

A Monster day in the Owens

Cloudbase Mayhem Podcast 233 — Gordon Boettger

Published	2024-11-15
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/233-a-monster-day-in-the-owens-with-gordon-boettger/
Duration	00:43:41
Speakers	Gavin McClurg, Gordon Boettger
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0233-a-monster-day-in-the-owens-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

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	9
Show notes	9
Transcript	9
Deutsch	17
Show notes	17
Transcript	17

English

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

Show notes

Gordon Boettger has achieved remarkable feats in wave flying, breaking records with a 3100+ km flight in 18.5-hours using night vision goggles and strong atmospheric wave. This Monday I joined him for a thrill ride where we covered nearly 1200 km in 7.5 hours, launching at 0330 using NVG's, reaching altitudes of 24,500 feet, showcasing the incredible future potential of soaring.

The post #233 A Monster day in the Owens with Gordon Boettger first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Based Mayhem. I've got a really special and very different show for you today. Those of you who follow the show no doubt remember a story I did a little over a year ago with Gordon Boker out in Minden. He broke the world record for distance in a sailplane. He flies an Arcus with a jet engine so he can self-launch. And the way he broke the record was flying in huge strong wave conditions but also flying at night with night vision goggles. So he took off in the morning, flew all day, and landed in the evening. He stayed up in the air for a little over 17 hours. Went over 3,000 K and then we did a show about it and a couple weeks later he went even farther than that.

[00:00:57] The Arcus is a two-seater plane, a very special one. There's only four in the world. And Gordon flies for FedEx, has done that for a very long time, but he lives out on the east side of the Sierras near Minden, just south of Reno, to specifically fly a wave. You know the Perlan project has been down in South America chasing that for a couple decades. And they have a couple of their planes and a lot of their base there at the same place in Minden. So it's a hot spot for flying strong wave. And after the show, we're going to fly the Arcus. A little over a year ago, I said, hey, man, if you ever need somebody to ride in the seat, I don't know anything about sailplanes, but that sounds right up my alley. I would love to join you.

[00:01:42] And a week ago, I got the call. Gordon was, I think, over in Belgium working and he said, hey, it looks like it's going to set up Monday. And I think we can launch in the middle of the night and fly a good section of the day. It's not going to be a record day because there's a bunch of moisture coming in kind of midday from the northwest. As the storm comes through and, you know, we'll have to be on the ground by then. But he felt like we could get probably a thousand K under our belts and in very strong wave conditions. And in fact, I think on top of slide, which is the paragliding launch there above Lake Tahoe that I used way back when we did the baby across the Sierras, it was blown over 80 miles an hour. So we were flying in really kind of low end of hurricane force winds.

[00:02:29] At the top of the ridge tops there. But Gordon nailed it. I got on a jet and went out to Reno. He picked me up. We had an incredible dinner. Went over the weather. Played around with the night vision goggles out in his backyard to get used to those a little bit. And then went out to the airport just after midnight. Launched at 3.30 in the morning. And had one of the wildest, most cool rides I've ever had. It was really unbelievable. At one point, we were flying over 20 miles an hour. 250 knots going up. So that's about 300 miles an hour. And we did almost 1,200 K before the weather came in. And flying over these wave clouds and seeing that kind of sky.

[00:03:14] I've always seen that from the ground, of course, being a paraglider. But being up in that stuff was pretty wild.

[00:03:22] Very exceptional experience. And I took the audio gear with me. So I recorded little bits. As we went along in the hangar and the launch. And getting up and getting through the rotor. And then getting up into the very smooth wave. And extremely cold. Both of us had ice blocks for feet. And got to take the stick for a while. And he did a couple loops at the end. And then had a pretty rowdy landing because it was blowing super hard on the ground. And yeah, it was just wild. And I recorded all the audio. If you go to the show notes, I'll have a ton of pictures and video that we both took during the flight. The sunrise was exceptional.

[00:04:07] And flying with night vision goggles is also exceptional. I'd never done that before. I'd never even looked through those before. But pretty amazing what you can see. You can see everything. Just way different. But awesome experience. Huge gratitude for Gordon to have me out. And his lovely wife. And their hospitality. And I hope you enjoy this show. Fly along at rocket speeds. It was awesome. Cheers. All

[00:04:39] right. Good evening, everybody. Just hopped in a jet to fly out to Reno to join Gordon. He's sitting here with me. Hey, Gavin. Welcome. We're going to go have some fun. Yeah, we are. And he invited me out here because Skyside Sand Wave is going to blow up tonight. And it's going to get wild. So walk us through what we're looking at here, Gordon. We're looking at Skyside. All right. So Skyside is developed by Matthew Scudder. Unbelievable platform to use for either thermal forecasting or mountain wave or ridge or convergence, anything. But it's kind of a no-brainer to have this service that Matthew Scudder provides. And it's phenomenal. And it's very, very accurate. So what we're looking at tonight here, since we're focused on wave conditions, as you can see in the bottom left, I've got vertical velocity 16,000 feet.

[00:05:30] That's basically the air movement. We're moving up. And anything in magenta or orange is indicative of mountain wave conditions. So if you follow the cursor along here, there's Truckee. Minden is where we're going to start off. And the Sierra Range follows all the way down here past Bishop, Lone Pine, the Owens Valley, and then all the way down to Eno Kern. So that's kind of our golden path or superhighway that we use in mountain wave conditions. Coming out of Minden. And so Minden being along that path, being right here, it's a really, really good starting point for long distance wave flights in a glider. And so I take advantage of that with my glider.

[00:06:16] Tomorrow, Gavin and I will be sometime in the darkness of the night. We will probably take off since we're set up with night vision goggles and we're legal for night. These are obviously the wind barbs. Anything with kind of that triangle right here indicates that's a 50 knot tick and then that's a 10 knot tick. So disregard that 0.5 right there. That's just showing the lift in that area. So that's 55 knots of wind. And down the bottom left, you can see that's 16,000 feet is selected there. I can change that to 13,000 feet and it'll change the conditions of the wave. But since our flight's going to be probably a lot of it between 16 and 20,000 feet and hopefully above. I usually look at the 16,000 foot vertical velocity.

[00:07:01] So what's happening tomorrow is we have a kind of cold front frontal system that's coming in that's bringing the jet stream in and basically we have a trough that's moving through that's bringing us some pretty strong southwesterly flow aloft.

[00:07:16] So what we're going to do tomorrow is plan on utilizing that mountain wave and give Gavin a good ride and see if we can get some distance out of it. The one issue tomorrow based off the forecast is that the wave is going to shut down at probably one o'clock. So that's the reason for taking off probably two or three in the morning is to take advantage of a little more time for distance. And what I'll do is if you look at the upper left part of the screen there. So that's at 0800 local. So that's eight o'clock local in the morning at Minden time. And I'll just click as the day goes on. I'll kind of show you what we're kind of the plan is. So

[00:07:58] I do have on another device the vertical velocity for 2 a.m. through 8 a.m. I don't have it on the desktop, but it lets us start off at 8 a.m. here. So we're going to take off in the Minden area, which is right here. And that's indicative of a really strong section of wave there. It's coming off of Jobs Peak. That's showing 9.2 knots, basically like 1100 foot per minute lift at 16,000 feet of mountain wave. So the goal would be to probably motor out, self-launch with the jet. Shut down, try to find this wave here with the night vision goggles. And there may or may not be any cloud markers. We don't know. But I'll have this. All this data will be downloaded on a tablet that I have that I can use in flight. So if the conditions are such that there's not enough moisture, we don't have any markers, clouds that is, to mark mountain wave, i.e.

[00:08:50] rotor cloud or lenticular cloud. I can use this app and this is geo reference. So it'll show my position in this chunk of airspace. So I can kind of go to these hot spots if I'm kind of what we call blind flying. So thanks to Matthew Scudder, SkySight. Once again, this is like a huge game changer for I think for sure soaring and hopefully the paraglider world. But it's a great, great piece of software. So the goal is to kind of motor out at 2 or 3 in the morning, try to climb up in this lift and we'll have to see. But we might end up running up north towards Reno. Which shows another area

strong left and then follow this wave band, which is coming off of the generator by the mountains and then run up towards possibly Susanville up here.

[00:09:39] And you can see up here that that color indicates like 4 knots of lift at 16,000 feet, which should be plenty in order to stay up and keep moving. So keep in mind, we have quite a bit of wind that we're dealing with. So we're dealing with probably a southwesterly flow at about 50 knots. If we get above 20,000 feet, we'll see how how strong the wind gets in. So if we can run up north in the evening hours and then by the time we get back towards Minden, we will run south towards Mono Lake, Lee Vining area and then hopefully the weather will start picking up. So I'm going to slide this cursor forward. So that's 830 in the morning and you can see how that mountain wave changes as days go as the day goes on.

[00:10:25] That's because wind direction is changing a lot. A lot of things are happening. So you can see very, very strong conditions in the Mono Lake Mammoth area and that's showing 9.2 knots at least. So that's about 1100 foot per minute with about a 55 knot wind at 16,000 feet. And this should be a really high energy area that I should be able to stay in and we'll be clipping along along the ground pretty quickly, probably 180 knots or something.

[00:10:56] Hopefully I'll have a clearance with Oakland Center. So hopefully we'll be able to get above 20 or 18,000 feet. If that's the case, I'll probably get up high into the mid 20s. I'll obviously be on 02 and we're going to run south as the day goes on. So here we are at 11 a.m. You can see it's really cooking in the Owens Valley. And here's Bishop. So essentially from Bridgeport, Mono Lake area, it's just absolutely ripping all the way down here with this magenta. And so these will be very super high speed legs. So by the time I get down here. Down to the Bishop area, that is considered military airspace from Bishop on down in the Owens Valley. So I have a clearance with them. So I'll contact Joshua Approach. We'll get a Sage II clearance, which I've got already prearranged. And that Sage II clearance gives me clearance up to 29,000 feet.

[00:11:43] So hopefully we'll be flying it near Red Line, climbing at a thousand feet per minute and basically going up like crazy along this magenta area. We'll try to get as far south as we can. And here we are at 1130 in the morning. So if we can run down to Lone Pine. A little south of Lone Pine. As you can see, south of Lone Pine, the winds start dropping off and that in turn softens the wave quite a bit. So the wave fizzles out just south of Lone Pine, kind of in the Elanche area, if anyone's familiar with that. So once we get here to the southernmost point, the key is going to be to get back before the weather starts moving in a minute and I'll show you what's happening here. So assume we're coming back. We're northbound at 11, 1130. We still got a rip in conditions, so we should be able to make good ground speed with a southwesterly flow.

[00:12:31] We're going to have a really high, really good ground speed and a good tailwind component heading back home. So hopefully that'll get us back pretty quickly. So here's back in the Minden area. I assume by 12 hopefully we'll be in the Mammoth area, which is roughly right here. Still have good conditions. As we can see, the winds go pretty southerly here. And here's 1230. There's one o'clock. You see everything falls apart. Look at that. There's Minden is right here. So the wave shuts down in Minden. And downwind of there, there's wave. But as we can see, if I go to, I'll go to the Cumulus page here, which is a new option. We can see what's happening here.

[00:13:17] So here's the Minden area. You can see that with this frontal band starts moving through and rain starts crossing, creeping over the Sierra into the Carson Valley, which is our location of Minden-Octahoe Airport. So that's kind of where we're trying to get back to. So I think the tough part tomorrow will be trying to determine when that will actually happen. Right now it's showing about 130, rain pushing through in the Minden area. As you can see, it keeps trucking south or eastbound, south and southeastbound. So Minden is completely shut down by two o'clock. But the rain kind of stops here. So my backup is if the rain ends up moving in or if we don't get back in time before the rain moves into the Minden area, there's an alternate airport here called Yarrington.

[00:14:04] It's plenty wide for me to land on. We can land on that airport and wait for the rain to push through. As you can see here, it's 6, 5 p.m. The rain pushes through the Minden area. Everything opens up again. And so it's, the weather's gone post-frontal. So that very quick moving cold front. Band has moved through. And now the wave is completely gone as we can see here. I'll slide back to the vertical velocity for 16,000 feet. You can see the wave is pretty much gone. It shows very soft conditions here. And so it's gone post-frontal. But if we look south, it's still cranking

down here because that's because all the energy with this cold front is moving southeast. So it's all that, all those high winds are starting to move out towards the southern Owens Valley and out towards the Vegas area.

[00:14:54] So if all else fails, if we cannot get back to the Minden Airport by 1 o'clock by the time the rain comes through, the alternate airport would be Yarrington. We'll touch down there. And we'll just sit under the wing, let the rain go through. And then hopefully if it clears up, we'll self-launch with the jet. Since we have the night vision goggles, here we are at 6 p.m. We can still take off at night legally. And we got plenty of vision with the night vision goggles to get back, motor back home to Minden, which is probably only 30 miles away. So that hopefully is kind of the plan. And we just never know with this kind of dynamic conditions, you know. So that's kind of the plan.

[00:15:40] All right. So we just arrived at the hangar. And actually been here about an hour, just getting everything all set up. I'm learning about the cockpit and the O2 system. And I'm going to be riding in the back seat. And the forecast looks epic. Night vision goggles on here. And I guess roll this thing out of this beautiful hangar. And what are you liking about the weather? It'll be a short day, but I think it should be fun.

[00:16:08] You know, we got a quick, really, really quick move in front that's going to be coming through. So I think the earlier we get off, it's tight because the energy is just starting to build now for wave. The winds are up over the ridges at 50 knots already. So we're good to go.

[00:16:27] But we're going to be back on the ground by 1 o'clock because it's going to get pretty nasty in the valley here. But we do have some backups to go east if we can't get back into the valley due to the rain. So we'll try to make a quick, fun flight out of it. And, you know, the key is to let you have some fun today, you know. And experience the whole glider experience in this weird world of night flying with the glider in mountain wave conditions. But it's pretty epic. It's insane. It's really fun. You're going to dig it. Yes, I am. The ship is beautiful. It's got the jet engine out for self-launching. And then we'll tuck that away and go have some fun.

[00:17:11] Good morning. Hey, my name's Gordon Betker. I've got a letter of agreement for a sailplane distance record attempt. And per the LOA, I'm just required to call you and let you know that I'll be hopefully talking to you folks here. Departing out of Minden, Mike Echo Victor.

[00:17:30] And call sign is November 189. Delta Tango.

[00:17:36] And departure will be at already filed IFR. So it should be in the system. And I'll be departing the Mike Echo Victor at the Minden Airport at 11Z right around there.

[00:17:56] Yes. Yeah. Yeah.

[00:18:01] Well, see, I'm a glider. So what I'm doing is utilizing mountain wave meteorological conditions to stay aloft. So I launch out of Minden, shut the engine down, and then climb up in mountain wave and then typically request a block of altitude, you know, 4,000-foot increments. And then so the goal today is to try to work up north of northwest Reno about 50 miles in the Susanville area, turn around, and then head basically along the east side of the Sierra on the eastern side down towards into the 2508 complex. And I have a letter of agreement with the LOA. And I'm going to send it to the Joshua folks also for a Sage II clearance. November

[00:18:48] 189 Delta Tango.

[00:18:54] Yeah. Yeah.

[00:19:04] Awesome. Yeah. So everything's kind of weather driven, you know, and, you know, we got mountain wave conditions today. So I'm just trying to utilize that to establish the, you know, distance record type thing. So anyway, hope to talk to you. It's 128.8, right? Over.

[00:19:27] Okay. So I'm just going to be suited up in the expedition suits, got the night vision goggles on. I'm in the back seat. I'm looking at a bunch of instruments that I don't understand. A lot of crap in my head. And Gordon's rolling us out of the hangar. It's all happening. It's about 2.15 in the morning. It says we'll be in the air here about 3 a.m. Hill 300.

[00:19:52] **Gordon Boettger:** The adventure begins. All

[00:20:06] **Gavin McClurg:** right.

[00:20:14] So we're out on the dark runway. It's about 3.15. He's just fired up the engine with our

[00:20:21] night vision goggles on. The sky looks incredible. It's so weird looking through these things. You see the rotor clouds and the lights of the city and many more stars than you'd normally see with your naked eye. This

[00:20:55] is awesome. Yeah.

[00:21:00] I tell you, you know, when you're doing, getting ready, you're kind of thinking, why am I doing this? Go through this one. We're on, you know, on top of the mountain, putting all this stuff on and paragliding. You're just layering and layering and layering and then O2 and radio and, oh, I forgot that. You take the helmet off, do it all over again. Exactly. So much stuff. It's an insane amount of work. I'll be on the intercom here. We'll be talking on that in just a sec, all right? Okay. You should be able to hear me.

[00:21:44] Flaps set to minus two. They are. Belts and headset on. Spoilers are closed. Double check. They are closed.

[00:21:55] Controls free and clear. All

[00:22:02] right. Altimeter set. 4720.

[00:22:09] Master switch is on. Engine display is on. Check fuel levels. We got that. Fuel full up. Fuel pressure light is on. That'll go out. Turn on avionics. LNX. Okay. Turn off flight loggers. Trim set. Canopy secure. We'll get that. Then fuel shut off valve. Pump breakers. We'll put those in. Pressure light out. And we'll start the motor.

[00:22:32] 32. 2305 is up.

[00:22:38] Winds are calm.

[00:22:52] You're going to hear that throughout the flight. Don't worry about it.

[00:23:05] 03 in. 0330. Okay. I'm starting to fog up.

[00:23:11] Okay. Here we go. Pump breakers are coming in.

[00:23:16] Throttle is at idle.

[00:23:21] Pressure light's out. Here we go. Engine start. With

[00:26:02] mountain waves, since you have such strong winds a lot, if you want to like remain stationary over the ground, just point the nose into the wind and you can actually get, right now we've got a 10 knot ground speed. So, you know, if I were to slow up another 10 knots, we'd be actually going backwards. I

[00:26:23] think 50 knots is a little too much for a paraglider. Yeah.

[00:26:28] **Gordon Boettger:** A bit.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** 13. 13.1. 13.2. We've got about 60 knots of wind. I don't know what I'm saying. A little strong. But... Yeah. So winds are 225 at 60 knots right now. Pretty subtly at 60 knots. And

[00:27:00] it's a little stronger. Yeah. So for this, down this low, you probably want to see about 40 knots or so. 60 knots.

[00:27:09] It's amazing how smooth it is. Yeah. Yeah. Mountain wave is glass smooth, you know, once you get through the rotor. So you got, you got a little taste of the rotor. It wasn't, it was pretty, actually pretty mild. Wow. A couple weeks ago, I just stuck a swan around the cockpit and it almost got rolled upside down. Geez. The

[00:28:21] ground speed's 40 knots. Wow. Doesn't seem to work for me. I'm

[00:28:25] **Gordon Boettger:** going to be smoking.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** Yeah. I

[00:28:36] can't believe how smooth it is. It would not feel smooth. I like this in parallel. Or

[00:28:45] maybe it would. You'd just be going the wrong way. Too

[00:28:55] far west. Yeah,

[00:29:20] right. I can't get the boat.

[00:29:28] I see the sun coming. It's only 420. Good

[00:29:40] **Gordon Boettger:** girl. It's over

[00:30:47] **Gavin McClurg:** 5 a.m. We're miles north of Mendon. He's been running us right in the wave line, 35

[00:30:57] to 24,000. Just getting into the edge of the front. We're approaching Seasonville here and the

[00:31:08] clouds below us and you can see all the harmonics with the waves and the big gaps between like rivers. Yeah. And the clouds and the big gaps that go off to the east. I wasn't sure if it was going to work as well up here, but the sky's showing it is. And it is. So we're going to be pushing north.

[00:31:28] It's black. It's night. We're going to take the night vision goggles off. But when we have the vision goggles on, you can start to see the sun starting to happen to our east. So we're near

[00:31:39] **Gordon Boettger:** to that. Fighting

[00:31:53] **Gavin McClurg:** a little bit of a headwind.

[00:31:57] Riding in the wave. Only 4 grand. Getting the first little reds up to our east in the sun. Coming up. Beautiful sky with the night vision goggles.

[00:32:17] Okay. So we just cleared Lake Tahoe and we were ripping along and pushing a bunch of wind, but cruising along really good in the wave, but now we've lost it and we're down to 16.7 and we're making a move to the west, kind of downwind, kind of quartering off against the wind. And I think this is going to be able to climb again and we'll be able to carry on south. Just saw the most spectacular sunrise. Yeah. Maybe. Ever. Not beautiful. So this is really, really outrageous. My feet are a couple blocks of ice, but otherwise we're pretty comfy up here. We both just had a big long pee into a bag and see what we

[00:33:00] **Gordon Boettger:** get. We've been in the air for about three and a half hours.

[00:35:34] All right.

[00:37:30] **Gavin McClurg:** So to wrap it up, we took off just after 3.30 in the morning and flew just under seven and a half hours. After a couple of big loops, big high G loops there at the end, he put down the flaps and pointed it straight at the ground because the storm was coming in pretty quick. We knew it was going to arrive by one, but it ended up arriving a little bit early, right around noon. So Gordon put her down nice and smooth in over 35 knots of wind. It was pretty rough going back down through the rotor when we got down underneath the wave. Top speed was 256 knots, which is just shy of 300 miles an hour.

[00:38:16] Max altitude was just below 24,500 feet, which we maintained for an awful long time on that final leg when I had the stick, which was pretty fun. The top max climb on the Averager was just under nine meters per second. And yeah, the winds at the top of Slide Mountain got up over 85 miles an hour at one point. So it was cooking. That's the mountain right there, Mount Rose. It's a ski area. I grew up ski racing on that mountain and that was just north of where we took off. So it gives you an idea of what these gliders can fly in. Pretty rowdy, except when you're up in the wave and then it's nice and smooth.

[00:39:00] We were both totally exhausted and had the screaming barfies when my feet came back to life. But we were home by lunch. And had a nice nap and then a gorgeous dinner. And the next morning it was up early and back to the airport and home. Almost seems like a dream. A dream I'd love to live over and over again. Glider stuff is pretty exciting. And a very special thanks goes out to Matthew Scudder at SkySight. SkySight has been an incredible model and getting better and better all the time. Built specifically for soaring, but we're obviously using it a lot more for hang gliding and paragliding these days around the world. But it costs a lot of money to keep that server going. And typically

Matt shuts that down in the evenings because people don't fly in the evenings.

[00:39:48] But Gordon does and they do in wave. And so Gordon and Matthew have become pretty good friends. And he reached out before this flight and said, hey, can you keep it running all night? Matthew said, sure, of course. And we can download all that data before we get in the airplane. And needless to say, the models just nailed that. Whenever you're kind of wondering, should we go over there? Should we go more west or more east? Just look at SkySight. It's got it right there for you. So thanks, Matt. Thanks for your awesome model. And I hope you all continue to use that more and more. It's an amazing, amazing forecasting tool. Huge thanks to Gordon and his wonderful wife, Melissa, for their incredible hospitality and embarking on these crazy flights.

[00:40:35] I love people like this who are just willing. They're willing to go for it and press boundaries. He really is in a world of his own flying with these night vision goggles. And he's dreaming big. And it was fun to be a part of it. Hope you enjoyed the show. If

[00:40:57] you find the CloudBase Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your podcasts. 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 every two weeks, it would be about \$25 a year.

[00:41:43] 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 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 cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com). 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.

[00:42:30] 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'll be 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. You should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Gordon Boettger a accompli des exploits remarquables en vol de vague, battant des records avec un vol de plus de 3100 km en 18,5 heures en utilisant des lunettes de vision nocturne et de fortes vagues atmosphériques. Ce lundi, je l'ai rejoint pour une expérience palpitante où nous avons parcouru près de 1200 km en 7,5 heures, décollant à 0330 avec des NVG's, atteignant des altitudes de 24 500 pieds, illustrant l'incroyable potentiel futur du soaring.

Le post #233 A Monster day in the Owens with Gordon Boettger est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. J'ai un épisode vraiment spécial et très différent pour vous aujourd'hui. Ceux qui suivent l'émission se souviennent sans doute de l'histoire que j'ai faite il y a un peu plus d'un an avec Gordon Boker à Minden. Il a battu le record du monde de distance en planeur. Il pilote un Arcus avec un moteur à réaction pour pouvoir décoller seul. Et la façon dont il a battu le record, c'était en volant dans des conditions de fortes vagues, mais aussi de nuit avec des lunettes de vision nocturne. Il a donc décollé le matin, a volé toute la journée et a atterri le soir. Il est resté en l'air pendant un peu plus de 17 heures. Il a dépassé les 3 000 kilomètres, et on a fait un épisode là-dessus, puis quelques semaines plus tard, il est allé encore plus loin.

[00:00:57] L'Arcus est un avion biplace, un modèle très spécial. Il n'en existe que quatre dans le monde. Gordon travaille pour FedEx et le fait depuis très longtemps, mais il vit sur le versant est des Sierras, près de Minden, juste au sud de Reno, spécifiquement pour voler en vague. Vous savez, le projet Perlman est en Amérique du Sud à la poursuite de ça depuis quelques décennies. Ils ont quelques-uns de leurs avions et une grande partie de leur base au même endroit à Minden. C'est un point névralgique pour voler en forte vague. Et après l'émission, nous allons piloter l'Arcus. Il y a un peu plus d'un an, je lui ai dit : « Hé mec, si jamais tu as besoin de quelqu'un pour prendre place à côté de toi, je n'y connais rien aux planeurs, mais ça a l'air d'être exactement mon genre. J'adorerais te rejoindre. »

[00:01:42] Et il y a une semaine, j'ai reçu l'appel. Gordon était, je crois, en Belgique pour le travail et il m'a dit : « Hé, on dirait que ça va se mettre en place lundi. Je pense qu'on pourra décoller au milieu de la nuit et voler une bonne partie de la journée. Ce ne sera pas une journée record parce qu'il y a beaucoup d'humidité qui arrive vers le milieu de la journée en provenance du nord-ouest. Quand l'orage passera, tu sais, il faudra être au sol à ce moment-là. » Mais il pensait qu'on pourrait probablement se mettre 1 000 km au compteur dans des conditions de forte vague. Et en fait, je pense qu'au sommet de Slide, qui est le site de décollage en parapente là-haut au-dessus du lac Tahoe que j'avais utilisé il y a longtemps quand on a fait le "baby across the Sierras", le vent soufflait à plus de 130 km/h. Donc on volait dans des vents vraiment proches de la force d'un ouragan.

[00:02:29] Au sommet des crêtes là-bas. Mais Gordon a assuré. J'ai pris un jet pour aller à Reno. Il est venu me chercher. On a fait un dîner incroyable. On a fait le point sur la météo. On a joué avec les lunettes de vision nocturne dans son jardin pour s'y habituer un peu. Et puis on est partis à l'aéroport juste après minuit. Décollage à 3h30 du matin. Et j'ai fait l'un des vols les plus dingues et les plus cools que j'aie jamais faits. C'était vraiment incroyable. À un moment, on volait à plus de 20 miles par heure. 250 nœuds en montée. Donc environ 300 miles par heure. Et on a fait presque 1 200 km avant que la météo n'arrive. Et voler au-dessus de ces nuages en vagues et voir ce genre de ciel.

[00:03:14] J'ai toujours vu ça depuis le sol, bien sûr, en tant que parapente. Mais être là-haut dans tout ça, c'était assez dingue.

[00:03:22] Une expérience vraiment exceptionnelle. Et j'ai emporté le matériel audio avec moi, donc j'ai enregistré quelques extraits. Pendant qu'on avançait dans le hangar et au décollage. Et quand on a décollé en traversant le rotor. Et puis quand on est montés dans la vague, très lisse. Et il faisait extrêmement froid. On avait tous les deux des blocs de

glace sur les pieds. Et j'ai pu tenir la barre pendant un moment. Et il a fait quelques boucles à la fin. Et puis on a eu un atterrissage assez mouvementé parce qu'il y avait un vent super fort au sol. Et ouais, c'était juste dingue. Et j'ai enregistré tout l'audio. Si vous allez dans les notes de l'épisode, j'aurai plein de photos et de vidéos qu'on a prises tous les deux pendant le vol. Le lever de soleil était exceptionnel.

[00:04:07] Et voler avec des lunettes de vision nocturne, c'est aussi exceptionnel. Je n'avais jamais fait ça avant. Je n'avais même jamais regardé à travers. Mais c'est assez incroyable ce qu'on peut voir. On voit tout. C'est juste complètement différent. Mais une expérience géniale. Une immense gratitude à Gordon de m'avoir invité. Et à sa charmante femme. Et pour leur hospitalité. J'espère que vous apprécierez ce show. On a volé à une vitesse de dingue. C'était génial. Santé à tous.

[00:04:39] Bonsoir à tous. Je viens de monter dans un jet pour aller à Reno rejoindre Gordon. Il est assis avec moi. Salut Gavin. Bienvenue. On va s'amuser. Oui, on va le faire. Il m'a invité ici parce que Skyside Sand Wave va exploser ce soir. Ça va être dingue. Alors, explique-nous ce qu'on regarde ici, Gordon. On regarde Skyside. D'accord. Skyside a été développé par Matthew Scudder. C'est une plateforme incroyable pour la prévision de thermiques, de vagues de montagne, de crêtes ou de convergence, n'importe quoi. Mais c'est une évidence d'utiliser ce service que propose Matthew Scudder. C'est phénoménal. Et c'est très, très précis. Alors, ce qu'on regarde ce soir ici, puisque nous nous concentrons sur les conditions de vagues, comme vous pouvez le voir en bas à gauche, j'ai la vitesse verticale à 16 000 pieds.

[00:05:30] C'est essentiellement le mouvement de l'air. On monte. Et tout ce qui est en magenta ou en orange indique des conditions de vagues de montagne. Si vous suivez le curseur ici, il y a Truckee. Minden est là où nous allons partir. Et la Sierra Range suit tout le long jusqu'ici, en passant par Bishop, Lone Pine, l'Owens Valley, et jusqu'à Inyo Kern. C'est un peu notre chemin idéal, notre autoroute pour les conditions de vagues de montagne. En sortant de Minden. Et comme Minden se trouve sur ce trajet, juste ici, c'est un point de départ vraiment, vraiment bon pour les vols de vagues longue distance en aile. Et c'est ce que je fais avec mon aile.

[00:06:16] Demain, Gavin et moi serons en pleine nuit. Nous décollerons probablement puisque nous sommes équipés de lunettes de vision nocturne et que nous sommes autorisés à voler de nuit. Ce sont évidemment les barbes de vent. Tout ce qui a ce triangle juste ici indique un cran de 50 nœuds, et là, c'est un cran de 10 nœuds. Ignorez ce 0,5 juste là, ça montre simplement la portance dans cette zone. On a donc 55 nœuds de vent. Et en bas à gauche, vous pouvez voir que 16 000 pieds sont sélectionnés. Je peux changer ça pour 13 000 pieds et ça modifiera les conditions de l'onde. Mais comme notre vol se fera probablement en grande partie entre 16 000 et 20 000 pieds, et idéalement au-dessus, je regarde généralement la vitesse verticale à 16 000 pieds.

[00:07:01] Ce qui se passe demain, c'est qu'on a un système frontal froid qui arrive et qui amène le jet stream, et on a essentiellement un creux qui traverse, ce qui nous apporte un flux sud-ouest assez fort en altitude.

[00:07:16] Ce qu'on va faire demain, c'est prévoir d'utiliser cette onde de montagne pour offrir une belle balade à Gavin et voir si on peut parcourir une certaine distance avec. Le seul problème demain, d'après les prévisions, c'est que l'onde va s'arrêter vers une heure. C'est pour ça qu'on va décoller vers deux ou trois heures du matin, pour profiter d'un peu plus de temps pour la distance. Et ce que je vais faire, c'est si vous regardez en haut à gauche de l'écran, là. C'est à 08h00 heure locale. Donc huit heures du matin heure locale à Minden. Et je vais cliquer au fur et à mesure que la journée avance. Je vais vous montrer un peu quel est le plan. Donc

[00:07:58] J'ai sur un autre appareil la vitesse verticale de 2h à 8h du matin. Je ne l'ai pas sur le bureau, mais ça nous permet de commencer ici à 8h. On va décoller dans la zone de Minden, juste ici. Et ça indique une section d'onde vraiment forte là-bas. Ça vient de Jobs Peak. Ça affiche 9,2 nœuds, soit environ 1100 pieds par minute de portance à 16 000 pieds d'onde de montagne. L'objectif serait donc de s'éloigner en moteur, de décoller en autonomie avec le jet, de couper le moteur et d'essayer de trouver cette onde ici avec les lunettes de vision nocturne. Il y aura peut-être des marqueurs nuageux ou pas, on ne sait pas. Mais j'aurai tout ça. Toutes ces données seront téléchargées sur une tablette que j'ai et que je peux utiliser en vol. Donc si les conditions sont telles qu'il n'y a pas assez d'humidité, si on n'a aucun marqueur, c'est-à-dire des nuages pour marquer l'onde de montagne, par exemple.

[00:08:50] un nuage de rotor ou un nuage lenticulaire. Je peux utiliser cette application et c'est une référence géographique. Ça affichera ma position dans ce secteur d'espace aérien. Je pourrai donc me rendre sur ces points chauds si je suis en quelque sorte en vol à l'aveugle. Alors merci à Matthew Scudder, Skysight. Encore une fois, c'est un énorme changement de donne, je pense pour sûr pour le vol à voile et j'espère pour le monde du parapente. Mais c'est un excellent logiciel. Le but est donc de sortir en moteur vers 2 ou 3 heures du matin, essayer de monter dans cette portance et on verra bien. Mais on pourrait finir par monter vers le nord en direction de Reno. Ce qui montre une autre zone de forte portance à gauche, puis suivre cette bande de vagues, qui provient du générateur près des montagnes, et ensuite monter vers Susanville, ici.

[00:09:39] Et vous pouvez voir ici que cette couleur indique environ 4 nœuds de portance à 16 000 pieds, ce qui devrait être suffisant pour rester en l'air et continuer d'avancer. Gardez à l'esprit que nous avons pas mal de vent à gérer. On a probablement un flux sud-ouest d'environ 50 nœuds. Si nous dépassons les 20 000 pieds, on verra à quel point le vent devient fort. Si nous pouvons remonter au nord en soirée, puis au moment où nous reviendrons vers Minden, nous redescendrons vers Mono Lake, la zone de Lee Vining, et là, j'espère que la météo commencera à s'améliorer. Je vais faire glisser ce curseur vers l'avant. Il est 8h30 du matin et vous pouvez voir comment l'onde de montagne change au fil de la journée.

[00:10:25] C'est parce que la direction du vent change beaucoup. Il se passe énormément de choses. Vous pouvez voir des conditions très, très fortes dans la zone de Mono Lake et Mammoth, ça affiche au moins 9,2 nœuds. Ça fait environ 1100 pieds par minute avec un vent d'environ 55 nœuds à 16 000 pieds. Ça devrait être une zone à très haute énergie où je devrais pouvoir rester et on valongera au ras du sol assez rapidement, probablement vers 180 nœuds ou quelque chose comme ça.

[00:10:56] J'espère avoir une autorisation d'Oakland Center. Si c'est le cas, on devrait pouvoir passer au-dessus de 18 000 ou 20 000 pieds. Si c'est le cas, je monterai probablement jusqu'à la mi-vingt. Je serai évidemment sur le 02 et on va descendre au sud au fil de la journée. On est ici à 11 heures. On voit que ça bouillonne vraiment dans l'Owens Valley. Et voici Bishop. En gros, depuis Bridgeport, la zone de Mono Lake, ça déchire complètement jusqu'ici avec cette zone magenta. Ce seront donc des étapes à très haute vitesse. D'ici le moment où j'arriverai ici, dans la zone de Bishop, c'est considéré comme un espace aérien militaire depuis Bishop vers le sud dans l'Owens Valley. J'ai donc une autorisation avec eux. Je contacterai Joshua Approach. On obtiendra une autorisation Sage II, que j'ai déjà pré-arrangée. Et cette autorisation Sage II me donne le droit de monter jusqu'à 29 000 pieds.

[00:11:43] J'espère qu'on aura l'autorisation d'Oakland Center. Du coup, on devrait pouvoir monter au-dessus de 20 000 ou 18 000 pieds. Si c'est le cas, je monterai probablement assez haut, vers les 25 000 pieds. Je serai évidemment sur le 02 et on va descendre vers le sud au fil de la journée. On est ici à 11h. On voit que ça bouillonne vraiment dans l'Owens Valley. Et voici Bishop. En gros, depuis Bridgeport, la zone du lac Mono, ça déchire absolument jusqu'ici avec cette zone magenta. Ce seront donc des segments à très haute vitesse. D'ici le moment où j'arriverai ici, dans la zone de Bishop, c'est considéré comme un espace aérien militaire depuis Bishop vers le sud dans l'Owens Valley. J'ai donc une autorisation avec eux. Je vais contacter Joshua Approach. On obtiendra une autorisation Sage II, que j'ai déjà préarrangée. Et cette autorisation Sage II me permet de monter jusqu'à 29 000 pieds. J'espère qu'on aura une vitesse au sol très élevée et une bonne composante de vent arrière pour le retour. J'espère que ça nous ramènera assez vite. On est de retour dans la zone de Minden. Je suppose qu'à 12h, on sera dans la zone de Mammoth, qui se trouve à peu près juste ici. Les conditions sont toujours bonnes. Comme on peut le voir, les vents sont assez au sud ici. Et voici 12h30. Il est une heure. Vous voyez, tout s'effondre. Regardez ça. Minden est juste ici. La vague s'arrête à Minden. Et en aval, il y a de la vague. Mais comme on peut le voir, si je vais sur la page Cumulus ici, qui est une nouvelle option, on peut voir ce qui se passe ici. J'espère qu'on va la voler près de la ligne rouge, en montant à mille pieds par minute et en montant pratiquement comme des fous le long de cette zone magenta. On va essayer d'aller aussi loin au sud que possible. Et nous voici à 11h30 du matin. Donc si on peut descendre jusqu'à Lone Pine. Un peu au sud de Lone Pine. Comme vous pouvez le voir, au sud de Lone Pine, les vents commencent à faiblir et cela, à son tour, adoucit pas mal la vague. La vague s'éteint juste au sud de Lone Pine, vers la zone d'Elanche, si quelqu'un connaît le coin. Donc une fois qu'on sera arrivés au point le plus au sud, la clé sera de revenir avant que la météo ne commence à bouger dans une minute et je vais vous montrer ce qui se passe ici. Supposons qu'on revient. On remonte vers le nord à 11h, 11h30. On a encore de

bonnes conditions, donc on devrait pouvoir avoir une bonne vitesse au sol avec un flux de sud-ouest.

[00:12:31] On va avoir une vitesse sol très élevée, une très bonne composante de vent arrière pour le retour. Donc, j'espère que ça nous ramènera assez vite. On est de retour dans la zone de Minden. Je suppose qu'à 12h, on sera dans la zone de Mammoth, qui se trouve à peu près juste ici. Les conditions sont toujours bonnes. Comme on peut le voir, les vents deviennent assez au sud ici. Et voici 12h30. Il est une heure. Vous voyez, tout s'effondre. Regardez ça. Minden est juste ici. Donc la vague s'arrête à Minden. Et en aval, il y a de la vague. Mais comme on peut le voir, si je vais sur la page Cumulus ici, qui est une nouvelle option, on peut voir ce qui se passe ici.

[00:13:17] Voici la zone de Minden. On voit que la bande frontale commence à passer et que la pluie commence à traverser, à ramper sur la Sierra vers la Carson Valley, là où se trouve l'aéroport de Minden-Octahoe. C'est donc là qu'on essaie de revenir. Je pense que la partie difficile demain sera de déterminer quand cela va réellement se produire. Pour l'instant, ça indique environ 13h, la pluie traverse la zone de Minden. Comme vous pouvez le voir, elle continue de progresser vers le sud ou vers l'est, vers le sud-est. Minden sera complètement bloquée à 14h. Mais la pluie s'arrête ici. Donc, mon plan de secours est que si la pluie finit par arriver ou si nous ne sommes pas de retour à temps avant qu'elle n'atteigne la zone de Minden, il y a un aéroport alternatif ici appelé Yarrington.

[00:14:04] C'est assez large pour que je puisse atterrir. On peut se poser sur cet aéroport et attendre que la pluie passe. Comme vous pouvez le voir ici, il est 17h5. La pluie traverse la zone de Minden. Tout s'ouvre à nouveau. Le temps est devenu post-frontal. Ce front froid qui se déplaçait très vite est passé. Et maintenant, la vague a complètement disparu, comme on peut le voir ici. Je vais revenir à la vitesse verticale pour 16 000 pieds. Vous voyez que la vague a pratiquement disparu. Ça montre des conditions très douces ici. C'est donc post-frontal. Mais si on regarde vers le sud, ça continue de s'intensifier ici parce que toute l'énergie de ce front froid se déplace vers le sud-est. Donc tous ces vents violents commencent à se déplacer vers le sud d'Owens Valley et vers la zone de Vegas.

[00:14:54] Alors, si tout échoue, si on ne peut pas revenir à l'aéroport de Minden pour 13 heures au moment où la pluie passera, l'aéroport de secours sera Yarrington. On se posera là-bas. Et on restera juste sous l'aile, on laissera passer la pluie. Et ensuite, si ça s'éclaircit, on fera un auto-décollage avec le jet. Comme on a les lunettes de vision nocturne, on est ici à 18 heures. On peut encore décoller légalement de nuit. Et on aura assez de visibilité avec les lunettes de vision nocturne pour rentrer, remonter au moteur jusqu'à Minden, qui n'est probablement qu'à 30 miles de là. Donc, c'est normalement le plan. Mais on ne sait jamais avec ce genre de conditions dynamiques, vous voyez. Voilà donc le plan.

[00:15:40] D'accord. On vient d'arriver au hangar. En fait, on est là depuis environ une heure, on installe tout. Je découvre le cockpit et le système d'oxygène. Je vais être assis sur le siège arrière. Et les prévisions ont l'air épiques. On a les lunettes de vision nocturne. Je suppose qu'on va sortir ce truc de ce magnifique hangar. Qu'est-ce que tu penses de la météo ? La journée sera courte, mais je pense que ça va être sympa.

[00:16:08] Vous savez, on a un front qui va passer très, très rapidement devant nous. Donc je pense qu'il faut qu'on décolle le plus tôt possible, c'est serré parce que l'énergie pour la vague commence à peine à monter. Les vents sont déjà à 50 nœuds au-dessus des crêtes. On est prêts.

[00:16:27] Mais on sera de retour au sol vers 13 heures parce que ça va devenir assez violent dans la vallée ici. Mais on a des plans de secours pour aller vers l'est si on ne peut pas revenir dans la vallée à cause de la pluie. On va donc essayer de faire un vol rapide et sympa. Et, vous savez, l'idée c'est que vous puissiez vous amuser aujourd'hui, vous voyez. Et vivre toute l'expérience de l'aile dans ce monde bizarre du vol de nuit avec l'aile en conditions de vagues de montagne. Mais c'est assez épique. C'est dingue. C'est vraiment fun. Vous allez adorer. Oui, je le suis. Le vaisseau est magnifique. Il a le moteur à réaction pour le décollage autonome. Et ensuite, on va le ranger et aller s'amuser un peu.

[00:17:11] Bonjour. Salut, je m'appelle Gordon Betker. J'ai une lettre d'accord pour une tentative de record de distance en planeur. Et conformément à la lettre d'accord, je dois simplement vous appeler pour vous informer que je vais, je l'espère, discuter avec vous ici. Départ de Minden, Mike Echo Victor.

[00:17:30] Et l'indicatif d'appel est November 189. Delta Tango.

[00:17:36] Le départ se fera sur un plan de vol IFR déjà déposé. Il devrait donc être dans le système. Je décollerai du Mike Echo Victor de l'aéroport de Minden vers 11Z, aux alentours de cette heure-là.

[00:17:56] Oui. Ouais. Ouais.

[00:18:01] Eh bien, voyez, je suis un pilote d'aile. Ce que je fais, c'est utiliser les conditions météorologiques d'ondes de montagne pour rester en l'air. Je décolle de Minden, j'éteins le moteur, puis je monte dans l'onde de montagne et je demande généralement un bloc d'altitude, vous savez, par tranches de 4 000 pieds. L'objectif aujourd'hui est d'essayer de monter au nord-nord-ouest de Reno, à environ 50 miles dans la zone de Susanville, de faire demi-tour, puis de longer essentiellement le côté est de la Sierra vers le complexe 2508. J'ai une lettre d'accord avec le LOA. Et je vais aussi l'envoyer aux gens de Joshua pour une autorisation Sage II. Novembre

[00:18:48] 189 Delta Tango.

[00:18:54] Ouais. Ouais.

[00:19:04] Génial. Ouais. Donc tout dépend un peu de la météo, vous voyez, et on a des conditions d'ondes de montagne aujourd'hui. J'essaie donc de les utiliser pour établir le record de distance, quoi. Enfin bref, j'espère qu'on se parlera. C'est sur le 128.8, c'est bien ça ? Terminé.

[00:19:27] OK. Je vais enfiler les combinaisons d'expédition et mettre les lunettes de vision nocturne. Je suis sur le siège arrière. Je regarde une tonne d'instruments que je ne comprends pas. J'ai un sacré bordel dans la tête. Et Gordon nous fait sortir du hangar. Tout est en train de se produire. Il est environ 2h15 du matin. Ils disent qu'on sera en l'air vers 3h. Hill 300.

[00:19:52] **Gordon Boettger:** L'aventure commence. Tout

[00:20:06] **Gavin McClurg:** c'est ça.

[00:20:14] On est sur la piste sombre. Il est environ 3h15. Il vient de démarrer le moteur avec notre

[00:20:21] avec nos lunettes de vision nocturne. Le ciel est incroyable. C'est tellement bizarre de regarder à travers ces trucs. On voit les nuages de rotors, les lumières de la ville et bien plus d'étoiles que ce qu'on verrait normalement à l'œil nu. Ça

[00:20:55] C'est génial. Ouais.

[00:21:00] Je vous le dis, quand vous vous préparez, vous vous demandez un peu : pourquoi je fais ça ? Écoutez celle-ci. On est, vous savez, au sommet de la montagne, on enfle tout ce matos et on part en parapente. On superpose des couches, et des couches, et des couches, et puis l'oxygène, la radio et, oh, j'ai oublié ça. Vous retirez le casque, et vous recommencez tout. Exactement. Il y a tellement de choses. C'est une quantité de travail de dingue. Je serai sur l'intercom ici. On va parler dessus dans un instant, d'accord ? OK. Vous devriez pouvoir m'entendre.

[00:21:44] Volets réglés sur moins deux. C'est fait. Ceintures et casque mis. Les spoilers sont fermés. Vérification double. Ils sont fermés.

[00:21:55] Commandes libres et dégagées. Toutes

[00:22:02] C'est bon. Altimètre réglé sur 4720.

[00:22:09] Interrupteur principal activé. Affichage moteur allumé. Vérifier les niveaux de carburant. C'est bon. Carburant plein. Le voyant de pression de carburant est allumé. Ça va s'éteindre. Allumer l'avionique. LNX. OK. Éteindre les enregistreurs de vol. Trim réglé. Voile sécurisée. On va faire ça. Ensuite, vanne d'arrêt du carburant. Disjoncteurs de la pompe. On va les mettre. Le voyant de pression est éteint. Et on va démarrer le moteur.

[00:22:32] 32. 2305 est allumé.

[00:22:38] Le vent est calme.

[00:22:52] Vous allez entendre ça pendant tout le vol. Ne vous en faites pas.

[00:23:05] 03 en. 0330. OK. Je commence à prendre de la buée.

[00:23:11] D'accord. On y va. Les disjoncteurs de la pompe s'enclenchent.

[00:23:16] La manette des gaz est au ralenti.

[00:23:21] Le voyant de pression est éteint. C'est parti. Démarrage du moteur. Avec

[00:26:02] avec les ondes de montagne, comme vous avez souvent des vents très forts, si vous voulez rester stationnaire au-dessus du sol, il suffit de pointer le nez face au vent et vous pouvez en fait... là, on a une vitesse au sol de 10 nœuds. Donc, si je ralentissais encore de 10 nœuds, on reculerait en fait. Je

[00:26:23] Je pense que 50 nœuds, c'est un peu trop pour un parapente. Ouais.

[00:26:28] **Gordon Boettger:** Un peu.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** 13. 13.1. 13.2. On a environ 60 nœuds de vent. Je ne sais plus ce que je dis. C'est un peu fort. Mais... Ouais. Donc le vent est à 225 à 60 nœuds en ce moment. Plutôt subtilement à 60 nœuds. Et

[00:27:00] c'est un peu plus fort. Ouais. Donc pour ça, aussi bas, tu voudrais probablement voir autour de 40 nœuds, environ. 60 nœuds.

[00:27:09] C'est incroyable à quel point c'est fluide. Ouais. Ouais. L'onde de montagne est lisse comme du verre, tu sais, une fois qu'on a traversé le rotor. Alors là, tu as eu un petit avant-goût du rotor. Ce n'était pas, c'était plutôt, en fait assez léger. Waouh. Il y a quelques semaines, j'ai juste fait un virage en cygne autour du cockpit et on a failli se retourner. Purée. Le

[00:28:21] La vitesse au sol est de 40 nœuds. Waouh. Ça ne semble pas marcher pour moi. Je suis

[00:28:25] **Gordon Boettger:** je vais être en train de fumer.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** Ouais. Je

[00:28:36] Je n'arrive pas à croire à quel point c'est fluide. Ça ne serait pas fluide. J'aime ça en parallèle. Ou

[00:28:45] peut-être que si. Tu irais juste dans la mauvaise direction. Trop

[00:28:55] tout au sud-ouest. Ouais,

[00:29:20] C'est ça. Je n'arrive pas à prendre le bateau.

[00:29:28] Je vois le soleil se lever. Il n'est que 4h20. Bien.

[00:29:40] **Gordon Boettger:** fille. C'est fini.

[00:30:47] **Gavin McClurg:** 5 heures du matin. On est à des kilomètres au nord de Mendon. Il nous a gardés pile sur la ligne de vague, à 35

[00:30:57] à 24 000. On arrive juste à la limite du front. On approche de Seasonville ici et le

[00:31:08] des nuages sous nos pieds et on peut voir tous les harmoniques avec les ondes et les grands espaces entre eux, comme des rivières. Ouais. Et les nuages et les grands espaces qui s'étendent vers l'est. Je ne savais pas si ça allait aussi bien marcher ici, mais le ciel le montre. Et c'est le cas. Alors on va pousser vers le nord.

[00:31:28] C'est noir. C'est la nuit. On va enlever les lunettes de vision nocturne. Mais quand on les a, on commence à voir le soleil se lever à notre est. On est près de

[00:31:39] **Gordon Boettger:** à ça. On lutte contre

[00:31:53] **Gavin McClurg:** un peu de vent de face.

[00:31:57] On la vague. Seulement 4 000. On voit les premiers petits rouges se lever à l'est, dans le soleil. Ça arrive. Un ciel magnifique avec les lunettes de vision nocturne.

[00:32:17] Ok. On vient de dépasser le lac Tahoe et on avançait bien en poussant pas mal de vent, on glissait super bien dans la vague, mais là on l'a perdue et on est descendus à 16,7. On se dirige vers l'ouest, un peu en aval, en faisant un angle par rapport au vent. Je pense qu'on va pouvoir remonter et continuer vers le sud. Je viens de voir le lever de soleil le plus spectaculaire. Ouais. Peut-être. Jamais vu. C'est magnifique. C'est vraiment, vraiment incroyable. J'ai les pieds comme des blocs de glace, mais sinon on est plutôt bien installés là-haut. On vient tous les deux de faire une grosse pipi dans un sac et on va voir ce qu'on

[00:33:00] **Gordon Boettger:** on voit. On est dans les airs depuis environ trois heures et demie.

[00:35:34] D'accord.

[00:37:30] **Gavin McClurg:** Pour conclure, on a décollé juste après 3h30 du matin et on a volé un peu moins de sept heures et demie. Après quelques grandes boucles, de grosses boucles à fort G à la fin, il a mis les volets et a pointé l'avion droit vers le sol parce que la tempête arrivait assez vite. On savait qu'elle arriverait vers 13h, mais elle est finalement arrivée un peu plus tôt, vers midi pile. Gordon l'a donc posée tout doucement avec plus de 35 nœuds de vent. C'était assez mouvementé sur le retour à travers le rotor quand on est passés sous la vague. La vitesse de pointe était de 256 nœuds, soit juste en dessous des 300 miles par heure.

[00:38:16] L'altitude maximale était juste en dessous de 24 500 pieds, ce qu'on a maintenu pendant un temps fou sur la dernière étape quand j'avais le manche, c'était plutôt sympa. La pente maximale de l'Averager était juste en dessous de neuf mètres par seconde. Et ouais, les vents au sommet de Slide Mountain ont dépassé les 85 miles par heure à un moment donné. C'était intense. C'est la montagne juste là, Mount Rose. C'est une station de ski. J'ai grandi en faisant de la course en ski sur cette montagne et c'était juste au nord de là où on a décollé. Ça vous donne une idée de ce que ces ailes peuvent supporter. C'est assez mouvementé, sauf quand on est dans la vague et que c'est bien fluide.

[00:39:00] On était tous les deux complètement épuisés et on avait des nausées atroces quand mes pieds ont recommencé à fonctionner. Mais on était rentrés pour le déjeuner. On a fait une bonne sieste, puis un délicieux dîner. Le lendemain matin, on s'est levés tôt pour retourner à l'aéroport et rentrer à la maison. On dirait presque un rêve. Un rêve que j'adorerais revivre encore et encore. Le monde de l'aile est assez passionnant. Et un merci très spécial à Matthew Scudder chez Skysight. Skysight est un modèle incroyable qui s'améliore sans cesse. Il a été conçu spécifiquement pour le vol à voile, mais on l'utilise évidemment de plus en plus pour le deltaplane et le parapente partout dans le monde ces derniers temps. Mais ça coûte cher de maintenir ce serveur en marche. Et en général, Matt l'éteint le soir parce que les gens ne volent pas le soir.

[00:39:48] Mais Gordon le fait, et ils le font en vague. Du coup, Gordon et Matthew sont devenus de très bons amis. Il m'a contacté avant ce vol en disant : « Hé, tu peux le laisser tourner toute la nuit ? » Matthew a répondu : « Bien sûr, évidemment. » Et on peut télécharger toutes ces données avant de monter dans l'avion. Et il est sans doute inutile de préciser que les modèles ont parfaitement réussi. Dès que vous vous demandez : « Est-ce qu'on devrait aller là-bas ? Est-ce qu'on devrait aller plus à l'ouest ou plus à l'est ? », il suffit de regarder Skysight. C'est juste là pour vous. Alors merci, Matt. Merci pour ton super modèle. Et j'espère que vous continuerez à l'utiliser de plus en plus. C'est un outil de prévision incroyable, vraiment incroyable. Un immense merci à Gordon et à sa merveilleuse femme, Melissa, pour leur hospitalité incroyable et pour s'être lancés dans ces vols de folie.

[00:40:35] J'adore les gens comme ça, qui sont prêts à se lancer et à repousser les limites. Il est vraiment dans son propre monde quand il vole avec ces lunettes de vision nocturne. Et il rêve en grand. C'était super d'en faire partie. J'espère que vous avez aimé l'émission. Si

[00:40:57] Si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour vos podcasts. Ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis pilotes en allant au décollage. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et, bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar

par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un abonnement qui vous facturera chaque nouvelle émission. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[00:41:43] 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 une multitude de raisons, 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'épisode. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. 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 cloudbasemayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus.

[00:42:30] Un petit podcast vidéo qu'on fait et des petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale. Mais qu'on estime 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 pour la vie. Et j'espère qu'un jour, vous serez en mesure de nous soutenir. 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 qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être tous configurés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez 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.

Deutsch

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

Show notes

Gordon Boettger hat bemerkenswerte Leistungen im Wave Flying erzielt und Rekorde mit einem über 3100 km langen Flug in 18,5 Stunden unter Verwendung von Nachtsichtgeräten und starken atmosphärischen Wellen gebrochen. Diesen Montag begleitete ich ihn auf einer aufregenden Tour, bei der wir fast 1200 km in 7,5 Stunden zurücklegten, mit 0330 Uhr unter Verwendung von NVG's starteten, Höhen von 24.500 Fuß erreichten und das unglaubliche Zukunftspotenzial des Soaring demonstrierten.

Der Beitrag #233 A Monster day in the Owens with Gordon Boettger erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Based Mayhem. Ich habe heute eine ganz besondere und sehr andere Show für euch vorbereitet. Diejenigen, die der Show folgen, erinnern sich sicher an eine Geschichte, die ich vor etwas mehr als einem Jahr mit Gordon Boker in Minden erzählt habe. Er hat den Weltrekord für die Distanz im Segelflug gebrochen. Er fliegt eine Arcus mit Triebwerk, damit er selbst starten kann. Und die Art und Weise, wie er den Rekord gebrochen hat, war das Fliegen unter riesigen, starken Wellenbedingungen, aber auch nachts mit Nachtsichtgeräten. Er ist also morgens gestartet, den ganzen Tag geflogen und am Abend gelandet. Er war etwas über 17 Stunden in der Luft. Er hat über 3.000 Kilometer geschafft, und dann haben wir eine Show darüber gemacht, und ein paar Wochen später ist er sogar noch weiter geflogen.

[00:00:57] Die Arcus ist ein zweisitzeriges Flugzeug, ein ganz besonderes Modell. Es gibt weltweit nur vier davon. Gordon fliegt für FedEx und macht das schon sehr lange, aber er lebt auf der Ostseite der Sierras in der Nähe von Minden, südlich von Reno, um gezielt Wellen zu fliegen. Ihr wisst ja, das Perlan-Projekt ist seit ein paar Jahrzehnten in Südamerika unterwegs, um genau das zu verfolgen. Sie haben dort einige ihrer Flugzeuge und einen großen Teil ihrer Basis am selben Ort in Minden. Das ist also ein Hotspot für das Fliegen in starken Wellen. Und nach der Show werden wir die Arcus fliegen. Vor etwas mehr als einem Jahr sagte ich zu ihm: Hey Mann, falls du jemals jemanden brauchst, der auf dem Beifahrersitz mitfliegt – ich weiß zwar nichts über Segelflugzeuge, aber das klingt genau mein Ding. Ich würde mich riesig freuen, dich zu begleiten.

[00:01:42] Und vor einer Woche bekam ich den Anruf. Gordon war, ich glaube, in Belgien auf der Arbeit und er sagte: Hey, es sieht so aus, als würde es am Montag passen. Und ich denke, wir können mitten in der Nacht starten und einen guten Teil des Tages fliegen. Es wird kein Rekordtag, weil gegen Mittag eine Menge Feuchtigkeit aus Nordwesten aufzieht. Wenn der Sturm durchzieht, müssen wir dann, wie du weißt, am Boden sein. Aber er hatte das Gefühl, dass wir wahrscheinlich tausend Kilometer unter dem Gürtel haben könnten und das bei sehr starken Wellenbedingungen. Und tatsächlich, ich glaube, oben auf Slide, dem Gleitschirmfliegen-Startpunkt dort über dem Lake Tahoe, den ich vor langer Zeit nutzte, als wir den Baby über die Sierras geflogen sind, wehte es mit über 80 Meilen pro Stunde. Wir flogen also in ziemlich niedrigen Hurrikan-Winden.

[00:02:29] An den Graten dort oben. Aber Gordon hatte recht. Ich bin mit dem Jet nach Reno geflogen. Er hat mich abgeholt. Wir hatten ein unglaubliches Abendessen. Wir haben das Wetter besprochen. Wir haben im Hinterhof mit den Nachtsichtgeräten herumgespielt, um uns ein bisschen daran zu gewöhnen. Und dann sind wir kurz nach Mitternacht zum Flughafen gefahren. Start um 3:30 Uhr morgens. Und ich hatte eine der wildesten, coolsten Fahrten, die ich je hatte. Es war wirklich unglaublich. An einem Punkt sind wir mit über 20 Meilen pro Stunde geflogen. 250 Knoten beim Aufstieg. Das sind etwa 300 Meilen pro Stunde. Und wir haben fast 1.200 Kilometer geschafft, bevor das Wetter aufkam. Und über diesen Wellenwolken zu fliegen und diesen Himmel zu sehen.

[00:03:14] Ich habe das natürlich immer vom Boden aus gesehen, als Gleitschirmflieger. Aber da oben in dem Zeug zu sein, war ziemlich wild.

[00:03:22] Eine ganz besondere Erfahrung. Und ich hatte meine Audio-Ausrüstung dabei, also habe ich kleine Schnipsel aufgenommen. Während wir durch das Hangar und beim Start gingen. Und beim Abheben und durch den Rotor. Und dann beim Aufsteigen in die sehr ruhige Welle. Und es war extrem kalt. Wir hatten beide Eisblöcke an den Füßen. Und ich durfte eine Weile den Steuerknüppel halten. Und er hat am Ende ein paar Kurven geflogen. Und dann gab es eine ziemlich wilde Landung, weil es am Boden super stark geblasen hat. Und ja, es war einfach wild. Und ich habe das ganze Audio aufgenommen. Wenn ihr in die Shownotes schaut, habe ich jede Menge Bilder und Videos, die wir beide während des Fluges gemacht haben. Der Sonnenaufgang war außergewöhnlich.

[00:04:07] Und mit Nachtsichtgeräten zu fliegen ist auch außergewöhnlich. Das habe ich vorher noch nie gemacht. Ich habe nicht mal vorher durch die Dinger geschaut. Aber es ist ziemlich erstaunlich, was man sehen kann. Man sieht alles. Es ist einfach völlig anders. Aber eine tolle Erfahrung. Riesige Dankbarkeit an Gordon, dass er mich mitgenommen hat. Und an seine liebe Frau. Und ihre Gastfreundschaft. Ich hoffe, ihr genießt diese Show. Fliegt mit Raketengeschwindigkeit mit. Es war awesome. Cheers. Alle

[00:04:39] Genau. Guten Abend zusammen. Ich bin gerade mit dem Jet nach Reno geflogen, um mich Gordon anzuschließen. Er sitzt hier bei mir. Hey, Gavin. Willkommen. Wir werden jetzt ein bisschen Spaß haben. Ja, das werden wir. Und er hat mich eingeladen, weil Skyside Sand Wave heute Abend durch die Decke gehen wird. Es wird wild. Also erklär uns mal, was wir hier sehen, Gordon. Wir schauen uns Skyside an. Alles klar. Skyside wurde von Matthew Scudder entwickelt. Eine unglaubliche Plattform, um entweder Thermik-Vorhersagen oder Bergwellen, Lee- oder Konvergenz-Bedingungen, egal was, zu nutzen. Aber diesen Service, den Matthew Scudder anbietet, zu nutzen, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Und er ist phänomenal. Und er ist sehr, sehr genau. Was wir heute Abend hier sehen, da wir uns auf die Wellenbedingungen konzentrieren, wie ihr unten links sehen könnt, habe ich die vertikale Geschwindigkeit auf 16.000 Fuß eingestellt.

[00:05:30] Das ist im Grunde die Luftbewegung. Wir bewegen uns nach oben. Und alles in Magenta oder Orange deutet auf Gebirgswellen hin. Wenn ihr dem Cursor hier folgt, da ist Truckee. In Minden werden wir starten. Und die Sierra Range zieht sich den ganzen Weg hier runter vorbei an Bishop, Lone Pine, dem Owens Valley und dann ganz runter bis nach Inyo Kern. Das ist quasi unser Goldweg oder die Superstraße, die wir bei Gebirgswellen nutzen. Aus Minden heraus. Da Minden direkt an diesem Pfad liegt, genau hier, ist es ein wirklich, wirklich guter Startpunkt für Langstrecken-Wellenflüge im Gleitschirm. Und das nutze ich mit meinem Gleitschirm aus.

[00:06:16] Morgen werden Gavin und ich irgendwann in der Dunkelheit der Nacht unterwegs sein. Wir werden wahrscheinlich abheben, da wir mit Nachtsichtgeräten ausgestattet sind und für den Nachtflug zugelassen sind. Das sind offensichtlich die Windfahnen. Alles mit diesem Dreieck genau hier zeigt eine 50-Knoten-Markierung an, und das da ist eine 10-Knoten-Markierung. Ignorieren Sie diese 0,5 dort. Das zeigt nur den Auftrieb in diesem Bereich an. Das sind also 55 Knoten Wind. Und unten links sehen Sie, dass dort 16.000 Fuß ausgewählt sind. Ich kann das auf 13.000 Fuß ändern, dann ändern sich die Bedingungen der Welle. Da unser Flug aber wahrscheinlich größtenteils zwischen 16.000 und 20.000 Fuß stattfinden wird und hoffentlich darüber, schaue ich mir normalerweise die vertikale Geschwindigkeit bei 16.000 Fuß an.

[00:07:01] Was morgen passiert ist, dass eine Art Kaltfront aufzieht, die den Jetstream mitbringt, und wir haben im Grunde eine Rinne, die durchzieht und uns in der Höhe eine ziemlich starke südwestliche Strömung liefert.

[00:07:16] Was wir morgen machen werden, ist, diese Gebirgswelle zu nutzen, Gavin eine gute Fahrt zu gönnen und zu sehen, ob wir damit etwas Strecke machen können. Das eine Problem morgen, basierend auf der Vorhersage, ist, dass die Welle wahrscheinlich gegen eins Uhr abebben wird. Deshalb ist der Start wahrscheinlich um zwei oder drei Uhr morgens geplant, um ein bisschen mehr Zeit für die Strecke zu nutzen. Und was ich machen werde, wenn ihr euch den oberen linken Teil des Bildschirms dort ansieht – das ist um 08:00 Uhr Ortszeit, also acht Uhr morgens in Minden – dann werde ich einfach im Laufe des Tages darauf klicken. Ich werde euch so zeigen, wie unser Plan aussieht. Also

[00:07:58] Ich habe auf einem anderen Gerät die vertikale Geschwindigkeit für 2 bis 8 Uhr morgens. Auf dem Desktop habe ich sie nicht, aber sie erlaubt es uns, hier um 8 Uhr zu starten. Wir werden also im Bereich von Minden abheben, das ist genau hier. Das deutet auf einen wirklich starken Abschnitt der Welle dort hin. Sie kommt vom Jobs Peak. Das zeigt 9,2 Knoten, was im Grunde etwa 1100 Fuß pro Minute Auftrieb bei 16.000 Fuß Gebirgswelle entspricht. Das Ziel

wäre also, wahrscheinlich mit dem Motor rauszufahren, mit dem Jet selbst zu starten, den Motor abzustellen und zu versuchen, diese Welle hier mit den Nachtsichtgeräte zu finden. Es gibt vielleicht Wolkenmarkierungen oder auch nicht. Das wissen wir nicht. Aber ich werde all diese Daten auf ein Tablet herunterladen, das ich im Flug benutzen kann. Wenn die Bedingungen so sind, dass nicht genug Feuchtigkeit vorhanden ist, haben wir keine Markierungen, also keine Wolken, um die Gebirgswelle zu markieren, d. h.

[00:08:50] Rotorwolke oder Lenticularis. Ich kann diese App nutzen und das ist die Georeferenzierung. Sie zeigt mir meine Position in diesem Luftraumabschnitt an. So kann ich quasi zu diesen Hotspots navigieren, wenn ich im sogenannten Blindflug bin. Also danke an Matthew Scudder, Skysight. Nochmals, das ist ein riesiger Gamechanger, ich denke definitiv für das Segeln und hoffentlich auch für die Gleitschirm-Welt. Aber es ist eine großartige Software. Das Ziel ist es also, gegen 2 oder 3 Uhr morgens mit dem Motor rauszufahren, zu versuchen in diese Auftriebszone aufzusteigen und wir werden sehen. Aber wir könnten am Ende Richtung Norden nach Reno fliegen, was ein weiteres Gebiet mit starkem Auftrieb zeigt, und dann diesem Wellenband folgen, das von den Bergen beim Generator kommt, und dann Richtung Norden, vielleicht bis nach Susanville hier oben.

[00:09:39] Und Sie können hier oben sehen, dass diese Farbe etwa 4 Knoten Auftrieb auf 16.000 Fuß anzeigt, was eigentlich völlig ausreichen sollte, um oben zu bleiben und weiterzukommen. Beachten Sie aber, dass wir mit ziemlich viel Wind zu tun haben. Wir haben wahrscheinlich einen südwestlichen Fluss mit etwa 50 Knoten. Wenn wir über 20.000 Fuß kommen, werden wir sehen, wie stark der Wind dort wird. Wenn wir es schaffen, abends nach Norden zu fliegen und dann, wenn wir wieder Richtung Minden zurückkommen, nach Süden Richtung Mono Lake und Lee Vining fliegen, wird das Wetter hoffentlich besser werden. Ich werde den Cursor jetzt vorwärts schieben. Das ist 8:30 Uhr morgens, und Sie können sehen, wie sich die Gebirgswelle im Laufe des Tages verändert.

[00:10:25] Das liegt daran, dass sich die Windrichtung stark ändert. Da passieren gerade viele Dinge. Man sieht sehr, sehr starke Bedingungen im Bereich Mono Lake Mammoth, dort werden mindestens 9,2 Knoten angezeigt. Das entspricht etwa 1100 Fuß pro Minute bei einem Wind von ca. 55 Knoten in 16.000 Fuß Höhe. Das sollte ein Bereich mit sehr hoher Energie sein, in dem ich bleiben kann, und wir werden ziemlich schnell am Boden entlanggleiten, wahrscheinlich mit 180 Knoten oder so.

[00:10:56] Hoffentlich bekomme ich eine Freigabe von Oakland Center. Dann sollten wir hoffentlich über 18.000 oder 20.000 Fuß kommen. Wenn das der Fall ist, werde ich wahrscheinlich bis in die Mitte der 20.000er steigen. Ich werde natürlich auf 02 sein und wir werden im Laufe des Tages nach Süden fliegen. Hier sind wir um 11 Uhr. Man sieht, dass es im Owens Valley richtig abgeht. Und hier ist Bishop. Im Grunde ist es von Bridgeport aus, dem Mono Lake Bereich, bis hier runter mit diesem Magenta einfach absolut heftig. Das werden also sehr, sehr schnelle Etappen sein. Bis ich hier unten ankomme, im Bishop Bereich – das gilt ab Bishop runter im Owens Valley als Militärluftraum. Ich habe dafür eine Freigabe. Ich werde Joshua Approach kontaktieren, wir bekommen eine Sage II Freigabe, die ich bereits vorab arrangiert habe. Und diese Sage II Freigabe gibt mir die Freigabe bis 29.000 Fuß.

[00:11:43] Hoffentlich fliegen wir das Ganze nahe der roten Linie, steigen mit tausend Fuß pro Minute und gehen quasi wahnsinnig schnell entlang dieser magentafarbenen Zone hoch. Wir werden versuchen, so weit südlich wie möglich zu kommen. Und hier sind wir um 11:30 Uhr morgens. Wenn wir es schaffen, bis nach Lone Pine runterzufahren, ein Stück südlich von Lone Pine. Wie ihr seht, nehmen die Winde südlich von Lone Pine ab, und das schwächt die Welle entsprechend ziemlich ab. Die Welle flaut also knapp südlich von Lone Pine ab, so im Bereich Elanche, falls das jemandem bekannt vorkommt. Sobald wir diesen südlichsten Punkt erreicht haben, wird es wichtig sein, zurückzukommen, bevor das Wetter in ein paar Minuten einsetzt, und ich zeige euch, was hier passiert. Nehmen wir an, wir kommen zurück. Wir fliegen nördlich um 11:30 Uhr. Wir haben immer noch gute Bedingungen, also sollten wir mit dem südwestlichen Fluss eine gute Grundgeschwindigkeit erreichen.

[00:12:31] Wir werden eine wirklich hohe, sehr gute Grundgeschwindigkeit und eine gute Rückenwindkomponente auf dem Rückweg nach Hause haben. Hoffentlich bringt uns das ziemlich schnell zurück. So sind wir wieder im Minden-Gebiet. Ich nehme an, gegen 12 Uhr sollten wir hoffentlich im Mammoth-Gebiet sein, das ist ungefähr genau hier. Die Bedingungen sind immer noch gut. Wie man sieht, wehen die Winde hier ziemlich aus Süden. Und hier ist es 12:30 Uhr. Es ist eins Uhr. Sie sehen, wie alles zusammenbricht. Schauen Sie sich das an. Minden ist direkt hier. Die

Welle bricht in Minden ab. Und lee davon gibt es noch Wellen. Aber wie man sieht, wenn ich zur Cumulus-Seite hier gehe, was eine neue Option ist, können wir sehen, was hier passiert.

[00:13:17] Hier ist das Minden-Gebiet. Man sieht, wie dieses Frontband durchzieht und der Regen beginnt, über die Sierra in das Carson Valley zu kriechen, wo sich unser Standort, der Minden-Octahoe Airport, befindet. Das ist also der Bereich, in den wir zurückkehren wollen. Ich denke, der schwierige Teil morgen wird sein, zu bestimmen, wann das tatsächlich passieren wird. Momentan zeigt es gegen 13:30 Uhr Regen, der durch das Minden-Gebiet zieht. Wie man sieht, zieht er weiter nach Süden oder Osten, nach Südosten. Um 14:00 Uhr ist Minden also komplett dicht. Aber der Regen hört hier irgendwie auf. Mein Backup ist, falls der Regen doch aufzieht oder wir nicht rechtzeitig zurück sind, bevor der Regen das Minden-Gebiet erreicht: Es gibt hier einen alternativen Flughafen namens Yarrington.

[00:14:04] Es ist breit genug für mich, um zu landen. Wir können auf diesem Flughafen landen und warten, bis der Regen durchgezogen ist. Wie Sie hier sehen können, ist es 17:05 Uhr. Der Regen zieht durch das Minden-Gebiet. Alles öffnet sich wieder. Das Wetter ist also post-frontal. Diese sehr schnell ziehende Kaltfront ist durchgezogen. Und jetzt ist die Welle komplett weg, wie wir hier sehen können. Ich schalte zurück auf die vertikale Geschwindigkeit für 16.000 Fuß. Sie sehen, dass die Welle praktisch weg ist. Es zeigt sehr sanfte Bedingungen hier. Es ist also post-frontal. Aber wenn wir nach Süden schauen, zieht es hier immer noch ordentlich runter, weil die gesamte Energie dieser Kaltfront nach Südosten wandert. Also fangen all diese starken Winde an, sich in Richtung südliches Owens Valley und in Richtung Vegas-Gebiet zu bewegen.

[00:14:54] Wenn also alles andere scheitert und wir nicht bis 13 Uhr zum Flughafen Minden zurückkehren können, bevor der Regen durchzieht, wäre der Ausweichflughafen Yarrington. Wir würden dort landen und einfach unter dem Schirm sitzen bleiben, bis der Regen durch ist. Und dann hoffentlich, wenn es aufklart, starten wir selbstständig mit dem Jet. Da wir die Nachtsichtgeräte haben, können wir hier um 18 Uhr noch legal nachts abheben. Und mit den Nachtsichtgeräten haben wir genug Sicht, um mit dem Motor zurück nach Minden zu fliegen, was wahrscheinlich nur 30 Meilen entfernt ist. Das ist also hoffentlich der Plan. Aber bei so dynamischen Bedingungen weiß man ja nie. Also, das ist sozusagen der Plan.

[00:15:40] Alles klar. Wir sind gerade am Hangar angekommen. Eigentlich sind wir schon seit etwa einer Stunde hier und richten alles ein. Ich lerne gerade das Cockpit und das O2-System kennen. Ich werde auf dem Rücksitz mitfahren. Und die Vorhersage sieht episch aus. Nachtsichtgeräte an. Und ich schiebe das Teil jetzt aus diesem wunderschönen Hangar heraus. Und was gefällt dir am Wetter? Es wird ein kurzer Tag, aber ich denke, es wird Spaß machen.

[00:16:08] Wisst ihr, wir haben eine kurze, wirklich, wirklich kurze Front, die da durchzieht. Also denke ich, je früher wir abheben, desto besser. Es ist knapp, weil die Energie für die Wellen gerade erst anfangen zu bauen. Die Winde über den Graten liegen schon bei 50 Knoten. Also, wir sind bereit.

[00:16:27] Aber wir werden bis 13 Uhr wieder am Boden sein, weil es hier im Tal ziemlich heftig werden wird. Wir haben aber ein paar Ausweichoptionen nach Osten, falls wir wegen des Regens nicht zurück ins Tal kommen. Also werden wir versuchen, daraus einen kurzen, lustigen Flug zu machen. Und, wissen Sie, das Wichtigste ist, dass Sie heute Spaß haben. Und das ganze Gleitschirm-Erlebnis in dieser seltsamen Welt des Nachtflugs mit dem Gleitschirm in Bergwellenbedingungen erleben. Aber es ist ziemlich episch. Es ist Wahnsinn. Es macht richtig Spaß. Das wird euch gefallen. Ja, mir auch. Das Schiff ist wunderschön. Es hat das Strahltriebwerk zum Selbststart dabei. Und dann werden wir das verstauen und ein bisschen Spaß haben.

[00:17:11] Guten Morgen. Hallo, mein Name ist Gordon Betker. Ich habe eine Vereinbarung für einen Weltrekordversuch im Segelflug. Und gemäß dieser Vereinbarung bin ich nur verpflichtet, Sie anzurufen und Ihnen mitteilen, dass ich hoffentlich mit Ihnen hier sprechen werde. Abflug aus Minden, Mike Echo Victor.

[00:17:30] Und der Rufname ist November 189. Delta Tango.

[00:17:36] Und der Abflug erfolgt mit dem bereits eingereichten IFR. Er sollte also im System sein. Ich werde den Mike Echo Victor am Flughafen Minden um 11Z abheben, so ungefähr in der Zeit.

[00:17:56] Ja. Ja. Ja.

[00:18:01] Nun, sehen Sie, ich bin Gleitschirmflieger. Was ich also mache, ist die Nutzung meteorologischer Gebirgswellenbedingungen, um in der Luft zu bleiben. Ich starte aus Minden, schalte den Motor aus und steige dann in der Gebirgswelle auf und beantrage dann typischerweise einen Höhenblock, wissen Sie, in 400-Fuß-Schritten. Das Ziel für heute ist es, nördlich von Nordwest-Reno in der Gegend von Susanville, etwa 50 Meilen entfernt, nach oben zu arbeiten, umzukehren und dann im Wesentlichen entlang der Ostseite der Sierra auf der östlichen Seite in Richtung des 2508-Komplexes zu fliegen. Und ich habe eine LOA, eine Letter of Agreement. Ich werde sie auch an die Leute von Joshua schicken, um eine Sage II-Freigabe zu erhalten. November

[00:18:48] 189 Delta Tango.

[00:18:54] Ja. Ja.

[00:19:04] Genial. Ja. Also, alles hängt irgendwie von der Wetterlage ab, wisst ihr schon, und wir haben heute Gebirgswellen. Ich versuche also, die zu nutzen, um den Rekord für die Distanz aufzustellen. Wie auch immer, ich hoffe, wir sprechen uns später. Wir sind auf 128,8, richtig? Über.

[00:19:27] Okay. Ich ziehe mir gerade die Expeditionsanzüge an und setze die Nachtsichtgeräte auf. Ich sitze auf dem Rücksitz und starre auf eine Menge Instrumente, die ich nicht verstehe. Mein Kopf ist voll mit Zeug. Und Gordon rollt uns aus dem Hangar heraus. Es passiert alles gerade. Es ist etwa 2:15 Uhr morgens. Es heißt, wir werden gegen 3 Uhr in der Luft sein. Hill 300.

[00:19:52] **Gordon Boettger:** Das Abenteuer beginnt. Alles

[00:20:06] **Gavin McClurg:** genau.

[00:20:14] Wir sind also auf der dunklen Landebahn. Es ist etwa 3:15 Uhr. Er hat gerade den Motor mit unserem gestartet.

[00:20:21] mit den Nachtsichtgeräte auf. Der Himmel sieht unglaublich aus. Es ist so eigenartig, durch diese Dinger zu schauen. Man sieht die Rotorwolken und die Lichter der Stadt und viel mehr Sterne, als man normalerweise mit bloßem Auge sehen würde. Das

[00:20:55] ist der Wahnsinn. Ja.

[00:21:00] Ich sag euch, wenn man sich vorbereitet, denkt man sich irgendwie: Warum mache ich das eigentlich? Geht das mal durch. Wir sind oben auf dem Berg, ziehen das ganze Zeug an und gehen Gleitschirmfliegen. Man schichtet und schichtet und schichtet sich dann noch O2 und Funkgerät und – oh, das habe ich vergessen. Man nimmt den Helm ab und macht alles nochmal von vorne. Genau. So viel Zeug. Das ist eine wahnsinnige Menge an Arbeit. Ich werde hier über die Gegensprechanlage sein. Wir werden gleich darüber sprechen, okay? Gut. Ihr solltet mich hören können.

[00:21:44] Flaps auf minus zwei gestellt. Sind sie. Gurte und Headset an. Spoiler sind geschlossen. Nochmal prüfen. Sie sind geschlossen.

[00:21:55] Steuerflächen frei und frei. Alle

[00:22:02] Alles klar. Höhenmesser eingestellt. 4720.

[00:22:09] Hauptschalter an. Triebwerksanzeige an. Kraftstoffstand prüfen. Haben wir. Kraftstoff voll. Kraftstoffdruckleuchte ist an. Die geht gleich aus. Avionik an. LNX. Okay. Flugaufzeichner aus. Trim eingestellt. Kappe gesichert. Haben wir. Dann Kraftstoffabsperrventil. Pumpen-Sicherungen. Die schalten wir ein. Druckleuchte aus. Und dann starten wir den Motor.

[00:22:32] 32. 2305 ist an.

[00:22:38] Der Wind ist ruhig.

[00:22:52] Das werdet ihr während des gesamten Fluges hören. Macht euch keine Sorgen.

[00:23:05] 03 in. 0330. Okay. Meine Scheiben fangen an zu beschlagen.

[00:23:11] Okay. Los geht's. Die Pumpen-Sicherungen springen rein.

[00:23:16] Der Gashebel steht auf Leerlauf.

[00:23:21] Das Drucklicht ist aus. Los geht's. Triebwerksstart. Mit

[00:26:02] bei Bergwellen, da ihr oft so starken Wind habt, wenn ihr zum Beispiel über dem Boden stationär bleiben wollt, richtet die Nase einfach in den Wind und ihr könnt tatsächlich... jetzt haben wir eine Bodengeschwindigkeit von 10 Knoten. Wenn ich also noch mal 10 Knoten abbremsen würde, würden wir uns tatsächlich rückwärts bewegen. Ich

[00:26:23] Ich denke, 50 Knoten sind ein bisschen zu viel für einen Gleitschirm. Ja.

[00:26:28] **Gordon Boettger:** Ein bisschen.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** 13. 13.1. 13.2. Wir haben etwa 60 Knoten Wind. Ich weiß nicht, was ich da sage. Ein bisschen stark. Aber... Ja. Die Winde liegen gerade bei 225 Grad mit 60 Knoten. Ziemlich subtil bei 60 Knoten. Und

[00:27:00] es ist ein bisschen stärker. Ja. Also für das hier, so weit unten, willst du wahrscheinlich so um die 40 Knoten sehen. 60 Knoten.

[00:27:09] Es ist erstaunlich, wie ruhig das ist. Ja. Ja. Die Gebirgswelle ist spiegelglatt, weißt du, sobald man durch den Rotor durch ist. Du hast also, du hast einen kleinen Vorgeschmack auf den Rotor bekommen. Er war nicht, er war eigentlich ziemlich mild. Wow. Vor ein paar Wochen habe ich nur einen Schwan um das Cockpit geschlagen und es hätte mich fast auf den Kopf stellen können. Wahnsinn. Der

[00:28:21] Die Bodengeschwindigkeit liegt bei 40 Knoten. Wow. Für mich scheint das nicht zu funktionieren. Ich bin

[00:28:25] **Gordon Boettger:** wird ordentlich rauchen.

[00:28:26] **Gavin McClurg:** Ja. Ich

[00:28:36] Ich kann kaum glauben, wie flüssig das läuft. Es würde sich nicht so flüssig anfühlen. Ich mag das hier parallel. Oder

[00:28:45] vielleicht schon. Du würdest nur in die falsche Richtung gehen. Zu

[00:28:55] ganz weit im Westen. Ja,

[00:29:20] Stimmt. Ich krieg das Boot nicht hin.

[00:29:28] Ich sehe die Sonne aufgehen. Es ist erst 4:20 Uhr. Gut.

[00:29:40] **Gordon Boettger:** Mädchen. Es ist vorbei.

[00:30:47] **Gavin McClurg:** 5 Uhr morgens. Wir sind meilenweit nördlich von Mendon. Er hat uns direkt in der Wellenlinie gehalten, 35

[00:30:57] auf 24.000. Wir erreichen gerade den Rand der Front. Wir nähern uns Seasonville und die

[00:31:08] Wolken unter uns und man kann all die Harmonien mit den Wellen und die großen Lücken dazwischen sehen, wie Flüsse. Ja. Und die Wolken und die großen Lücken, die nach Osten wegführen. Ich war mir nicht sicher, ob es hier oben genauso gut funktionieren würde, aber der Himmel zeigt es uns. Und das tut er. Also werden wir nach Norden vorrücken.

[00:31:28] Es ist schwarz. Es ist Nacht. Wir werden die Nachtsichtgeräte abnehmen. Aber wenn wir sie aufhaben, kann man anfangen zu sehen, wie die Sonne im Osten aufgeht. Wir sind in der Nähe von

[00:31:39] **Gordon Boettger:** dazu. Wir kämpfen

[00:31:53] **Gavin McClurg:** ein bisschen Gegenwind.

[00:31:57] Wir reiten in der Welle. Nur 4.000. Die ersten kleinen Rötungen kommen östlich von uns in der Sonne. Sie kommen näher. Wunderschöner Himmel mit den Nachtsichtgeräten.

[00:32:17] Okay. Wir haben gerade Lake Tahoe hinter uns gelassen und sind richtig flott gefahren und haben ordentlich Wind geschoben, aber wir sind super entspannt in der Welle mitgecruist. Jetzt haben wir sie aber verloren und sind auf 16,7 runter und bewegen uns Richtung Westen, so ein bisschen abwindläufig, so ein bisschen schräg gegen den Wind. Ich denke, wir werden wieder Höhe gewinnen können und dann weiter nach Süden fliegen. Ich habe gerade den spektakulärsten Sonnenaufgang gesehen. Ja. Vielleicht. Jemals. Nicht schön. Das ist wirklich, wirklich der Wahnsinn. Meine Füße sind wie ein paar Eisblöcke, aber ansonsten sind wir hier oben ziemlich gemütlich. Wir haben beide gerade eine lange Pipi-Pause in eine Tüte gemacht und schauen mal, was wir

[00:33:00] **Gordon Boettger:** schauen, was passiert. Wir sind jetzt seit etwa dreieinhalb Stunden in der Luft.

[00:35:34] Alles klar.

[00:37:30] **Gavin McClurg:** Um es zusammenzufassen: Wir sind kurz nach 3:30 Uhr morgens gestartet und waren knapp siebenhalb Stunden in der Luft. Nach ein paar großen Schleifen, großen High-G-Schleifen am Ende, hat er die Klappen ausgefahren und das Teil direkt auf den Boden gerichtet, weil das Gewitter ziemlich schnell aufzog. Wir wussten, dass es bis eins ankommen würde, aber am Ende kam es etwas früher, so gegen Mittag. Gordon hat sie dann bei über 35 Knoten Wind schön sanft abgesetzt. Der Rückweg durch den Rotor, als wir unter die Welle kamen, war ziemlich ruppig. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 256 Knoten, was knapp unter 300 Meilen pro Stunde liegt.

[00:38:16] Die maximale Höhe lag knapp unter 24.500 Fuß, die wir auf dem letzten Abschnitt, als ich das Steuer hatte, eine gefühlte Ewigkeit gehalten haben, was ziemlich Spaß gemacht hat. Die maximale Steigrate der Averager lag bei knapp unter neun Metern pro Sekunde. Und ja, die Winde oben am Slide Mountain kamen an einer Stelle auf über 85 Meilen pro Stunde. Es war also richtig heftig. Das ist der Berg dort, der Mount Rose. Das ist ein Skigebiet. Ich bin auf diesem Berg beim Skirennen aufgewachsen und das war direkt nördlich von unserem Startpunkt. Das gibt euch eine Vorstellung davon, in was diese Gleitschirme fliegen können. Ziemlich wild, außer wenn man oben in der Welle ist, dann ist es schön ruhig.

[00:39:00] Wir waren beide völlig erschöpft und hatten furchtbare Übelkeit, als sich meine Füße wieder bewegten. Aber bis zum Mittag waren wir zu Hause. Dann haben wir ein schönes Nickerchen gemacht und danach ein fantastisches Abendessen gehabt. Am nächsten Morgen waren wir früh auf und zurück zum Flughafen und dann nach Hause. Es kommt einem fast wie ein Traum vor. Ein Traum, den ich gerne immer wieder erleben würde. Gleitschirm-Sachen sind ziemlich aufregend. Und ein ganz besonderer Dank geht an Matthew Scudder von Skysight. Skysight ist ein unglaubliches Modell, das ständig besser wird. Es wurde speziell für das Segeln entwickelt, aber wir nutzen es heutzutage offensichtlich viel mehr für Hanggliding und Gleitschirmfliegen auf der ganzen Welt. Aber es kostet viel Geld, diesen Server am Laufen zu halten. Und normalerweise schaltet Matt den abends ab, weil die Leute abends nicht fliegen.

[00:39:48] Aber Gordon macht das und sie machen es in der Welle. Und deshalb sind Gordon und Matthew ziemlich gute Freunde geworden. Er hat sich vor diesem Flug gemeldet und gefragt: „Hey, kannst du das die ganze Nacht laufen lassen?“ Matthew sagte: „Klar, natürlich.“ Und wir können all diese Daten herunterladen, bevor wir in das Flugzeug steigen. Und wie selbstverständlich, die Modelle haben das einfach perfekt getroffen. Wann immer man sich fragt: Sollen wir da rüber? Sollen wir mehr nach Westen oder mehr nach Osten? Schaut einfach auf Skysight. Es steht direkt da für euch. Also danke, Matt. Danke für dein tolles Modell. Und ich hoffe, ihr nutzt es alle immer mehr. Es ist ein unglaubliches, unglaubliches Vorhersagetool. Ein riesiges Dankeschön an Gordon und seine wundervolle Frau Melissa für ihre unglaubliche Gastfreundschaft und das Mitmachen bei diesen verrückten Flügen.

[00:40:35] Ich liebe Leute wie ihn, die einfach bereit sind, es anzugehen und Grenzen zu verschieben. Er ist mit diesen Nachtsichtgeräten wirklich in einer eigenen Welt beim Fliegen. Und er träumt groß. Es war toll, ein Teil davon zu sein. Ich hoffe, euch hat die Show gefallen. Wenn

[00:40:57] Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deine Podcasts hörst eine Bewertung geben. Das hilft enorm und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst beim Weg zum Launch mit deinen Pilotfreunden darüber sprechen. 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 und Musik sowie all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge verlangt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun 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 alle zwei Wochen einen Dollar pro Folge gibst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[00:41:43] Das ist also viel billiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns 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 Sendung steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen. Aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem 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.

[00:42:30] Ein kleiner Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen. Aber von denen denken wir, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch keine Unterstützung leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. 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. Ihr solltet jetzt auf all dieses Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.