlich Bücher darüber geschrieben. Und Wellen waren, wissen Sie, etwas, ein Bereich, den die Leute angegangen haben, ich denke, aber nicht wirklich ernsthaft, weil wie gesagt viele Leute sich damit nicht beschäftigen. Ich meine, ich gehe zum Flughafen Minden und Sie sehen im Sommer 30 Gleitschirme stehen, im Winter nichts, wissen Sie, die sind so: Wir sind mit den Gleitschirmen fertig, sehen Sie, im Frühling und wissen Sie, ich sage: Hey, wenn die Luft vertikal nach oben geht, nutz sie, wissen Sie, solange du es sicher machen kannst und wissen Sie, davon profitiere. Und das, das hat mich an den Wellen immer fasziniert, weil ich denke, dass alle Rekorde von hier an in Wellen aufgebrochen werden.

[00:12:14] **Gavin McClurg:** Sicher. Sie

[00:12:15] **Gordon Boettger:** müssen es sein. Sie haben

[00:12:16] **Gavin McClurg:** muss das stimmen, oder? Denn

[00:12:16] **Gordon Boettger:** das kannst du einfach nicht, das geht nicht. Und bei der kurzen Tageslänge, der begrenzten Tageslänge, hast du keine Thermik geflogen, so wie ihr es nicht tut. Also

[00:12:23] **Gavin McClurg:** Als du mit 16 Jahren in 34.000 Fuß Höhe geflogen bist, bist du dann im Dreifachschlafsack geflogen? Wie bist du warmgeblieben? Es war ja nicht wie damals.

[00:12:34] **Gordon Boettger:** wir hatten die Mondstiefel, weißt du? Also ja, das war...

[00:12:45] **Gavin McClurg:** das das das das

[00:12:45] **Gordon Boettger:** das das

[00:12:45] **Gavin McClurg:** das das das das das das das das das das das das das das das das

[00:12:45] **Gordon Boettger:** find heraus, welche Ausrüstung die richtige ist. Du lernst es auf die harte Tour. Du weißt schon, du kommst zurück und deine Finger und Zehen fallen dir fast ab. Und ja, du denkst dir, warum mache ich das eigentlich? Aber die Kappe vereist. Und der Typ sagte, oh, du musst Alkohol nehmen und die Kappe damit besprühen. Und also sprühe ich die Kappe ein und das Ganze vereist trotzdem. Und das hat gar nichts gebracht. Und die Leute sagen, du weißt schon, da gibt es viel dummes Zeug. Aber ja, an dem einen Tag war es ziemlich unheimlich. Und das war tatsächlich der Tag, nachdem mein Freund Bob Harris den Weltrekord für die Höhe gebrochen hat. Er kam auf 49.009 Fuß, unbedruckt. Also war das ziemlich cool. Oh,

[00:13:18] **Gavin McClurg:** unbedruckt. Ja, das...

[00:13:20] **Gordon Boettger:** das war mutig. Für mich ist das so eine Chuck-Yeager-Sache. Das ist altmodisch. Er hat es einfach in einer Art Standard-Gleitschirm gemacht und ist da hochgegangen, unpressurisiert. Und ein Freund von mir, mit dem ich aufgewachsen bin, der Typ, mit dem ich früher geflogen bin, er war damals so 19 oder 20. Er kam hoch. Er kam auf ein bisschen über 40.000 Fuß. Und an dem Tag hat er sich die Gehirnblutungen eingefangen. Und er war beim Marine Corps. Und am nächsten Tag landen wir, weißt du, wir sind im Heck seines Toyota-Pickups abgestürzt. Und also haben wir gefeiert, weil Bob Harris den Weltrekord für die Höhe aufgestellt hat. Mein Kumpel, Howard Foote, hat ein bisschen über 40.000 Fuß geschafft. Also wachen wir morgens auf. Wir schlafen in Schlafsäcken im Heck seines Trucks. Und er sagt, Mann, ich fühle mich wie Scheiße. Ich frage, was ist los? Er sagt, ich weiß nicht.

[00:14:05] Und ich sage: Alter, die Wellen ziehen. Wir müssen fliegen. Er sagt: Ich kann nicht. Er sagt: Ich muss zurück zur El Toro Station fahren. Er fährt runter nach El Toro und schafft es gerade so hin. Und er meldet sich im Sanitätsraum an. Die fragen: Was hast du da gemacht? Ich sage nicht, dass ich bis auf 40.000 Fuß geflogen bin. Also haben sie ihn in eine Kammer in San Diego gesteckt. Und er war richtig fertig. Also hat er... Hätte das...

[00:14:28] **Gavin McClurg:** geholfen haben?

[00:14:29] **Gordon Boettger:** Nein, er hat.

[00:14:31] **Gavin McClurg:** Er hatte

[00:14:31] **Gordon Boettger:** eine Luftembolie. Er hatte also, wissen Sie, das Nitroglycerin, diese Blasen im Blutkreislauf.

[00:14:38] Also hat er. Ja, er hat. Und er

[00:14:42] **Gavin McClurg:** ist abgetaucht

[00:14:42] **Gordon Boettger:** rückwärts. Das ist eine ganz andere Geschichte. Aber damals hätte das eine ganz eigene Podcast-Folge sein können. Damals hat er versucht, in das Marine Corps zu kommen, um zu fliegen. Er war ein Soldat in der Mannschaft. Er wusste, dass der Basenkommandeur, General Bloomer, ihm helfen würde, ins Flugprogramm zu kommen. Nun, etwa sechs Monate nachdem er die Druckfieber bekommen hatte, reicht er die Unterlagen für das Flugprogramm ein. Er muss diese medizinische Untersuchung machen, die Beurteilung. Und die sagen: Du kannst nicht fliegen. Du hattest die Druckfieber. Also geht er zurück zu General Bloomer. Homer sagt: Hey, General, Sie müssen das regeln. Sie sind ein General, wissen Sie ja. Und der General sagt: Hey, ich kann da nichts machen. Was macht er dann? Etwa ein Jahr später stiehlt er eine A-4 aus El Toro. Er fliegt damit über das verdammte Südkalifornien. Ja.

[00:15:28] Was? Ja, er landet es zurück in El Toro und kriegt, weißt du, militärische Konsequenzen. Es war das Wochenende zum 4. Juli. Er ist um Mitternacht gestartet, dunkle Landebahn. Und er ist einfach in einen Jet gesprungen. Es war eine F-18. Die hatte eine interne APU, er hat sie gestartet, dann abgehoben und wieder zurückgekommen. Er wurde in den Arrest geworfen und, weißt du, es landete in den Zeitungen. Da ist also so ein Top-Gun-Mist im Spiel. Oh, ja.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Das ist

[00:15:55] **Gordon Boettger:** Wahnsinn. Wie auch immer, Buddy Foot, ja, er wurde dafür in Erinnerung behalten. Aber ja, also mal vorwärts, als ich nach Minden gezogen bin, dachte ich mir nur, hey, ich muss in diese ganze Wellen-Sache rein. Und zu der Zeit flog ich eine alte Kestrel von 1971. Die hat wahrscheinlich eine Gleitzahl von 42 zu eins, ein alter Schirm. Aber trotzdem konnte sie noch was leisten. Und wie auch immer, ich hatte große Flaschen darin und habe damit einige große Flüge gemacht. Und schließlich habe ich damit mehrere 2000-Kilometer-Flüge geschafft. Das hat ziemlich viel Aufmerksamkeit bekommen, weißt du. Du bist 2000 Kilometer in Thermik geflogen, nicht in Wellen. Nein, nein, das war in Wellen. Das war in Wellen, okay.

[00:16:40] Ja. Kestrel. Ja. Also, okay. Wow. Ich würde sagen, das ist unglaublich. Ja. Wie viele

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Runden? Wie oft ist das auf und ab?

[00:16:47] **Gordon Boettger:** Nun, das war ein Drei-Turn-Point-Flug. Da habe ich ein paar Rekorde erzielt. Das war ein Drei-Turn-Point-Distanzrekord. Ich bin mir nicht ganz sicher, wie ihr eure Rekorde kategorisiert, aber wir können einen Drei-Turn-Point-Distanzrekord haben, bei dem wir drei Turn-Points vorab festlegen können. Ja. Und die müssen mindestens 10 Kilometer auseinanderliegen. Wir können also das machen, was wir das Yo-Yo-Auf-und-Ab im Owens Valley nennen. Und wir haben auch reine Distanzrekorde. Ich habe einen, bei dem ich auf einem Downwind-Flug mit Wellen fast Rapid City in South Dakota erreicht hätte. Also, wie weit ist das?

[00:17:21] Das waren, das waren wahrscheinlich sieben, etwa 800 Statute Miles, vielleicht. Also

[00:17:31] **Gavin McClurg:** du bist, also du, und das war so eine Art Zielflug. Ich

[00:17:34] **Gordon Boettger:** Ich habe es verkündet, aber ich habe das Ziel nicht erreicht. Das Ziel war Rapid City. Ich bin gelandet. Ich bin gerade außerhalb gelandet. Ich

[00:17:40] **Gavin McClurg:** bin gerade außerhalb gelandet

[00:17:40] **Gordon Boettger:** vom Devil's Tower dort. Auf dem, äh, auf diesem Flughafen. Wahnsinn. Aber bei all diesen Flügen ist es so, dass ich über 18.000 Fuß fliege. Ich fliege in den Klassenluftraum hinein. Also habe ich, ähm, einige Letter-Agreements mit Oakland Salt Lake, Denver Center und Seattle Center geschlossen, um hoch zu fliegen. Was ich also mache, ist, ich kann

[00:18:01] **Gavin McClurg:** kündigen Sie das einfach am selben Tag an. Sagen Sie ihnen das am Tag selbst oder schon einen Tag vorher? Sie

[00:18:06] **Gordon Boettger:** Sie wollen das. Sie wollen, dass du am Tag davor anrufst. Du rufst uns, die Kontrollzentrum-Supervisoren, an. Ich bin dieser Idiot mit dem Gleitschirm. Der wird versuchen, hoch zu fliegen, jedem im Weg stehen und dann runtergehen. Bist du

[00:18:19] **Gavin McClurg:** Fliegen mit Farm? Womit fliegst du? Ja, ich habe

[00:18:22] **Gordon Boettger:** Form, aber ich habe ADS-B Out und einen Transponder, wissen Sie, aber beim Gleitschirm, das ist alles, wissen Sie, das Form-Zeug ist wirklich effektiv. Also, ja. Also habe ich angefangen, mich hier mit den Wellen zu beschäftigen und die Dinge haben angefangen zu schneiden, wurden immer größer und größer. Und dann habe ich einen Duo Jet bekommen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen. Ich habe diesen Gleitschirm noch nie geflogen.

[00:19:08] Er war mit Lichtern ausgestattet, sodass ich ihn legal nachts fliegen konnte, was ja okay ist, aber eine Übernachtung ist eine ganz andere Hausnummer, weißt du, und dann

[00:19:19] **Gavin McClurg:** Lassen Sie uns ganz kurz darüber sprechen – nur für diejenigen, die wissen, dass wir bei Gleitschirmen natürlich das Konzept von Wellen verstehen, aber ich weiß nicht, wie viel Wind man braucht, um Wellen zu erzeugen, und wonach man in der Vorhersage sucht, wenn man diese 2000er fliegt, und vor wie vielen Jahren war das eigentlich?

[00:19:38] **Gordon Boettger:** Also, was die 2000er angeht, wenn du die machst,

[00:19:42] **Gavin McClurg:** angefangen habe, die in der Kestrel zu machen

[00:19:44] **Gordon Boettger:** Ja, das war wahrscheinlich vor 20 Jahren. Ich meine, okay, ich habe angefangen, einige große Flüge zu machen und was...

[00:19:48] **Gavin McClurg:** Wie sieht das aus? Was brauchst du, damit das so abläuft, und wie ist es so, in so einer Lee-Lage zu starten, und was...

[00:19:54] **Gordon Boettger:** Also, was wir im Grunde suchen, sind die Schlüsselmonate für die Wellen – also natürlich den ganzen Winter über, weil jedes Mal, wenn ein Tiefdruckgebiet durchzieht, passiert das. Ich schaue mir also die 500-Millibar-Karte an, die etwa auf 18.000 Fuß liegt, um zu sehen, wo die Jetstreams mit der Jet-Achse übereinstimmen und welche Art von Strömung uns dieses System bringt. Und für dieses Jahr werden es alles Wellen vom Typ „Prefrontal“ sein, also suchen wir nach einer südwestlichen Strömung. Wenn dieser Jetstream dann anfängt, nach Süden abzuknicken, dann ist das der Moment, wo man denkt: Okay, jetzt geht's los. Es ist so wie bei den Bojen-Messwerten, weißt du, so wie: Oh Mann, die Bojen fangen an, es geht los. Da muss man anfangen, auf diese Dinge zu achten. Und heutzutage, ja, ist es so wie: Da kommt's. Ich nutze mehrere Tage vorher eine App namens SkySite. Ich weiß nicht, nutzt ihr SkySite?

[00:20:46] **Gavin McClurg:** Ja, wir nutzen das viel.

[00:20:47] **Gordon Boettger:** Also ja, Matthew ist klasse. Sky Set läuft von 8 bis 20 Uhr und ich sage zu Matthew: „Du musst diese Modelle jetzt die ganze Nacht für mich laufen lassen, weil ich diese Nachtflüge mache.“ Er sagt: „Kein Problem, Nachts läuft das Ding die ganze Nacht durch.“ Also lade ich alles herunter und Sky ist super, super gut. Ich muss ehrlich sagen, Sky Set wird wahrscheinlich das Soaring verändern, und ich weiß nicht, wie es für die Gleitschirmfliegerwelt war, aber die Genauigkeit und Detailtiefe der Wellen – weil wir normalerweise Wellen fliegen, wenn man Marker nutzen kann, wie Rotorwolken oder Lenticularis, das ist der Schlüssel – aber bei Sky, wenn wir in „Blue Wave“ fliegen, also wo es keine Wolkenmarker gibt, dann kannst du alle Modelle für die vertikale

Geschwindigkeit herunterladen für

[00:21:37] am Tag selbst und dann hast du es auf deinem Handy und fliegst im Grunde einfach diese magentafarbene Auftriebszone. Es ist so präzise – ich sage nicht, dass es zu 100 % der Zeit so ist, aber es ermöglicht dir, viel weiter zu fliegen und ich denke auch aggressiver, weil du sagen kannst: Okay, hier gibt es eine Totzone, ich werde hier runterdrücken, weil da unten dein Mammut wieder anspringt oder so. Also, laut Sky werde ich...

[00:22:01] **Gavin McClurg:** Punkt, ich werde ihn anpeilen und wir werden ihn erreichen. Wir werden einfach schnell durch diese eher leere Zone fliegen, ja, wir werden da durchbrechen und dort ankommen, ja.

[00:22:10] **Gordon Boettger:** weil ich diese vielen großen Flüge gemacht habe, als ich das nicht hatte, und man fliegt dann irgendwie blind runter, so nach dem Motto: oh Gott, weißt du, und man sieht diesen Schnee von den Gipfeln wegwehen und denkt: oh Mann, das ist es, wenn ich landen und abbrechen muss, was mir einmal passiert ist, und das war... das war so nah am Tod, wie ich dachte, ich kommen würde. Ich meine, das war beängstigend. Ich meine, ich habe noch nie... Moment, wir müssen uns das hier anhören, okay.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Erzähl uns mal, was passiert ist.

[00:22:36] **Gordon Boettger:** na ja, das war in der alten Kasserolle, also vor Skysight. Ich breche um fünf Uhr morgens aus Men auf, komme auf 24.000 Fuß Höhe und jage dann voll nach Süden. Alles ist gut, die Winde in der Höhe ziehen ordentlich durch, also fahre ich Richtung Südende der Sierra runter und kriege einen Beam auf Mammoth und die ganze Gegend wird irgendwie schräg mit Wellen, und da gibt es oft auch einige Totzonen.

[00:23:00] **Gavin McClurg:** weil wegen der Vergangenheit, wegen der Tieflage da, ja, da werden wir auch voll abgehakt, ja, das Gelände fliegt da so rum und so, ja, und dann fährst du die Bahn

[00:23:07] **Gordon Boettger:** wird total schräg, Owens Valley liegt genau richtig, das ist fast schon eine Selbstverständlichkeit da unten, aber ich bin nach Süden gefahren und ich erinnere mich, wie ich hinausgeschaut habe und auf 24.260 Fuß war und auf die Gipfel dieser, wisst ihr, wie Mount Tom und diese großen Gipfel geschaut habe und dachte: „Heilige Scheiße, das weht.“ Ich meine, man konnte sehen, wie der Schnee kilometerweit von den Gipfeln weggeblasen wurde, wisst ihr, und Mono Lake war einfach total abgefahren, mit diesen weißen Kappen, und dann bin ich nach Süden runter und wieder zurück nach Norden und ich komme aus dem Owens Valley nach Norden und bin auf 28.000 Fuß in der Nähe von, ich meine, in der Nähe von Mount Tom, und ich bin auf 28.000 Fuß und mache eine Runde und mir ist aufgefallen, dass die Wolken, die Lenticularis, weit nach Osten gewandert waren und es war einfach ein völlig anderer Blick auf den Himmel, so zwei Stunden später, und ich dachte: „Das ist komisch“, und es war nicht wirklich markiert, also bin ich zu der Stelle geflogen, wo der Lift war, als ich nach Süden kam, ich habe genau die gleiche Linie geflogen, komm schon, die

[00:24:06] **Gavin McClurg:** andere Seite von der

[00:24:06] **Gordon Boettger:** im Norden und es war mein... fast mein Kopf, ich bin wahrscheinlich mit 2.000 Fuß pro Minute gesunken. Ich bin von 20.000 Fuß am Mount Tom hier, wissen Sie, südlich von Mammoth, auf Lee Vining auf 3.000 Fuß über Grund gegangen und einfach... und also, warte mal, du bist

[00:24:24] **Gavin McClurg:** Also, du bist zu weit westlich, du bist im, du bist im

[00:24:30] **Gordon Boettger:** Mist, ja, genau das ist passiert. Die Winde waren so stark, der Jetstream hat so schnell nach Süden gedrückt, und ich glaube, der Wind wurde einfach so verdammt heftig. Es gibt einen Punkt, an dem er zu stark ist, weißt du? Er hat die Wellenlänge abgeflacht, sodass statt dieser großen, scharfen Ausbreitung – du weißt schon, fünf Meilen östlich des Gebirgsrückens – war es so, wie der Weg weit östlich von Mono Lake war, total irre. Es waren so 15 Meilen leeseitig und ich werde da nicht landen, da gibt es keinen Platz zum Landen, verstehst du? Und die Bodenwinde bei Mono Lake waren einfach nur Schaum. Ich war auf etwa 3.000 Fuß über Grund und habe auf Lee Vining geblickt – das war meine einzige Landeoption, außer vielleicht ein Feld am Rand von, weißt du, neben Mono Lake oder so. Und ich dachte: Heilige Scheiße, das ist wahrscheinlich das einzige Mal, dass ich mir gewünscht hätte, ich wäre im Auto oder am Boden und nicht in einem Flugzeug. Und ich meine, der Wind ist ein 90-Grad-Land...

[00:25:31] **Gavin McClurg:** bei so viel Wind wird das nicht einfach so umkippen, oder? Wirst du einfach nur umkippen? Nun, das ist...

[00:25:36] **Gordon Boettger:** Problem ist, ähm, du weißt schon, du bist jetzt irgendwie ein Testpilot und ich erinnere mich, wie ich dachte: Mist, wie soll ich das machen? Ich lande bei einem 90-Grad-Seitenwind, es muss 40, nein 50 Knoten geweht haben, es war heftig, es war einfach verrückt. Also habe ich mich positioniert und bin im Schräglauf, weißt du, auf die Landebahn ausgerichtet, und dann bist du einfach unter dem Windschatten dieser 12.000 Fuß hohen Gipfel und du weißt einfach nicht, worauf du bei der Turbulenz und dem ganzen anderen Mist stößt. Ich bin jetzt bei etwa 2000 Fuß über Grund, unter dem Windschatten, super hoch, und plötzlich, weißt du, gebe ich ein paar Knoten dazu, weil ich an Geschwindigkeit zulege, weil man einfach nicht weiß, was einen trifft. Und plötzlich bin ich unter dem Windschatten bei etwa 2000 Fuß über Grund und die Luft, der ganze Boden fällt weg, ich meine, das ganze Flugzeug sackt ab, meine Beine, die unter diesem Instrumentenbrett heraushingen, reißen durch das Brett, weißt du, reißen das Brett einfach aus der Konsole, sodass die Konsole nach oben geschoben wird und

[00:26:36] **Gavin McClurg:** das Ding sackt einfach ab und ich denk mir: oh mein Gott, ich sterbe, ich sterbe, ich fliege gerade in

[00:26:36] **Gordon Boettger:** den Steuerknüppel, und der blockiert den Knüppel, also werfe ich das verdammte Panel nach vorne und drücke den Knüppel zur Seite, und meine Geschwindigkeit sank auf fast Null und ich dachte: Oh Gott, jetzt geht's los. Ich dachte, er würde abstürzen, und also habe ich die Nase einfach nach unten gekippt und gewartet, und ich habe wahrscheinlich beim Ganzen tausend Fuß verloren, nur um meine Geschwindigkeit wieder aufzubauen. Als ich meine Geschwindigkeit wieder hatte, dachte ich: Oh Gott, und ich habe einfach auf die Landebahn gezielt, weil rund um das Flughafengelände überall Felsen sind, also weißt du, da überlebst du das nicht. Also wollte ich nur diesen Gleitschirm in den Bereich des Flughafens bringen. Es war mir völlig egal, ob er sich zur Kugel rollte oder was. Ich wollte ihn nur über den Zaun, weißt du, auf das Gelände. Und das habe ich getan und jetzt gebe ich Vollgas, weißt du, ich hatte meine Geschwindigkeit wieder und, äh, Kurve auf die Landebahn, über den Zaun.

[00:27:28] Und jetzt bin ich mit einer ziemlich guten Bodengeschwindigkeit am Abgleiten. Und bei Seitenwind kann man den Schirm nur bis zu einem gewissen Grad nach unten neigen. Also bin ich irgendwie im Schräglauf gelandet, mit dem Schirm unten, und dann bin ich auf der Landebahn aufgesetzt. Aber bei etwa 20, 30, weißt du, 30 Knoten Geschwindigkeit konnte ich den Gleitschirm wegen des Seitenwinds nicht auf der Landebahn halten, also ist er einfach in das Gestrüpp abgetrieben und zum Stehen gekommen. Und dann dachte ich mir: Heilige Scheiße. Und ich so: Ist da irgendwer? Nein, das ist eine Geisterstadt. Also ja. Ich sitze also im Gleitschirm. Und ich fange an – ich habe meinen großen Expeditionsanzug, weißt du, mein Kumpel, mein Kunde K2, der hat mir einen Anzug gegeben. Den hatte ich an. Du hast also das ganze Zeug im Cockpit. Du steckst da einfach fest. Also versuche ich, meine Sachen zu lösen, und während ich versuche, das alles aufzumachen, hebt der ganze Gleitschirm wegen des Seitenwinds vom Boden ab.

[00:28:22] Weil der rechte Schirm irgendwie, die Schirme waren halb eben, weil sie auf dem Gestrüpp auflagen, aber er hob gerade genug ab, so drei oder vier Fuß vom Boden, und glitt dann leeseitig ab und setzte sich wieder ab. Ich dachte: Oh, verdammt noch mal. Das Ding wird mich mit mir drin umkippen, weißt du, und das wird mich umbringen. Also habe ich einfach die Kappe geöffnet, sie hochgehoben, mich festgehalten und konnte herausklettern, ohne dass sie mir aus den Händen gerissen wurde. Und ich rannte auf die Luvseite des Schirms. Dann bin ich einfach oben auf den Schirm gestiegen und die Luvseite hat sich einfach darauf gelegt. Und dann erinnere ich mich, wie ich einfach mit Kies beschossen wurde. Es hat so stark geweht. Und dann etwa 10 Minuten später denke ich mir: Was soll ich hier machen? Weil da niemand ist. Ich meine, da ist niemand, absolut niemand in der Nähe. Also weiß ich, irgendwann werde ich das Ding loslassen müssen und der Gleitschirm ist weg.

[00:29:10] Es ist Schrott. Also etwa 10 Minuten später kommt dieser Truck und da ist dieser Typ, Dennis, er besitzt die mobile Station da unten bei Levi. Richtig. Und er hat eine Cessna, ähm so eine 180 oder so im Hangar. Also kommt er hoch und wir konnten uns kaum verstehen, weil der Wind so bläst. Also, ihr wisst schon, wir schreien uns an, und ich sage: Ja, ich muss nur ein Auto auf der Luvseite dieses Schirms haben. Also,

[00:29:32] **Gavin McClurg:** ich sag so, ich hol mir einen großen LKW. Also,

[00:29:32] **Gordon Boettger:** kippt nicht um. Also sagt er: Okay, ich besorge einen großen LKW. Also, ja. Dennis holt dann diese mexikanischen Typen und die, weißt du, die kommen mit so einem Wassertank oder so was Ähnlichem angerauscht. Und die blockieren die Luvseite des Gleitschirms. Und dann denken wir uns so: Okay, jetzt müssen wir mal einen kühlen Kopf bewahren. Wir haben so sechs Typen aus dem Gestrüpp hochgeholt und haben den LKW einfach auf der Luvseite der Schirme gehalten. Wir schieben ihn zurück Richtung Hangar. Wir haben ihn auf der Lee-Seite hinter dem Hangar festgebunden. Und, äh, die Schirmspitzen hingen da draußen, wo diese Typen herumstanden. Oh Shit. Also frage ich: Wie hast du mich gesehen? Er sagt, er hat ihn nicht gesehen. Er sagt, einer meiner Köche stand am Fenster und hat auf den Model Lake hinuntergeblickt und gesagt: Hey Chef, schau dir an, wie der verdammte Wind weht. Es war also, ich meine, es war wie im Pazifik, der ganze Model Lake war ein Schaummeer, weißt du, und dann hat er den Gleitschirm gesehen und gesagt: Hey Chef, schau dir das Flugzeug an.

[00:30:27] Dennis sagte: „Heilige Scheiße. Der Typ wird Ärger bekommen.“ Das war der Moment, als sie in den Truck sprangen. Zum Glück haben sie mich gesehen. An dem Tag sind die Semis umgekippt. Ich meine, Bäume wurden umgeblasen und es war einfach die Hölle, aber diese...

[00:30:43] **Gavin McClurg:** heutzutage mit Sachen wie Sky Site und der Möglichkeit, einfach zuzugreifen, weißt du, wenn du, ich nehme an, manchmal Self-Cut hast, was hast du da oben, wenn du richtig high bist, du kriegst dann keine Sell-Signale mehr. Nein,

[00:30:54] **Gordon Boettger:** nein, nicht wirklich. Ähm, ich fange an, den Verstand zu verlieren bei

[00:30:58] **Gavin McClurg:** 17, 18. Ja. Ja.

[00:31:02] **Gordon Boettger:** Stimmt. Ja, das machen wir. Es ist so ein bisschen hin und her. Ich habe ein Garmin InReach, damit ich per Text mit dem InReach kommunizieren kann. Und dann habe ich auch ein Satellitentelefon. Also habe ich bei den Abflügen die Satellitenfunk-Kapazität und bleibe in Kontakt mit Bunny Mind, einem pensionierten Meteorologen, der auch ein Gleitschirm-Typ ist. Weil er mir Wetter-Updates geben muss. Wenn ich abhebe und von hier aus starte, muss ich auf bis zu 28.000 Fuß kommen. Und dann fliege ich mit dem Wind. Ich muss der eingeschränkten Luftraum von Fallon ausweichen. Also fliege ich entlang der Gebirgsketten,?? in Richtung Rubies. Sobald ich die Rubies erreiche, ja, dann spreche ich mit Salt Lake und die Rubies erzeugen riesige Wellen. Wenn ich also die Rubies erreiche und dort einen großen Aufstieg schaffe und dann in Richtung Logan, Utah, Richtung Bear Lake fliege, dann erzeugt die ganze Kette westlich von Bear Lake große Wellen, und dann fliege ich dort hoch und dann ab zu den Wind Rivers und dann zu den Big Horns und dann, verdammt, es ist so...

[00:32:03] Das ist Wahnsinn,

[00:32:04] **Gavin McClurg:** Mann, das ist Wahnsinn. Oh mein Gott. Aber wenn du auf diese Beinahe-Todes-Situation zurückkommst, die offensichtlich echt beängstigend war – das war vor 20 Jahren –, kannst du das heutzutage einfach komplett vermeiden? Oder gehst du immer noch solche Risiken ein? Ich meine, wäre das etwas, das du mit der heutigen Technologie, mit Sky Site, gewusst hättest? Hättest du das gewusst? Ja, ich denke, mit Sky Site.

[00:32:32] **Gordon Boettger:** SkySite zeigt das an, okay. Ich denke, SkySite. Ja. Ich meine, SkySite zeigt das an. Und heutzutage sagen viele Typen: „Tja, ich werde heute nicht abheben, weil die Vorhersage für den Wind Böen von 40, 50 Knoten sagt.“ Weißt du, wenn du... ich sage, wenn du dich nur darauf verlässt und jedes Mal nicht fliegst, weil die Vorhersage sagt, dass es Böen geben könnte – ich weiß nicht. Aber ich sagte, wenn ich jedes Mal nicht fliegen würde, nur weil die Vorhersage Böen sagt. Und ich habe es nicht getan, es war unangenehm. Ich fliege nie. Solange du Alternativen hast, so etwas gegen den Wind, egal ob es Carson ist oder mit dem Wind nach unten und Landung in Hawthorne oder so, solange du irgendwelche Ausweichpunkte hast und dann, weißt du, dann hast du Optionen, weißt du, aber, äh, du...

[00:33:18] **Gavin McClurg:** Du hast am Anfang etwas Interessantes gesagt, das ich noch nicht ganz verstanden habe. Du sagtest, normalerweise ist es im Winter, weil man nach den Tiefdruckgebieten Ausschau hält und sie kommen aus dem Südosten. Was ich nicht... Entschuldigung, Entschuldigung, Entschuldigung. Südwesten. Ja.

[00:33:32] Du hast diese antizyklonalen Winde. Du fliegst also eine Front vor dem Trichter, aber ist das lang genug für dich? Ich meine, normalerweise denke ich bei einem Tiefdruckgebiet an etwas, das ziemlich schnell durchzieht, im Gegensatz zu etwa einer wirklich anhaltenden Westwindlage bei Hochdruck. Ich würde denken, das wäre eher bei diesem... der Flug, den du gemacht hast, war im Juni. War das ein großes Tief oder war das...

[00:33:58] **Gordon Boettger:** das war, ja, das war eine sehr ungewöhnliche Situation. Dass ein Tiefdruckgebiet so weit nach unten zieht. Ich meine, dass ein Tief in Seattle oder Washington im Sommer auftaucht, das passiert, aber dass es so tief nach Süden reicht, ist sehr ungewöhnlich. Aber das ist eine wirklich gute Frage, die du stellst, denn es gibt Zeiten, in denen die Tiefs auch zu tief sind und die Front zu schnell ist. Ich sage nicht, dass du nicht aufsteigen kannst. Du wirst aufsteigen, aber nur für eine sehr kurze Zeit. Also denkst du dir: Okay, was kann ich damit machen? Kann ich damit eine große Strecke fliegen? Vielleicht lässt du es einfach bleiben oder du, weißt du, machst nur ein bisschen rumprobieren. Ich habe Flüge gemacht, bei denen es nur ein wirklich mittelmäßiges Tief war, so nach dem Motto: Hm, ja. Normalerweise würde ich da nicht fliegen, aber ich habe an dem Tag trotzdem so 1500 Kilometer geschafft, weißt du.

[00:34:47] Also, ich denke, solange

[00:34:49] **Gavin McClurg:** ...dass man nicht zynisch wird und einfach nur die 3000 K jagt. Man kann bei diesen kürzeren Tiefs immer noch abheben und Spaß haben, aber es wird einfach zu schnell vorbei sein, um deine Rekorde zu brechen. Ist das richtig? Ja. Habe ich das richtig verstanden? Richtig. Okay.

[00:35:03] **Gordon Boettger:** Du hast recht. Ich meine, das sind die klassischen Situationen, bei denen ein langanhaltendes, so ein richtig flaches Tief hereinkommt und etwa zwei Tage lang Energie liefert. Das erleben wir vielleicht ein- oder zweimal im Jahr, weißt du? Also für mich, was ist mit

[00:35:20] **Gavin McClurg:** Was ist mit, weißt du, dem letzten Winter, als Kalifornien einfach... wie viele hat Kalifornien gehabt? 11 atmosphärische Flüsse. Funktioniert das? Sind die gut? Sind sie? Nein. Also

[00:35:31] **Gordon Boettger:** Diese werden am Ende zu nass, weil es einfach zu viel Feuchtigkeit ist und ... ja. Sobald sie, weißt du, ab einem gewissen Punkt so viel Energie und so viel Feuchtigkeit in sich haben, ziehen sie einfach über die Sierra und landen dann, weißt du, oft flogen diese Tiefs als Frontsysteme, die ganze Westseite der Sierra wurde einfach abgeknallt. Und du bist auf der Lee-Seite und wirst im Grunde von der Sierra oder egal, was dieses Wetter aufhält, geschützt. Aber ähm, wie letztes Jahr gab es dort nicht viele flugfähige Tage, an denen man etwas Großes hätte machen können, weil diese Dinger einfach reinkamen und Feuchtigkeit gepumpt haben, und du kannst da nicht fliegen, sobald dieses Tief, dieser Jetstream-Einfluss so in der Gegend von Minden einschlägt und nach Süden geht und du in einem Gebiet mit zu viel Feuchtigkeit bist.

[00:36:19] Deshalb schauen wir uns die 500 Millibar an, wir nennen es die 560er oder 564er Linie, die markiert sozusagen den Jetstream. Also, okay. Und dann noch einmal, okay. Auf der Luvseite siehst du, wie die Feuchtigkeit durchgepumpt wird. Und manchmal pulsiert das, wo die Welle hier abstirbt, und du kannst unten im Owens Valley einfach Thermikpunkte rausprügeln, hoch und runter. Und dann, dann pulsiert es wieder und öffnet sich hier am Nachmittag. Das ist mir auch schon passiert, wo ich mich heimlich zurückgezogen habe, aber weißt du, da ist viel Experimentieren dabei und es gibt immer noch viel zu lernen bei diesem Zeug. Und genau das macht das Ganze so faszinierend. Genau wie bei euch, es wird nie langweilig. Weil es immer, weißt du, es gibt immer irgendwas, du merkst immer wieder: Was, was war das bitteschön gerade?

[00:37:06] Wisst ihr, bei dieser einen Thermik oder, ihr wisst schon, ich bin da tief runtergekommen. Warum hat diese Wolke nicht funktioniert? Was zum Teufel ist hier gerade los? Ich meine, ich...

[00:37:13] **Gavin McClurg:** Ich möchte auch darüber sprechen, aber soweit ich das verstehe, habt ihr bei Segelflugzeugen viel mehr Wissen, weil das schon viel länger läuft. Aber worüber wir beim Gleitschirmfliegen sprechen, ist, dass die Menge an Dingen, die in diesem Teil der Welt noch zu tun sind, buchstäblich überwältigend ist, weil wir kaum an der Oberfläche gekratzt haben. Während in Europa – ihr habt ja von unseren FAA-Dreiecken gesprochen, ihr habt gefragt, wie wir unsere Distanzen messen – unser FAA-Dreieck ist genau wie deines, das ist das Nonplusultra. Da sammelt man alle Punkte. Das ist das, was wir machen wollen. Es ist viel technischer und schwieriger, als einfach nur eine Strecke mit Rückenwind zu fliegen. Richtig. Also ist das Heimfliegen viel „sexier“, aber in

Europa...

[00:38:01] Wisst ihr, das wird wirklich eine riesige Überraschung sein, wenn jemand ein riesiges Dreieck fliegt, das nicht nur ein kleines bisschen größer ist als das, was schon 50 Leute gemacht haben. Wisst ihr, da ist nichts, da ist einfach nur: Wow. Das wurde noch nie gemacht. Ich meine, in den Alpen wurde das meiste schon gemacht. Die werden nur immer größer. Die Gleitschirme werden besser. Wisst ihr, die Leute finden es heraus. Wir fliegen schneller, aber was – wie heißt der noch? Der Klaus macht Segelflug über das Mittelmeer, wisst ihr, für euch ist das sicher so wie: Whoa, das ist eine große Sache. Aber hier im Westen, ist das bei euch auch so? Ist da einfach nur, wenn man kaum die Oberfläche kratzt oder? Ich denke schon.

[00:38:46] Mach es ein bisschen größer. Okay. Ja. Nein, ich denke.

[00:38:49] **Gordon Boettger:** Ich denke, das Skript und die Oberfläche wurden zerkratzt, besonders jetzt mit der Möglichkeit, die MVGs zu nutzen. Ja, denn jetzt ist es... Beschreibe,

[00:39:00] **Gavin McClurg:** Beschreib es. Beschreib, was das ist. Wir kommen dann zum großen Rohr. Es kommt darauf an, was du gerade gesagt hast. Ja.

[00:39:04] **Gordon Boettger:** Also, die Nachtsichtgeräte, die MVGs und die Nachtsichtbrillen, ähm, und also, ähm, ihr müsst das zugeben, aber das hier sind die, die ich benutze. Und das sind echte, die werden von der Armee benutzt. Das ist das, das ist das echte Zeug. Die kosten etwa 18.000 Dollar pro Stück, wisst ihr, aber es ist, es ist der Wahnsinn. Ich meine, wenn man die benutzt und man spürt es. Sobald man die Erfahrung damit hat, ist das, ich meine, das kommt dem Fliegen vom Boot am nächsten, wie es nur geht. Wisst ihr, wenn man bei einer stockdunklen Tour abhebt, habe ich meinen Kumpel vor ein paar Wochen mitgenommen und, äh, er ist auch ein FedEx-Typ und er war einfach nur so: Heilige Scheiße. Weil er hinten saß und ich sagte, beim ersten Touch-and-Go, weil ich das Jet-Flugzeug mit dem Gleitschirm habe.

[00:39:50] Er hat die Brille aufgesetzt. Er sagt, es ist stockfinster. Er sagt, er kann ihn nicht sehen. Er sagt, er sieht gar nichts. Er hat gerade das Aufsetzen der Räder gehört. Er sagt: Oh Shit, ich schätze. Also sagt er die nächste Woche: Oh mein Gott, das ist Wahnsinn. Ja. Wir fliegen entlang der Grate, weißt du, genau. Die Fahrt entlang der Kingsbury um verdammt um 23 Uhr nachts. Und es ist stockfinster. Ich setze die Brille auf. Er sagt: Heilige Scheiße, wir sind tot. Weißt du? Also denke ich, mit den Brillen jetzt mit Wave und Ridge, weil Ridge auch nachts funktioniert. Und da denke ich, dass ihr das könnt, weil, weißt du, als ihr gesagt habt, ihr wollt mit mir reden, dachte ich, wir müssen uns etwas mit diesen Gleitschirmen ausdenken, etwas um zu erreichen... Ich werde diese Typen dazu bringen, einfach loszulegen, wie Typen, die von den Appalachen abheben, weißt du, mit NVGs und Gleitschirmen und einfach einen massiven Flug machen und jedem den Verstand rauben.

[00:40:40] Und ich denke, das ist mit euch möglich, wisst ihr? Wart mal.

[00:40:43] **Gavin McClurg:** Warte mal. Ich muss irgendwie das letzte Stück dazu verkürzen. Nur ich habe das gehört.

[00:40:49] Wow. Wirklich? Oh mein Gott. Das ist ja der Wahnsinn. Ja. Ich frage mich ständig, wie uns das überhaupt einfällt.

[00:40:56] **Gordon Boettger:** Ich weiß nicht warum, aber das würde total funktionieren. Ich war schon immer fasziniert von Gleitschirmfliegen und Hanggliding. Und wenn ich euch jetzt in der Sierra sehe, wie ihr einfach in der Thermik hochzieht, denke ich mir nur: Mann, das ist cool. Da hängen Typen rum und ich finde, das ist echt der Hammer.

[00:41:11] **Gavin McClurg:** Ja. Das Einzige ist natürlich, dass wir bei dieser Art von Wind nicht fliegen können, weißt du, wir müssten – es müsste einfach nur Ridge sein. Ja. Ich meine, ich denke,

[00:41:21] **Gordon Boettger:** Ich denke ehrlich gesagt, dass etwas mit Ridge möglich wäre, aber wenn man jetzt mit Wellen arbeitet, habe ich mir ständig überlegt, wie ihr da etwas machen könntet. Ich glaube nicht, dass das sicher ist.

[00:41:34] **Gavin McClurg:** Sie haben das mit Hängegleitern gemacht. Ich weiß nicht, ob du das gesehen hast, äh Johnny Duran, äh Red Bull-Athlet, ist in Australien in Wellen mit einem Hängegleiter geflogen. Und, weißt du, das war, das war ziemlich wild. Ich meine, das Videomaterial. Und das war noch die milde Variante.

[00:41:48] **Gordon Boettger:** Weißt du? Ja. Absolut. Genau. Ja. Das ist mein Ding. Ich

[00:41:51] **Gavin McClurg:** Keine Ahnung. Ich weiß nicht, ob wir das schaffen würden. Also, genau das wollte ich dich fragen. Bevor wir zu diesem Wahnsinnsflug kommen, warum sind wir eigentlich noch hier? Wie sieht der Start aus? Wie fängst du an? Wie funktioniert das? Wie kommst du in Schwung? Du redest davon, dass du heute nach heutigen Maßstäben in 24.000 Fuß bist. Also,

[00:42:15] **Gordon Boettger:** Das typische Szenario ist, egal ob du geschleppt wirst oder selbst startest – ich kann jetzt selbst starten, weil ich den Jet habe, der es mir ermöglicht, die meisten davon zu starten. Der Jet ist sehr einzigartig. Normalerweise wirst du entweder geschleppt oder startest selbst bis auf etwa 3.000 oder 4.000 Fuß AGL. Und von Minden aus bedeutet das, dass man vom Flughafen aus nach Westen, also vier oder fünf Meilen in Richtung Kingsbury Grade fliegt. Ja, und bei 3.950 Fuß dann bis auf 3.000 oder 4.000 Fuß AGL aufsteigst, dann direkt in die Welle einbiegst, dich da hocharbeitest, dann in diesen laminaren Fluss kommst und dann ab geht's. Also, wie lange dauert das?

[00:43:01] Bei dem großen Flug, den ich gemacht habe, habe ich den Motor wahrscheinlich etwa sieben Minuten laufen lassen. Ich bin auf ca. 3.500 AGL gestiegen, dann den Motor abgestellt und direkt in die Welle eingegangen. Und da ich SkySite benutzt habe, weil ich die NBGs hatte – es war draußen natürlich dunkel – hatte ich die NBGs, aber keine Marker. Also bin ich direkt zu der winzigen Stelle geflogen, an der SkySite eine kleine Welle vorhergesagt hatte. Ich bin einfach mit dem Motor direkt dorthin geflogen. Bumm. Dann den Motor abgestellt, die Klappen und die Rumpftüren geschlossen. Jetzt bist du komplett sauber. Und dann, unsere Flugaufzeichner, die überwachen dann entweder das Triebwerksgeräusch. Und dann steht da: Okay, das ist der Moment, in dem du segelst.

[00:43:47] Dein Segeln beginnt genau dann, wenn der Motor abgestellt wird. Das merkst du entweder an den Vibrationen oder am Sound. Also, und

[00:43:53] **Gavin McClurg:** Wenn du den Motor ausschaltest, oder wenn du gar keinen Motor hast und deine Geschwindigkeit reduzierst und in der Welle bist, wie fühlt sich das an? Wie lange dauert es, von 3000 Fuß über Grund zu kommen? Es kommt drauf an. Manchmal

[00:44:07] **Gordon Boettger:** man landet oft in ziemlich unruhiger Luft, manchmal sogar im Rotor. Und trotzdem arbeitet man sich manchmal da hoch rein. Es gibt andere Male, da kann man direkt hochklettern und es ist einfach... weil man normalerweise für eine Minute durch die Rotoren fliegt. Wenn man durch den Rotor fliegt, wird einen ordentlich durchgeschüttelt. Und sobald man da durchgebrochen ist, westlich davon oder auf der Luvseite, kommt man in diese... es ist spiegelglatt. Es ist absolut spiegelglatt, laminar glatt. Ich meine, man könnte ein Weinglas auf das Armaturenbrett stellen und den ganzen Tag so fliegen, weißt du, in dieser ruhigen Luft. Aber wenn man tiefer kommt. So wie über dem Meer. Weil da unten im Owens Valley, da die Sierra so hoch ist, wenn man im Owens Valley auf 16.000 oder 17.000 Fuß runterkommt, kann man dort schon auf den Rotor treffen.

[00:44:55] Und das Owens Valley ist einfach heftig. Weißt du, da wird es einfach hässlich. Also, ich versuche, oben zu bleiben. Wir sehen immer

[00:45:04] **Gavin McClurg:** es ist einer der gewalttätigsten Orte auf der Erde.

[00:45:06] **Gordon Boettger:** Oh ja. Und das gilt auch für euch. Oh ja. Ich meine, besonders bei Wind wie diesem. Es ist, äh, ja.

[00:45:14] Es gibt eben Sachen, bei denen einem schon beim Reden die Handflächen schwitzen, weißt du, aber, äh,

[00:45:21] **Gavin McClurg:** Was für ein... also, ich versuche nur, denen, die es nicht wissen, zu erklären – ich war noch nie in einem Segelflugzeug. Man muss ziehen, man muss rauskommen. Ich schwöre dir, das wird dich umhauen. Ich...

[00:45:33] **Gordon Boettger:** wird der Beste sein.

[00:45:34] **Gavin McClurg:** Ich werde nie schlafen gehen. Ich werde die Show am Laufen halten, Kumpel. Ich verspreche dir, ich werde der beste Co-Pilot aller Zeiten sein. Ich muss das schaffen. Es klingt fantastisch. Und an euch, die zuhört: Wenn wir zum Flugzeug kommen, wird euch das umhauen. Aber ja, wenn

[00:45:47] **Gordon Boettger:** wenn du das spürst, wenn du die Energie da draußen siehst, wenn du – ich meine, wir zeigen da im Owens Valley etwa 140 Knoten an. Du steigst mit 1500 Fuß pro Minute auf 27.000 Fuß. Das ist so, Alter, das ist der Wahnsinn. Du musst mich verarschen.

[00:46:01] **Gavin McClurg:** mich. Im Ernst. Ich meine, das letzte Mal, als ich war...

[00:46:03] **Gordon Boettger:** da unten war ich, ich musste unter 18.000 bleiben, weil ich keine Freigabe bekam, da dort einiges an Verkehr war. Joshua Tray geht hoch. Oder Barstow wegen Gewittern. Und der Typ sagte, ich kann dir keine Sage nicht geben. Bleib auf Standby, bleib auf Standby. Und ich bin buchstäblich bei 17.5 bei 141 Knoten angezeigt, was meine maximale V und E bei dieser Höhe ist. Und ich hatte die Spoiler draußen, um unter 18.000 Fuß zu bleiben, und ich steige einfach nur hoch. Du fliegst 170

[00:46:32] **Gavin McClurg:** Meilen pro Stunde. Also, um den Leuten ein Gefühl dafür zu geben, wie sich das anfühlt, wenn man nicht in der Glas-Kanzel sitzt. Wie fühlt sich das an, wenn man in einem Passagierjet landet, in Denver, an einem dieser richtig, richtig schlechten Tage mit Gewittern überall? Fühlt es sich so an? Oder ist es schlimmer? Wie viel können diese Flugzeuge, die ihr fliegt, eigentlich aushalten? Sie sind wirklich robust.

[00:46:58] **Gordon Boettger:** Was du nicht willst, ist in diese Art von Turbulenzen zu fliegen. Die einzige Turbulenz, die man im Zusammenhang mit Bergwellen findet, ist dieser Rotor, und dieser Rotor kommt im Grunde von der Kammhöhe bis potenziell hinunter zur Oberfläche. Wenn du also über diese Kammhöhe bist – sagen wir mal von der Hitze in dieser Gegend, von hier runter bis zum Owens Valley – wenn du über 14.000 oder 15.000 Fuß bist, triffst du diesen Rotor nicht. Aber wenn du aus der Welle herausfällst und dich wieder in die Welle hineinarbeiten musst, kannst du unter die Kammhöhe fallen. Das ist mir schon oft passiert, in diesen Schwachstellen dazwischen. Ja, so zwischen Bridgeport und Bishop, wo man denkt: Oh Shit, jetzt geht's wieder los.

[00:47:46] Weißt du, und du bist das nächste Mal auf 24.000 Fuß. Und das nächste, was passiert, ist, dass du wegen der Sinkraten auch in eine starke Sinkwelle geraten kannst, wo du abwärts gehst. Klar, zwei bis drei Tausend Fuß pro Minute. Es ist also genauso schlimm beim Abwärtsfliegen wie beim Aufwärtsfliegen. Wenn du also im Abwärtsteil dieser Welle landest, sagen wir mal, du driftest zu weit leeseitig oder es ist eine blaue Welle und die Sky-Site schlägt zum Beispiel falsch aus. Du suchst dich umher und plötzlich, verdammt noch mal, jetzt sinke ich mit 2.000 Fuß pro Minute. Oh shit. Man arbeitet zwar immer an der Luvseite, aber man kann unter das Niveau der Gratkante geraten. Das ist mir schon oft passiert, wenn man einen großen Sprung in eine Totzone macht und jetzt auf 13.000 Fuß ist und einem einfach alles weggeschlagen wird, weißt du, und man kämpft sich durch den Rotor, um wieder zurück in die Welle zu kommen.

[00:48:35] Weil dieser Rotor hat Auf- und Abwinde, weißt du, die Luft bewegt sich da. Also versuchst du, mehr Aufwind als Abwind zu finden. Und dann stabilisierst du dich wieder westlich der Straße zurück in die Welle und dann drückst du dich nach Westen, um in den laminaren Fluss zu kommen.

[00:48:48] **Gavin McClurg:** Wenn du sagst, dass du versuchst, es zu „arbeiten“, meinst du damit, dass du in einer Thermik arbeitest oder dass du Kreise fliegst? Das hängt manchmal vom Wind ab.

[00:48:57] **Gordon Boettger:** Also, mit unseren Computern können wir jetzt unsere Spur über dem Boden sehen. Wenn ich mich sehe, weißt du, natürlich haben wir manchmal mit 60, 70 Knoten Wind in 14.000 Fuß oder so zu tun, aber wenn du eine Kurve mit Rückenwind fliegst, kommst du nicht hoch. Du wirst nach hinten geschoben. Also muss man es oft irgendwie tricksen, weißt du, man denkt sich: Okay, vielleicht funktionieren S-Kurven. Wenn du stationär bleiben kannst, das ist der Schlüssel. Und oft ist bei Wellen der Wind stark genug, dass du buchstäblich eine Bodengeschwindigkeit von Null hast und trotzdem 2000 Fuß pro Minute aufsteigst, weißt du. Es ist einfach bizarr. Ja. Oh ja. Ich meine, beim letzten Mal, als ich geflogen bin, hatte ich eine Bodengeschwindigkeit von minus acht Knoten, weißt du, also bin ich gestiegen und wurde nach hinten gedrückt. Es ist so... Ja. Ich meine,

[00:49:41] **Gavin McClurg:** Gleitschirmfliegen-Bedingungen. Jetzt. Heilige Scheiße. Oh mein Gott. Was ist deine Trim-Geschwindigkeit bei diesem Gleitschirm?

[00:49:50] **Gordon Boettger:** Alles klar. Jetzt reden wir hier Gleitschirmfliegen-Jargon. Trimgeschwindigkeit.

[00:49:54] **Gavin McClurg:** Nun, was ist so, so Totflug, Totluft.

[00:49:57] **Gordon Boettger:** Wie schnell bist du? Also wir sind wahrscheinlich bei etwa 60 Knoten. Wir nennen das unsere beste L/D-Geschwindigkeit. Weißt du, es sind so etwa 60 Knoten. Okay. Die Sache ist, unter diesen Bedingungen, wenn wir hier in der Sierra fliegen, ich meine, oft bist du voll am Steuer und du bist quasi bei VNE und du bist buchstäblich, du bist einfach über dem Boden unterwegs und landest dann auf einer Abwindseite. Weißt du, ich hatte schon über 200, 200 Knoten Boden-, 250 Knoten, ich glaube Bodenrychgeschwindigkeit. Es ist verrückt. Gottverdammt. Das ist unglaublich. Ja. Ja. Ja. Das ist eine völlig andere Hausnummer, weißt du, aber ich meine, es ist alles relativ, weißt du, Gleitschirmfliegen ist wie Mountainbike fahren und Rennradfahren.

[00:50:46] Ja. Aber Mann, das ist... ich

[00:50:49] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich bin noch nie – ich bin natürlich mit tonnenweise Segelflugzeugen in den Alpen geflogen. Wir machen viel Thermik mit Segelflugzeugen und, weißt du, die kommen durch und oft fliegen sie von Slowenien bis nach Deutschland und, weißt du, sie machen alles, was wir auch machen, nur viel größer. Sie sind einfach viel schneller. Ja. Das sieht so aus, aber weißt du, wenn ich die Geschichten höre, sogar von Freunden, die Segelflugzeuge und auch Gleitschirme fliegen, werden die nie so richtig begeistert davon. Die sagen immer so: Ja, es ist, weißt du, es ist cool. Wir kommen weiter, aber ich meine, wenn ich deine Geschichten höre, das scheint mir nicht wie normales Segelfliegen zu sein, das habe ich noch nie gehört.

[00:51:27] **Gordon Boettger:** diese Art von Geschichten. Das ist ein bisschen anders. Ja! Ich meine, ich mache viel Thermik, und ich liebe es, aber wenn ich meine großen Thermikflüge mit den Wellenflügen vergleiche, also, ich schufte mich in der Thermik ab, weißt du, und ich denke mir nur, Mist, ich verbringe die ganze Zeit damit, Kreise zu fliegen, und dann machst du einen langen, großen Lauf. Du verbringst die halbe Zeit damit, den ganzen Weg zurückzugehen. Ja, genau. Das ist nicht gerade effizient, weißt du, aber und das finde ich bei den Wellen ziemlich cool, ist einfach die Energie, die sie dir geben. Ja. Es ist einfach die Energie, die da draußen ist. Es ist wahnsinnig. Ich meine, beim Sierra Wave Projekt gab es die Geschichte von einem Typen in einer P38, der in eine Gebirgswelle in der Nähe von Bishop kam und beide Motoren abschaltete, und die P38 stieg ohne Motoren auf etwa 30.000 Fuß.

[00:52:17] Was? Ja.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Gott, Mann,

[00:52:20] **Gordon Boettger:** das ist unglaublich. Ich meine, die Energie ist einfach der Wahnsinn, aber. Wie geht ihr damit um, wie geht ihr mit Eis um? Ist das eine Sache für

[00:52:28] **Gavin McClurg:** bei euch? Ja. Ich

[00:52:29] **Gordon Boettger:** Ich meine, es gibt viel Vereisung an der Kappe und so weiter, aber man versucht ja, man will nicht in Wolken fliegen, weil man weiß, dass das Eis, sobald es sich am Schirm festsetzt, nicht mehr abfällt, bis man tief genug ist. Wir hatten zwar Probleme mit Vereisung, aber was ich jetzt mache, ist, dass ich eine Art innere Schicht aus Plexiglas anbringe. So entstehen quasi zwei Schichten und es gibt eine Lufttasche zwischen der inneren Plexiglasschicht und der Kappe, und diese Lufttasche wird warm genug, damit sich kein Eis bildet. Und es funktioniert. Es funktioniert magisch. Okay.

[00:53:01] **Gavin McClurg:** Also musst du dir bei deinen... ich bin kein Flugzeug, Querrudern oder so, Kabeln oder wie auch immer, Landeklappen keine so großen Sorgen machen.

[00:53:09] **Gordon Boettger:** und das ganze Zeug. Ja, das machst du. Ich meine, aber du kommst erst an das Ganze ran, wenn du fliegst, wenn es hoch genug und kalt genug ist, das wird kein Problem sein. Aber wenn du, sagen wir mal, wahrscheinlich Ende 10 oder, weißt du, Mitte 10, Ende 10 und Anfang 20 bist. Und du fliegst zum College. Und das ist

[00:53:30] **Gavin McClurg:** das das das das

[00:53:35] **Gordon Boettger:** das das das das das das das das das das das das das das das das das das das das das das

[00:53:37] **Gavin McClurg:** das das



FedEx-Typ war, aber noch nicht als Segelflieger zertifiziert. Sein erster Flug im Segler war also so ein Tausender-Kilometer-Thermikflug mit mir, dieser zweite war wieder ein Tausender, dann hat er einen Zweitausender gemacht. Also habe ich ihn für diesen Flug angerufen und er meinte: Hey Mann, ich sagte, die Welle wird sich ausrichten, es ist nur nicht klassisch, es wird einfach ein okayer Wellentag sein, aber wenn du versuchen willst, nur einen Übernachtungsflug zu machen oder weißt du, einfach die ganze Nacht zu fliegen, weil mein Hauptziel war, irgendwie zu sehen, wie ich die Temperaturen in der Höhe bei 20 Grad in der Nacht bewältigen kann, weil es normalerweise unerträglich kalt wird, weißt du, weil ich nachts geflogen bin, aber nicht lange, nicht für Stunden, aber es wird verdammt kalt. Ja, es war einfach so, ich bin mit dem Teil direkt losgelegt und dann wurde ich endlich für die NBGs aufgerufen, weil man mit den Nachtsichtbrillen zertifiziert sein muss, also habe ich mir einen Typen gesucht, der mich dafür abgenommen hat, und dann Tim Garter, der mit Dennis Tito geflogen ist, der wurde auch für die NBGs aufgerufen und wir haben hier ein bisschen Nachtzeug gemacht, weil das eine ganz andere Hausnummer ist, weißt du, man muss beim Fliegen bei Nacht echt auf der Kante sein, du hast Nachtsichtbrillen, weil das ganze Sichtfeld, weißt du, dein Sichtfeld ist wirklich stark eingeschränkt, also ist es eine ganz andere Hausnummer, aber wenn man sich erst mal daran gewöhnt hat, ist es cool. Aber egal, ich gehe auf dieses, das ist die Maschine und ich habe einfach angefangen zu denken, okay, weißt du, im ersten Jahr habe ich so ziemlich nur nachts gelandet und so weiter, aber dann bei diesem Flug am 19. Juni dachte ich mir...

[00:58:16] Okay, ich denke, ich fühle mich mit diesen Nachtsichtgeräte sicher genug, um zumindest einen Flug über Nacht zu versuchen. Ich hatte nicht vor, so weit zu fliegen, ich habe nur meinen Partner angerufen – ich habe die Hälfte der Anteile an meinem Partner verkauft, das war ein FedEx-Typ, aber noch nicht als Gleitschirmpilot zertifiziert. Sein erster Flug im Gleitschirm war also so eine 1000 Kilometer lange Thermik-Tour mit mir, die zweite war wieder 1000 Kilometer, dann hat er einen 2000 Kilometer langen Flug gemacht. Also habe ich ihn für diesen Flug angerufen und er meinte: „Hey Mann“, und ich sagte: „Die Welle wird sich aufbauen, es ist nur nicht klassisch, es wird einfach ein okayer Wellentag sein, aber wenn du versuchen willst, nur einen Flug über Nacht zu machen oder einfach die ganze Nacht zu fliegen“, weil mein Hauptziel war zu sehen, wie ich mit den Temperaturen in der Höhe bei 20 Grad in der Nacht umgehen würde, weil es normalerweise unerträglich kalt wird, weißt du? Ich bin zwar schon nachts geflogen, aber nicht lange, nicht für Stunden, aber es wird verdammt kalt.

[00:59:16] Also dachte ich mir, schauen wir mal, was wir hier machen können. Das war quasi der ganze Zweck dieses Fluges – einfach bis zum Mittag durch die Nacht zu fliegen. Dann habe ich Matthew Scutter Sky geschrieben und meinte: Matt, schau dir das Wetter an, was denkst du? Und er sagt: Ja, die Welle wird gegen zwei Uhr abebben. Und ich dachte mir, genau das denke ich auch. Ich fragte: Kannst du die Flaschen die ganze Nacht durchlaufen? Nein, am Nachmittag. Also dachte ich, es geht vom Abend an durch die ganze Nacht bis zwei Uhr. Und es war kein klassischer Tag, auf einer Skala von eins bis zehn war das wahrscheinlich eine fünf. Also, nachdem ich gelandet war, dachte ich: Heilige Scheiße, stell dir vor, was du an einem guten Tag machen kannst, Mann. Viel weiter.

[01:00:00] **Gavin McClurg:** Nee, echt jetzt? Das ist also nur ein ganz normaler Tag?

[01:00:03] **Gordon Boettger:** Das wäre ich wahrscheinlich nicht geflogen, ich wäre wahrscheinlich nicht mal geflogen. Es war eher so wie: Hey, lass uns einfach die ganze Nacht durchmachen, weißt du? Weil es der 19. Juni war. Ich dachte mir: Mist, es ist warm, es ist nicht verdammt kalt, es ist nicht Winter, es wird, weißt du, temperaturtechnisch ganz mild sein. Sagen wir mal zu Bruce: Wenn du hoch willst, gehen wir ein bisschen NVG-Training machen, weißt du? Und dann hat es sich so ergeben, dass wir ... ja, wir sind gegangen. Hast du da so eine Art Heizung?

[01:00:28] **Gavin McClurg:** drinnen, hast du da irgendwelche warme Luft, die auf dich bläst oder so? Oh Gott, nein.

[01:00:33] **Gordon Boettger:** nur weil du einfach, weißt du, was machst du

[01:00:35] **Gavin McClurg:** Was ziehst du an, was trägst du so?

[01:00:38] **Gordon Boettger:** Einige Leute fragen nach dem elektrischen Zeug, ihr wisst schon, elektrische Kleidung. Das Problem dabei ist, wenn es zum einen ausfällt und man keine Reserve hat – mit anderen Worten, wenn das dicke Zeug versagt, ist Feierabend. Es ist so wie: Oh, wir sind fertig, ja, man könnte genauso gut landen. Also trage ich einen großen Kletteranzug, ihr wisst schon, diesen Expeditionsanzug, und dann ein paar Schichten darunter. Das Problem

dabei ist, wenn man tief unten ist und in eine Thermik-Situation gerät. Das ist mir passiert, als ich meinen Caster geflogen bin, ich bin von hier nach Steamboat Colorado geflogen und landete über dem Wasatch. Die Welle ist komplett zusammengebrochen und ich dachte mir: Jetzt bin ich tief in der Thermik und schwitze im Cockpit nur noch rum, ihr wisst schon. Es ist so wie: Heilige Scheiße, ich bin da unten und versuche nur noch, hydriert zu bleiben. Das kann zu einer schlechten Situation werden, wenn man tief unten ist. Aber bei diesem Flug haben wir uns angezogen und, äh, ihr wisst schon, wie spät wollt ihr euch treffen? Ja, es war der Tag vor Vatertag, also war mein Vater in der Stadt, wir hatten Abendessen und sind dann einfach gemütlich zum Flughafen geschlendert, so wie: Mist, wir müssen noch tanken. Also haben wir uns Zeit gelassen und sind um 2:30 Uhr gestartet. Und warum 2:30 Uhr? Das war einfach, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, es war einfach 2:30 Uhr und es war so... ich war so unvorbereitet auf den Flug, nicht unvorbereitet, aber ich hatte nicht wirklich große Ambitionen, ich meine, so sehr, dass ich nicht den Oakland Center für eine Freigabe angerufen habe, bis wir den Gleitschirm tatsächlich mit dem Auto rausgezogen haben. Und ich habe das Oakland Center gegen zwei Uhr morgens angerufen, so wie: Hey Mann, ich werde ihn in etwa einer halben Stunde starten. Er sagt: Sie fliegen einen Gleitschirm? Ich sage: Ja. Er sagt: Ich habe MBGs. Er sagt: Huh? Ich sagte: Ich suche nach einer Freigabe, damit wir eine Freigabe in der Klasse A bekommen können. Er sagt: Nun, wir sind nicht zu beschäftigt. Er sagt: Es sollte kein Problem sein. Er sagt: Lass mich mal zum Boden gehen und mit den Kontrollern sprechen, lass sie wissen, was dein Rufzeichen ist, ihr wisst schon, 189 Delta Tango. Also okay, ich werde ihn Bescheid geben. Sobald wir also gestiegen sind und 14.000 Fuß erreicht hatten, gab er mir eine IFR-Freigabe und er war dabei. Es war ein wirklich windiger Abend, ihr wisst schon, der Wind blies, es war fast zu viel, ihr wisst schon, zu viel Seitenwind für den Start, aber äh, ihr wisst schon, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft, wir haben es geschafft auf MBGs auf einer pechschwarzen Landebahn und dann um...

[01:02:51] **Gavin McClurg:** alles klar, ja

[01:02:52] **Gordon Boettger:** Ja Mann, und also, ich hab gesagt, wir sind auf etwa 30, weißt du, 335 Fuß AGL oder so gestiegen und die kleine lustige Sache ist, weißt du, dein Anzug, es sind nur wir zwei, ich hab kein Support-Team, es ist so wie: Lass uns unser Zeug schnappen und in das Flugzeug werfen, du hattest nicht

[01:03:09] **Gavin McClurg:** Du hattest keinen Boden support, keine Bodenperson, nein, keine Wetterperson, nein.

[01:03:14] **Gordon Boettger:** wir wissen schon, ja, es sollte eigentlich nur niedrig werden

[01:03:18] **Gavin McClurg:** Erwartungen, durch die du einfach gehst.

[01:03:20] **Gordon Boettger:** Ich habe das nie, ich bin sowieso immer ein Ein-Mann-Show. Ich habe kein großes Support-Team, das mich abhebt oder die Schirme führt, ich lasse die Leute einfach ihr Ding machen und halte es einfach. Also, Bruce, der Typ, der mitgeflogen ist, ich habe ihn auf den Vordersitz gesetzt, weil ich 1,95 m groß bin und auf dem Rücksitz mehr Platz ist. Er hatte noch nie MBGs benutzt, also dachte ich, ich bin quasi eine Anleitung für ihn, so: mach das, mach das nicht. Und ich sage: Ich werde das machen, das machen und das machen, um sicherzugehen. Er hatte keine Ahnung von den MBGs, er hatte sie noch nie benutzt. Also sitzt er auf dem Vordersitz und ich sagte: Stell dir vor, du stopfst 10 Pfund Zeug in eine 5-Pfund-Tasche, so ein Deal ist das. Er sagte: Stell einfach dein ganzes Zeug hier auf den Boden. Beachtet aber, es war stockfinster, also hatte ich den Truck laufen, die Lichter an, die den Rumpf beleuchteten. Er steigt ein und versucht sich einzurichten, der Wind weht wie verrückt, und ich fange an, ihm all das Zeug auf den Schoß zu geben. Er ist nicht an diese großen Flüge gewöhnt, er ist nicht an das Gleitschirm-Ding gewöhnt. Als ich bei den letzten paar Sachen ankam, gab es da so ein blaues Würfelchen und ich sage: Bruce, was zum Teufel ist das? Er sagt: Oh, das ist ein Bluetooth-Lautsprecher, ich dachte, wir könnten vielleicht oben Musik hören. Ich sage: Verarschst du mich? Was glaubst du, was das ist? Hast du da Michael Bublé am Start? Wir haben keinen Platz für diesen Mist. Und er hatte so ein großes... es war so, als wäre er...

[01:04:46] Du weißt schon, er hatte diesen fünf Pfund schweren Sack voller Nüsse dabei und ich sag so: Alter, was ist das? „Nackt und verängstigt“ oder so? Also, ich setze ihn auf den Vordersitz und setze mich nach hinten, und es ist irgendwie chaotisch, weil der Wind so bläst. Ich starte den Motor und wir beginnen den Rollvorgang zum Abheben, und es ist laut mit diesem Jet und allem, und dann erreichen wir etwa 20 Knoten. Die Landebahn ist groß genug, also

erreichen wir etwa 20 Knoten und er ist so: Oh mein Gott, ich komme in den Kofferraum, und er ist so: Oh mein Gott, ich bin bang bang bang bang, und ich sag: Oh Shit, was ist das? Also habe ich den Schub zurück auf Leer gefahren, um das Flugzeug zu stoppen, und ich hatte eine Vermutung – es war mein Schultergurt. Sicherlich hing mein Schultergurt außerhalb der Kappe und schlug gegen die Vorderkante des Schirms, also habe ich die Kappe aufgemacht, mich angeschnallt und ich hatte – zuerst einmal war ich erschöpft, ich war den ganzen Tag wach, stand um sieben Uhr morgens auf, also war ich todmüde und mache diesen Scheiß mit diesen MBGs und frage mich: Was mache ich hier eigentlich? Also wir...

[01:05:45] Also habe ich den Schultergurt angelegt. Wir sind abgehoben. Wir erreichen etwa 30 Meter Höhe. Die Kappe öffnet sich.

[01:05:54] Heilige Scheiße. Und ich denke mir so, weißt du, das sind diese Dinge, die sich aufsummieren. Du denkst dir, ich sollte das wahrscheinlich nicht tun, weißt du? Und ich bin knapp zurückgekommen. Das ist...

[01:06:02] **Gavin McClurg:** zwei. Du kriegst die drei. Wir haben eine Regel. Wenn es drei sind, musst du abbrechen. Ich hatte keine drei.

[01:06:09] **Gordon Boettger:** Ich konnte die Kappe greifen. Wir haben sie geschlossen. Ich dachte mir so: Mann, das läuft gerade echt nicht gut. Weißt du? Und das war mir noch nie passiert, weißt du, jemals. Ja. Und ich dachte mir so, hmm. Weißt du, vielleicht ist das nicht das Richtige. Also sind wir einfach mit dem Motor rausgefahren, sind in die Welle eingestiegen, sind auf 24.000 Fuß hochgekllettert und sind dann nach Süden geflogen. Und dann haben wir unsere Reise begonnen, weißt du, eine 17 Stunden und 40 Minuten lange Reise. Also ich...

[01:06:34] **Gavin McClurg:** Ich habe deinen Artikel gelesen. Ich würde mich freuen, ich weiß, du hast schon andere Interviews dazu gegeben, aber es war schön, dass du über die Schönheit gesprochen hast, selbst mit den Nachtsichtgeräten. Oh. Wie sieht das aus? Was siehst du? Es war wild. Ich habe eine Menge deiner Fotos gesehen, wie du diese FedEx-Jets um die Welt fliegst, und die sind der Wahnsinn. Und ihr, die zuhört, ihr müsst Gordon auf Instagram folgen. Es ist unglaublich. Aber ich meine, was siehst du in dieser Nacht? Denn das klingt so, ich glaube, es würde mich einfach umhauen, wenn du...

[01:07:08] **Gordon Boettger:** das sehen würdet. Ja, es ist, wisst ihr, es ist wild, weil, wisst ihr, wir hatten es. Wir hatten es. Es ist wild. Es war im Süden, genau in die Richtung, in der, wisst ihr, wisst ihr, die Milchstraße einfach über der gesamten Kappe hing. Und da sitzt man da mit seinen schwach beleuchteten Instrumenten. Größter Schneefall

[01:07:23] **Gavin McClurg:** ein Jahr in der Geschichte, wissen Sie.

[01:07:26] **Gordon Boettger:** Du sitzt da mit diesen schwachen Instrumenten, dein Variometer geht, und du bist auf 20.000 Fuß Höhe und es ist draußen stockdunkel. Und du weißt, weil zwischen hier und Bishop nichts ist, oder? Also, es ist einfach magisch, und es war nicht kalt. Und ich erinnere mich, ich habe zu Bruce gesagt: Das ist einfach verrückt. Wir schauen uns gerade die Milchstraße an. Es ist schade, dass nicht jeder die Chance hat, durch echte Nachtsichtgeräte zu schauen, weil die Menge an Sternen, die man sieht, ist unglaublich. Ich meine, du siehst Satelliten, links und rechts Sternschnuppen, alles, und hier bist du in einem Gleitschirm auf 27.000 Fuß, fliegst mit 150 Knoten über dem Boden dahin, weißt du, es war einfach, wow, es war einfach magisch.

[01:08:11] Und du bist der einzige Typ in der Gegend. Weil da oben ist niemand, verstehst du? Und also war das, das war echt cool. Wir fliegen Richtung Mammoth und alles läuft gut. Aber wir hatten Probleme beim Eintreten in den Joshua-Komplex, weil sie den Luftraum erst um fünf Uhr morgens geöffnet haben, wovon ich nichts wusste. Also sagt Oakland Center: „Hey, du musst unter 18.000 Fuß kommen.“ Und ich so: „Aber übernehmen Sie nicht den Luftraum, wenn Joshua da unten in Owens nicht arbeitet?“ Und die sagten: „Nein. Du musst unter 18.“ Ich so: „Und was dann? Da sind keine Verkehrsflugzeuge über 18 im Joshua-Komplex.“ Er sagt: „Nein, da ist was los. Das stimmt nicht.“ Ich so: „Können Sie das bitte überprüfen?“ Er sagt: „Lass mich das mit meinem Vorgesetzten klären.“ Also fliegen wir weiter. Ich bleibe nicht unter 18. Ich will nicht unter 18.

[01:08:56] Weil er dann in diese Rotorzone kam und, ihr wisst schon, es ist draußen stockdunkel. Also sagt er: Ja, tut mir leid, Supervisor. Sie müssen unter 18.000 Fuß bleiben. Also, wir sind gerade so am Mount Tom vorbeigeflogen, und

ich habe angefangen, die Nase nach unten zu drücken, um abzusinken und aus der Welle herauszufliegen. Also in die Sierra aus der Welle heraus und dann in deinen Bereich knapp unter der Luftraumgrenze, knapp unter 18.000 Fuß, und konnte die Turbulenzen bis ganz nach unten vermeiden. Und dann, ähm, ihr wisst schon, habe ich meinen ersten Wendepunkt gemacht, um zurück nach Norden zu fliegen. Nein,

[01:09:30] **Gavin McClurg:** Warte, wie weit südlich bist du gekommen? Bist du über die Sierras hinausgefliegen?

[01:09:35] **Gordon Boettger:** Ja, wir sind nach Süden gefahren, fast schon nach Süden, fast schon in die Richtung deiner Strömung. Also.

[01:09:40] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Okay. Okay. Also wir...

[01:09:43] **Gordon Boettger:** da haben wir die Kurve gekriegt und da bricht die Welle irgendwie ab, weil die Berge die Richtung ändern – also weiter südlich braucht es eher einen nordwestlichen Fluss. Die Welle bricht da also irgendwie ab. Also bin ich in eine ziemlich große Totzone geflogen, so richtig abtauchend, abtauchend, abtauchend. Und da gibt es einen Punkt, wo man weint. Man denkt sich: Okay, wir müssen wieder nach Norden drehen, um zurück in die Energie zu kommen. Denn wenn man zu viel in diese Abwärtsströmung fliegt und dann nach Norden in die Abwärtsströmung abdreht, verliert man jetzt massiv an Höhe. Bevor man es merkt, ist man im Wasser. Man ist auf 13.000 Fuß und wird einfach nur ordentlich zusammengeschlagen. Wie auch immer, wir haben umgedreht und dann gegen 4:50 Uhr, wissen Sie, Joshua Approach kommt auf die Frequenz. Hey, alle Flugzeuge, Joshua Approach ist oben, wissen Sie, oben auf der Frequenz.

[01:10:29] Also rufe ich ihn an und sage: Hey, schau nach meinen Stage-Two-Freigaben. Er sagt, du bist für Stage Two freigegeben, was mir Freigaben bis zu 29.000 Fuß gibt. Also bin ich wieder hoch bis in die niedrigen Zwanziger gestiegen und dann nach Norden geflogen, und dann genau bei einem Beam. Mount Whitney war der Punkt, an dem die NVGs abgingen. Da brauchte ich sie nicht mehr. Und das war's. Die Sonne ging auf. Ja, Gott, alles war einfach nur rosa. Es war einfach der Wahnsinn. Weißt du, was,

[01:10:55] **Gavin McClurg:** Wie war das? Wie war das? Wie viel hattest du? Wie stark hat es geweht?

[01:10:57] **Gordon Boettger:** bei Whitney? Glaubst du, an dem Tag waren die Winde weg oder waren sie bei Whitney wahrscheinlich 40, 50 Knoten auf dem Peak? Denn wir haben im Norden, bei North Reno, nicht viel gesehen. Wir haben etwa 70 Knoten gesehen. Weißt du, weiter oben ist der Wind stärker, aber an dem Tag war es ziemlich, ziemlich mild. Wie ich vorhin schon sagte, wenn der Wind zu stark ist, baut es sich einfach nicht auf. Was die Leute denken: Oh, je stärker der Wind, desto besser wird es sein. Nicht unbedingt, weißt du, es kann auch zu, zu stark sein. Und das ist mir schon passiert. Das behindert deine Vorwärtsbewegung am Boden auch wirklich. Weißt du, ich war schon bei Bishop, wo es buchstäblich hundert sind. Wir hatten hundert Knoten direkt vor der Nase bis nach Menden, weißt du, und.

[01:11:42] Ja. Also du denkst dir, wie soll ich da vorankommen? Du machst gerade mal 10 Knoten über Grund. Du siehst die LKWs, die völlig weggeblasen werden, während sie auf der 395 an Mann vorbeifahren. Das ist echt peinlich.

[01:11:53] Das wird dann einfach irgendwie schräg, weißt du,

[01:11:56] **Gavin McClurg:** was wie ein Fünfer von zehn, aber war das eine schöne Welle? War das schönes Wellenfliegen? Es war einfach nicht, es war nicht...

[01:12:04] **Gordon Boettger:** es war nicht stark. Es war nicht, es war nicht dieser Typ von „Haare stehen zu Berge“-Wind, weißt du, wie im Owens Valley. Und ich habe zu Bruce gesagt, er meinte: „Mann, das ist nicht, das ist...“ Wir mussten hier die Gänge schalten, wo du so denkst: Okay, lass uns ein bisschen langsamer werden. Weißt du, du musst langsamer werden, da gibt es größere Totzonen und das hier ist nicht... Du kannst nicht den ganzen Tag einfach durchziehen. Ich meine, es gibt Tage, an denen du – ich meine, wie gesagt, ich komme mir im Owens Valley in 18.000 Fuß vor und mache 140 Knoten angezeigt. Und ich komme tief hinter ihnen in 26.000 Fuß, immer noch 140 Knoten angezeigt im Steigflug. Einfach nur: Heilige Scheiße. Es ist fast, es ist fast unheimlich stark, weißt du, wo du hingehst, ist es einfach nur, das ist einfach gruselig. Weißt du, wird mich das umwerfen? Weißt du, es gibt nur eine gewisse Geschwindigkeit, die du fliegen kannst, bevor es anfängt zu flattern, weißt du?

[01:12:50] Also willst du nicht, dass es anfängt zu flattern.

[01:12:53] **Gavin McClurg:** Und entschuldigt meine Unwissenheit, aber soweit ich das verstehe, stapelt sich die Welle quasi darauf. Was die Welle ausmacht, ist, dass sie sich auf sich selbst aufstapelt. Richtig. Ihr, die mir zuhört, könnt meine Hände nicht sehen, aber es ist so, als würde sie sich in gewisser Weise darauf falten, versteht ihr? So kann man quasi weiter oben bleiben, weil... Richtig. Habe ich das richtig verstanden?

[01:13:14] **Gordon Boettger:** Nein, wenn man sich das wie einen großen Felsen in einem Bach vorstellt, sieht man, dass das Wasser Wasser ist. Wir haben es hier ja mit Luft zu tun, richtig? Man sieht dann, wie das Wasser über den Felsen fließt. Und flussabwärts, wenn es keinen anderen Felsen gibt, nur einen flachen Kiesboden, sieht man diese Harmonischen der Welle. Und genau so bildet sich eine Gebirgswelle. Es wird also eine Linie geben, die typischerweise vielleicht auf halber Höhe liegt. Die ist normalerweise etwa eine Meile breit, und man kann die Vorderkante davon nutzen. Nehmen wir an, es gibt eine LinsWolke; dieser Auftrieb wird sich an der Vorderkante oder auf der Luvseite dieser LinsWolke unterhalb des Gebirgszuges befinden. Und das ist typischerweise, sagen wir mal über die 395, vielleicht fünf Meilen östlich des Hauptkamms des Gebirges, für den größten Teil. Wenn man weiß, wo diese Welle ist, kann man sie wirklich zu seinem Vorteil nutzen, egal ob man in einem Motorflugzeug oder einem Gleitschirm ist, ich höre da Leute.

[01:14:10] Die sind da unten. Man kann förmlich hören, wie sie ordentlich bearbeitet werden. Die sprechen gerade mit Joshua, machen eine Einschätzung oder so und melden schwere Turbulenzen. Und ich denke mir: Mann, der Typ muss nur zwei oder drei Meilen auf die Luvseite fliegen. Er kann den Motor abstellen, wenn er den ganzen Weg fliegen will, bis ganz nach oben in die Glaszone. Also, auf der Rückseite davon, auf der Lee-Seite, geht diese Luftmasse hoch und kommt genauso stark wieder runter. Das ist das, was viele Leute umgebracht hat. Erstens hast du den Abwind von der Sierra. Wenn du zu nah am Gebirge bist, kriegst du einfach diesen Abhangwind. Der ist manchmal einfach zu stark für ein durchschnittliches Flugzeug, selbst beim Steigen. Und dann, wenn du unterhalb davon bist, hast du die Ausbreitung der Luftmasse, die in der Primärwelle nach oben geht.

[01:15:00] Und zwischen dem Auf- und Abstrich der Welle hast du diesen Rotor auf etwa der Höhe des Gratkamms, der sehr, sehr heftig ist.

[01:15:08] **Gavin McClurg:** Aber das wird nicht, das wird nicht, schätze ich. Vielleicht habe ich den Rider nicht richtig beschrieben, ich hatte wahrscheinlich einfach zu wenig Verständnis, aber es hält nicht. Wenn du dir hier meine Hände ansiehst, weißt du, du bekommst die Welle von der Lee-Seite der Sierras, das ist das, wonach du suchst. Uh-huh. Könntest du nicht einfach, du fliegst nach Norden, könntest du nicht einfach um 90 Grad nach rechts abbiegen und diese Welle in Nevada weiterfliegen oder, ich meine, einfach weiter nach Osten fliegen und mit dieser Welle weitermachen? Also, mit den Harmonischen weitermachen? Nun ja, wenn du,

[01:15:39] **Gordon Boettger:** Ja. Wenn du dich für einen Downwind-Flug entscheidest, richtig. Das habe ich, weißt du, ich steige hier in der Primärwelle auf bis 28.000 Fuß und fliege dann nach Osten. Typischerweise werden diese Harmonischen dann immer niedriger. Die Sekundärwelle östlich der Primärwelle bildet sich tiefer aus und dann werden sie sukzessive niedriger, bis sie schließlich abklingen. Aber ja, ich meine, wenn man nach Osten fliegt, was du versuchen wirst, oder andere Wellen, andere Wellensysteme von anderen Gebirgszügen abgreifst, wie die Toyabes oder die Rubies oder, weißt du, diese großen Pilot Peaks nördlich von Lovelock, weißt du, diese Gebirge, da bekommst du manchmal auch gute Wellen ab.

[01:16:23] **Gavin McClurg:** Dann kannst du eine neue Primärwelle erwischen. Ganz genau. Also machst du einfach, ja.

[01:16:27] **Gordon Boettger:** Wenn du also mit dem Wind, also im Lee fliegst, dann fliegst du im Grunde so langsam wie möglich, also mit minimaler Sinkgeschwindigkeit. Du bist bei etwa 50 Knoten. Das ist sehr angenehm. Du fliegst nicht aktiv, du rennst nicht los. Aber deine Grundgeschwindigkeit ist hoch, weil du einen 80-Knoten-Rückenwind hast. Du gleitest also quasi über den Boden und lässt den Wind die Arbeit machen. Du treibst einfach im Lee und versuchst dann vielleicht, 100 oder 150 Meilen im Lee zu fliegen, bis du das nächste große Gebiet erreichst. Und sobald du im Lee davon bist, merkst du es. Und während du im Lee fliegst, fängt das ganz alte Gefühl wieder an, weißt du, so ein „Oh Shit“. Und dann musst du ganz schnell in den Wind drehen, weil deine Grundgeschwindigkeit so verdammt hoch ist und

du sonst extrem schnell aus der Welle fliegen würdest. Sobald du in den Wind gedreht hast, hast du wieder eine Grundgeschwindigkeit von Null. Wieder so ein bisschen herumknabbern und nach den großen Sachen suchen. Und sobald du sie findest, hältst du an, ziehst einfach in den Wind und hast hoffentlich eine Grundgeschwindigkeit von Null, und dann fliegst du wie in einem Aufzug wieder hoch auf 28.000 Fuß und drehst dann wieder im Lee für weitere hundert Meilen.

[01:17:21] Ja, genau. Also,

[01:17:23] **Gavin McClurg:** Okay. Also, die Sonne geht auf. Du bist über Whitney. Das ist wunderschön. Du bist, du warst in der Luft. Was? Zwei, drei, vier, fünf, sechs. Es wird ziemlich, ziemlich hell. Ich schätze, es wird um fünf hell. Ja. Wahrscheinlich.

[01:17:38] **Gordon Boettger:** Wahrscheinlich drei, drei Stunden. Äh, ja. Drei, vier Stunden. Wahrscheinlich vier Stunden. Ja.

[01:17:43] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Du bist also fast auf halber Strecke, oder? Du fängst gerade erst an, um wie viel Uhr seid ihr gelandet? Du fängst gerade erst an.

[01:17:49] **Gordon Boettger:** Ja. Wir sind gelandet, ich glaube, nach Sonnenuntergang. Ja. Es waren, ja, es waren vier Stunden von insgesamt 17 Stunden. Wir hatten also noch 13 Stunden vor uns.

[01:18:00] Also ja.

[01:18:02] **Gavin McClurg:** Ja. Was macht ihr eigentlich? Macht ihr Schichten? Schläft ihr mal kurz oder wie läuft das ab? Wie funktioniert das?

[01:18:07] **Gordon Boettger:** Nein, ich bin wach geblieben. Ich bin die ganze Zeit wach geblieben. Was ich versucht habe, ist, ähm, ich habe versucht, einfach die Augen zuzumachen, weißt du, in der Luftfahrt lernt man irgendwie, so kurze Powernaps zu machen, und diese kleinen Nickerchen scheinen ziemlich gut zu funktionieren, aber ich habe die Lautstärke am Vario hochgedreht, damit ich hören kann, was abgeht, weil Bruce nicht wirklich wusste, wo er fliegen sollte, weißt du, und man kann sich verdammt schnell in Schwierigkeiten bringen, wenn man zum Beispiel einen Crab-Winkel auf einer Nord-Süd-Route einschlägt. Und dann ist das Nächste, du weißt schon, du sackst 2000 Fuß pro Minute ab und denkst dir: Alter, was ist passiert? Weißt du? Also, ich bin die ganze Zeit wach geblieben, aber ich habe versucht, es zu üben, ich habe die Augen zugemacht und, und, weißt du, ich habe einfach auf den Vario gehört und sobald ich etwas gehört habe, so wie: Oh, wo ist das passiert, links?

[01:18:54] Weißt du, ich bin nicht aufgewacht und ich habe nie, nie geschlafen. Ich bin nie in so einen Absturz geraten, weißt du, aber ja, ja. Man fährt einfach und läuft auf Adrenalin, das ist so der Lauf. So funktioniert das im Grunde. Aber es ist lustig. Die Einstellung ging von: Okay, nun, wir können, ich denke, wir brauchen tausend Kilometer. Kein Problem. Weißt du? Also kommen wir zurück wie: Ah, das ist cool. Wir haben die tausend Kilometer geschafft. Und dann kamen wir nördlich von Reno und zu viel Feuchtigkeit, nördlich von Reno und die Welle wurde richtig weich und so, okay, hier geht's wieder nach Süden. Und also sind wir wieder nach Süden gefahren und sind ziemlich genau zurück zum Inyo Current gefahren und, und, weißt du, eigentlich nichts, es war nichts wirklich Hartes, weißt du, außer dem T auf den meisten dieser Etappen. Und also sind wir wieder nach Süden gefahren und ja, es gab Momente, in denen man denkt: Mann, ich schleppe mich nur noch, weißt du, ich habe hier einfach Schmerzen.

[01:19:47] Ich bin müde. Wir sind fast den ganzen Inyo Current zurückgefahren, dann wieder nach Norden, zurück nach Reno. Ich dachte mir so: Okay, wenn wir 1500 Kilometer schaffen, wäre das cool. Weißt du? Also haben wir uns das vorgenommen, wir haben uns die Marke gesetzt. Und dann sind wir wieder nach Süden gefahren und jetzt ist es so: Oh Mist, ich glaube, wir haben es geschafft. Wir haben 2000 Kilometer erreicht. Das ist ziemlich cool, weißt du? Und das wurde schließlich zu, was ist dein

[01:20:13] **Gavin McClurg:** Durchschnittsgeschwindigkeit, was, was, was ist deine

[01:20:16] **Gordon Boettger:** Durchschnittsgeschwindigkeit? Äh, für diesen, für den gesamten Flug, hatten wir eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 Meilen pro Stunde.

[01:20:24] An einem eher mittelmäßigen Tag, wisst ihr, es war wirklich, wirklich irgendwie seltsam, aber das war ein Flug mit fünf, äh, das war ein Flug mit fünf Wendepunkten. Und, äh, deshalb wird er von der IGC als, äh, Weltrekord anerkannt. Weil wir, wisst ihr, mehr als drei Wendepunkte nutzen, aber er wird von der OLC anerkannt und dann gleiten wir. Ähm, und wie weit war die Gesamtstrecke? 3.058 Kilometer. Klaus hatte 3.008 Kilometer geschafft. Waren das 1.900? Das waren 1.900 Statute Miles. Ich glaube, darauf kommt es raus. Also ja. Also, ich meine, wenn wir vorwärtsspulen, war am letzten Abschnitt alles sehr... Es war so: Oh Mist, ich glaube, wir können vielleicht 3.000 km aus demselben herausholen.

[01:21:09] Also sagte ich zu Bruce: Pass auf, die Welle soll abebben. Wir haben den ganzen Tag gesehen, dass im Norden von Reno, in der Nähe von Susanville und in der ganzen Gegend eine riesige Menge Feuchtigkeit war. Und da gibt es einfach keine Welle mehr. Also dachte ich, wir müssten unseren Flug strecken. Der letzte Abschnitt müsste, wir müssten bis nach Altaurus oder Cedarville oder irgendwo in dieser Gegend kommen. Und ich dachte, die Wahrscheinlichkeit dafür wäre so gering, weil erstens keine Welle vorhergesagt war. Und zweitens war da oben so viel Feuchtigkeit. Also sagte ich zu Bruce auf unserem letzten Abschnitt durch das Owens Valley: Lass uns einfach hochfliegen. Wenn wir bis nach Reno kommen, schauen wir einfach mal, wie es sich anfühlt. Und wenn es mies ist, fliegen wir einfach zurück und landen. Und weißt du, wir hätten dann über 2.500 Kilometer geschafft, was immer noch verdammt gut ist.

[01:22:00] Also, wir fliegen den letzten Abschnitt hoch. Jetzt fange ich an, ich bin nicht mehr müde. Weil ich mir denke, weißt du, das Ganze könnte jetzt Realität werden. Jetzt wirst du wieder wach. Du bist jetzt auf einer Mission. Also kommen wir nach Reno und es ist eine sehr, sehr schwache Welle, weißt du, total lückenhaft und wieder mal eher flach, es hat einfach richtig gut funktioniert. Es gab da ein paar Markierungen. Also komme ich gerade westlich vom Reno Airport an und ich parke in der Welle und habe null Bodenkontakt.

[01:22:36] Ich hab da diese Sache, die so ist wie diese Sache, die so ist wie diese Sache, die so ist wie diese Sache

[01:22:42] ... und bedeckt. Ich dachte mir so: Heilige Scheiße, Mann, da oben ist echt viel Wetter los. Also, was ist mit Cedarville? Er sagte, nein, es gibt kein AWOS für Cedarville. Es gibt also keine Wetterberichte dort. Also dachte ich mir, ich habe ihm gesagt, ich erinnere mich, ihm gesagt zu haben: Bruce, ich sagte, normalerweise östlich von diesem Bereich von Cedarville bist du aus der Wüste raus. Es ist so, als würden all diese Berge das Wetter zurückhalten. Also wird es wahrscheinlich in der Cedarville-Region klar sein. Mein Flugcomputer sagte aber, von unserer Höhe aus hätten wir es nicht geschafft.

[01:23:33] Wisst ihr, wir waren weit unter der Gleitgeschwindigkeit. Also dachte ich mir, oh Mist, wenn wir es schaffen, können wir zumindest eine geringere Sinkrate hinbekommen, vielleicht eine Zeit lang Null Sink, dann könnten wir vielleicht bis zur Gleitgeschwindigkeit hochkommen. Also habe ich Oakland Center angerufen. Ich sagte: Hey, gibt es irgendeine Chance, dass ich höher darf? Er sagte: Nein, ich kann nicht, wegen Verkehr oder so. Ich sagte: Hey, das hier, und ich habe ihm tatsächlich gesagt: Das hier könnte potenziell der längste Gleitschirmflug der Geschichte sein. Ich meine, gibt es irgendetwas, das wir versuchen können? Und er sagt: Standby, er sagt: Okay. Du bist bis zu, ich glaube, 2500 über etwas freigegeben. Also saß ich in so ein oder zwei Knoten Auftrieb und bin einfach so langsam gestiegen, habe einfach alles bis zum Letzten ausgemolken. Und ich kam so hoch wie ich konnte. Ich sagte: Alles klar, wir sind weg von hier. Also haben wir angefangen auf dem

[01:24:17] **Gavin McClurg:** Tag. Ist es jetzt? Es war so um vier oder fünf, sechs.

[01:24:20] **Gordon Boettger:** oder sechs Uhr. Okay. Ja. Es wird, ja. Der Sonnenstand wird langsam niedriger, aber ich werde MVGs machen, richtig? Runde zwei der MVGs. Also, wir haben angefangen, nach Nordosten zu fliegen, und ich habe eine riesige Schicht Unterströmungen gesehen und dachte, wir steuern in Richtung der Touristen von Reno. Wir hatten also eine, ich will nicht sagen, eine schräge Front, als wir auf Kurs drei-vier-null waren. Wir fliegen jetzt auf Kurs null-drei-null, wissen Sie, weil wir etwa 80 Knoten Wind haben.

[01:24:59] **Gavin McClurg:** Und wir dachten uns: Oh, wir werden nach Reno fliegen. Und wir dachten uns: Oh, wir werden nach Reno fliegen.

[01:24:59] **Gordon Boettger:** Und wir dachten uns so: Oh, wir fliegen nach Reno. Und wir dachten uns so: Oh, wir fliegen nach Reno. Also, der Wind hat uns nicht wirklich so sehr gestört, aber ich habe angefangen, auf diese große Untergrenze zuzusteuern, von der ich nicht wusste, wie weit sie entfernt war oder wo wir im Verhältnis dazu wären, wenn wir dort ankämen. Aber ich sage: Bruce, wir können nicht fliegen. Wir fliegen da nicht durch. Wir müssen entweder darunter durchtauchen oder die Spoiler ausfahren. Und ich hoffe, ich hatte gehofft, dass wir das nicht tun müssen. Also habe ich diesen langen, effizienten Gleitflug in Richtung dieser Untergrenze in Richtung unserer Touristen gestartet. Und schließlich kamen wir zur Untergrenze und waren vielleicht fünf Meilen entfernt. Ich sage: Das wird perfekt klappen. Weißt du, ich kann die Nase einfach nach unten drücken und wir gleiten darunter durch. Ich muss die Spoiler nicht ausfahren und, weißt du, meinen Gleitflug nach El Turismo ruinieren. Also habe ich die Nase nach unten gedrückt und bin unter dieses Ding durchgeglitten. Und dann wurde es ziemlich dunkel.

[01:25:45] Und jetzt gibt es diese verdammten Schneeschauer links und rechts. Und ich fliege einfach dazwischen und versuche, keine Eisbildung an den Schirmen zu bekommen. Also wechsele ich quasi ständig die Richtung. Kann man das überhaupt machen? Ich fand es genial. Ich wechsele durch diesen Mist, ich wechsele durch dieses Zeug und ich denke mir, ja, ich sagte, die Tatsache, dass wir keine gerade Linie fliegen, das schadet uns, weißt du? Und dann, ähm, kommen wir schließlich, kommen wir vielleicht 50 Meilen südlich von El Turismo an und ich kann in die Ferne schauen, weil es wegen all dieser Schneeschauer schwer zu sehen war, aber ich schaue in die Ferne und sehe, wie die Sonne auf diesen großen Bodenabschnitt trifft. Ich meine, oh shit, das ist schön. Ein großes blaues Loch, weißt du? Also steuere ich irgendwie darauf zu. Und ich lande in diesem großen blauen Loch, diesem Tal.

[01:26:31] Und dann habe ich links abgebogen, direkt Richtung El Turismo. Jetzt sind wir wahrscheinlich noch etwa 40 Meilen von El Turismo entfernt. Und plötzlich bin ich auf eine Wand aus Feuchtigkeit gestoßen, die bis zum Boden reichte. Ich hatte das Gefühl, als würde ich an der Ostküste fliegen oder so, wegen all dieser verschiedenen Wolkenschichten. Und ich dachte mir,

[01:26:52] **Gavin McClurg:** ja, ich

[01:26:53] **Gordon Boettger:** sagte, und der Computer sagte, ich werde das nie vergessen. Er sagte 2.000.988 Kilometer. Mir fehlten 12 Kilometer bis zu den 3.000 K. Und man sieht diese Wand aus Feuchtigkeit da vorne und man fragt sich so, mach ich das? Mach ich das? Und ich sage, ich sage, Bruce, das kannst du nicht machen. Wir bringen uns um, wenn wir das versuchen. Das Zeug geht bis zum Boden, verstehst du? Und ich sage, weil ich keine Pedo-Heizung oder so habe. Weißt du, jemand lässt all meine Instrumente mit dem Eis zurück. Wenn ich in das Zeug fliege und Bruce sagt, na ja, es sind doch nur 30 Meilen. Ich sage, wir sind fertig. Das können wir nicht machen. Also habe ich einen U-Turn gemacht. Du kannst es auf der Spur sehen. Ich habe dir den WeGlide-Link geschickt, aber ich habe einen kompletten U-Turn gemacht. Ich sagte, gib Cedarville in den Computer ein. Also haben wir das in den Computer eingegeben und er sagte, wir sind etwa 4.000 Fuß zu tief.

[01:27:39] Zudem hätten wir von unserem Standort dort nach Cedarville über die gesamte Gebirgskette fliegen müssen, die, wie ihr wisst, zusammenhängend war. Das geht einfach nicht. Außerdem war da so viel Wolkenbedeckung. Also musste ich zuerst nach Süden und dann zum südlichen Ende dieser Kette über den

[01:27:56] **Gavin McClurg:** an die Küste. Und dann musste ich zum südlichen Ende dieses Gebirgszugs über die Küste. Und dann musste ich zu diesem

[01:27:56] **Gordon Boettger:** großes, hohes Plateau. Also, bevor ich nach Osten in Richtung Wüste und zum Cedarville Valley fliegen konnte. Mein Computer hat mir zwar die Berechnung für die Luftlinie gegeben, aber ich muss diesen großen Umweg um das Südende dieses Gebirges machen. Meine ganzen Zahlen stimmen also nicht mehr. Ich bin also über dieses große Plateau geflogen und habe es einfach nur mühsam abgezogen, so nach dem Motto: Heilige Scheiße, ich will hier nicht über den Grat, weißt du, weil wir noch etwa 15 Meilen vor uns hatten. Und ich bin nur ein paar tausend Fuß über diesem Plateau. Ich habe es einfach nur mühsam nach Osten abgezogen und wollte, oh Scheiße. Da unten war ein Feld, so ein Bauernfeld. Und ich habe mir ständig eingeredet: Ich habe zwar den Motor, aber wird er, weißt du, wird er anspringen? Ich weiß es nicht.

[01:28:41] Man kann sich nicht darauf verlassen, weil man es erst mal ausfahren muss. Dann muss man es anlassen. Und weißt du, wird es überhaupt anspringen? Also kann man sich da nicht wirklich darauf verlassen. Ich sehe da draußen ein Bauernfeld. Und als wir mal einen Funkkontakt hatten, dachte ich mir, da werden wir niemals landen. Das war ein Wunschtraum, aber als ich dann die Kante des Gebirgszuges sah und das Ganze grob abschätzte, sagte ich: Oh, ich glaube, wir schaffen das. Und dann konnten wir diesen Grat überqueren. Und als sich der Himmel dann ein bisschen mehr öffnete, sah ich eine Cumuluswolke über dem Tal, etwa 20 Meilen südlich von Cedarville. Mein Computer zeigte immer noch 2.988 Kilometer an. Also hatte ich es nicht geschafft, und ich war stinksauer. Ich dachte mir, ich fliege den ganzen Weg nach Osten, aber ich komme keine Meilen voran. Also flog ich nach Norden.

[01:29:27] Ich denke mir, ich sage zu Bruce: Ich bin vor dieser Wolke. Und als ich sie sehen konnte, dachte ich: Das ist eine Rotor-Cumulus-Wolke. Das ist so eine Rotor-Q-Wolke, die mit der Welle zusammenhängt. Und dann konnte ich eine zerklüftete Welle sehen, die sich dort im Tal aufbaute. Ich dachte mir, ich glaube, wenn ich unter diese Wolke komme, kann ich sie nutzen. Also komme ich unter diese Wolke und bin vielleicht 2.500 Fuß über Grund. Und ich schaffe Cedarville immer noch nicht. Aber da gibt es jetzt einen trockenen See, auf dem ich landen kann, der eigentlich nass war. Weißt du, der Gleitschirm wäre da tagelang gelegen, aber am Ende kreise ich unter diesem Ding und es bleiben noch ein, zwei, drei Knoten übrig. Genial. Und ich komme hoch und dann drücke ich westlich davon in die Welle und es wird laminar. Und plötzlich geht es einfach los.

[01:30:13] Und ich fing an, nach Norden zu drücken, und der Computer hat endlich die Zahlen für Cedarville abgeglichen und gesagt: Du hast es geschafft. Und ich dachte mir: Heilige Scheiße. Also bin ich in dieser Welle auf der Ostseite des Cedarville-Gebirges nach Norden geflogen. Und ich dachte mir: Heilige Scheiße. Und ich dachte mir: Heilige Scheiße. Und ich bin...

[01:30:28] und das Zeug direkt über Cedarville und da waren es, weißt du, bis dahin schon 3.030 Kilometer oder wo auch immer, und ich bin den ganzen Weg nach Norden geflogen, bis ich wieder in verdammte Schneeschauer geraten bin. Und genau da wurde die Distanz bis zu diesem nördlichen Punkt berechnet. Dann bin ich nach Süden abgebogen und kam nach Cedarville und, und, und, bin gelandet und wir hatten 3.058 Kilometer in der Tasche. Also sind wir gelandet und die Bullen tauchen auf und sind so: Was zur Hölle machen die Typen hier? Und ich bin so: Oh Scheiße. Am Telefon sage ich: Ja, das ist 189 Delta Tango, ich bestätige, er ist in Cedarville gelandet, und ich frage: Was? Er sagt: Das war der Anruf, weil die sich wundern, wo ihr seid. Die dachten, ihr landetet in Alturas, weil das das Letzte war, was ich ihnen gesagt habe – dass ich in Alturas landen würde – und das habt ihr nicht. Also sind die Bullen zuerst nach Alturas gefahren, haben aber kein Flugzeug gesehen, das irgendwo in den Berg gekracht ist, also dachten sie: Scheiße, lass uns Cedarville probieren. Also so: Alter, kannst du uns helfen, einen Gleitschirm beiseite zu schieben? Also sind wir aus diesem Gleitschirm ausgestiegen, wir haben ihn festgeschnallt, ich hatte etwas Sicherungsseil und habe ihn an der Leine festgebunden, und weißt du, jetzt fängt es an zu regnen und zu nieseln, und ähm die Jungs haben versucht, uns in einem Motel unterzubringen, aber da war nichts in der Nähe, alles war, weißt du, aber jetzt ist es dunkel und äh wir sind da in diesen großen, tollpatschigen Expeditionsanzügen aufgetaucht.

[01:31:40] schließlich hat er eine Frau im Hotel dazu gebracht, die Türen zu öffnen. Er sagt: „Ja, ich habe noch ein Zimmer frei.“ Also haben wir ein Zimmer bekommen, und dann hat Bruce ein paar Leute ein paar Türen weiter gefunden, die eine Flasche Scotch hatten, und er hat eine Flasche Scotch gekauft. Du bist nur dafür gelandet, das war eine gute Zeit.

[01:31:58] **Gavin McClurg:** habe natürlich nicht geschlafen

[01:31:59] **Gordon Boettger:** weil du einfach – ich wollte gerade sagen

[01:32:01] **Gavin McClurg:** Du kannst nicht möglich sein, dass du geschlafen hast, selbst wenn du so erschöpft warst. Du hast gesagt, Feuer, das ist unglaublich. Ich verstehe die Sache mit dem Rekord nicht. Es war der längste Flug, der jemals mit einem Segelflugzeug stattgefunden hat, aber es ist kein Rekord, weil es nur drei Punkte sein können, stimmt das? Ja, das ist das Maximum.

[01:32:18] **Gordon Boettger:** Das ist das Maximum, das die IGC anerkennt, also die maximale Anzahl an Wendepunkten, die die IGC anerkennt, sind drei. Es ist also inoffiziell das längste, weißt du, Klaus Ohlmann hält immer

noch diesen Weltrekord für drei Wendepunkte, und das sind 3.800 Kilometer. Deshalb denke ich, dass das von hier aus sehr machbar ist, weißt du, also ich muss... es ist...

[01:32:40] **Gavin McClurg:** würdest du sagen, wenn du fünf von zehn Tagen... ja, das ist Wahnsinn. Ja, wie lange bist du in der Luft? 17, wie?

[01:32:48] **Gordon Boettger:** fast 40 Minuten, ja, 17 Stunden, also die ganze Nacht, weißt du, den ganzen Tag. Also ja, das macht einen irgendwie motiviert, mehr davon zu machen, und dann denke ich, wir können einige riesige Dreiecke fliegen, weißt du, so ein Dreiecksflug von fast 1500 Kilometern, fast 2000 Kilometern. Weißt du, vielleicht von hier runter nach Inyokern und dann raus Richtung Ely und dann wieder hoch Richtung Minden, hoch nach Susanville und dann weißt du, in Inyokern wäre dein erster Wendepunkt, Ely der zweite und dann wäre Susanville so dein dritter Wendepunkt und äh und

[01:33:22] **Gavin McClurg:** Arbeitest du mit Rami zusammen? Arbeitest du mit einer ganzen Menge anderer Typen da unten in Albuquerque? Arbeitet ihr alle irgendwie zusammen oder ist das nur dein Ding?

[01:33:32] **Gordon Boettger:** Das ist nur mein Ding, weißt du, weil – wie gesagt – nicht so viele Leute das machen. Ja, ich meine, einige fangen an, sich ein bisschen mehr dafür zu interessieren, weißt du, sind neugierig auf das Zeug mit den Wellen, aber nicht in dem Ausmaß, dass – weißt du – die meisten Typen einfach nicht darauf reinfallen. Ich meine, die meisten Typen gehen nach Hause, da gibt es keine Chance, dass ich so lange in einem verdammten Cockpit sitzen könnte. Weißt du, sie wollen es einfach nicht. Ich sage nicht, dass sie nicht könnten, weißt du, sie haben einfach nicht den Wunsch oder den Willen dazu, richtig? Ich verstehe das, das ist völlig okay, weißt du, und da ist absolut nichts falsch dran, genau wie sie einfach nur ins Bett wollen und nachts schlafen. Ich verstehe das.

[01:34:13] Da gibt es Sachen, die man machen kann, wissen Sie, probieren Sie es einfach. Und wir haben hier das Wetter dafür, das sollten wir nutzen, oder?

[01:34:20] **Gavin McClurg:** Wie würdest du das mit dem Dreipunkt-Turn machen? Ich meine, wenn du wirklich... also, was ist deine Vision jetzt? Was würdest du jetzt damit machen? Es ist...

[01:34:31] **Gordon Boettger:** das ist absolut machbar. Das Problem, das wir hier in der Sierra mit der Welle in diesem Gebiet haben, ist, dass wir in Nord-Süd-Richtung begrenzt sind, weil die Welle am südlichen Ende dieser Zone zu schwach wird und abebbt, und wenn man zu weit nach Norden geht, stößt man typischerweise auf Feuchtigkeit, man erreicht diese Jetstream-Achse. In Argentinien hingegen haben sie eine viel längere Gebirgsregion, oder sie können weiter nach Norden und Süden fliegen und so weiter. Aber ich denke, bei einem Drei-Punkt-Turn, so wie das von Klaus Oman, wäre es: hier abheben, nach Süden bis Susanville fliegen, wieder zurück nach Süden und dann nördlich von Casper, Wyoming landen, was absolut, absolut machbar ist. Wenn man hier zum Beispiel um 22 Uhr abhebt und diese Etappen in der Nacht in einem geografisch komfortablen Bereich absolviert, weil wir dieses Gebiet gewohnt sind...

[01:35:37] und wir sind es gewohnt, dass die Wave in diesem Gebiet funktioniert, und machen das alles während der Nachtstunden. Wenn die Sonne aufgeht, fliegst du hoch nach Minden und dann biegst du nach Nordosten ab, so wie ich bei der Rückenwindphase, und dann landest du schließlich in einer Rückenwindphase, wo du diesen massiven Rückenwind hast, und wenn du dann im Casper-Gebiet landest, würdest du die 3000-Kilometer-Marke überschreiten.

[01:36:04] **Gavin McClurg:** Und gibt es beim Segelflug irgendwelche Meckereien? Oh nein, das ist aber... machen diese Leute das nachts oder gibt es da irgendwelche Reibereien? Oder findet die ganze Community das einfach krass? Das ist echt cool, oder?

[01:36:20] **Gordon Boettger:** Ich denke, das gehört zur Kategorie „echt krass“ oder weiß ich nicht, wo das in Zukunft landen wird. Und was ich jedem sage, ist: Egal, ob das ein Rekord ist, das ist mir völlig egal. Es geht eher darum, dass man Grenzen erweitert, neue Gebiete erkundet und Technologie sowie Luftmassen nutzt, egal ob es Tag oder Nacht ist, das ist egal. Ich muss weg. Also, er macht das nachts, na klar, ich mache nichts Illegales, und wenn sie sagen, man kann nicht viel sehen – viele Europäer, die Deutschen, die können nicht mal, selbst wenn sie einen Gleitschirm haben, der für Nachtflüge ausgestattet ist, sie können dort nachts nicht mit einem Gleitschirm fliegen. Also denken alle Europäer, dass mein...

[01:37:06] war kein Rekord, weil ich nicht, wisst ihr, eine bestimmte Anzahl an Stunden in der Nacht geflogen bin, und die haben nicht den Luxus, den wir haben. Ich habe sogar der IGC und den Leuten von der IGC deswegen eine E-Mail geschrieben, und der Typ meinte: Oh nein, solange du dich an die Regeln hältst, darf dein Land, was du willst, weil du sagst, Nachtflug, das würde deinen Flug ungültig machen. Er meinte, die Tatsache, dass du mehr Dreipunkt-Wenden machen würdest, wisst ihr, ich hätte drei machen können. Also, jedenfalls, da stehen wir mit der ganzen Sache. Aber die Leute sind sehr fasziniert, ich denke die Deutschen, wisst ihr, ich habe ein paar Testflüge in der Nacht gemacht und sie einfach gepostet, und die Leute sind völlig ausgeflippt, so nach dem Motto: Was zum Teufel, dieser Typ fliegt einen Gleitschirm vor diesem 3000 Kilometer langen Flug, die Deutschen haben mich angerufen und wollten Interviews für Artikel nur über Nachtflüge mit einem Gleitschirm und Nachtsicht schreiben, weil sie so fasziniert davon waren, so nach dem Motto: Heilige Scheiße, das ist ziemlich wild, das ist wie James Bond Zeug.

[01:38:06] Also ist das James-Bond-Zeug, also noch mal

[01:38:09] **Gavin McClurg:** seitdem ich dir folge und deine Bilder und Videos sehe, ist das einfach voll James Bond, Mann. Du bist der 007 da draußen, es ist

[01:38:17] **Gordon Boettger:** Es ist ziemlich cool, also ist es klasse, dass du weißt, ich hatte bisher kaum, ich hatte überhaupt keinen Widerstand, weißt du, ich habe nichts, absolut gar nichts Negatives gehört, egal ob in den sozialen Medien oder durch Mundpropaganda. Ich habe nichts gehört wie „Oh, der Typ schummelt“ oder ich meine, es sei denn, ich bin nicht cool oder ich breche irgendwelche Regeln, weißt du, ich mache einfach alles, egal ob es den Leuten gefällt oder nicht, ich werde einfach weitermachen. Ich finde es cool und ich finde, das ist der Scheiß.

[01:38:41] **Gavin McClurg:** die Luftmasse ist

[01:38:42] **Gordon Boettger:** nachts hochgehen, das nutzt man, weißt du, und das ist das, was ich mache, und ich habe glücklicherweise die Möglichkeit, das zu tun, aber weißt du, wenn es um die Rekordsache geht, ich weiß nicht, ob da nichts ist, ich meine, wenn ein Rekord steht, dann müssen die Leute anfangen zu suchen, weißt du, weil Claus Oman, ich glaube, der hat dieses Nachtzeug gesehen und ich denke, er fängt an, weißt du, da gibt es wahrscheinlich ein paar Sachen, an denen er arbeitet, weil ich Dennis Titos anderen Arcus verkauft habe und ich bekam einen Anruf von einem Typen aus Argentinien, der Typ war so, ich sagte, was willst du mit dem Gleitschirm machen, er sagt, wir rufen jemanden an, er will, dass ich ihn kaufe, also ist das so, weißt du, ich meine

[01:39:32] **Gavin McClurg:** Was er da über die Mad und so macht, ist einfach so cool.

[01:39:37] **Gordon Boettger:** Hast du von Baptiste Innocent gehört, dem Franzosen? Er hat das über die Mad gemacht, er hat einige große Flüge gemacht, große Dreiecksflüge, bei denen er von den Alpen aus gestartet ist und dann über die Insel da unten, Mad, rübergeflogen ist und dann nach Lee Richtung Kroatien gesprungen ist und dann entlang des Grates und der Thermik zurückgeflogen ist. Ja, davon habe ich gehört.

[01:40:04] **Gavin McClurg:** Entschuldigung, ich habe ihn mit Claus verwechselt, aber ja, ich meine, es ist einfach bemerkenswert. Es ist so cool, dass ihr die Red Bull X-Alps macht. Wir brauchen 12 Tage für die ganze Strecke und ihr schafft das an einem Tag. Es ist einfach der Wahnsinn.

[01:40:18] **Gordon Boettger:** Nein, ich glaube, was ihr macht, ist ziemlich cool. Ich sitze da nur und habe 17 Stunden lang meinen Hintern im Sitz, während ihr läuft und diesen ganzen Mist macht, weißt du?

[01:40:27] **Gavin McClurg:** Ja, es ist hart, echt hart, aber es ist auch super inspirierend. Ich schätze wirklich, was du da machst, weil es um neue Grenzen geht – das hat fast was von Apollo, Mann. Ja, ich meine, es fühlt sich so an, als würdest du neue Wege ebnen, und genau darum geht es bei dieser Sache schon lange. Wir versuchen, Wege zu finden, die cool sind, die asketisch sind und die eben die Grenzen verschieben. Noch eine letzte Frage, nur weil wir als Piloten nicht so denken wie ihr, wenn es um die Landung geht, weil wir überall landen können – ich weiß, bei Segelflugzeugen ist das nicht der Fall –, aber hast du, wenn du so lange geflogen bist und die Erfahrung hast, die du hast, sinkt deine Sicherheitsgrenze immer weiter, weil du denkst: Ich habe die Erfahrung, ich krieg das hin, ich gehe diese große Distanz an? Oder musst du wirklich eine sehr vernünftige Grenze beibehalten? Es klingt so, als hätte die Sicherheitsmarge am Ende dieses großen Fluges ein bisschen nachgegeben, aber...

[01:41:36] **Gordon Boettger:** Ja, das tut es. Ich denke, man muss seine eigenen Grenzen kennen. Weißt du, bei diesem großen Flug hätte ich sagen können: „Ich will meine 3.000 Kilometer nicht direkt in die Feuchtigkeit drücken und für Alturas aufgeben.“ Und wahrscheinlich würde ich jetzt nicht mit dir reden. Aber ich denke, es gibt einen Punkt, an dem man diese Grenze erreicht, und es ist lustig, weil bei diesem Flug – du kommst an diesen Punkt, weißt du – und jeder, der diese großen Sachen gemacht hat...

[01:42:07] Manchmal kommt man an diesen Punkt und fragt sich: Übertrete ich da gerade die Grenze? Wenn ich sie überschreite, könnte das teuer werden. Ist das das wert? Ich denke, meine Erfahrung im Militär und in der Luftfahrt hat da einen Sicherheitsaspekt mitgebracht. Man denkt sich: Das ist nichts wert, das ist einfach lächerlich. Ich will nicht der Typ sein, über den sie sagen: „Wer war der Typ? Der war ein Idiot, was hat der sich dabei gedacht?“ Ich will nicht sagen, dass ich rücksichtslos bin, das bin ich absolut nicht, aber ich habe immer einen Ausweg. Solange man einen Ausweg hat, ist es okay. Also, okay, ich kann auf diesem Feld landen, weil in Menden der Seitenwind zu stark ist, dann fliege ich mit dem Rückenwind und lande in Hawthorne gegen den Wind auf der Landebahn. Das ist gut, man muss diese Optionen haben. Man muss diese Alternativen haben, und wenn man keinen Ausweg hat, ist das Fliegen irgendwie töricht. Es ist wie das Fliegen eines Gleitschirms und einfach nur...

[01:43:04] ein Aufwindgebiet verlassen und zu sagen: „Okay, ich gehe auf diese Wolke zu“, und wenn dort kein Aufwind ist, gibt es keinen Landeplatz. Ich würde den Gleitschirm zerstören, das halte ich für töricht. Ich fliege das einfach nie so, weißt du, selbst wenn ich einen Motor habe, weil ich mich nicht auf diesen Motor verlasse – er könnte nicht anspringen. Ich denke, meine Denkweise ist ziemlich sicher. Du gehst definitiv mehr Risiko ein, weißt du, wenn du diese Art von Linie fliegst, während ich aufgrund der Elemente, mit denen du zu tun hast, thermisch fliege. Das ist einfach die Natur der Sache, weißt du, das ist wie der Aufstieg auf den K2 im Vergleich zu anderen, kleineren Gipfeln. Bestimmte Risikofaktoren musst du einfach in Kauf nehmen, aber klar, den sicherstmöglichen Weg zu wählen, ist der richtige Weg. Also ja, wir müssen dich hier runterbekommen, ich denke, es wird...

[01:43:54] **Gavin McClurg:** Gordon, ich komme, Mann. Wenn du das Angebot ernst meinst, gib mir einfach Bescheid. Ich werde kommen. Das war fantastisch, danke für deine Zeit. Das war unglaublich unterhaltsam, und danke, Sir. Ich werde dir folgen und kann es kaum erwarten zu sehen, was du als Nächstes machst. Danke, Gavin. Danke für deine Zeit, ich weiß das zu schätzen. Schön, mit dir gesprochen zu haben.

[01:44:31] Genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, genau, du bekommst deinen Podcast. Das bringt viel und hilft, die Sache zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst beim Rausgehen mit deinen Pilot-Freunden darüber reden. Ich weiß, dass auf diese Weise viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gefragt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal machen oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen spendest, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:45:16] Das ist also viel günstiger als ein Magazinabonnement. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden deshalb ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte es auch für die Leute tun, die zuschauen. Ich möchte, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Und das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com) geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über [patreon.com/cloud-based-mayhem](https://patreon.com/cloud-based-mayhem) machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das wird euch Zugang zu all den Bonusmaterialien geben.

[01:46:03] Ein kleiner Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon

hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-Based Mayhem-Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. 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 Show. Danke.

[01:47:03] Tschüss.

[01:47:34] Danke.