

A Record is Crushed in Norway

Cloudbase Mayhem Podcast 235 — Arne Kristian Boiesen

Published	2024-12-13
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/235-a-record-is-crushed-in-norway-with-arne-kristian-boiesen/
Duration	00:59:43
Speakers	Arne Kristian Boiesen, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0235-a-record-is-crushed-in-norway-with-arne-kristian-boiesen.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	3 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	29
Show notes	29
Transcript	29

English

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

Show notes

On June 10, 2023 Arne Kristian Boiesen, a veteran paraglider from Norway stepped off one of his local sites outside of Oslo hoping to go pretty big. 9.5 hours later he'd flown his Niviuk Peak 6 343 km from launch, a remarkable 90 km farther than anyone ever had in Norway, flying nearly due north across epic terrain, landing just south of Trondheim. The record stands today.

The post #235 A Record is Crushed in Norway with Arne Kristian Boiesen first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem. Before we get into this show with Christian Boisen, which I don't think I'm saying his last name correctly. I'm sorry if I'm not Christian. Talking about his record flight in Norway back in 23, which is pretty awesome. We'll get to that here in a little bit. I wanted to expand on thoughts about beer.

[00:00:36] Got a lot of feedback after a couple of shows ago. I just briefly spoke about some of the carnage that was going down in beer. We had the show with Ben Lewis, of course, who got sucked up over 7,300 meters. You've seen more and more about that all over the interwebs. But after we put that show up and I talked a little bit about beer, it's a place I went and flew in 2009 and 2011. And back then, there was a lot of carnage. So that certainly hasn't backed off. It's just numbers game and big mountains game and an incredible place to fly. So it's attracting tons and tons of people. And everybody said this year was the biggest yet. So part of it's just numbers. But it's also just wanted to put out there a couple of things that I've learned in the last few weeks.

[00:01:23] Just people sending emails as well as an insurance update. We had an incident in the last day of the ex-Red Rocks. From it. The safety rescue helicopter perspective couldn't have been any better in many ways because we had my safety director, Bill Beninati, up on launch. A couple other ER doctors that were right there. So they were able to get to the victim immediately. It was a crash on launch. But there was some frustration with the heli side of things and in speaking with Global Rescue. Because when you call an insurance company, Global Rescue is not really an insurance company. But when you call them, they're going to want to know all the details and the member number and those kind of things.

[00:02:10] And that is going to slow down if you're trying to get a heli in. That's obviously going to slow things down. And so that's what we have been saying for years and years and years. If you have an incident, make sure you let your insurer, whether that's Global Rescue or somebody else, know. So you can get the claim covered. But what they are now saying, which makes a lot of sense, is the first thing you should do if you're a victim or if you are helping a victim is contact emergency services. So 911 here in the States. That's different in different parts of the world. But let them know first and then let your insurance know. So get the rescue going, which is often going to be our community first.

[00:02:55] We know the most about rescues. We can get things moving faster than search and rescue or 911. Or call emergency services or calling search and rescue. So usually it's our community. I've talked a lot about this in the past. Won't go through that right now. But in a place like India, it's not the Alps, obviously. Very big mountains. But it's also very high. Helicopter rescues are tricky at higher elevations because of the thinness of the air. And they're going to want the money up front, which is not how it works in a lot of parts of the world. But it's understandable because they want to make sure they're going to get paid. And helicopters cost a lot of money. So locals who have been flying there for a long time, like the guys from Himalayan Sky Safaris, Eddie Colfax and the late John Sylvester and Debu and Antoine and Stefan, all those guys.

[00:03:53] They have over the years tried to put together kind of funds. So when you fly there, you have club funds that can fund a helicopter rescue. That's never really come together. I was just talking to Eddie a few days ago about their ideas of maybe putting together tandem rescues rather than relying just solely on helicopters because it is expensive. It

can often take days and they're going to want the money up front. And no insurance company that I know of certainly is going to do that. They're going to pay a claim after the fact. So they're not going to just front the money for a helicopter rescue that they're not involved in. The main thing. The main thing here to understand is that you're going to fly in the Himalayas in India and things are not going to operate like you're probably used to at home, whether that's Europe or North America or Australia or New Zealand.

[00:04:48] Things are slower, things are higher, and they want the money up front. So whether we as a community create a fund and maybe when you go to beer, you put in \$150 or \$200 into this fund. And that adds up and that money can be used to go help somebody out. And then that somebody has to replenish that fund if it's not covered via their insurance, something like that. But as of right now, that doesn't exist. And if you are going to fly in beer, you need to have these things in mind that if you go over the back or fly in places that are beyond your limits, it's not going to work. And if something bad happens, it could be days before they can get to you.

[00:05:37] And so you need to be flying with all of that in mind. And that means a lot more margin. What's happening in beer is, of course, preventable. People flying, you know, if they flew smarter and they had more stuff and they had more gear and they're creating better communication networks, apparently they're using a kind of a mesh-tastic network out there because. In reaches are not allowed. I can't comment on that so much, but of course, most people that I know are still bringing an in-reach into the country and using it as I certainly would if I was flying there. It's a pretty important piece of equipment. But some of the stories I got from folks in the last few weeks were, I was really appreciative that people are sharing these, but I was surprised how ill-prepared.

[00:06:32] And maybe under-houred, under-currencied people are and going to fly in what is really a big place. It has a reputation for being pretty tame. It doesn't, you know, typically there's not a lot of wind. You can fly really big terrain and not have a ton of mountain experience and you can do it safely. But when I spoke to Eddie, he thought that maybe 50 % of the people taking off in beer, who are at times going over the back, that's to the back ridge that quickly goes up to 5,000 meters, maybe 50 % are not prepared as either pilots, you know, with the hours or with their approach.

[00:07:19] So this isn't something that's really big in North America is to go skiing or go flying with a guide, but I would highly recommend using guide services. There are some great. Ones out there and it's growing. I see more and more people doing it who are very competent. I would definitely think about adding that expense to your itinerary. If you're going into places like beer or into the big mountains, and that can even be the case in the Alps where it's pretty complicated and it can be a little overwhelming to go there for your first time or first few times, even without some help. And so. Think about it.

[00:08:05] I think that's a pretty good idea. And that's all I've got to say about that. And I was, I've appreciated for everybody sending me these emails and I kept trying to remind myself that, Hey, you were there too. I was there in 2009. I was there in 2011. I, both those trips I did with Himalayan sky safaris is where I got my first bivy with John Sylvester and really thankful to those guys was where I got my first a hundred K. So we've all get our, get our experience. Somewhere first, and we all go through a long period of intermediate syndrome, which I've spoken about a lot on the show, but think about margin, think about altitude, think about oxygen for sure.

[00:08:49] How are you going to stay warm and think about hiring a guide. If this is your first trip, they can help you a lot. There have been a lot. There was an email I got from a pilot who flew on that same day that Ben got Hoovered. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. He got Hoovered, but he was luckily pointed it South out into the flats a little bit earlier, landed in a ton of rain, you know, went, did the whole parachutal thing a bunch of times from the rain. And, you know, luckily he was okay. But I also got a ton of other emails from people who said they couldn't believe those guys were flying that day. There is much better forecasting. I understand now. And, you know, the signs were there, both in the forecast and the Cape. Yeah.

[00:09:34] Yeah. So, and just looking around, looking at the skies, but there was a lot of lemming flying goes going on. It sounded like, which I've seen all over the world, not just in beer, but well, Hey, that pilot's still in the air. It must be okay. So don't be that pilot. Don't be doing that. Well, Gad just put out a really good post about what happened down in Manila in Australia back in the day when Eva got sucked up over 30,000 and a Korean pilot was killed in the, in the storm. And I think, you know, out of 145 pilots at that world's meet 140 landed before it got big and five others didn't

kept going for it. And, and we all know what happened with that one.

[00:10:20] And she says, don't be those five pilots be the 140 who get to the ground early and we're sipping some coffee and, and, uh, feeling good about flying another day. All right. Uh, got it. A great show for you today with, uh, Christian Buisson. And again, I know I'm saying that last name incorrectly, but he had a really remarkable flight back in June of 23, three 60 something K via X contest points, but three 43 from launch, which is how we measure things in terms of distance. It beat the previous record in Norway by I think 90 K. I think I have that right. It might be 70 K. Okay. Okay. Okay. Okay. Considerable distance started kind of South East of Oslo near where he lives and up through really remarkable terrain, uh, just up towards the fjord lands of, I've got to pull it back up here of Trondheim.

[00:11:22] And so we just, it's been a place I really wanted to fly. I was up there for the Olympics in 94 and between Hamar and Lillehammer, uh, beautiful country, beautiful place, beautiful people. And obviously a big flying. Contingent. We run into all those folks and by every year at the Menarca, which I'll be down at next month, but he, uh, he saw this day coming and was pretty psyched and got in the air. Things started feeling pretty good and threw the hammer down. So it talks about just this incredible day and also the flying in Norway, which I'm very inspired to go take part in, uh, with the friends up there. And so, yeah, if you've had some interest in flying, if you've had some interest in flying in Norway, he talks about the bivvy potential and, uh, kind of the tricky stuff about airspace and just, uh, what's, what's on the menu up there for flying.

[00:12:16] Please enjoy this fun discussion with Christian Buisson. Cheers.

[00:12:33] All right, Christian, thanks for coming on the show at such short notice. And I was made aware quite a while ago of your flight. I think when it was, uh, who Frederick sent me. Email about that. And, and I kind of tucked it into the back of my mind that we needed to do this and look at this, all, all this time's gone by, but I understand the record still holds.

[00:12:56] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, it does. It's, uh, it was in, uh, 10th of June, uh, 20, 23. So, but, uh, yeah, so crossed fingers. No, it wasn't taken this, uh, this summer, this season. So, uh, yeah, but I'm, I'm trying myself. Yeah, of course. And we all, records are made.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** They'd be

[00:13:17] **Arne Kristian Boiesen:** broken, right? Yeah, they are.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** And you, you're just outside Oslo. Is that what you were saying before we started recording there? That's where you live? Yeah, I

[00:13:24] **Arne Kristian Boiesen:** live in a small place called, uh, Colsos. So, uh, we have some, some local hills, uh, so I can, I can actually walk from home and take me 20 minutes to get to, uh, to the first takeoff. So we have some, yeah, some places you can do some soaring, some thermaling, but, uh, yeah, if I, if I drive for 40 minutes, you can get to. A really good place for when you, where you can do, uh, 200 Ks on a good day. So, um, yeah.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Is that, is that the launch that you used for the big flight?

[00:13:59] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, this one, uh, was a little bit further south, but it's in the same area. So, uh, uh, we talked about using, uh, uh, the, the first one I talked about, but, uh, yeah, we think FOSS, it's, uh, it's about, uh, around an hour south of Oslo. So you start, you start on a small hill. It's about, uh, 175 meters between takeoff and landing. And, uh, so it's, uh, so it's a possibility to, uh, to bump out, but, uh, if it works, it's possible to, uh, quickly get in the air and, uh, and do, uh, pretty fast kilometers in the, in the beginning. Uh, but you have some airspace problems there. So, uh, but normally we, we have.

[00:14:46] The opportunity to get, uh, higher altitudes to, uh, yeah, to get some more, uh, uh, some, some more working, uh, working, uh, uh, altitude to, to get away from that airspace area.

[00:14:59] **Gavin McClurg:** And I didn't study it so closely, but you're, you're basically going north. Is that the typical flight pattern? Is that what you guys are normally doing? Are, are you typically doing out and backs or FAIs or what's the, what's a good day look like there at a typical day?

[00:15:16] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, in the south, in, in most of Scandinavia, the, the meteor winds like you have in Idaho, it's, uh, it's dominating. So, so that normally means that, uh, the most, uh, the XC flights are, uh, one way, uh, but on good days you can do, uh, autumn returns and FAI, uh, but mostly in the area I live in the southeastern parts of Norway, it's mostly, uh, one way direction because of the wind. Okay. Uh, yeah. And is that usually

[00:15:49] **Gavin McClurg:** south? It's not west?

[00:15:51] **Arne Kristian Boiesen:** Uh, it depends. It could actually be, uh, uh, we, um, in this area or south of Oslo, southeast is probably the best. Then you can do flights towards, um, Hemsedal and, uh, and you follow the valleys. That's, uh, especially in the early spring, uh, because of the snow, it's hard to, to cross over the mountain plateaus. Uh. But, uh, further out in the season, when you can get closer to, uh, June, for example, it's, it's easier to, to fly over the plateaus. And at that time it's easier to, to go, uh, crossing the valleys, uh, crossing the plateaus and go, uh, more, uh, just straight because often because of the, the winds, uh, change a little bit normally when you go north, it goes from southeast to south and then over to southwest.

[00:16:44] Mm. Mm.

[00:16:46] So

[00:16:46] **Gavin McClurg:** it is, it's, it's very important

[00:16:46] **Arne Kristian Boiesen:** to, to fly to, to cross the valleys and cross the plateaus and, uh, fly towards, uh, Trondheim actually. That's, uh, from that area. Is that the, is that the goal

[00:16:56] **Gavin McClurg:** someday? I saw, uh, you were, you were short of that, but would that be, you think that's possible?

[00:17:01] **Arne Kristian Boiesen:** Uh, you, you flying into airspace in that direction as well. Uh. Um, but, uh, it's, uh, on that route I took, it's, I think it's possible to do, uh, 350 in that direction. You still have some, uh, uh,

[00:17:16] **Gavin McClurg:** uh,

[00:17:16] **Arne Kristian Boiesen:** some kilometers to go without flying into a terminal terminal area

[00:17:23] because it's an area called trysil that's closer to the swedish border yeah north of oslo from there it's in that area you can fly on south and southwest and that was actually the area i thought the record would be taken a long time ago the i flew my first 200 from that area on southeast but if you fly there on south and southwest you cross over to sweden and you fly towards um on the swedish side almost all the way i think you can do yeah you can do 400 on a good day so then you're getting into more kind of like finland

[00:18:03] **Gavin McClurg:** conditions correct i mean isn't isn't sweden pretty flat and pretty watery like finland is uh yeah

[00:18:11] **Arne Kristian Boiesen:** but not as much as finland is it's more in in the western part of sweden it's more hilly okay so it's forest and hilly so it's it's you can yeah you can say it's a flatline flying but still um it's uh you're looking for uh for hills from where the thermals go off and yeah and

[00:18:31] **Gavin McClurg:** that's a non non-event crossing that border in the air right i mean you don't need to notify anybody you can just do it correct yeah

[00:18:39] **Arne Kristian Boiesen:** you can just do it yeah no problem

[00:18:41] **Gavin McClurg:** okay yeah cool

[00:18:42] **Arne Kristian Boiesen:** it's harder if you're in finland and you're flying eastwards it's uh yeah yeah it's no flying so that gets much

[00:18:49] **Gavin McClurg:** trickier yeah of course yeah so this was you started basically southwest of oslo i'm looking at your flight right now southwest of oslo your first leg was kind of was northwest and then pretty much north uh and

then as you go farther north you get more and more into terrain and forgive me for my lack of geography knowledge here because i i was in norway for the olympics in 94. so i was up in hamar and lillehammer but crossing through that zone yeah

[00:19:19] **Arne Kristian Boiesen:** a little bit a little bit further north of lillehammer okay i crossed the gibraltar valley that's uh that's where the llama is okay so yeah so um yeah but but you're right there in the start you're mostly following the valley because of um it's a little bit typical because the the thermals are not that good yet on that day and um yeah i just had to uh just had to try to stay up but at point in it's a valley called numedal in south north of kong spire at that area it's it was possible to to get up on the plateaus where the thermals are better so you're flying away from civilization and but you're flying into much better thermals and in that area i started to get some some really good lines with uh with um like conversions

[00:20:17] yeah both conversant lights and uh and um cloud streets oh so your

[00:20:23] **Gavin McClurg:** your speed is pretty good it was nine and a half hour flight just over 38k an hour did you have some tailwind

[00:20:31] **Arne Kristian Boiesen:** yeah it wasn't tailwind okay it was pretty good actually the whole day i was i was before i went out i was a little bit afraid of it it's going to be too strong so um as i saw it was a day that you had to try if you want to try to do take the record because it looks so good with the thermal forecast and everything. But of course, those days you could be hammered because of the wind and had to land after 15 minutes or it could be really good. It's almost kind of like flying in Brazil with the strong winds. But you have to try. And if it works, it often works very well.

[00:21:13] **Gavin McClurg:** Christian, so when I'm looking at the flight, I'm going to butcher these names, but you get up into this valley, Fagernes and Ardal, that looks like quite a river valley. There's a white, okay, that's a white line that X-Contest has drawn. So it looks to me like you're getting into some pretty deep terrain here. Is that, you know, are retrieves possible? Are you kind of on your own out there?

[00:21:41] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, after Fagernes, you're flying into a national park area. Ah, okay. Yeah, so it's, yeah, you can say it's a little bit lost, but still, as long as you're comfortable walking three to four hours, it's no problem. Okay. So, yeah. So it's not that bad. Yeah, it's, I would say you have to do it if you want to try to take the record. Yeah, sure. But that area around north of Fagernes is just really beautiful. I flew over that twice. This season as well. That area? Yeah. It's fantastic with all the meandering rivers and, yeah, really, yeah, really nice area.

[00:22:29] **Gavin McClurg:** Quite dense forest or are there lots of places to, lots of meadows and stuff to land?

[00:22:35] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, it's a lot of places to land. All these plateaus are normally, they are above the tree line. Ah. So it's, yeah. Okay. They're mostly around between 800 to 1,100. And that's about the tree line. So normally, no problem. A little bit further south, it's more dense forest. So when you're flying across the plateaus, it could be a problem. But normally, you could always find some places where it's possible to get down.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** And then as you get further north, near where you landed and you're kind of approaching Trondheim, am I saying that right? Trondheim area?

[00:23:16] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Yeah. Yeah. Towards, I landed just south of Optal.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay. Yeah. I see that.

[00:23:23] **Arne Kristian Boiesen:** And that was, before that, I crossed over a new, I crossed over Vågå. That's a pretty nice paragliding spot and hang gliding spot. It's been with some European championship a long time ago in that area. But in around south of Drivdalen Valley, that's that short, short, small, narrow valley, the thermal started to, yeah, break off and try to get as high as possible. The clock was around 8.30 in the evening, but it was still was possible to get to cloud base. And so when I got into that narrow valley, it was actually possible to read soar because of the southwest wind that was up there.

[00:24:15] So I, I read stored all that area all the way down and that gave me like almost, yeah, like 35 kilometers bonus without any thermals, just read soaring. And that was, yeah, that was fantastic.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** And this beat the previous record by 90 K. I mean, it was a big job. Wow.

[00:24:39] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Around that.

[00:24:39] **Gavin McClurg:** And so these, these kind of fjord lands, just north of where north and west of where you, you went down, is that, is, is that what people think of when they think of the fjord lands in Norway, they do all the base jumping or is that way up for the farther north?

[00:24:56] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Yeah. You're right. Just, just northwest of Vågå, you fly to, you can fly down there. You can fly down to Åndalsnest on Romstoln Valley. And that's, yeah, that's a lot of base jumping that goes from there.

[00:25:13] **Gavin McClurg:** Oh, right there. So just, just west northwest. Just west of where you landed.

[00:25:17] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Okay. Yeah. No, actually more, more west of where I landed, but more northwest of Vågå and Grunasvall. Oh, gotcha. Okay. Then you get down to Åndalsnest and yeah. And

[00:25:31] **Gavin McClurg:** so there's lots of good skiing in there too.

[00:25:34] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, there are. Yeah.

[00:25:39] And actually, if you want to go FIE triangle in Norway, actually the, the best areas are in, in that. It's a mountain area just south of there towards Strøen and, and, and Vås. In that area, it's possible on good days to get, to do, yeah, FIE triangles for 135 kilometers on a really good day. It's a little bit harder to do that in the southeast of Norway, but in that area on days with a little, with not that much wind, like the, it's almost like a small, the small Alps where, where you can get a little bit of wind. Yeah. The, the wind systems are generated by the mountains and not by the meteo wind. So, but, but the area I fly, it's more meteo wind that's, so that makes it trying to do one ways and yeah, trying to get back afterwards.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Is, is kind of sea breeze a preeminent, I don't know, not enemy, but is that, is that just something you guys have to deal with on all flights? Yeah. Cause you just got so much ocean around you.

[00:26:44] **Arne Kristian Boiesen:** No, not on all flights. But if you're. If you're flying towards those valleys, of course, it's going to be a problem in the end, especially, yeah, like Romsdalen Valley. It normally it's, I've flown down there a couple of times. Yeah. And then you normally get sea breeze in the evening. So it's, then you have to try to stay up a little bit higher above the valley line and try to avoid getting down into the sea breeze.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** I see you, you, I don't know if you took off with them, but you've, you flew with a couple of other guys. That day and Gunnar is one of them. I don't know Gunnar really well. What happened to those guys? Why didn't they keep going? I was,

[00:27:23] **Arne Kristian Boiesen:** yeah, it was sad actually that Gunnar didn't make it cause he, yeah, he's a really good pilot. He, I think he, he probably flew a little bit too fast cause he went down north of Kongsberg. Yeah. Maybe he didn't have that much faith in the day as well. So, but I was like, yeah, now I'm on my way. I want to try to just.

[00:27:48] Make it to, uh, to Gull for example, where it's easy to get back with the train and, but they just kept on getting better and better and better. So, uh, yeah. I

[00:27:58] **Gavin McClurg:** mean, in your, in your track log, it doesn't look like you really got low, uh, until very, you know, right at the end of the day. And then obviously that's where you were doing the ridge soaring and stuff, but it didn't look, you know, not too many kind of, I don't see too many like low saves. It was, it must've been, it was a good day, huh?

[00:28:15] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, it was good. I had, um, had one. Um, low part, uh, north of Fagernes where you can see the, it's almost in the middle where you can see the track log, uh, goes to the left and had to work. And that was a little bit critical. I was around 170 kilometers out, still a decent, decent extra trip in Norway, but, uh, yeah, I was flying towards a big cloud and, uh, yeah, uh, it was, uh, it wasn't working. It was, uh, it was dying off. So I had to like, uh, push out, uh, headwind and, uh, try to get to some, uh, spots with sun and try, uh, and yeah, I found some lift and

then it's because it's so flat terrain, it, you have to just try to stay, stay in the thermal as long as you can and just drift with it.

[00:29:09] So you, you keep drifting, uh, towards, uh, yeah, further into the mountains and further to walk, but you just have to. Yeah, you have to do it. You have to try, but of course it's, it's no, it's not dangerous cause it's, uh, it's only, uh, it's, it's no trees and stuff like that. It's just have to walk out. Is, is this kind

[00:29:31] **Gavin McClurg:** of like a peat and, you know, when there's no trees there, is it kind of like peat moss, you know, think of Northern Scotland kind of terrain. Yeah. It's like bogs.

[00:29:42] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Okay. Yeah. It's like, uh, um, the mountains in this area is, is normally. It's not that peaky it's, uh, it's round and, uh, so, uh, and, and so when you get the wind and on these, uh, small mountains, it's, uh, it's really easy to just fly over it and, and drift with the wind and you just have to try to, to stay in the, in the thermal and keep in it. So that's actually one of the things that I think that makes a lot of Norwegian pilots good to fly in weak conditions. Cause we're. We're, yeah, we're often have to fly in this, uh, crappy thermals, uh, drifting away, just trying to stay up. So, uh, yeah.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Did you go into this day thinking it was a record day? I mean, was this what, was this what you set out to do or was it, it just kind of fell into your lap as you were cruising along realizing, oh, wow, this is really good.

[00:30:39] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, I thought it was a 200 plus day. Yeah. Yeah. Okay. Okay. And we don't get that many of those. So, but this, it was actually a Saturday, so it was easy to get out, uh, but the day before I looked just as good as well, but it was something, um, uh, with my job and so I couldn't, I couldn't take the day off and I was a little bit, uh, uh, bummed about that, but, but when the Saturday was that good, it didn't matter.

[00:31:10] **Gavin McClurg:** And so seasons there, I imagine it's kind of similar to, to Finland. Is it kind of May, June or your best months? Yeah. Yeah.

[00:31:19] **Arne Kristian Boiesen:** Definitely. Okay. Yeah.

[00:31:20] **Gavin McClurg:** And then does it start getting stable in July? Is it like Alaska? It just starts getting more rainy, more stable, more buggy.

[00:31:27] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Yeah. The, the, the rain part is an overdevelopment. It's the biggest problem. Oh. Uh, well, yeah, especially the last seasons, I would say, uh, last two to three seasons, July is, it's not been that good. Uh, and August, you can get some, some good in the mountains, but not far, not, you know, to go really far. So yeah, like, um, especially May and June, uh, when, uh, when the snows, uh, when the snow starts to get away from the plateaus, it's possible to cross over. Uh, so then, and combined with the, yeah, in June you have long days you can fly for, uh, yeah, it's possible to fly for 11 hours there on a good day.

[00:32:12] And yeah.

[00:32:13] **Gavin McClurg:** Would you say this day, it was nine and a half hours, a pretty solid day, but was there, uh, did it just shut down on you or did you leave time on the table?

[00:32:23] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah, it, it shut down on me, but I probably could have maybe started a half an hour earlier. Okay. Um, of course, if we're been, uh, towing and winching, uh, Do you do a lot of towing there? No, we don't. Oh. So, um, I'm trying to, we do some towing from, uh, from behind boats, but mostly from, for SIV. Right. Yeah. Yeah. But, uh, I've, I've been thinking about, because, uh, there have been some towing, uh, south of Lillehammer. I think that that would be a, maybe a possibility to, to, to, uh, record flight, maybe over 400. Then if you can start early on the strong Southwest day and yeah, fly towards, uh, Sweden. And going to Sweden. Yeah.

[00:33:08] Like a north, uh, northeast direction.

[00:33:13] **Gavin McClurg:** The Norwegian contingent down in Mexico, uh, has been huge for. For as long as I've been flying a long, long time. Yeah. Uh, how big is your community in, in the country? How many pilots?

[00:33:27] **Arne Kristian Boiesen:** Uh, we're, I think we're around, uh, 2,500 registered pilots, both hang glider and speed glider and paragliders, but it's not that many of that's active though. Right. But, uh, but still we're, we're, uh, That's pretty good.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** What, what's your total population in the country?

[00:33:45] **Arne Kristian Boiesen:** No, it's around 5 million, a little bit under that. Wow. That's amazing.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Cause we've got, I think we're about 6,000 and we're, you know, 350 million. That's pretty incredible. So yeah, a lot of, a lot of people doing it.

[00:33:57] **Arne Kristian Boiesen:** Hmm. Like my, my, my dad started flying in 1990. So, uh, yeah, um, I grew up with it. So, uh, when I was 16 and I had the possible to take that license, it was just, uh, yeah, natural. I've been, uh, ground handling for, uh, several years.

[00:34:17] And

[00:34:17] **Gavin McClurg:** would you say more? Most Norwegian pilots that are, you know, are you, are you spending a good amount of time every year outside of the country flying or are you getting most of your hours in the country? Okay.

[00:34:28] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Many travel outside to Tenerife or to the Alps in the summer, but I tried to, I tried to fly mostly in Norway when the seasons is on because I like to fly here, but of course I, uh, I like to go to the Southern France as well to fly there when it's possible. Is

[00:34:47] **Gavin McClurg:** it the kind of place? It's where, you know, Gavin could rock up in middle of May and stay there for a month and be pretty guaranteed. You're going to get some good days or is it, is it really more of a strike kind of place? What I mean by that is, you know, to go down and chase big distance in Texas, it's pretty rough to just go for weeks. Cause you're, you're, you get very few days, you know, it's, it's, it's better. It's so far for us that we kind of have to do it that way, but it'd be better if we could just jump on a flight and, Oh, there we go. There's look, there's a window come and go strike it, go back.

[00:35:23] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Yeah. I think you, you would get some good flights. I would think I would say, cause normally may is a pretty dry, uh, dry period. So the, um, the one problem is the wind and the other problem is the snow. But if it's, uh, um, because, because of the snow is not, not always that easy to, to cross the, yeah, to cross the plateaus, you have to follow the valleys, but, uh, especially in the late may, it could be really good. So if you, if you're here for a month, of course, I would say you could, if you're real lucky, you can do several hundred case. Um, and yeah.

[00:36:01] **Gavin McClurg:** Do the, is the snow line kind of, does it work similarly, similarly to the Alps? And what I mean by that is, you know, often in the Alps, you get some really good spring flying, you know, the, the, the valleys have been cooked off, but there's still quite a bit of snow up high and you can kind of fly. That snow line, uh, we don't find that that works very well where, where we live that, you know, the, uh, it still works over in some places in the Alps, you know, you can fly over glaciers and stuff, you know, you're flying up and fish and that kind of thing. And you're going over the Grimsel, it'll totally work, even though it's all snow, but it's gotta be connected by some kind of land bridges type stuff. And, you know, does yours work like that? Or is it more when there's lots of snow, it just doesn't go. It just is. You can't go in there.

[00:36:47] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. As long as, uh, for example, in Gubbrandstallen Valley, uh, north of Lillehammer and that area, uh, in the, from, from Easter, I would say it's, uh, it works really good in the valleys because of this. It's when the, when the valleys, uh, it's free of snow and, and you have the snow line. But the problem is that the valleys are in, especially in the Southeast and part of Norway, they're not that deep. It's not like on the West side where you have, you can have almost a thousand meters between the valley floor and the, and the top. But. But in the Southeast, it's, it's lower, maybe two to three, 400 meters. Ah, so you don't have as much room to work. Yeah. Yeah. But it's not often easy to, yeah, to cross because it's not like you have the valley and then you have another valley on the other side, but you have a valley and then you have a huge plateau, for example, five to 10 to 15 kilometers of just flats.

[00:37:41] And then you have a new valley. And because of that, when you have snow on all those areas, you need some, yeah, you need some altitude. You need to try to cross it if it's full of snow, because there's no thermals there, but yeah, when, but when you get out in June, it starts to melt a little bit. Yeah. Then it normally works better. So I would say June is definitely the best, best part, part of the season in Norway.

[00:38:08] **Gavin McClurg:** That's what I found up in Alaska as well. You know, that it, you know, you start getting the really long days in April, but there's just too much snow and, you know, with that Alaska. Yeah. If we had started that a couple of weeks later, I think we started May 12th. If we had started just a couple of weeks later, we would have been twice the speed. It was just the thing. But then by July, it's really done. It's really cooked. You know, it's just gets way, way too stable. Then the air starts, stops moving around. What about north of, in those of you listening, I encourage you to pull up a map unless you're really familiar with Norway. But what about north of Trondheim, you know, going up, you know, right along, along the border of Sweden? Do people fly up there?

[00:38:51] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. Uh, we're actually had, uh, one, we have, uh, round the border. We have one, uh, trip, uh, extra trip. It's a, it's a long time ago, but it was almost 200 case flying into Sweden. Really? From Boda. Boda.

[00:39:07] **Gavin McClurg:** Okay. Oh, that's out. Okay. That's out kind of in the, in the fjord land, but B O D weirdo. Okay.

[00:39:14] **Arne Kristian Boiesen:** Yeah. It was closer to the, to the Swedish border. So you're actually flying. Flying on the mountains and, uh, yeah, but it's, uh, it works. It's, but it's mostly coastal soaring in, in that area from, uh, the, from the, uh, yeah, around, uh, Trondheim and, uh, further north. I've been doing some flying in, in Finnmark because my, my wife's, uh, she's from there, but it's, it's mostly hiking flying. So, uh, yeah.

[00:39:43] **Gavin McClurg:** God must be beautiful. We've been

[00:39:44] **Arne Kristian Boiesen:** thinking about maybe doing, uh, uh, maybe, uh, doing a, uh,

[00:39:49] **Gavin McClurg:** a, a, a, a, a, a,

[00:39:49] **Arne Kristian Boiesen:** going project from the, from the flatlands in, in Finnmark and flying south or, uh, south, uh, east towards Sweden or Finland. That could be really cool. I think because I've been watching all those, uh, street clouds up there in that area. Just when you get a little bit in from the, in from the coast, it seems to work pretty well, but then you need to have some towing to get up to those clouds.

[00:40:16] **Gavin McClurg:** You do a little vol-bev towing. trip yeah

[00:40:20] **Arne Kristian Boiesen:** that'd be cool maybe get uh maybe get a fly with andy or something to drive uh to drive a towing car and oh i love it

[00:40:30] **Gavin McClurg:** that sounds amazing yeah that'd be that'd be pretty neat be kind of a cool little some even yeah

[00:40:35] **Arne Kristian Boiesen:** something totally different yeah but uh yeah

[00:40:38] **Gavin McClurg:** looking at i mean i only see a couple of your pictures here but it looks very volbivable i mean it looks pretty some of the areas must be quite top landable and you've got plenty of water is there a lot of vol biv going on there yeah

[00:40:53] **Arne Kristian Boiesen:** it's it's last year's the the um it's been more and more that people are doing hike and fly and vol biv and we're getting some real good athletes as well from norway yeah but i'm i've been doing vol biv now for maybe 10 years but the problem is often that you don't get more than maybe two yeah if you're lucky three days yeah yeah so um but i've been doing some like traveling out and slipping out and flying the other day yeah and uh and then maybe if you're lucky you can do a new flight next day or yeah i did one from uh a place uh called kopang and i flew just uh westwards and then ended up in jailo that was around

[00:41:46] 180 kilometers uh that was uh that was a lot of fun you're crossing a lot of valleys and a lot of plateaus and getting close up to where the yeah we were flying up to hard on him with the mountain plateau so that was that was really fun do

[00:42:05] **Gavin McClurg:** you you fly much in the winter there do you get high pressure systems that give up some days yeah

[00:42:11] **Arne Kristian Boiesen:** you can do some soaring uh but the thermals are normally not working i had some thermals but yeah mostly it's uh only soaring and

[00:42:22] **Gavin McClurg:** are are you in the in the season you know so you let's call it late april through june is it is it mostly prefrontal that's really good post frontal that's really good i mean when you say you've only got the you know the two or maybe three day window is that basically between fronts is that what's hitting you guys same as it is here yeah

[00:42:41] **Arne Kristian Boiesen:** yeah often okay and it's uh like norm um yeah yeah i flew that 340 that was uh actually a high pressure system that's been laying it was coming from uh actually pushing from uh finland towards uh a little bit closer to norway oh so it's often we see that because of that you get stable weather for a long stretch so you can you're on kind of the western

[00:43:09] **Gavin McClurg:** edge of a big high pressure system yeah

[00:43:12] **Arne Kristian Boiesen:** yeah okay but often we you well just post frontal after that yeah okay and then you get the clear skies and but often the problem is that you have different weather systems in the different valleys after you're crossing all these plateaus so that's that's why it's often the the high pressure systems that's been laying there for a while that normally makes the good days because you can you have good weather all the way so often if it's bad weather in the alps you can yeah you can go to scandinavia and it's often much better and the same way around if it's bad weather up here it's often much better in the alps central europe and alps

[00:43:56] **Gavin McClurg:** what would be the place to kind of uh stick yourself for a few weeks would it be oslo or what what would be the area that would make the most sense for uh just riding it out so you can you can strike on the good days and then have fun doing other stuff on the bad days it

[00:44:16] **Arne Kristian Boiesen:** depends a little bit what you want because it's uh if you if you stay stay in the south it it could be uh maybe a little bit boring because you don't get all the you're flying on low hills but that's um but it's often the what you have to do if you want to try to fly really far so i would say is actually it would it's much more fun to be in vos oh or uh maybe vogo and especially vogo it's where's vogo i'm trying

[00:44:51] **Gavin McClurg:** to look on the map here where's that

[00:44:52] **Arne Kristian Boiesen:** that's uh that's in gubernatorial valley it's uh okay yeah i got it it's northwest of of um okay and that area is is really good for the the flying is really good and it used to be a pretty big community that went there so in the summer it's uh it's still a lot of people that goes there for go flying so then you can have a maybe a little bit better combination but of course if you want to do the really long flights normally you have to start in the yeah in the south maybe a tail mark or especially in the early parts of the season if you want to fly in i made you and i would say that area it's normally the best okay but still we also have some good days when it's uh northwesterly winds

[00:45:43] so you have some takeoffs just south of vogo that's really good that's called heidel and then you can fly yeah maybe down to lil armor and i've flown to elverum once and that's around yeah a little bit under 200 in that direction and yeah so that's a really good place really strong thermals in the in the early season from that area so really washing machine getting up for it because you're starting on the east side from south south face takeoff and you have some mountains to the northwest uh protects you from the northwest winds but after you take off you start getting into it yeah it could be really dishwasher it's just stressing trying to get up and get it get away from it but yeah yeah

[00:46:37] **Gavin McClurg:** i've been to a couple of your nordic comps uh well maybe you only do it in macedonia one year a bunch of years ago this is before coded uh but do you do you guys ever have comps where you are are

[00:46:54] **Arne Kristian Boiesen:** we used to i was actually arranging the the last one in 2013 together with some other friends yeah we had the nordic championship player and that was in vogo and we also had it in 2010 and i was also arranging that but it's a lot of work so yeah i cannot do it every time but for me it's i feel it's uh maybe a little bit sad to take it out of the country because i know when norway is good especially in the in uh yeah in june for example it's really it could be really good yeah yeah and i remember in 2013 we did uh we did for example on out and return 110 kilometers from uh vogo i was flying uh um advanced epsilon actually that that time but yeah that was a lot of fun like people flying six to seven hours and yeah really happy when they have to go

[00:47:53] **Gavin McClurg:** that's the kind of cops i like so

[00:47:55] **Arne Kristian Boiesen:** we'll see maybe maybe one time if uh somebody wants to take up that uh that uh take

[00:48:02] **Gavin McClurg:** up the range

[00:48:03] **Arne Kristian Boiesen:** to get yeah yeah try to get it to norway again yeah

[00:48:06] **Gavin McClurg:** that would be neat i think a lot of people would come it's it's cool to see you you said in your write-up here that you know once in a lifetime flight in norway is that uh were the conditions that unusually good yeah

[00:48:23] **Arne Kristian Boiesen:** i've been i've been chasing that record for 15 years so okay so yeah it was really good you can't

[00:48:29] **Gavin McClurg:** just show up and knock that off that's okay

[00:48:31] **Arne Kristian Boiesen:** the last time i flew 200 before that in norway was in 2008. i've been i've been really close uh some other times flying 195 and yeah but it's it's uh it's not often you normally i would say you may get one or two days of that quality in the air some sometimes you get no one really none of those days yeah so you you have to have you just have to be ready on that day so luckily i have a flexible job and a flexible wife so it's very important things

[00:49:08] **Gavin McClurg:** yeah yeah but when the good days come you really it sounds like you really got a strike it's not oh we'll get another one yeah yeah you have to do that you just

[00:49:16] **Arne Kristian Boiesen:** have to yeah leave everything and reschedule meetings and yeah get out and

[00:49:22] **Gavin McClurg:** is there i mean on that day it looked like at least on x contest there was just gunnar and the other guy that was with you but were there will there be a dozen people chasing it on a really good day or how many people would you expect to see at launch on on a good day yeah

[00:49:37] **Arne Kristian Boiesen:** i would say it would be a dozen okay it's uh we have a pretty good uh community here for for xf line so we're we're talking to each other trying to get you guys got a telegram

[00:49:48] **Gavin McClurg:** group or something and chat it up yeah okay yeah

[00:49:51] **Arne Kristian Boiesen:** yeah and i have some i have some uh some friends around from the the western parts of norway sometimes also take the train over to try to fly back and especially from uh drummond or you can follow the valley and fly fly up to jailo and over the mountains again towards and bergen that's uh so that's that's one of my dreams to try to fly over that big plateau that separates the western and eastern parts of norway and um it's called the hard on your video it's uh so it's it's hard to do it because of uh it's a little bit higher so much more snow uh and it's also hard to do because of the the weather changes when you're when you're flying over the the what do you call it when the the water line when it starts to go the other way

[00:50:46] yeah it's often more moist if you have easterly winds on the west side

[00:50:51] **Gavin McClurg:** ah okay so you're you're talking about doing a west to east or an east to west up and over the east to west east to west yeah wow east to west okay my brain doesn't think like that we're always going the other way

[00:51:04] **Arne Kristian Boiesen:** yeah so um yeah it's i think it's possible uh so um yeah but just just have to wait for the right day and go for it that

[00:51:15] **Gavin McClurg:** would be i would imagine wicked spectacular i mean you're ending in the fjordlands right yeah it's uh

[00:51:22] **Arne Kristian Boiesen:** it's it's been done sometimes uh but like locally you can start up there and fly over and same from uh from uh the west side you can fly over to the east that's been done sometimes uh from voss as well but it's never been done from like further south towards drummond or south of oslo and uh yeah is

[00:51:47] **Gavin McClurg:** airspace a big deal in norway in general you mentioned it it was kind of a you had to string it together down by oslo but is it are there a lot of places you got to worry about it or is that pretty much it's just down near the capital yeah

[00:52:00] **Arne Kristian Boiesen:** you have um it's yeah it can be a problem it's been a problem this season around uh around oslo because of the tma is it's too big if you ask me but of course when you get outside that tma it's i would say we're pretty lucky we we don't have that many restrictions but uh yeah so uh we had some problems uh because of some regulations that's been changed to last year so we haven't had the possibility to to fly that much from these small local hills but but does have a huge potential so i haven't i've only done maybe two flights from vittingfoss from where i took the this this season because of this so it's hard to really hard to get enough altitude to fly legally oh is there much glider

[00:52:54] **Gavin McClurg:** flying going on there and

[00:52:56] **Arne Kristian Boiesen:** it's uh it's a small community it's not that many but uh but it's uh it's a pretty good community in north of oslo towards a place called hamar and elverum and uh yeah do you have

[00:53:10] **Gavin McClurg:** do you have wave conditions set up there are they flying wave okay yeah

[00:53:16] **Arne Kristian Boiesen:** especially around the easter you can get 5000 meters with sailplanes wow yeah cool so uh so that's that's one of the things you have to think about when flying paraglider here is uh is the waves and yeah and about that it's it's that's that's one of the reasons it's often uh good to fly here on southeast to start pretty close to the fjord and close to the to the uh to the ocean you get less waves so that direction so it's easier to fly on days with a little bit stronger winds compared to if the wind are coming from west or northwest it's normally a little bit more wave conditions going on so yeah how

[00:54:03] **Gavin McClurg:** does your flying and flying community compared to neighboring sweden is it is it i mean i run into a lot more norwegians flying than swedish but is that is it is it a pretty big deal there too yeah

[00:54:16] **Arne Kristian Boiesen:** it's uh it's it's pretty good i would say it's a little bit more uh towing and coastal flying but it's a it's a pretty good um community around uh gottengenb yeah

[00:54:28] **Gavin McClurg:** i did a talk there quite a few years ago and i didn't get to fly with the weather was quite bad but they showed me a picture it looked amazing it's a really cool dune flying and stuff there looks cool and

[00:54:41] **Arne Kristian Boiesen:** i'm trying to convince them because they have one towing place just outside the gottengenb where it's it stuck to airspace so i'm i really want to have maybe start towing a little bit further north uh towards the border of norway uh they have a small hill called dingla okay it's 70 meters and once i did the 50 kilometers from that site it's really bingo if you get up or you don't get up but but that area if you could tow up and start on strong winds it's yeah it could be yeah it's it's the same as flying in finland then you have almost no airspace problem see i would say on a really good day then 400 is possible wow but uh yeah nobody's done that yet so uh yeah i'm trying to convince some people to maybe start doing now

[00:55:36] **Gavin McClurg:** it's out there man now you're gonna have people going for it yeah hopefully

[00:55:41] **Arne Kristian Boiesen:** there yeah fantastic

[00:55:42] **Gavin McClurg:** well uh hey bud i really appreciate knowing more about your wonderful area to fly i've been very keen to get up there and join you guys for a long time so now i'm feeling a lot more inspired especially as

winter starts setting in here so hopefully i get to come fly with you guys but thanks for sharing all this i appreciate it yeah

[00:56:01] **Arne Kristian Boiesen:** it would be really cool if you came here and uh yeah and let's say may and june or something like that yeah we can show you around that'd

[00:56:09] **Gavin McClurg:** be great maybe i'm doing the xops thing again this year so maybe i'll come over before that and uh just come up there for a week and at least say hi but it's not too far away we

[00:56:18] **Arne Kristian Boiesen:** have uh if you know um yeah he's uh yeah he's one of the his rookie this year and uh yeah so he will probably join if uh if the weather is good

[00:56:29] **Gavin McClurg:** excellent yeah no i will be cheering him on i've been uh i need to get him on the show but yeah very cool it's nice to see you guys represented uh thanks christian thanks a lot man appreciate it you're welcome talk soon cheers bud if

[00:56:47] you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way 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 cost so i hope you guys have a great day and i'll see you next time bye so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of

[00:57:46] 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 cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website and we'll see you next time bye bye website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little uh 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 and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you can find us on the website 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

Le 10 juin 2023, Arne Kristian Boiesen, un parapente chevronné de Norvège, s'est élancé depuis l'un de ses sites locaux près d'Oslo avec l'espoir de réaliser une performance majeure. 9,5 heures plus tard, il avait parcouru 343 km depuis son point de départ avec son Niviuk Peak 6, une distance remarquable de 90 km de plus que quiconque n'avait jamais accompli en Norvège, en volant presque directement vers le nord à travers un terrain épique, pour atterrir juste au sud de Trondheim. Le record est toujours en vigueur aujourd'hui.

Le post #235 A Record is Crushed in Norway with Arne Kristian Boiesen est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Avant de passer à cet épisode avec Christian Boisen — je ne pense pas prononcer son nom de famille correctement, je m'excuse si ce n'est pas Christian — nous parlerons de son vol record en Norvège en 2023, ce qui est assez incroyable. On y reviendra d'ici peu. Je voulais d'abord approfondir mes réflexions sur Beer.

[00:00:36] J'ai reçu beaucoup de retours après quelques émissions. J'ai brièvement évoqué une partie du carnage qui se produit à Beer. On a eu l'épisode avec Ben Lewis, bien sûr, qui a été aspiré à plus de 7 300 mètres. Vous en avez vu de plus en plus sur tout le web. Mais après avoir publié cet épisode et avoir parlé un peu de Beer, c'est un endroit où je suis allé voler en 2009 et 2011. Et à l'époque, il y avait beaucoup de carnage. Ça n'a certainement pas diminué. C'est juste une question de chiffres, de hautes montagnes et un endroit incroyable pour voler. Donc ça attire des tonnes et des tonnes de gens. Et tout le monde dit que cette année a été la plus importante à ce jour. Une partie, c'est juste une question de chiffres. Mais je voulais aussi préciser quelques points que j'ai appris ces dernières semaines.

[00:01:23] Il y a aussi eu des gens qui ont envoyé des e-mails en plus d'une mise à jour sur l'assurance. On a eu un incident lors du dernier jour de l'ex-Red Rocks. Du point de vue de l'hélicoptère de secours, ça n'aurait pas pu être mieux sur bien des aspects, parce que mon directeur de la sécurité, Bill Beninati, était sur le site de lancement. Il y avait aussi quelques médecins d'urgence juste à côté. Ils ont donc pu atteindre la victime immédiatement. C'était un crash au décollage. Mais il y a eu de la frustration concernant le côté hélicoptère et en discutant avec Global Rescue. Parce que quand vous appelez une compagnie d'assurance, Global Rescue n'est pas vraiment une compagnie d'assurance. Mais quand vous les appelez, ils vont vouloir connaître tous les détails, le numéro de membre et ce genre de choses.

[00:02:10] Et ça va ralentir si vous essayez de faire venir un hélicoptère. Ça va évidemment ralentir les choses. C'est ce qu'on dit depuis des années et des années. Si vous avez un incident, assurez-vous de prévenir votre assureur, que ce soit Global Rescue ou quelqu'un d'autre, pour que votre demande puisse être prise en charge. Mais ce qu'ils disent maintenant, et ça a beaucoup de sens, c'est que la première chose à faire si vous êtes une victime ou si vous aidez une victime, c'est de contacter les services d'urgence. Donc le 911 ici aux États-Unis. C'est différent selon les régions du monde. Mais prévenez-les d'abord, puis prévenez votre assurance. Pour que le secours soit lancé, ce qui sera souvent notre communauté en premier.

[00:02:55] On connaît le mieux les secours. On peut faire bouger les choses plus vite que les services de recherche et de sauvetage ou le 911. Ou appeler les services d'urgence ou appeler les secours en montagne. Donc, en général, c'est notre communauté. J'en ai beaucoup parlé par le passé. Je ne vais pas revenir là-dessus maintenant. Mais dans un endroit comme l'Inde, ce ne sont pas les Alpes, évidemment. De très grandes montagnes. Mais c'est aussi très haut. Les secours par hélicoptère sont délicats à haute altitude à cause de la finesse de l'air. Et ils vont vouloir l'argent d'avance, ce qui n'est pas la façon dont ça fonctionne dans beaucoup de régions du monde. Mais c'est compréhensible parce qu'ils veulent s'assurer d'être payés. Et les hélicoptères coûtent très cher. Donc les locaux qui volent là-bas depuis longtemps, comme les gars de Himalayan Sky Safaris, Eddie Colfax et le regretté John Sylvester et Debu et Antoine et Stefan, tous ces

gars-là.

[00:03:53] Ils ont essayé au fil des années de mettre en place une sorte de fonds. Du coup, quand vous y volez, il y aurait des fonds de club pour financer un sauvetage en hélicoptère. Mais ça n'a jamais vraiment abouti. Je discutais justement avec Eddie il y a quelques jours de leur idée de peut-être organiser des sauvetages en tandem plutôt que de compter uniquement sur les hélicoptères, parce que c'est cher. Ça peut souvent prendre des jours et ils vont vouloir l'argent d'avance. Et aucune compagnie d'assurance que je connaisse ne va certainement faire ça. Elles paient un sinistre après coup. Elles ne vont pas simplement avancer l'argent pour un sauvetage en hélicoptère dans lequel elles ne sont pas impliquées. Le point principal, le point principal à comprendre ici, c'est que vous allez voler dans l'Himalaya en Inde et que les choses ne vont pas fonctionner comme vous en avez probablement l'habitude chez vous, que ce soit en Europe, en Amérique du Nord, en Australie ou en Nouvelle-Zélande.

[00:04:48] Les choses sont plus lentes, les altitudes plus élevées, et ils veulent l'argent d'avance. Alors, soit nous, en tant que communauté, créons un fonds et quand vous allez au Beer, vous mettez 150 ou 200 dollars dans ce fonds. Ça s'accumule et cet argent peut servir à secourir quelqu'un. Et ensuite, cette personne doit reconstituer le fonds si ce n'est pas couvert par son assurance, quelque chose comme ça. Mais pour l'instant, ça n'existe pas. Et si vous allez voler au Beer, vous devez garder à l'esprit que si vous dépassez les limites ou si vous volez dans des endroits qui dépassent vos capacités, ça ne marchera pas. Et si quelque chose de grave arrive, il se peut qu'ils ne puissent pas vous atteindre avant plusieurs jours.

[00:05:37] Il faut donc voler en gardant tout ça à l'esprit. Et ça signifie avoir beaucoup plus de marge. Ce qui arrive à Beer est, bien sûr, évitable. Si les gens volaient plus intelligemment, avec plus de matériel et de moyens, et qu'ils créaient de meilleurs réseaux de communication... apparemment, ils utilisent une sorte de réseau maillé là-bas parce que les InReach ne sont pas autorisés. Je ne peux pas trop commenter ça, mais bien sûr, la plupart des gens que je connais apportent quand même un InReach dans le pays et l'utilisent, ce que je ferais certainement si j'y volais. C'est une pièce d'équipement assez importante. Mais certaines des histoires que j'ai reçues de la part de gens ces dernières semaines... j'ai vraiment apprécié qu'ils partagent ça, mais j'ai été surpris de voir à quel point ils étaient mal préparés.

[00:06:32] Et peut-être que des gens peu expérimentés et mal équipés vont voler dans ce qui est vraiment un grand espace. Il a la réputation d'être assez calme. En général, il n'y a pas beaucoup de vent. On peut voler sur de très grands terrains sans avoir une tonne d'expérience en montagne et le faire en toute sécurité. Mais quand j'ai parlé à Eddie, il pensait que peut-être 50 % des gens qui décollent à Beer, qui passent parfois par l'arrière — vers la crête arrière qui monte rapidement jusqu'à 5 000 mètres — peut-être 50 % ne sont pas préparés, que ce soit en tant que pilotes, avec leurs heures de vol ou leur approche.

[00:07:19] Ce n'est pas quelque chose de très répandu en Amérique du Nord, d'aller skier ou de faire du vol avec un guide, mais je recommanderais vivement d'utiliser des services de guides. Il y en a de superbes et c'est en pleine expansion. Je vois de plus en plus de gens le faire et qui sont très compétents. Je pense vraiment que vous devriez envisager d'ajouter cette dépense à votre itinéraire. Si vous allez dans des endroits comme Beer ou dans les grandes montagnes, et cela peut même être le cas dans les Alpes où c'est assez complexe et cela peut être un peu accablant d'y aller pour la première fois ou les premières fois, même sans aide. Alors, réfléchissez-y.

[00:08:05] Je pense que c'est une très bonne idée. Et c'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. J'ai apprécié que tout le monde m'envoie ces e-mails et j'ai essayé de me rappeler sans cesse : « Hé, toi aussi tu y étais ». J'y étais en 2009. J'y étais en 2011. Pour ces deux voyages avec Himalayan Sky Safaris, c'est là que j'ai fait mon premier bivouac avec John Sylvester et je suis vraiment reconnaissant envers ces gars, c'est là que j'ai fait mon premier 100 km. On a tous acquis notre expérience quelque part pour la première fois, et on passe tous par une longue période de syndrome de l'intermédiaire, dont j'ai beaucoup parlé dans l'émission, mais pensez à la marge, à l'altitude, et surtout à l'oxygène.

[00:08:49] Comment allez-vous rester au chaud ? Pensez à engager un guide. Si c'est votre premier voyage, ils peuvent beaucoup vous aider. J'ai reçu un e-mail d'un pilote qui a volé le même jour que Ben s'est fait aspirer. Ouais, il s'est fait aspirer, mais heureusement, il a été dirigé vers le sud, sur les plaines, un peu plus tôt. Il a atterri sous une pluie battante, il a dû faire tout le processus de parachutage plusieurs fois à cause de la pluie. Et heureusement, il allait bien. Mais j'ai aussi reçu énormément d'autres e-mails de personnes qui ne pouvaient pas croire que ces gars-là volaient ce jour-là. Il y

a aujourd'hui bien de meilleures prévisions. Je comprends mieux maintenant. Et les signes étaient là, tant dans les prévisions que sur le terrain. Ouais.

[00:09:34] Ouais. Donc, en regardant autour de soi, en regardant le ciel, il y avait beaucoup de vols de lemmings. Ça ressemblait à ce que j'ai vu partout dans le monde, pas seulement en Belgique, mais enfin, « Hé, ce pilote est encore en l'air, ça doit aller ». Alors ne soyez pas ce pilote. Ne faites pas ça. Eh bien, Gad vient de publier un très bon post sur ce qui s'est passé à Manila en Australie autrefois, quand Eva a été aspirée au-dessus de 30 000 pieds et qu'un pilote coréen a été tué dans la tempête. Et je pense que, sur les 145 pilotes à cette rencontre mondiale, 140 ont atterri avant que ça ne devienne trop fort et cinq autres ont continué. Et on sait tous ce qui est arrivé à celui-là.

[00:10:20] Et elle dit : ne soyez pas ces cinq pilotes, soyez les 140 qui touchent le sol en avance, en sirotant un café et en se sentant bien à l'idée de voler le lendemain. Très bien, c'est noté. Super émission pour vous aujourd'hui avec Christian Buisson. Et encore une fois, je sais que je prononce mal son nom, mais il a fait un vol vraiment remarquable en juin 23, plus de 360 000 points de concours X, mais 343 depuis le décollage, c'est comme ça qu'on mesure les distances. Il a battu le record précédent en Norvège de je crois 90 000. Je pense avoir bon. Ça pourrait être 70 000. D'accord. D'accord. D'accord. D'accord. D'accord. Une distance considérable, il a commencé un peu au sud-est d'Oslo, près de chez lui, et a remonté à travers un terrain vraiment remarquable, juste vers les terres de fjords de, je dois remonter ça ici, Trondheim.

[00:11:22] C'est un endroit où je voulais vraiment voler. J'y suis allé pour les JO en 94, entre Hamar et Lillehammer ; un pays magnifique, un endroit superbe, des gens formidables. Et évidemment, un gros contingent de pilotes. On croise tous ces gens-là chaque année à la Menarca, où je serai le mois prochain, mais lui, il a vu ce jour arriver, il était super enthousiaste et il s'est mis en l'air. Les choses ont commencé à bien se passer et il a lâché le marteau. Donc, il raconte cette journée incroyable et aussi le vol en Norvège, pour lequel je suis très inspiré de participer avec des amis là-bas. Alors, oui, si vous vous intéressez au vol, si vous vous intéressez au vol en Norvège, il parle du potentiel de bivouac et des aspects délicats de l'espace aérien, et de ce qu'il propose concrètement pour voler là-haut.

[00:12:16] Profitez bien de cette discussion passionnante avec Christian Buisson. Santé.

[00:12:33] D'accord, Christian, merci d'être venu sur l'émission si rapidement. J'ai été informé de votre vol il y a assez longtemps. Je pense que c'était quand Frederick m'a envoyé l'e-mail à ce sujet. Je l'ai un peu mis au second plan, je me disais qu'on devait faire ça et examiner tout ça, mais tout ce temps a passé, mais je comprends que le record tient toujours.

[00:12:56] **Arne Kristian Boiesen:** Oui, c'est le cas. C'était le 10 juin 2023. Donc, on croise les doigts. Non, ce n'a pas été fait cet été, cette saison. Donc, oui, mais j'essaie moi aussi. Oui, bien sûr. Et on sait tous que les records sont faits pour être battus.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** Ils seraient

[00:13:17] **Arne Kristian Boiesen:** cassés, non ? Ouais, ils le sont.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Et vous, vous êtes juste à côté d'Oslo. C'est ce que vous disiez avant qu'on commence l'enregistrement ? C'est là que vous habitez ? Ouais, je

[00:13:24] **Arne Kristian Boiesen:** j'habite dans un petit endroit appelé Colsos. Alors, on a quelques collines locales, donc je peux carrément partir de chez moi et il me faut 20 minutes pour atteindre le premier décollage. On a des endroits, oui, des endroits où on peut faire du vol plané, du thermique, mais, oui, si je prends la voiture pendant 40 minutes, on peut aller dans un super endroit où, quand il fait beau, on peut atteindre les 200 km/h. Donc, oui.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** C'est ça, c'est le décollage que vous avez utilisé pour le grand vol ?

[00:13:59] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, celui-ci était un peu plus au sud, mais c'est dans la même zone. Alors, on a parlé d'utiliser le premier dont j'ai parlé, mais on pense que FOSS est à environ une heure au sud d'Oslo. Tu commences sur une petite colline. Il y a environ 175 mètres entre le décollage et l'atterrissage. Donc c'est une possibilité de prendre de la hauteur, mais si ça marche, il est possible de décoller rapidement et de faire pas mal de kilomètres au début. Mais il y a

des problèmes d'espace aérien là-bas. Mais normalement, on a...

[00:14:46] L'opportunité d'atteindre des altitudes plus élevées pour, ouais, pour avoir un peu plus d'altitude de travail, pour s'éloigner de cette zone d'espace aérien.

[00:14:59] **Gavin McClurg:** Je ne l'ai pas étudié de très près, mais vous allez essentiellement vers le nord. Est-ce le schéma de vol typique ? C'est ce que vous faites normalement ? Est-ce que vous faites plutôt des allers-retours, des FAI ou à quoi ressemble une bonne journée là-bas, une journée type ?

[00:15:16] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, dans le sud, dans la majeure partie de la Scandinavie, les vents météo comme ceux que vous avez dans l'Idaho, ils dominent. Donc, ça veut dire normalement que la plupart des vols XC sont à sens unique, mais les bons jours, vous pouvez faire des retours d'automne et des FAI, mais surtout dans la zone où je vis, dans le sud-est de la Norvège, c'est surtout dans une seule direction à cause du vent. OK. Ouais. Et est-ce que c'est généralement

[00:15:49] **Gavin McClurg:** le sud ? C'est pas l'ouest ?

[00:15:51] **Arne Kristian Boiesen:** Euh, ça dépend. Ça pourrait être, euh, on est, hum, dans cette zone ou au sud d'Oslo, le sud-est est probablement le mieux. Ensuite, vous pouvez faire des vols vers, hum, Hemsedal et, euh, suivre les vallées. C'est, euh, surtout au début du printemps, euh, à cause de la neige, c'est difficile de, de traverser les plateaux montagneux. Euh. Mais, euh, plus tard dans la saison, quand vous pouvez vous rapprocher de, euh, juin, par exemple, c'est, c'est plus facile de, de survoler les plateaux. Et à ce moment-là, c'est plus facile de, de passer, euh, en traversant les vallées, euh, en traversant les plateaux et d'aller, euh, plus, euh, tout droit parce que souvent à cause des, des vents, euh, ça change un peu normalement quand vous allez vers le nord, ça passe du sud-est au sud et puis vers le sud-ouest.

[00:16:44] Mm. Mm.

[00:16:46] Alors

[00:16:46] **Gavin McClurg:** c'est le cas, c'est, c'est très important

[00:16:46] **Arne Kristian Boiesen:** pour, pour voler au-dessus des vallées et traverser les plateaux et, euh, voler vers, euh, Trondheim en fait. C'est, euh, à partir de cette zone. Est-ce que c'est, est-ce que c'est l'objectif ?

[00:16:56] **Gavin McClurg:** un jour ? J'ai vu que vous étiez un peu en dessous, mais est-ce que vous pensez que c'est possible ?

[00:17:01] **Arne Kristian Boiesen:** Euh, vous, vous volez dans cet espace aérien aussi. Euh. Hum, mais, euh, sur la route que j'ai prise, je pense qu'il est possible de faire, euh, 350 dans cette direction. Vous avez encore un peu de, euh, euh,

[00:17:16] **Gavin McClurg:** ...

[00:17:16] **Arne Kristian Boiesen:** il reste quelques kilomètres à faire sans entrer dans une zone de contrôle.

[00:17:23] parce que c'est une zone appelée Trysil qui est plus proche de la frontière suédoise, ouais, au nord d'Oslo. À partir de là, dans cette zone, tu peux voler vers le sud et le sud-ouest, et c'était en fait la zone où je pensais que le record aurait été battu il y a longtemps. J'ai fait mes premiers 200 depuis cette zone vers le sud-est, mais si tu voles là vers le sud et le sud-ouest, tu passes en Suède et tu voles vers, enfin, du côté suédois presque tout le long, je pense que tu peux faire, ouais, tu peux faire 400 par beau temps, donc là tu commences à aller vers quelque chose de plus finlandais.

[00:18:03] **Gavin McClurg:** les conditions, c'est vrai qu'en Suède n'est pas très plate et n'est pas très aquatique comme la Finlande, si ?

[00:18:11] **Arne Kristian Boiesen:** mais pas autant que la Finlande, c'est plus dans la partie ouest de la Suède, c'est plus vallonné. OK, donc c'est de la forêt et des collines, donc c'est... on peut dire que c'est du vol en ligne droite, mais quand même, tu cherches des collines d'où partent les thermiques et ouais, et

[00:18:31] **Gavin McClurg:** c'est un passage sans importance de franchir cette frontière en l'air, non ? Je veux dire, tu n'as pas besoin de prévenir personne, tu peux juste le faire, c'est ça ?

[00:18:39] **Arne Kristian Boiesen:** Tu peux juste le faire, ouais, pas de problème.

[00:18:41] **Gavin McClurg:** OK, ça marche.

[00:18:42] **Arne Kristian Boiesen:** C'est plus difficile si vous êtes en Finlande et que vous volez vers l'est, c'est... ouais, c'est pas de la voltige, ça devient beaucoup plus...

[00:18:49] **Gavin McClurg:** plus délicat, oui, bien sûr. Donc, tu as commencé grosso modo au sud-ouest d'Oslo. Je regarde ton vol là, au sud-ouest d'Oslo, ta première étape était plutôt vers le nord-ouest, puis presque vers le nord. Et plus tu vas vers le nord, plus tu te retrouves en terrain accidenté. Pardonne-moi mon manque de connaissances géographiques, parce que j'étais en Norvège pour les JO en 94. J'étais à Hamar et Lillehammer, mais tu traverses cette zone, oui.

[00:19:19] **Arne Kristian Boiesen:** un peu plus au nord de Lillehammer, d'accord. J'ai traversé la vallée de Gibraltar, c'est là que se trouve le Llama. Donc oui, mais tu as raison, au début, tu suis surtout la vallée parce que c'est un peu typique, les thermiques ne sont pas encore très bons ce jour-là. Et oui, je devais juste essayer de rester en l'air, mais à un moment, il y a une vallée appelée Numedal au sud-nord de Kongsberg. Dans cette zone, il était possible de monter sur les plateaux où les thermiques sont meilleurs. Tu voles donc en t'éloignant de la civilisation, mais tu voles vers des thermiques bien meilleurs, et dans cette zone, j'ai commencé à avoir de superbes lignes avec des conversions.

[00:20:17] Ouais, des conversions de lumière et des rues de nuages, donc vous...

[00:20:23] **Gavin McClurg:** Ta vitesse est plutôt bonne, c'était un vol de neuf heures et demie, juste au-dessus de 38 000 pieds par heure. Tu avais un vent arrière ?

[00:20:31] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, c'était pas du vent arrière, mais en fait c'était plutôt bien toute la journée. Avant de partir, j'avais un peu peur que ce soit trop fort. Mais quand j'ai vu la météo, c'était le genre de journée où il fallait tenter le coup si on voulait essayer de battre le record, parce que ça avait l'air super avec les prévisions thermiques et tout le reste. Mais bien sûr, ce genre de journée, on peut se faire défoncer par le vent et devoir atterrir après 15 minutes, ou alors ça peut être vraiment top. C'est presque comme voler au Brésil avec les vents forts. Mais il faut essayer. Et si ça marche, ça marche souvent très bien.

[00:21:13] **Gavin McClurg:** Christian, quand je regarde le vol, je vais massacrer ces noms, mais tu montes dans cette vallée, Fagernes et Ardal, ça ressemble à une vallée fluviale assez importante. Il y a une ligne blanche, d'accord, c'est une ligne blanche que X-Contest a tracée. Pour moi, on dirait que tu pénètres dans un terrain assez profond ici. Est-ce que, tu sais, les récupérations sont possibles ? Est-ce que tu es un peu seul là-bas ?

[00:21:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, après Fagernes, vous volez dans une zone de parc national. Ah, d'accord. Ouais, donc c'est, on peut dire que c'est un peu isolé, mais tant que vous êtes à l'aise pour marcher trois ou quatre heures, il n'y a aucun problème. OK. Donc, ouais. Ce n'est pas si grave. Ouais, je dirais que vous devez le faire si vous voulez essayer de battre le record. Ouais, bien sûr. Mais la zone au nord de Fagernes est juste vraiment magnifique. J'ai survolé ça deux fois cette saison aussi. Cette zone ? Ouais. C'est fantastique avec tous les méandres des rivières et, ouais, vraiment, c'est une zone vraiment sympa.

[00:22:29] **Gavin McClurg:** C'est une forêt assez dense ou il y a beaucoup d'endroits pour atterrir, genre des prairies et tout ça ?

[00:22:35] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, il y a beaucoup d'endroits où atterrir. Tous ces plateaux sont normalement au-dessus de la limite des arbres. Ah. Donc, oui. D'accord. Ils se situent surtout entre 800 et 1 100 mètres. Et c'est à peu près la limite des arbres. Donc normalement, pas de problème. Un peu plus au sud, c'est de la forêt plus dense. Du coup, quand vous survolez les plateaux, ça pourrait être un problème. Mais normalement, on peut toujours trouver des endroits où il est possible de se poser.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Et plus tu vas vers le nord, près de là où tu as atterri et quand tu approches Trondheim, est-ce que je dis ça bien ? Le secteur de Trondheim ?

[00:23:16] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Ouais. Ouais. Vers... j'ai atterri juste au sud d'Optal.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** Ouais. D'accord. Ouais. Je vois ça.

[00:23:23] **Arne Kristian Boiesen:** Et avant ça, j'ai traversé Vågå. C'est un spot de parapente et de deltaplane assez sympa. Il y a eu un championnat européen dans cette zone il y a longtemps. Mais vers le sud de la vallée de Drivdalen, cette petite vallée courte et étroite, la thermique a commencé à se détacher et à essayer de monter aussi haut que possible. Il était environ 20h30, mais il était encore possible d'atteindre la base des nuages. Et quand je suis entré dans cette vallée étroite, il était en fait possible de faire du vol plané grâce au vent de sud-ouest qui était là-haut.

[00:24:15] Alors, j'ai fait du vol plané sur toute cette zone jusqu'en bas, et ça m'a donné genre presque, ouais, genre 35 kilomètres de bonus sans aucune thermique, juste du vol plané. Et ça a été, ouais, ça a été fantastique.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Et ça a battu le record précédent de 90 km. Je veux dire, c'était un sacré boulot. Waouh.

[00:24:39] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Vers là.

[00:24:39] **Gavin McClurg:** Et donc ces paysages de fjords, juste au nord et à l'ouest de l'endroit où vous êtes allés, est-ce que c'est ça que les gens ont en tête quand ils pensent aux fjords en Norvège, là où ils font tout le base jumping, ou est-ce que c'est beaucoup plus au nord ?

[00:24:56] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Ouais, t'as raison. Juste au nord-ouest de Vågå, tu peux voler jusqu'à Åndalsnest dans la vallée de Romstoln. Et ouais, il y a pas mal de base jump qui part de là.

[00:25:13] **Gavin McClurg:** Oh, juste là. Donc juste à l'ouest-nord-ouest. Juste à l'ouest de là où tu as atterri.

[00:25:17] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. D'accord. Ouais. Non, en fait, plus à l'ouest de là où j'ai atterri, mais plus au nord-ouest de Vågå et Grunsvall. Ah, je vois. D'accord. Ensuite, tu descends vers Åndalsnest et ouais. Et

[00:25:31] **Gavin McClurg:** donc il y a aussi beaucoup de bons spots de ski là-bas.

[00:25:34] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, il y en a. Ouais.

[00:25:39] Et en fait, si vous voulez faire des triangles FIE en Norvège, les meilleures zones se trouvent là-bas. C'est une zone montagneuse juste au sud, vers Strøen et Vås. Dans ce secteur, il est possible, les bons jours, de faire des triangles FIE de 135 kilomètres. C'est un peu plus difficile à faire dans le sud-est de la Norvège, mais dans cette zone, les jours avec peu de vent, c'est presque comme les petites Alpes où on peut avoir un peu de vent. Oui. Les systèmes de vent sont générés par les montagnes et non par le vent météo. Mais la zone où je vole, c'est plus le vent météo qui domine, donc ça rend les allers simples difficiles et, oui, on essaie de revenir ensuite.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Est-ce que la brise de mer est une sorte d'obstacle prédominant, je ne sais pas, pas un ennemi, mais est-ce que c'est quelque chose avec lequel vous devez faire face sur tous les vols ? Ouais, parce que vous avez tellement d'océan autour de vous.

[00:26:44] **Arne Kristian Boiesen:** Non, pas sur tous les vols. Mais si vous volez vers ces vallées, bien sûr, ça va finir par être un problème, surtout, ouais, comme la vallée de Romsdalen. Normalement, j'y suis allé plusieurs fois. Ouais. Et en général, on a la brise de mer le soir. Donc, il faut essayer de rester un peu plus haut au-dessus de la ligne de la vallée et essayer d'éviter de descendre dans la brise de mer.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Je vois que tu, je ne sais pas si tu as décollé avec eux, mais tu as volé avec quelques autres gars ce jour-là et Gunnar en fait partie. Je ne connais pas très bien Gunnar. Qu'est-ce qui est arrivé à ces gars ? Pourquoi n'ont-ils pas continué ? J'étais,

[00:27:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, c'était triste en fait que Gunnar n'ait pas réussi parce qu'il, ouais, c'est un vraiment bon pilote. Je pense qu'il a probablement volé un peu trop vite parce qu'il s'est écrasé au nord de Kongsberg. Ouais. Peut-être qu'il n'avait pas autant confiance en la journée aussi. Mais moi, j'étais en mode, ouais, maintenant je

suis en route. Je veux juste essayer de.

[00:27:48] Atteindre, euh, Gull par exemple, où c'est facile de rentrer en train, mais ils ne faisaient que devenir de plus en plus bons. Alors, euh, ouais. Je

[00:27:58] **Gavin McClurg:** enfin, dans ton journal de vol, on dirait que tu n'as pas vraiment été bas avant la toute fin de la journée. Et puis, évidemment, c'est là que tu faisais du vol de crête et tout ça, mais ça n'avait pas l'air, tu sais, pas trop de sauvetages en basse altitude, je n'en vois pas beaucoup. Ça a dû être, c'était une bonne journée, hein ?

[00:28:15] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, c'était bien. J'ai eu, euh, une partie basse, euh, au nord de Fagernes où on peut voir sur le journal de vol, euh, qu'il va vers la gauche et qu'il a fallu bosser. Et ça, c'était un peu critique. J'étais à environ 170 kilomètres de distance, encore une sacrée, une sacrée excursion en Norvège, mais, euh, ouais, je volais vers un gros nuage et, euh, ouais, euh, ça ne marchait pas. Ça, euh, ça s'éteignait. Du coup, j'ai dû genre, euh, pousser, euh, face au vent, et, euh, essayer d'atteindre des, euh, zones ensoleillées et essayer, euh, et ouais, j'ai trouvé de la portance et puis comme c'est un terrain tellement plat, il faut juste essayer de rester, de rester dans la thermique le plus longtemps possible et juste dériver avec.

[00:29:09] Alors, vous continuez à dériver vers, euh, oui, plus loin dans les montagnes et plus loin vers l'ouest, mais il faut juste le faire. Ouais, il faut le faire. Il faut essayer, mais bien sûr, ce n'est pas dangereux parce qu'il n'y a, euh, il n'y a pas d'arbres ou des trucs du genre. Il faut juste s'éloigner. Est-ce que c'est ce genre de...

[00:29:31] **Gavin McClurg:** C'est comme de la tourbe, et vous savez, quand il n'y a pas d'arbres, c'est un peu comme de la sphaigne, vous savez, imaginez le genre de terrain du nord de l'Écosse. Ouais. C'est comme des tourbières.

[00:29:42] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. D'accord. Ouais. C'est genre, les montagnes dans cette région sont, normalement, pas très pointues, elles sont arrondies, donc quand tu as du vent sur ces petites montagnes, c'est vraiment facile de juste passer au-dessus et de dériver avec le vent, et tu dois juste essayer de rester dans la thermique et de la garder. C'est d'ailleurs une des choses qui, je pense, fait que beaucoup de pilotes norvégiens sont bons pour voler dans des conditions faibles. Parce qu'on est... on est, ouais, on doit souvent voler dans ces thermiques pourries, en dérivant, en essayant juste de rester en l'air. Donc, ouais.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as commencé cette journée en te disant que ce serait une journée record ? Je veux dire, est-ce que c'était ton objectif ou est-ce que ça t'est tombé dessus alors que tu volais tranquillement en te disant : « Oh, wow, c'est vraiment bon » ?

[00:30:39] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, je pensais que c'était une journée à plus de 200. Ouais. Ouais. OK. OK. On n'en a pas souvent comme ça. Mais bon, c'était en fait un samedi, donc c'était facile de sortir, mais la veille, ça avait l'air tout aussi bien aussi, mais il y avait un truc avec mon boulot et donc je ne pouvais pas prendre ma journée, et j'étais un peu déçu de ça, mais quand le samedi était aussi bon, ça n'avait plus d'importance.

[00:31:10] **Gavin McClurg:** Et donc pour les saisons là-bas, j'imagine que c'est un peu comme en Finlande. Est-ce que ce sont plutôt les mois de mai ou juin qui sont les meilleurs ? Ouais. Ouais.

[00:31:19] **Arne Kristian Boiesen:** Absolument. D'accord. Ouais.

[00:31:20] **Gavin McClurg:** Et est-ce que ça commence à se stabiliser en juillet ? C'est comme en Alaska ? Ça devient juste plus pluvieux, plus stable, avec plus de moustiques.

[00:31:27] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Ouais. La partie pluie, c'est une exagération. C'est le plus gros problème. Oh. Enfin, oui, surtout les dernières saisons, je dirais, les deux ou trois dernières saisons, juillet n'a pas été terrible. Et en août, on peut avoir du bon dans les montagnes, mais pas loin, pas, tu sais, pour aller vraiment loin. Donc ouais, surtout en mai et juin, quand la neige commence à s'effacer des plateaux, il est possible de traverser. Donc, et combiné avec, ouais, en juin tu as de longues journées, tu peux voler pendant, ouais, il est possible de voler 11 heures là-bas par une bonne journée.

[00:32:12] Et oui.

[00:32:13] **Gavin McClurg:** Vous diriez que pour cette journée, c'était neuf heures et demie, une journée plutôt solide, mais est-ce que ça s'est juste arrêté net ou est-ce que vous avez laissé du temps sur la table ?

[00:32:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, ça s'est arrêté net pour moi, mais j'aurais probablement pu commencer une demi-heure plus tôt. D'accord. Euh, bien sûr, si on a fait du remorquage et du treuillage, euh, vous faites beaucoup de remorquage là-bas ? Non, on n'en fait pas. Oh. Donc, euh, j'essaie, on fait un peu de remorquage depuis, euh, depuis l'arrière de bateaux, mais surtout pour le SIV. C'est ça. Ouais. Ouais. Mais, euh. J'ai, j'ai pensé à, parce qu'il y a eu du remorquage, euh, au sud de Lillehammer. Je pense que ce serait, peut-être une possibilité de, de, de, euh, enregistrer un vol, peut-être plus de 400. Ensuite, si vous pouvez commencer tôt par une journée de fort sud-ouest et ouais, voler vers, euh, la Suède. Et aller en Suède. Ouais.

[00:33:08] Genre vers le nord, vers le nord-est.

[00:33:13] **Gavin McClurg:** Le contingent norvégien au Mexique est énorme depuis... depuis que je vole, ça fait très, très longtemps. Ouais. Alors, quelle est la taille de votre communauté dans le pays ? Combien de pilotes ?

[00:33:27] **Arne Kristian Boiesen:** Je pense qu'on est autour de 2 500 pilotes enregistrés, entre les pilotes d'aile delta, d'aile volante et de parapente, mais il n'y en a pas tant qui sont actifs. C'est vrai. Mais quand même, c'est plutôt bien.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** Quelle est la population totale du pays ?

[00:33:45] **Arne Kristian Boiesen:** Non, c'est environ 5 millions, un peu moins que ça. Waouh. C'est incroyable.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Parce qu'on en a, je pense qu'on est à environ 6 000 et on est à 350 millions. C'est assez incroyable. Donc oui, il y a beaucoup, beaucoup de gens qui le font.

[00:33:57] **Arne Kristian Boiesen:** Hmm. Mon père a commencé à piloter en 1990. Alors, ouais, j'ai grandi avec ça. Quand j'avais 16 ans et que j'ai pu passer cette licence, c'était tout naturel. J'ai fait du maniement au sol pendant plusieurs années.

[00:34:17] Et

[00:34:17] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous pourriez en dire plus ? La plupart des pilotes norvégiens, est-ce que vous passez une bonne partie de l'année à l'étranger pour voler, ou est-ce que vous faites la majeure partie de vos heures dans le pays ?

[00:34:28] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Beaucoup voyagent à Tenerife ou dans les Alpes en été, mais j'ai essayé de voler surtout en Norvège quand c'est la saison parce que j'aime voler ici, mais bien sûr, j'aime aussi aller dans le sud de la France pour y voler quand c'est possible. Est-ce que c'est...

[00:34:47] **Gavin McClurg:** C'est le genre d'endroit où, tu sais, Gavin pourrait débarquer au milieu de mai, rester un mois et être pratiquement assuré d'avoir de bonnes journées ? Ou est-ce que c'est vraiment plutôt un endroit où il faut jouer au plus malchanceux ? Ce que je veux dire par là, c'est que pour aller chasser de longues distances au Texas, c'est assez rude de partir pour des semaines. Parce qu'on a très peu de jours, tu sais, c'est... c'est tellement loin pour nous qu'on est obligés de faire comme ça, mais ce serait mieux si on pouvait juste sauter dans un avion et, oh, voilà, on y est. Regarde, il y a une fenêtre, on y va, et quand elle passe, on repart.

[00:35:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Ouais. Je pense que tu aurais de bons vols. Je dirais que normalement, le mois de mai est une période assez sèche. Donc, le problème, c'est le vent d'un côté et la neige de l'autre. Mais comme à cause de la neige, ce n'est pas toujours facile de traverser, ouais, de traverser les plateaux, tu dois suivre les vallées, mais surtout fin mai, ça pourrait être vraiment bien. Donc si tu es là pendant un mois, bien sûr, je dirais que si tu as vraiment de la chance, tu peux faire plusieurs centaines de cas. Ouais.

[00:36:01] **Gavin McClurg:** Est-ce que la limite des neiges fonctionne de la même manière que dans les Alpes ? Ce que je veux dire par là, c'est qu'on a souvent de très bons vols au printemps dans les Alpes : les vallées sont bien chauffées, mais il reste pas mal de neige en altitude et on peut voler. On ne trouve pas que ça fonctionne très bien là où on vit, alors que ça marche encore à certains endroits dans les Alpes, vous savez, on peut voler au-dessus des glaciers et tout, vous

montez et vous descendez, ce genre de chose. Et quand vous passez le Grimsel, ça marche parfaitement même si tout est enneigé, mais il faut que ce soit relié par une sorte de pont terrestre. Est-ce que ça fonctionne comme ça chez vous ? Ou est-ce que quand il y a beaucoup de neige, ça ne passe tout simplement pas ? On ne peut juste pas y aller.

[00:36:47] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Tant que, par exemple, dans la vallée de Gubbrandstallen, au nord de Lillehammer et dans cette zone, à partir de Pâques, je dirais que ça marche vraiment bien dans les vallées à cause de ça. C'est quand les vallées sont dégagées de neige et que vous avez la ligne de neige. Mais le problème, c'est que les vallées, surtout dans le sud-est d'une partie de la Norvège, ne sont pas très profondes. Ce n'est pas comme sur le côté ouest où vous pouvez avoir presque mille mètres entre le fond de la vallée et le sommet. Mais dans le sud-est, c'est plus bas, peut-être deux à trois, 400 mètres. Ah, donc vous n'avez pas autant de marge de manœuvre. Ouais. Ouais. Mais ce n'est pas souvent facile de, ouais, de traverser parce que ce n'est pas comme si vous aviez la vallée et puis une autre vallée de l'autre côté, mais vous avez une vallée et puis un immense plateau, par exemple, de 5 à 10 à 15 kilomètres de plates uniquement.

[00:37:41] Et ensuite, vous avez une nouvelle vallée. Et à cause de ça, quand il y a de la neige sur toutes ces zones, il vous faut de l'altitude, oui, il vous faut de l'altitude. Il faut essayer de la traverser si elle est pleine de neige, parce qu'il n'y a pas de thermiques là-bas, mais oui, quand on arrive en juin, ça commence à fondre un peu. Oui. Alors ça fonctionne normalement mieux. Je dirais donc que juin est sans aucun doute la meilleure partie de la saison en Norvège.

[00:38:08] **Gavin McClurg:** C'est ce que j'ai remarqué aussi en Alaska. Vous savez, on commence à avoir de très longues journées en avril, mais il y a juste trop de neige et, vous savez, avec l'Alaska. Ouais. Si on avait commencé ça quelques semaines plus tard, je pense qu'on aurait été deux fois plus rapides. C'était juste ça. Mais d'ici juillet, c'est vraiment fini. C'est complètement cuit. Vous savez, ça devient beaucoup, beaucoup trop stable. L'air commence à ne plus bouger. Et qu'en est-il au nord de... pour ceux qui m'écoutent, je vous encourage à sortir une carte à moins que vous ne connaissiez vraiment bien la Norvège. Mais qu'en est-il au nord de Trondheim, en remontant, juste le long de la frontière avec la Suède ? Est-ce que les gens volent là-haut ?

[00:38:51] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. Euh, on en a eu, on en a un, euh, vers la frontière. On a un, euh, voyage, un voyage supplémentaire. C'est, c'est il y a longtemps, mais c'était presque 200 cas en vol vers la Suède. Vraiment ? Depuis Boda. Boda.

[00:39:07] **Gavin McClurg:** D'accord. Oh, ça, c'est plus loin. Bon, c'est un peu dans la région des fjords, mais B O D, c'est bizarre. D'accord.

[00:39:14] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais. C'était plus proche de la frontière suédoise. Donc en fait, tu voles au-dessus des montagnes et, euh, ouais, mais ça marche. C'est, mais c'est surtout du vol plané côtier dans, dans cette zone, euh, de, de, euh, ouais, autour de, euh, Trondheim et, euh, plus au nord. J'ai fait un peu de vol dans le Finnmark parce que ma, ma femme, euh, elle est de là-bas, mais c'est, c'est surtout du randonnée-vol. Donc, euh, ouais.

[00:39:43] **Gavin McClurg:** Ça doit être magnifique. On a été

[00:39:44] **Arne Kristian Boiesen:** on a réfléchi à peut-être faire, euh, peut-être, euh, faire un, euh,

[00:39:49] **Gavin McClurg:** un, un, un, un, un, un,

[00:39:49] **Arne Kristian Boiesen:** faire un projet partant des plaines du Finnmark et voler vers le sud ou vers l'est, vers la Suède ou la Finlande. Ça pourrait être vraiment cool. Je pense parce que j'ai vu tous ces nuages de rue là-haut dans cette zone. Dès que vous vous éloignez un peu de la côte, ça semble bien fonctionner, mais il faut ensuite avoir un peu de remorquage pour atteindre ces nuages.

[00:40:16] **Gavin McClurg:** Tu fais un peu de remorquage vol-bev. Un voyage, ouais.

[00:40:20] **Arne Kristian Boiesen:** Ce serait cool, peut-être que je pourrais faire un vol avec Andy ou quelque chose comme ça pour conduire, euh pour conduire une voiture de remorquage et oh, j'adore ça.

[00:40:30] **Gavin McClurg:** ça a l'air génial, ouais, ça serait ça serait plutôt sympa, ce serait un petit truc assez cool, ouais

[00:40:35] **Arne Kristian Boiesen:** quelque chose de totalement différent, ouais, mais euh ouais

[00:40:38] **Gavin McClurg:** En regardant... je ne vois que quelques photos ici, mais ça a l'air très propice au vol-bivouac. Je veux dire, ça a l'air plutôt... certaines zones doivent être assez faciles pour atterrir et vous avez beaucoup d'eau. Est-ce qu'il y a beaucoup de vol-bivouac là-bas ?

[00:40:53] **Arne Kristian Boiesen:** C'est l'année dernière, il y a de plus en plus de gens qui font de la marche et vol et du vol-bivouac, et on a aussi de très bons athlètes qui viennent de Norvège. Ouais, mais je fais du vol-bivouac depuis peut-être 10 ans, mais le problème, c'est souvent qu'on ne fait pas plus de deux, ou peut-être trois jours si on a de la chance. Ouais, donc j'ai fait quelques sorties en voyageant et en glissant pour voler l'autre jour, ouais, et puis peut-être si tu as de la chance, tu peux faire un nouveau vol le lendemain, ouais, j'en ai fait un depuis un endroit appelé Kopang et j'ai volé juste vers l'ouest et j'ai fini à Jailo, c'était vers...

[00:41:46] 180 kilomètres. C'était vraiment sympa, on traversait beaucoup de vallées et de plateaux, et on s'approchait de là où, oui, on volait juste au-dessus du plateau montagneux, donc c'était vraiment cool.

[00:42:05] **Gavin McClurg:** Vous volez beaucoup en hiver là-bas ? Vous avez des systèmes de haute pression qui donnent quelques jours ?

[00:42:11] **Arne Kristian Boiesen:** on peut faire un peu de vol à voile, mais les thermiques ne fonctionnent normalement pas. J'en ai eu quelques-uns, mais oui, c'est surtout du vol à voile et

[00:42:22] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous êtes en pleine saison, vous savez, disons d'avril fin à juin ? Est-ce que c'est surtout pré-frontal ? C'est vraiment bien. Post-frontal, c'est vraiment bien. Je veux dire, quand vous dites que vous n'avez que la fenêtre de deux ou trois jours, est-ce que c'est essentiellement entre les fronts ? C'est ce qui vous tombe dessus, comme ici ? Ouais.

[00:42:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, souvent, d'accord. Et c'est genre, normalement, ouais, j'ai piloté ce 340, c'était en fait un système de haute pression qui était installé là, il venait de, en fait, il poussait depuis la Finlande vers un peu plus près de la Norvège. Ah, donc c'est souvent parce qu'à cause de ça, on a un temps stable sur une longue période, donc vous êtes un peu sur le côté ouest.

[00:43:09] **Gavin McClurg:** à la limite d'un gros système de haute pression, ouais.

[00:43:12] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, d'accord, mais souvent, on se retrouve juste après un front, ouais d'accord, et là tu as le ciel dégagé. Mais souvent, le problème, c'est que tu as des systèmes météo différents dans les différentes vallées après avoir traversé tous ces plateaux. C'est pour ça que ce sont souvent les systèmes de haute pression qui stagnent depuis un moment qui donnent les bonnes journées, parce que tu peux avoir du beau temps partout. Souvent, s'il fait mauvais dans les Alpes, tu peux aller en Scandinavie et c'est souvent bien meilleur, et inversement, s'il fait mauvais ici, c'est souvent bien meilleur dans les Alpes, en Europe centrale et dans les Alpes.

[00:43:56] **Gavin McClurg:** quel serait l'endroit idéal pour s'installer quelques semaines ? Est-ce que ce serait Oslo ou quoi ? Quelle serait la zone la plus logique pour juste attendre que ça passe, pour pouvoir en profiter les bons jours et faire d'autres trucs les mauvais jours ?

[00:44:16] **Arne Kristian Boiesen:** ça dépend un peu de ce que tu veux parce que si tu restes dans le sud, ça pourrait être un peu ennuyeux parce que tu ne voles pas sur de grandes collines, mais c'est souvent ce qu'il faut faire si tu veux essayer de voler vraiment loin. Donc je dirais qu'en fait, c'est beaucoup plus sympa d'être à Vosohaugan ou peut-être Vogo, et surtout Vogo. Où est Vogo ? J'essaie de...

[00:44:51] **Gavin McClurg:** Regarde sur la carte ici, c'est où ça ?

[00:44:52] **Arne Kristian Boiesen:** C'est dans la vallée de Gouverneur, c'est... OK, oui, j'ai compris, c'est au nord-ouest de... OK, et cette zone est vraiment bonne pour le vol, c'est vraiment bien, et c'était une communauté assez importante qui y allait, donc en été, il y a encore beaucoup de gens qui y vont pour voler. Du coup, vous pouvez avoir une combinaison peut-être un peu meilleure, mais bien sûr, si vous voulez faire de très longues sorties, normalement vous devez commencer au sud, peut-être à Tailmark, ou surtout au début de la saison si vous voulez voler dans la vallée de

Jøkul. Et je dirais que cette zone est normalement la meilleure, OK, mais on a quand même de bonnes journées quand il y a des vents de nord-ouest.

[00:45:43] donc vous avez des décollages juste au sud de Vogo, c'est vraiment bien, ça s'appelle Heidel, et ensuite vous pouvez voler, ouais, peut-être jusqu'à Lillehammer, et j'ai volé jusqu'à Elverum une fois, c'est vers, ouais, un peu moins de 200 dans cette direction, et ouais, c'est un super endroit, avec des thermiques vraiment forts en début de saison dans cette zone, donc ça secoue vraiment pour monter parce que vous commencez du côté est, depuis le décollage de la face sud, et vous avez des montagnes au nord-ouest qui vous protègent des vents du nord-ouest, mais après le décollage, vous commencez à y entrer, ouais, ça peut être vraiment mouvementé, c'est stressant d'essayer de monter et de s'en éloigner, mais ouais, ouais.

[00:46:37] **Gavin McClurg:** Je suis allé à quelques-unes de vos compétitions nordiques... enfin, peut-être que vous ne l'avez fait qu'en Macédoine il y a quelques années, avant Coded... mais est-ce que vous organisez parfois des compétitions où vous êtes...

[00:46:54] **Arne Kristian Boiesen:** On faisait ça avant, j'ai d'ailleurs organisé le dernier en 2013 avec quelques amis. On avait le championnat nordique à Vogo, et on l'avait aussi en 2010, je l'avais organisé aussi. Mais c'est beaucoup de travail, donc je ne peux pas le faire à chaque fois. Pour moi, c'est un peu triste de le sortir du pays parce que je sais que quand la Norvège est bonne, surtout en juin par exemple, ça peut être vraiment super. Je me souviens qu'en 2013, on a fait, par exemple, un aller-retour de 110 kilomètres depuis Vogo. Je pilotais un Advanced Epsilon à ce moment-là. C'était vraiment sympa, les gens volaient six ou sept heures et ils étaient vraiment contents de devoir y aller.

[00:47:53] **Gavin McClurg:** c'est le genre de défis que j'aime bien, donc

[00:47:55] **Arne Kristian Boiesen:** on verra peut-être une fois si quelqu'un veut se lancer dans ce... ce... prendre ce

[00:48:02] **Gavin McClurg:** jusqu'à la limite

[00:48:03] **Arne Kristian Boiesen:** pour y arriver, ouais, on va essayer de retourner en Norvège, ouais.

[00:48:06] **Gavin McClurg:** Ce serait génial, je pense que beaucoup de gens viendraient. C'est cool de vous voir. Vous avez dit dans votre compte rendu que c'était un vol unique dans une vie en Norvège, est-ce que les conditions étaient vraiment exceptionnelles ?

[00:48:23] **Arne Kristian Boiesen:** Je pourrais ce record depuis 15 ans, donc oui, c'était vraiment bien, on ne peut pas...

[00:48:29] **Gavin McClurg:** juste te présenter et le faire, c'est bon.

[00:48:31] **Arne Kristian Boiesen:** La dernière fois que j'ai volé à 200 avant ça, en Norvège, c'était en 2008. J'ai été, j'ai été vraiment proche, euh d'autres fois en volant à 195 et oui, mais c'est, c'est, euh, c'est pas souvent. Normalement, je dirais que tu peux avoir un jour ou deux de cette qualité en l'air, parfois tu n'en as aucun, vraiment aucun de ces jours. Ouais, donc tu, tu dois être, tu dois juste être prêt ce jour-là. Heureusement, j'ai un boulot flexible et une femme flexible, donc ce sont des choses très importantes.

[00:49:08] **Gavin McClurg:** Ouais, mais quand les bonnes journées arrivent, on dirait que tu as vraiment une chance, c'est pas genre « on en aura une autre ». Ouais, il faut faire ça, tu dois juste...

[00:49:16] **Arne Kristian Boiesen:** il faut bien, oui, tout laisser tomber, reprogrammer les réunions et sortir et

[00:49:22] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y en aura ? Je veux dire, ce jour-là, il semblait qu'au moins sur X, il n'y avait que Gunnar et l'autre gars avec toi, mais est-ce qu'il y en aura une douzaine à la poursuite le jour J, ou combien de personnes est-ce que tu t'attendrais à voir au lancement, une bonne journée ?

[00:49:37] **Arne Kristian Boiesen:** Je dirais une douzaine, d'accord. On a une assez bonne communauté ici pour XF Line, donc on discute entre nous pour essayer de vous avoir. Vous avez un Telegram ?

[00:49:48] **Gavin McClurg:** un groupe ou quelque chose comme ça et discuter ensemble, ouais d'accord ouais

[00:49:51] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, et j'ai des amis dans les régions de l'ouest de la Norvège qui prennent parfois le train pour essayer de revenir en avion, surtout depuis Drummond, ou alors tu peux suivre la vallée et monter jusqu'à Jelo, puis traverser les montagnes vers Bergen. C'est l'un de mes rêves d'essayer de survoler ce grand plateau qui sépare l'ouest et l'est de la Norvège, ça s'appelle le Hardangervidda. C'est difficile à faire parce que c'est un peu plus haut, il y a beaucoup plus de neige, et c'est aussi difficile à cause des changements météo quand on survole... comment tu appelles ça ? La ligne de démarcation, quand ça commence à tourner de l'autre côté.

[00:50:46] Oui, c'est souvent plus humide quand il y a des vents d'est du côté ouest.

[00:50:51] **Gavin McClurg:** Ah d'accord, donc tu parles de faire un trajet d'ouest en est ou d'est en ouest en passant par-dessus ? D'est en ouest, d'est en ouest... Ouais, wow, d'est en ouest. Ok, mon cerveau ne fonctionne pas comme ça, on va toujours dans l'autre sens.

[00:51:04] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, donc, je pense que c'est possible, mais il faut juste attendre le bon jour et se lancer. C'est ça.

[00:51:15] **Gavin McClurg:** ce serait, j'imagine, absolument spectaculaire. Je veux dire, tu finis dans les Fjordlands, non ? C'est...

[00:51:22] **Arne Kristian Boiesen:** Ça a été fait parfois, mais localement, vous pouvez décoller là-bas et survoler, et même du côté ouest, vous pouvez survoler vers l'est, ça a été fait parfois aussi depuis Voss, mais ça n'a jamais été fait depuis plus au sud vers Drummond ou au sud d'Oslo, et oui, c'est...

[00:51:47] **Gavin McClurg:** L'espace aérien est un gros sujet en Norvège en général, vous en avez parlé, il fallait un peu bricoler pour voler près d'Oslo, mais est-ce qu'il y a beaucoup d'endroits où il faut s'en soucier ou est-ce que c'est surtout juste près de la capitale ?

[00:52:00] **Arne Kristian Boiesen:** C'est... oui, ça peut être un problème. Ça a été un problème cette saison autour d'Oslo à cause de la TMA. Elle est trop grande, si vous voulez mon avis, mais bien sûr, quand on sort de cette TMA, je dirais qu'on a pas mal de chance, on n'a pas énormément de restrictions. Mais oui, on a eu quelques problèmes à cause de certaines réglementations qui ont changé l'année dernière, donc on n'a pas eu la possibilité de voler autant depuis ces petites collines locales, mais elles ont un énorme potentiel. Du coup, je n'ai fait que deux vols depuis Vittingfoss, d'où je pars cette saison, à cause de ça. C'est difficile, vraiment difficile d'atteindre assez d'altitude pour voler légalement. Oh, est-ce qu'il y a beaucoup d'ailes ?

[00:52:54] **Gavin McClurg:** il y a du vol là-bas et

[00:52:56] **Arne Kristian Boiesen:** C'est une petite communauté, il n'y en a pas énormément, mais c'est une assez bonne communauté au nord d'Oslo, vers un endroit appelé Hamar et Elverum, et ouais, est-ce que vous avez

[00:53:10] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a des conditions de vagues là-bas ? Est-ce qu'ils font du vol de vague ? D'accord, oui.

[00:53:16] **Arne Kristian Boiesen:** surtout autour de Pâques, on peut atteindre 5000 mètres en aile. Waouh, oui, c'est cool. Donc, c'est l'une des choses auxquelles il faut penser quand on fait du parapente ici, c'est les vagues. Et à ce sujet, c'est l'une des raisons pour lesquelles il est souvent préférable de voler au sud-est, en commençant assez près du fjord et près de l'océan. On a moins de vagues dans cette direction, donc c'est plus facile de voler les jours où le vent est un peu plus fort par rapport à quand le vent vient de l'ouest ou du nord-ouest, où il y a normalement un peu plus de vagues. Alors oui, comment...

[00:54:03] **Gavin McClurg:** Comment est ta pratique et ta communauté de pilotage par rapport à la Suède voisine ? Je veux dire, je croise beaucoup plus de Norvégiens que de Suédois en vol, mais est-ce que c'est aussi un sujet important là-bas ?

[00:54:16] **Arne Kristian Boiesen:** C'est plutôt bien, je dirais qu'il y a un peu plus de remorquage et de vol côtier, mais c'est une assez bonne communauté autour de Göteborg, ouais.

[00:54:28] **Gavin McClurg:** J'y ai fait une conférence il y a quelques années et je n'ai pas pu voler parce que la météo était assez mauvaise, mais ils m'ont montré une photo. Ça avait l'air incroyable. C'est vraiment cool pour le vol de dune et tout ça, ça a l'air super et

[00:54:41] **Arne Kristian Boiesen:** j'essaie de les convaincre parce qu'ils n'ont qu'un seul site de remorquage juste à l'extérieur de Gotembourg où c'est limité par l'espace aérien, donc je veux vraiment commencer à remorquer un peu plus au nord, vers la frontière avec la Norvège. Ils ont une petite colline appelée Dingla, d'accord, elle fait 70 mètres et j'ai fait les 50 kilomètres à partir de ce site, c'est vraiment le top. Si tu arrives à décoller ou pas, mais cette zone, si tu pouvais remorquer et commencer avec des vents forts, ça pourrait être... oui, ça pourrait être. C'est comme voler en Finlande, tu n'as quasiment aucun problème d'espace aérien. Je dirais que par une très belle journée, les 400 sont possibles. Waouh, mais bon, personne ne l'a encore fait, donc oui, j'essaie de convaincre quelques personnes de peut-être commencer maintenant.

[00:55:36] **Gavin McClurg:** C'est lancé, mec. Maintenant, il va y avoir du monde qui va tenter le coup, j'espère.

[00:55:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ouais, c'est génial.

[00:55:42] **Gavin McClurg:** Eh bien, salut mec, j'apprécie vraiment d'en savoir plus sur ta superbe région de vol. Ça fait longtemps que j'ai très envie d'y aller pour vous rejoindre, donc là, je me sens beaucoup plus inspiré, surtout avec l'arrivée de l'hiver ici. J'espère pouvoir venir voler avec vous, mais merci d'avoir partagé tout ça, j'apprécie vraiment. Ouais.

[00:56:01] **Arne Kristian Boiesen:** Ce serait vraiment cool que tu viennes ici, et, disons, en mai ou en juin ou quelque chose comme ça, on pourrait te faire visiter. Ça serait...

[00:56:09] **Gavin McClurg:** ce serait génial. Je fais peut-être encore le truc Xops cette année, donc je viendrai peut-être avant ça, juste pour monter là-bas une semaine et au moins vous dire bonjour, mais ce n'est pas trop loin, on

[00:56:18] **Arne Kristian Boiesen:** s'il le sait, enfin ouais, c'est l'un de ses rookies cette année et donc il viendra probablement si la météo est bonne.

[00:56:29] **Gavin McClurg:** Excellent, ouais, non, je vais le soutenir. Il faut que je l'invite sur l'émission, mais ouais, c'est très cool. C'est sympa de voir que vous êtes représentés. Merci Christian, merci beaucoup mec, j'apprécie. De rien, on se parle bientôt, salut l'ami, si

[00:56:47] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous mettre une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast ; ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant avec vos potes du lycée ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques en coulisses. J'espère que vous passerez une excellente journée et je vous dis à la prochaine, salut. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort. On publie une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, ça reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une bonne raison...

[00:57:46] Si vous trouvez Cloud-based 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 où vous écoutez votre podcast, ça compte beaucoup et ça aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en parler en sortant avec vos amis de lancement ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques, alors

j'espère que vous passerez une excellente journée et je vous dis à la prochaine, au revoir. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou en mettant en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous sortons une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, ça ferait environ 25 \$ par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes, et ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web et on se voit la prochaine fois, au revoir. Sur le site web, nous avons essayé de rendre les choses vraiment simples et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits vidéocasts que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations qui n'entrent pas dans l'émission principale mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un mur de paiement. 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 que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout cela sur le site web. Vous pouvez tous nous trouver sur le site web. Vous qui nous avez soutenus ou même rejoint notre newsletter ou acheté des produits dérivés Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit à la prochaine émission, merci.

Deutsch

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

Show notes

Am 10. Juni 2023 sprang Arne Kristian Boiesen, ein erfahrener Paraglider aus Norwegen, von einem seiner lokalen Plätze außerhalb von Oslo ab und hoffte auf einen ziemlich großen Flug. 9,5 Stunden später hatte er sein Niviuk Peak 6 343 km vom Startpunkt aus geflogen, bemerkenswerte 90 km weiter als jemals zuvor in Norwegen, fast schnurgerade nach Norden über epische Landschaften, und landete kurz südlich von Trondheim. Der Rekord steht bis heute.

Der Beitrag #235 A Record is Crushed in Norway with Arne Kristian Boiesen erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud-Based Mayhem. Bevor wir zu dieser Show mit Christian Boiesen kommen – ich glaube nicht, dass ich seinen Nachnamen richtig ausspreche. Entschuldigt, falls ich nicht Christian bin – über seinen Rekordflug in Norwegen im Jahr 23, der ziemlich der Wahnsinn ist. Dazu kommen wir gleich. Ich wollte aber noch etwas zu den Gedanken über Beer ergänzen.

[00:00:36] Ich habe nach ein paar Shows viel Feedback bekommen. Ich habe nur kurz über das Ausmaß der Katastrophen gesprochen, die in Beer passieren. Wir hatten die Show mit Ben Lewis, der natürlich über 7.300 Meter aufgesaugt wurde. Ihr habt im Internet immer mehr darüber gesehen. Aber nachdem wir diese Show veröffentlicht haben und ich ein wenig über Beer gesprochen habe – das ist ein Ort, an dem ich 2009 und 2011 geflogen bin. Und damals gab es viel Zerstörung. Das hat sich definitiv nicht gebessert. Es ist einfach eine Frage der Zahlen und der großen Berge, und es ist ein unglaublicher Ort zum Fliegen. Deshalb zieht es tonnenweise Leute an. Und alle sagten, dieses Jahr sei das bisher größte gewesen. Ein Teil davon sind einfach die Zahlen. Aber ich wollte auch einfach ein paar Dinge ansprechen, die ich in den letzten Wochen gelernt habe.

[00:01:23] Es gab auch einfach Leute, die E-Mails geschickt haben, sowie ein Update zur Versicherung. Wir hatten einen Vorfall am letzten Tag der Ex-Red Rocks. Aus Sicht des Sicherheits- und Rettungshubschraubers hätte es in vielerlei Hinsicht nicht besser laufen können, weil mein Sicherheitsdirektor Bill Beninati direkt beim Start bereitstand. Außerdem waren da ein paar Notfallärzte direkt vor Ort. So konnten sie sofort zum Opfer gelangen. Es war ein Absturz beim Start. Aber es gab einige Frustrationen auf der Hubschrauberseite und beim Gespräch mit Global Rescue. Denn wenn man eine Versicherungsgesellschaft anruft, ist Global Rescue eigentlich keine Versicherungsgesellschaft. Aber wenn man sie anruft, wollen sie alle Details wissen, die Mitgliedsnummer und solche Dinge.

[00:02:10] Und das wird den Prozess verlangsamen, wenn man versucht, einen Hubschrauber zu organisieren. Das wird die Dinge offensichtlich verzögern. Und genau das sagen wir schon seit Jahren und Jahren und Jahren. Wenn ein Vorfall eintritt, stellt sicher, dass ihr euren Versicherer, egal ob das Global Rescue oder jemand anderes ist, informiert, damit der Anspruch gedeckt wird. Aber was sie jetzt sagen, was absolut Sinn ergibt, ist, dass das Erste, was ihr tun solltet, wenn ihr ein Opfer seid oder einem Opfer helft, die Notdienste kontaktieren ist. Also hier in den USA die 911. In anderen Teilen der Welt ist das anders. Aber informiert sie zuerst und dann eure Versicherung. Damit die Rettung in Gang kommt, was oft zuerst unsere Community sein wird.

[00:02:55] Wir wissen am meisten über Rettungseinsätze. Wir können die Dinge schneller in die Gänge bringen als die Such- und Rettungsdienste oder der Notruf. Also ist es meistens unsere Community. Ich habe in der Vergangenheit viel darüber gesprochen. Ich werde das jetzt nicht im Detail durchgehen. Aber an einem Ort wie Indien, das sind offensichtlich keine Alpen. Sehr große Berge. Aber es ist auch sehr hoch. Hubschrauberrettungen sind in größeren Höhen wegen der dünnen Luft schwierig. Und sie werden das Geld im Voraus wollen, was in vielen Teilen der Welt nicht so funktioniert. Aber das ist verständlich, weil sie sicherstellen wollen, dass sie bezahlt werden. Und Hubschrauber kosten viel Geld. Also die Einheimischen, die schon lange dort fliegen, wie die Typen von Himalayan Sky Safaris, Eddie Colfax und der verstorbene John Sylvester und Debu und Antoine und Stefan, all diese Leute.

[00:03:53] Sie haben über die Jahre versucht, eine Art Fonds aufzubauen. Damit man, wenn man dorthin fliegt, auf Clubgelder zugreifen kann, die eine Hubschrauberrettung finanzieren. Das hat aber nie wirklich geklappt. Ich habe erst vor ein paar Tagen mit Eddie über ihre Ideen gesprochen, vielleicht Tandem-Rettungen zu organisieren, anstatt sich nur auf Hubschrauber zu verlassen, weil die so teuer sind. Es kann oft Tage dauern und sie werden das Geld im Voraus wollen. Und keine Versicherung, die ich kenne, wird das sicher tun. Sie zahlen eine Forderung im Nachhinein. Sie werden also nicht einfach das Geld für eine Hubschrauberrettung vorstrecken, an der sie nicht beteiligt sind. Das Wichtigste hier zu verstehen ist, dass man in den Himalayas in Indien fliegen wird und die Dinge nicht so ablaufen werden, wie man es zu Hause wahrscheinlich gewohnt ist, egal ob in Europa, Nordamerika, Australien oder Neuseeland.

[00:04:48] Die Dinge sind langsamer, die Höhen sind höher und sie wollen das Geld im Voraus. Also, ob wir als Community einen Fonds gründen und vielleicht, wenn du nach Beer fliegst, 150 oder 200 Dollar in diesen Fonds einzahlst. Das summiert sich und das Geld kann verwendet werden, um jemandem zu helfen. Und dann muss diese Person den Fonds wieder auffüllen, falls es nicht über ihre Versicherung abgedeckt ist, oder so etwas in der Art. Aber momentan existiert das nicht. Und wenn du in Beer fliegen willst, musst du diese Dinge im Hinterkopf behalten: Wenn du über die Rückseite fliegst oder an Orten, die über deine Grenzen hinausgehen, wird das nicht funktionieren. Und wenn etwas Schlimmes passiert, kann es Tage dauern, bis sie dich erreichen können.

[00:05:37] Und man muss also mit all dem im Hinterkopf fliegen. Das bedeutet viel mehr Sicherheitsmarge. Was in Beer passiert, ist natürlich vermeidbar. Wenn die Leute, die dort fliegen, zum Beispiel klüger fliegen würden, mehr Ausrüstung hätten und bessere Kommunikationsnetzwerke aufbauen würden – anscheinend nutzen sie dort eine Art Mesh-Netzwerk, weil InReachs nicht erlaubt sind. Dazu kann ich nicht viel sagen, aber natürlich bringen die meisten Leute, die ich kenne, trotzdem ein InReach ins Land und nutzen es, so wie ich es definitiv tun würde, wenn ich dort fliegen würde. Es ist ein ziemlich wichtiges Ausrüstungsstück. Aber einige der Geschichten, die ich in den letzten Wochen von Leuten gehört habe – ich war wirklich dankbar, dass sie diese teilen –, haben mich überrascht, wie schlecht vorbereitet die Leute waren.

[00:06:32] Und vielleicht fliegen unterqualifizierte und unterbezahlte Leute in eine Region, die eigentlich ziemlich groß ist. Sie hat den Ruf, recht zahm zu sein. Normalerweise gibt es dort nicht viel Wind. Man kann in wirklich großem Gelände fliegen, ohne viel Bergerfahrung zu haben, und das sicher erledigen. Aber als ich mit Eddie sprach, dachte er, dass vielleicht 50 % der Leute, die in Beer abheben und manchmal über den Rücken fliegen – also zum Rückgrat, das schnell auf 5.000 Meter ansteigt –, vielleicht 50 % nicht vorbereitet sind, sei es als Piloten mit den nötigen Flugstunden oder in ihrer Herangehensweise.

[00:07:19] Das ist in Nordamerika nicht wirklich üblich, mit einem Guide Ski zu fahren oder zu fliegen, aber ich würde die Nutzung von Guide-Services sehr empfehlen. Es gibt da einige großartige Anbieter und der Bereich wächst. Ich sehe immer mehr Leute, die das machen und sehr kompetent sind. Ich würde definitiv darüber nachdenken, diese Kosten in deine Reiseroute aufzunehmen. Wenn du in Gebiete wie Beer oder in die großen Berge gehst – und das kann sogar in den Alpen der Fall sein, wo es ziemlich kompliziert ist und es schon ein bisschen überwältigend sein kann, dort zum ersten Mal oder für die ersten paar Male hinzugehen, selbst ohne Hilfe. Also, denk mal darüber nach.

[00:08:05] Ich halte das für eine ziemlich gute Idee. Und das ist alles, was ich dazu zu sagen habe. Ich habe es sehr geschätzt, dass mir alle diese E-Mails geschickt haben, und ich habe ständig versucht, mich selbst daran zu erinnern: Hey, du warst auch dabei. Ich war 2009 dort. Ich war 2011 dort. Bei beiden Reisen mit Himalayan Sky Safaris habe ich mein erstes Biwak mit John Sylvester gemacht und ich bin diesen Leuten wirklich dankbar, dort habe ich meine erste 100 K gemacht. Wir haben alle irgendwo zum ersten Mal unsere Erfahrung gesammelt, und wir alle durchlaufen eine lange Phase des „Intermediate-Syndroms“, worüber ich in der Show schon oft gesprochen habe, aber denkt an die Marge, an die Höhe, an den Sauerstoff, ganz sicher.

[00:08:49] Wie wollt ihr warm bleiben? Überlegt euch, einen Guide zu engagieren. Wenn das eure erste Reise ist, können die euch viel helfen. Es gab da eine E-Mail von einem Piloten, der am selben Tag flog, als Ben aufgesaugt wurde. Ja, genau. Er wurde aufgesaugt, aber zum Glück wurde er etwas früher nach Süden in die Ebene gelenkt, landete in heftigem Regen und musste dann das ganze Fallschirm-Ding ein paar Mal im Regen durchziehen. Und wisst ihr, zum Glück war er okay. Aber ich habe auch eine Menge andere E-Mails von Leuten bekommen, die nicht glauben konnten,

dass die Typen an diesem Tag geflogen sind. Die Vorhersagen sind heute viel besser. Das verstehe ich jetzt. Und die Anzeichen waren da, sowohl in der Vorhersage als auch am Kap.

[00:09:34] Ja. Also, wenn man sich umsieht und in den Himmel schaut, gab es da viel Lemming-Fliegen. Das klang so, wie ich es schon auf der ganzen Welt gesehen habe, nicht nur in Bergen, aber na ja, hey, der Pilot ist immer noch in der Luft. Es muss also okay sein. Also sei nicht dieser Pilot. Mach das nicht. Nun, Gad hat gerade einen wirklich guten Post darüber veröffentlicht, was damals in Manila in Australien passiert ist, als Eva über 30.000 Fuß aufgesaugt wurde und ein koreanischer Pilot im Sturm getötet wurde. Und ich denke, von den 145 Piloten bei diesen Weltmeisterschaften sind 140 gelandet, bevor es richtig schlimm wurde, und fünf andere haben weitergemacht. Und wir wissen alle, was mit dem einen passiert ist.

[00:10:20] Und sie sagt: Seid nicht diese fünf Piloten, seid die 140, die früh genug auf dem Boden landen, während wir uns einen Kaffee gönnen und uns gut dabei fühlen, noch einen Tag zu fliegen. Alles klar. Also, eine tolle Show heute mit Christian Buisson. Und noch mal, ich weiß, ich sage den Nachnamen falsch, aber er hatte einen wirklich bemerkenswerten Flug im Juni 23, über 360.000 X-Contest-Punkte, aber 343 Kilometer ab dem Start, so messen wir die Distanz ja. Er hat den vorherigen Rekord in Norwegen um ich glaube 90 Kilometer geschlagen. Ich glaube, das stimmt so. Es könnten auch 70 Kilometer sein. Okay. Okay. Okay. Okay. Okay. Eine beträchtliche Distanz, gestartet etwas südöstlich von Oslo, in der Nähe von seinem Wohnort, und dann durch wirklich bemerkenswerte Gelände, einfach hoch in Richtung der Fjorlands von – ich muss das hier nochmal hochziehen – Trondheim.

[00:11:22] Es ist also ein Ort, an dem ich wirklich mal fliegen wollte. Ich war 1994 dort bei den Olympischen Spielen zwischen Hamar und Lillehammer – wunderschönes Land, ein wunderschöner Ort, wunderschöne Menschen. Und offensichtlich war da ein großer Anteil an Piloten dabei. Wir treffen all diese Leute jedes Jahr bei den Menarca, wo ich nächsten Monat sein werde, aber er hat diesen Tag kommen sehen, war ziemlich begeistert und ist in die Luft gestiegen. Es fing gut an und er hat den Hammer fallen lassen. Er erzählt von diesem unglaublichen Tag und auch vom Fliegen in Norwegen, an dem ich sehr interessiert bin, mit den Freunden dort teilzunehmen. Wenn ihr also Interesse am Fliegen habt, speziell in Norwegen, spricht er über das Potenzial für Biwakplätze, die kniffligen Sachen mit dem Luftraum und was man dort beim Fliegen so alles erleben kann.

[00:12:16] Genießt diese unterhaltsame Diskussion mit Christian Buisson. Prost.

[00:12:33] Alles klar, Christian, danke, dass du so kurzfristig in der Show bist. Ich habe schon vor einer Weile von deinem Flug erfahren. Ich glaube, als Frederick mir die E-Mail dazu geschickt hat. Und ich habe es irgendwie hinten im Kopf behalten, dass wir das machen und uns das alles ansehen müssen, aber die ganze Zeit ist vergangen, aber ich verstehe, dass der Rekord immer noch gilt.

[00:12:56] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, das stimmt. Es war am 10. Juni 2023. Also, ja, drücken wir die Daumen. Nein, es wurde nicht diesen Sommer, diese Saison aufgenommen. Also, ja, aber ich versuche es selbst. Ja, natürlich. Und wir alle, Rekorde werden aufgestellt.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** Sie wären

[00:13:17] **Arne Kristian Boiesen:** kaputt, oder? Ja, die sind es.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Und du wohnst direkt außerhalb von Oslo. War das das, was du vor dem Aufnehmen gesagt hast? Da wohnst du? Ja, ich

[00:13:24] **Arne Kristian Boiesen:** ich wohne in einem kleinen Ort namens Colsos. Wir haben hier einige lokale Hügel, sodass ich tatsächlich zu Fuß von zu Hause aus in 20 Minuten zum ersten Startpunkt komme. Wir haben einige Orte, an denen man Gleitflug und Thermik machen kann, aber wenn ich 40 Minuten fahre, kommt man an einen wirklich guten Ort, wo man an einem guten Tag 200 km/h erreichen kann. Also, ja.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** War das der Startplatz, den du für den großen Flug benutzt hast?

[00:13:59] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, diese hier war ein bisschen weiter südlich, aber sie liegt im selben Gebiet. Also, wir haben darüber gesprochen, die erste zu nutzen, von der ich erzählt habe, aber ja, wir denken, FOSS ist etwa eine

Stunde südlich von Oslo. Man startet auf einem kleinen Hügel. Es sind etwa 175 Meter zwischen Start und Landung. Also ist es eine Möglichkeit, ein bisschen rauszukommen, aber wenn es klappt, kann man schnell in die Luft kommen und am Anfang ziemlich schnell Kilometer machen. Aber man hat dort einige Probleme mit dem Luftraum. Aber normalerweise haben wir...

[00:14:46] Die Möglichkeit, in größere Höhen zu kommen, um ja, um etwas mehr nutzbare Höhe zu bekommen, um aus diesem Luftraumbereich wegzukommen.

[00:14:59] **Gavin McClurg:** Ich habe mir das nicht so genau angesehen, aber ihr fliegt im Grunde nach Norden. Ist das das typische Flugmuster? Ist das, was ihr normalerweise macht? Fliegt ihr typischerweise Out-and-Backs oder FAIs oder wie sieht da an einem guten Tag ein typischer Tag aus?

[00:15:16] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, im Süden, in den meisten Teilen Skandinaviens, dominieren die Meteorwinde, wie man sie in Idaho hat. Das bedeutet normalerweise, dass die meisten XC-Flüge in eine Richtung gehen, aber an guten Tagen kann man Rückflüge und FAI machen. Aber hauptsächlich in der Region, in der ich lebe, den südöstlichen Teilen Norwegens, ist es wegen des Windes meistens eine Einwegrichtung. Okay. Ja. Und ist das normalerweise

[00:15:49] **Gavin McClurg:** Süden? Nicht Westen?

[00:15:51] **Arne Kristian Boiesen:** Äh, das kommt drauf an. Es könnte eigentlich sein, äh, wir, ähm, in dieser Gegend oder südlich von Oslo, Südosten ist wahrscheinlich am besten. Dann kannst du Flüge Richtung, ähm, Hemsedal machen und, äh, den Tälern folgen. Das ist, äh, besonders im frühen Frühjahr, äh, wegen des Schnees schwierig, um über die Bergplateaus zu kommen. Äh. Aber, äh, später in der Saison, wenn man näher an, äh, Juni kommt, zum Beispiel, ist es einfacher, über die Plateaus zu fliegen. Und zu der Zeit ist es einfacher, äh, die Täler zu überqueren, äh, die Plateaus zu überqueren und eher, äh, gerade zu fliegen, weil es oft wegen des, des Windes, äh, sich ein bisschen ändert; normalerweise, wenn man nach Norden geht, geht es von Südost nach Süd und dann über nach Südwest.

[00:16:44] Mm. Mm.

[00:16:46] Also

[00:16:46] **Gavin McClurg:** das ist es, es ist, es ist sehr wichtig

[00:16:46] **Arne Kristian Boiesen:** um, um zu fliegen, die Täler und Plateaus zu überqueren und, äh, Richtung, äh, Trondheim zu fliegen. Das ist, äh, aus dieser Gegend. Ist das das, ist das das Ziel?

[00:16:56] **Gavin McClurg:** irgendwann? Ich habe gesehen, dass du da noch nicht ganz warst, aber wäre das deiner Meinung nach möglich?

[00:17:01] **Arne Kristian Boiesen:** Äh, Sie fliegen ja auch in diesen Luftraum in diese Richtung. Äh. Ähm, aber, äh, auf der Route, die ich geflogen bin, ist es, ich denke, es ist möglich, äh, 350 in diese Richtung zu fliegen. Sie haben immer noch etwas, äh, äh,

[00:17:16] **Gavin McClurg:** ...

[00:17:16] **Arne Kristian Boiesen:** ein paar Kilometer zu fliegen, ohne in ein Kontrollgebiet zu fliegen.

[00:17:23] weil es ein Gebiet namens Trysil ist, das näher an der schwedischen Grenze liegt, ja, nördlich von Oslo. Von dort aus kannst du in diesem Gebiet nach Süden und Südwesten fliegen, und das war eigentlich das Gebiet, in dem ich dachte, der Rekord wäre schon vor langer Zeit gefallen. Ich flog meine ersten 200 aus diesem Gebiet nach Südosten, aber wenn du dort nach Süden und Südwesten fliegst, überquerst du nach Schweden und fliegst fast den ganzen Weg auf der schwedischen Seite Richtung ... ich denke, da kannst du ja, ja, an einem guten Tag 400 schaffen, dann kommst du eher in Richtung Finnland.

[00:18:03] **Gavin McClurg:** Bedingungen, richtig? Ich meine, ist Schweden nicht ziemlich flach und wasserreich, so wie Finnland? Ja, genau.

[00:18:11] **Arne Kristian Boiesen:** aber nicht so sehr wie in Finnland, es ist eher im westlichen Teil von Schweden, da ist es hügeliger. Okay, also es ist Wald und Hügel, man kann also ja sagen, es ist ein Flachlandflug, aber trotzdem sucht man nach Hügeln, von denen die Thermik kommt, und ja, und

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Das ist kein großes Ding, diese Grenze in der Luft zu überqueren, oder? Ich meine, man muss niemanden benachrichtigen, man kann das einfach machen, korrekt?

[00:18:39] **Arne Kristian Boiesen:** Du kannst das einfach machen, ja, kein Problem.

[00:18:41] **Gavin McClurg:** Okay, ja, cool.

[00:18:42] **Arne Kristian Boiesen:** Es ist schwieriger, wenn man in Finnland ist und nach Osten fliegt. Das ist... ja, ja, das ist kein Fliegen mehr, das wird viel...

[00:18:49] **Gavin McClurg:** schwieriger, ja klar. Du bist also im Wesentlichen südwestlich von Oslo gestartet. Ich schaue mir gerade deinen Flug an – südwestlich von Oslo war dein erster Abschnitt eher nordwestlich und dann ziemlich nach Norden. Und je weiter du nach Norden fliegst, desto mehr kommst du in Gelände hinein. Verzeih mir meine mangelnden Geografiekennntnisse, ich war 94 für die Olympischen Spiele in Norwegen. Ich war in Hamar und Lillehammer, aber diese Zone durchquert zu haben...

[00:19:19] **Arne Kristian Boiesen:** ein bisschen weiter nördlich von Lillehammer, okay. Ich bin durch das Gibraltar-Tal geflogen, das ist da, wo die Llama ist, okay. Also ja, aber du hast recht, am Anfang folgst du hauptsächlich dem Tal, weil das ein bisschen typisch ist, da die Thermik an dem Tag noch nicht so gut war. Und ja, ich musste einfach versuchen, oben zu bleiben, aber an einem Punkt, in einem Tal namens Numedal südlich von Kongsberg, war es in dieser Gegend möglich, auf die Plateaus zu kommen, wo die Thermik besser ist. Du fliegst also weg von der Zivilisation, aber du fliegst in viel bessere Thermik hinein, und in dieser Gegend habe ich angefangen, einige richtig gute Linien mit Konversionen zu bekommen.

[00:20:17] Ja, sowohl Conversant-Lines als auch ähm Wolkenstraßen. Oh, also deine...

[00:20:23] **Gavin McClurg:** Deine Geschwindigkeit war ziemlich gut, es war ein neunstündiger Flug mit etwas mehr als 38 Kilometern pro Stunde. Hattest du etwas Rückenwind?

[00:20:31] **Arne Kristian Boiesen:** Nein, es war kein Rückenwind, okay? Es war eigentlich den ganzen Tag über ziemlich gut. Bevor ich losgeflogen bin, hatte ich ein bisschen Angst davor, dass es zu stark sein würde. Aber wie ich sah, war es so ein Tag, an dem man es versuchen muss, wenn man den Rekord knacken will, weil es mit der Thermik-Vorhersage und allem anderen so gut aussieht. Aber natürlich kann man an solchen Tagen wegen des Windes auch voll gegen die Wand fahren und nach 15 Minuten landen müssen, oder es kann auch richtig gut sein. Es ist fast so wie das Fliegen in Brasilien bei starkem Wind. Aber man muss es versuchen. Und wenn es funktioniert, funktioniert es oft sehr gut.

[00:21:13] **Gavin McClurg:** Christian, wenn ich mir den Flug ansehe – ich werde diese Namen total versemeln – aber du fliegst in dieses Tal, Fagernes und Ardal, das sieht nach einem ziemlich tiefen Flusstal aus. Da ist eine weiße, okay, das ist eine weiße Linie, die der X-Contest gezogen hat. Für mich sieht es so aus, als würdest du hier in ziemlich tiefes Gelände kommen. Sind da, weißt du, Rettungen möglich? Bist du da irgendwie auf dich allein gestellt?

[00:21:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, nach Fagernes fliegst du in ein Nationalparkgebiet. Ah, okay. Ja, also man könnte sagen, man ist ein bisschen abgelegen, aber solange du damit einverstanden bist, drei bis vier Stunden zu laufen, ist das kein Problem. Okay. Also, ja. Es ist nicht so schlimm. Ja, ich würde sagen, du musst es machen, wenn du versuchen willst, den Rekord zu brechen. Ja, klar. Aber die Gegend nördlich von Fagernes ist einfach wunderschön. Ich bin diese Saison schon zweimal darüber geflogen. Diese Gegend? Ja. Sie ist fantastisch mit all den mäandrierenden Flüssen und, ja, wirklich, ja, eine wirklich schöne Gegend.

[00:22:29] **Gavin McClurg:** Ist es ziemlich dichter Wald oder gibt es viele Wiesen und so etwas zum Landen?

[00:22:35] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, es gibt viele Landeplätze. Diese Plateaus liegen normalerweise oberhalb der Baumgrenze. Ah. Also, ja. Okay. Sie liegen meistens zwischen 800 und 1.100 Metern. Und das ist etwa die

Baumgrenze. Also normalerweise kein Problem. Ein Stück weiter südlich ist der Wald dichter. Wenn man also über die Plateaus fliegt, könnte das ein Problem sein. Aber normalerweise findet man immer irgendwo einen Platz, an dem man landen kann.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Und je weiter du nach Norden kommst, in der Nähe von dort, wo du gelandet bist, und du dich so Trondheim näherst – sage ich das richtig? Die Gegend um Trondheim?

[00:23:16] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Ja. Ja. In Richtung... ich bin gerade südlich von Optal gelandet.

[00:23:21] **Gavin McClurg:** Ja. Okay. Ja. Ich sehe das.

[00:23:23] **Arne Kristian Boiesen:** Und davor bin ich über Vågå geflogen. Das ist ein ziemlich schöner Spot zum Gleitschirmfliegen und Hangglittern. Vor langer Zeit gab es dort eine Europameisterschaft. Aber im Bereich südlich des Drivdalen Valley, das ist dieses kurze, kleine, schmale Tal, fing die Thermik an, sich abzuspalten und so hoch wie möglich zu steigen. Es war gegen 20:30 Uhr, aber es war immer noch möglich, die Wolkenbasis zu erreichen. Und als ich in dieses schmale Tal kam, war es dank des Südwestwindes dort oben tatsächlich möglich, im Segelflug zu bleiben.

[00:24:15] Also bin ich das ganze Gebiet bis ganz nach unten im Gleitflug gefahren, und das hat mir so fast, ja, so 35 Kilometer Bonus ohne jegliche Thermik gegeben, nur durch Gleitflug. Und das war, ja, das war fantastisch.

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Und das hat den vorherigen Rekord um 90 Kilometer geschlagen. Ich meine, das war eine riesige Leistung. Wow.

[00:24:39] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. In dieser Gegend etwa.

[00:24:39] **Gavin McClurg:** Und diese Fjordlandschaften, direkt nördlich und westlich von dort, wo du runtergegangen bist – ist das das, woran die Leute denken, wenn sie an die Fjordlandschaften in Norwegen denken, wenn sie Basejumping machen? Oder ist das viel weiter nördlich?

[00:24:56] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Ja, du hast recht. Nur nordwestlich von Vågå, da kannst du runterfliegen. Du kannst runter nach Åndalsnest ins Romstoln-Tal fliegen. Und von dort aus, ja, da geht viel Basejumping hin.

[00:25:13] **Gavin McClurg:** Oh, genau dort. Also nur west-nordwestlich. Nur westlich von dort, wo du gelandet bist.

[00:25:17] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Okay. Ja. Nein, eigentlich weiter westlich von dort, wo ich gelandet bin, aber eher nordwestlich von Vågå und Grunasvall. Oh, verstehe. Okay. Dann kommst du runter nach Åndalsnest und ja. Und

[00:25:31] **Gavin McClurg:** da gibt es also auch viel gutes Skifahren.

[00:25:34] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, das gibt es. Ja.

[00:25:39] Und eigentlich, wenn man in Norwegen ein FIE-Dreieck fliegen will, sind die besten Gebiete genau dort. Das ist ein Gebirgsgebiet südlich davon in Richtung Strøen und Vås. In dieser Gegend ist es an guten Tagen möglich, auf ein richtig gutes Dreieck von 135 Kilometern zu kommen. Im Südosten Norwegens ist das etwas schwieriger, aber in diesem Gebiet an Tagen mit wenig Wind – es ist fast wie in den kleinen Alpen, wo man ein bisschen Wind bekommt. Ja. Die Windsysteme werden dort durch die Berge und nicht durch den meteorologischen Wind erzeugt. Aber das Gebiet, in dem ich fliege, ist eher meteorologischer Wind, was es schwierig macht, eine Strecke zu fliegen und dann danach wieder zurückzukommen.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Ist die Meeresbrise so eine Art... ich weiß nicht, kein Feind, aber ist das einfach etwas, mit dem ihr bei allen Flügen umgehen müsst? Ja, weil ihr habt ja so viel Ozean um euch herum.

[00:26:44] **Arne Kristian Boiesen:** Nein, nicht auf allen Flügen. Aber wenn ihr in Richtung dieser Täler fliegt, wird es am Ende natürlich zum Problem, besonders ja, wie im Romsdalen Valley. Normalerweise ist es so, ich bin da schon ein paar Mal runtergefliegen. Ja. Und dann bekommt man abends normalerweise Meeresbrise. Also muss man dann versuchen, ein bisschen höher über der Talinie zu bleiben und zu vermeiden, in die Meeresbrise abzusinken.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Ich sehe, du – ich weiß nicht, ob du mit ihnen abgefliegen bist, aber du bist mit ein paar anderen Typen geflogen. An dem Tag, und Gunnar ist einer davon. Ich kenne Gunnar nicht so gut. Was ist mit denen

passiert? Warum sind sie nicht weitergefliegen? Ich war,

[00:27:23] **Arne Kristian Boiesen:** ja, es war eigentlich traurig, dass Gunnar es nicht geschafft hat, weil er, ja, er ist ein wirklich guter Pilot. Er, ich glaube, er ist wahrscheinlich ein bisschen zu schnell geflogen, weil er nördlich von Kongsberg abgestürzt ist. Ja. Vielleicht hatte er an dem Tag auch nicht so viel Vertrauen. Aber ich dachte mir, ja, jetzt bin ich auf dem Weg. Ich will versuchen einfach nur.

[00:27:48] bis nach Gull zum Beispiel, wo man leicht mit dem Zug zurückkommt, aber die Bedingungen wurden einfach immer besser und besser und besser. Also, ja. Ich

[00:27:58] **Gavin McClurg:** Ich meine, in deinem Tracklog sieht es nicht so aus, als wärst du wirklich tief gegangen, bis ganz, weißt du, bis ganz am Ende des Tages. Und dann hast du ja offensichtlich das Ridge Soaring und so gemacht, aber es sah nicht nach, weißt du, nicht nach vielen Rettungen aus der Tiefe aus. Es muss ein guter Tag gewesen sein, oder?

[00:28:15] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, es war gut. Ich hatte einen, ähm, einen niedrigen Teil nördlich von Fagernes, wo man im Tracklog fast in der Mitte sehen kann, wie er nach links abknickt und man arbeiten musste. Das war ein bisschen kritisch. Ich war etwa 170 Kilometer entfernt, immer noch eine ordentliche Extra-Tour in Norwegen, aber ja, ich flog auf eine große Wolke zu und es hat nicht funktioniert. Es war am Abklingen. Also musste ich mich gegen den Gegenwind durchdrücken und versuchen, zu sonnigen Stellen zu kommen, und ja, ich habe etwas Auftrieb gefunden, aber weil das Gelände so flach ist, muss man einfach versuchen, so lange wie möglich in der Thermik zu bleiben und einfach mit ihr driften.

[00:29:09] Also driftest du weiter, äh, Richtung, äh, ja, weiter in die Berge und weiter nach Osten, aber du musst es einfach tun. Ja, du musst es tun. Du musst es versuchen, aber natürlich ist es, es ist nicht gefährlich, weil es, äh, es sind nur, äh, es gibt keine Bäume oder so was. Du musst nur weiter raus. Ist das, ist das so eine Art

[00:29:31] **Gavin McClurg:** wie eine Moorlandschaft, und wenn da keine Bäume sind, ist es so eine Art Torfmoos, weißt du, denk an die Landschaft im Norden Schottlands. Ja. Es ist wie ein Sumpf.

[00:29:42] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Okay. Ja. Die Berge in dieser Gegend sind normalerweise nicht so spitz, sie sind eher rund. Und wenn man den Wind an diesen kleinen Bergen bekommt, ist es wirklich einfach, einfach darüber zu fliegen und mit dem Wind zu driften, und man muss nur versuchen, in der Thermik zu bleiben und darin zu bleiben. Das ist eigentlich eine der Dinge, die meiner Meinung nach viele norwegische Piloten gut darin machen, bei schwachen Bedingungen zu fliegen. Weil wir müssen oft in diesen beschissenen Thermiken fliegen, wegdriften und einfach nur versuchen, oben zu bleiben. Also, ja.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Bist du in diesen Tag gegangen und dachtest, dass es ein Rekordtag wird? Ich meine, war das das, was du dir vorgenommen hast, oder ist es dir einfach so in den Schoß gefallen, während du gemütlich unterwegs warst und dann gemerkt hast: Oh, wow, das ist echt gut.

[00:30:39] **Arne Kristian Boiesen:** Oh, ich dachte, das war ein 200-Plus-Tag. Ja. Ja. Okay. Okay. Und die haben wir nicht so oft. Aber das war tatsächlich ein Samstag, also war es einfach, rauszugehen, aber der Tag davor sah auch genauso gut aus, aber da war irgendwas mit meinem Job und ich konnte mir den Tag nicht frei nehmen und ich war da ein bisschen enttäuscht, aber als der Samstag dann so gut war, hat das keine Rolle mehr gespielt.

[00:31:10] **Gavin McClurg:** Und was die Saisonen angeht, ich stelle mir vor, das ist ähnlich wie in Finnland. Sind das so Mai oder Juni eure besten Monate? Ja. Ja.

[00:31:19] **Arne Kristian Boiesen:** Auf jeden Fall. Okay. Ja.

[00:31:20] **Gavin McClurg:** Und wird es im Juli dann stabiler? Ist es wie in Alaska? Es wird einfach regnerischer, stabiler und es gibt mehr Insekten.

[00:31:27] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Ja. Der Regen ist eine Überentwicklung. Das ist das größte Problem. Oh. Also, ja, besonders in den letzten Saisons, würde ich sagen, in den letzten zwei bis drei Saisons, war der Juli nicht so gut. Und im August kann man in den Bergen zwar etwas Gutes finden, aber nicht weit, nicht, weißt du, um wirklich weit zu

kommen. Also ja, besonders im Mai und Juni, wenn der Schnee von den Plateaus weicht, ist es möglich, überzureisen. Also dann, und kombiniert mit dem, ja, im Juni hast du lange Tage, du kannst fliegen für, ja, an einem guten Tag ist es möglich, da 11 Stunden zu fliegen.

[00:32:12] Und ja.

[00:32:13] **Gavin McClurg:** Würdest du sagen, dieser Tag war neunhalb Stunden, ein ziemlich solider Tag, oder ist es einfach plötzlich abgebrochen oder hast du noch Zeit liegen lassen?

[00:32:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, es hat bei mir einfach aufgehört, aber ich hätte wahrscheinlich vielleicht eine halbe Stunde früher anfangen können. Okay. Um, natürlich, wenn wir, äh, geschleppt und gewincht haben, äh, macht ihr da viel Schleppen? Nein, wir nicht. Oh. Also, um, ich versuche, wir machen etwas Schleppen von, äh, von hinter Booten, aber meistens für SIV. Richtig. Ja. Ja. Aber, äh. Ich habe, ich habe darüber nachgedacht, weil, äh, es gab einige Schleppungen, äh, südlich von Lillehammer. Ich denke, das wäre eine, vielleicht eine Möglichkeit, um, um, äh, Flüge zu aufzuzeichnen, vielleicht über 400. Dann, wenn man früh an einem starken Südwest-Tag anfangen kann und ja, Richtung, äh, Schweden fliegen kann. Und nach Schweden gehen. Ja.

[00:33:08] So in eine nördliche, äh, nordöstliche Richtung.

[00:33:13] **Gavin McClurg:** Der norwegische Kontingent in Mexiko ist schon immer riesig gewesen. So lange ich schon fliege, also eine sehr lange Zeit. Ja. Wie groß ist eure Community im Land? Wie viele Piloten?

[00:33:27] **Arne Kristian Boiesen:** Ich denke, wir haben so um die 2.500 registrierte Piloten, sowohl für Hängegleiter und Speedglider als auch für Gleitschirme, aber nicht so viele davon sind aktiv. Richtig. Aber trotzdem sind wir, wir sind, das ist ziemlich gut.

[00:33:42] **Gavin McClurg:** Wie viele Menschen leben denn insgesamt in dem Land?

[00:33:45] **Arne Kristian Boiesen:** Nein, es sind etwa 5 Millionen, ein bisschen weniger als das. Wow. Das ist erstaunlich.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Weil wir haben, ich glaube, wir sind bei etwa 6.000 und wir sind, wissen Sie, bei 350 Millionen. Das ist ziemlich unglaublich. Also ja, viele, viele Leute machen das.

[00:33:57] **Arne Kristian Boiesen:** Hmm. Mein Vater hat 1990 angefangen zu fliegen. Also, ja, ich bin damit aufgewachsen. Als ich 16 war und die Möglichkeit hatte, diese Lizenz zu machen, war das einfach natürlich. Ich bin schon seit mehreren Jahren im Groundhandling tätig.

[00:34:17] Und

[00:34:17] **Gavin McClurg:** Würdest du sagen, dass du mehr? Fliegen die meisten norwegischen Piloten, weißt du, verbringt ihr jedes Jahr eine ganze Menge Zeit außerhalb des Landes zum Fliegen, oder sammelt ihr die meisten Stunden im Inland? Okay.

[00:34:28] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Viele reisen im Sommer nach Teneriffa oder in die Alpen, aber ich habe versucht, hauptsächlich in Norwegen zu fliegen, wenn die Saison läuft, weil ich es hier gerne mag. Aber natürlich gehe ich auch gerne nach Südfrankreich, um dort zu fliegen, wenn es möglich ist. Ist

[00:34:47] **Gavin McClurg:** Ist das so eine Gegend, wo man weiß, dass man Mitte Mai einfach für einen Monat hinfahren kann und ziemlich sicher gute Tage hat? Oder ist es eher so ein Ort, an dem man auf das richtige Fenster hoffen muss? Ich meine damit, wenn man nach Texas fliegt, um große Distanzen zu sammeln, ist es ziemlich hart, einfach wochenlang zu bleiben. Weil man da nur sehr wenige Tage bekommt, weißt du? Für uns ist es so weit weg, dass wir es so machen müssen, aber es wäre besser, wenn wir einfach in ein Flugzeug steigen könnten und dann sagen: Oh, da ist ein Fenster, da fliegen wir kurz hin und zurück.

[00:35:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Ja. Ich denke, du würdest einige gute Flüge bekommen. Ich würde sagen, weil der Mai normalerweise eine ziemlich trockene Periode ist. Also das eine Problem ist der Wind und das andere Problem ist der Schnee. Aber wenn es wegen des Schnees nicht immer so einfach ist, die Plateaus zu überqueren, ja, man muss

den Tälern folgen, aber besonders Ende Mai könnte es wirklich gut sein. Wenn du also einen Monat hier bist, würde ich sagen, wenn du wirklich Glück hast, kannst du mehrere hundert Klicks schaffen. Und ja.

[00:36:01] **Gavin McClurg:** Wie ist das mit der Schneegrenze, funktioniert das ähnlich wie in den Alpen? Ich meine damit, dass man in den Alpen oft im Frühling richtig gut fliegen kann, weil die Täler schon „abgebrannt“ sind, es aber oben noch ziemlich viel Schnee gibt und man quasi über diese Schneegrenze fliegen kann. Das funktioniert bei uns, wo wir leben, nicht so gut. In einigen Teilen der Alpen funktioniert es ja noch, man kann über Gletscher und so fliegen, man fliegt hoch und dann wieder runter und so weiter. Wenn man über den Grimsel fliegt, funktioniert das total, obwohl alles Schnee ist, aber es muss irgendwie durch eine Art Landbrücke verbunden sein. Und funktioniert das bei euch auch so? Oder ist es eher so, dass es bei viel Schnee einfach nicht geht? Dass man da einfach nicht hineinkommt.

[00:36:47] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Solange es zum Beispiel im Gubbrandstallen-Tal nördlich von Lillehammer und in dieser Gegend ab Ostern, würde ich sagen, funktioniert es in den Tälern wegen dessen wirklich gut. Es ist dann, wenn die Täler schneefrei sind und man die Schneegrenze hat. Aber das Problem ist, dass die Täler, besonders im Südosten und in Teilen von Norwegen, nicht so tief sind. Es ist nicht wie auf der Westseite, wo man fast tausend Meter zwischen dem Talboden und dem Gipfel haben kann. Aber im Südosten ist es niedriger, vielleicht zwei- bis dreihundert Meter. Ah, man hat also nicht so viel Spielraum. Ja. Aber es ist oft nicht einfach zu überqueren, weil es nicht so ist, dass man ein Tal hat und dann auf der anderen Seite ein anderes Tal, sondern man hat ein Tal und dann ein riesiges Plateau, zum Beispiel fünf bis zehn bis fünfzehn Kilometer flaches Land.

[00:37:41] Und dann hast du ein neues Tal. Und deshalb, wenn du auf all diesen Flächen Schnee hast, brauchst du etwas, ja, du brauchst etwas Höhe. Du musst versuchen, es zu überqueren, wenn es voller Schnee ist, weil es dort keine Thermik gibt, aber ja, wenn, aber wenn du im Juni rausgehst, fängt es an, ein bisschen zu schmelzen. Ja. Dann funktioniert es normalerweise besser. Ich würde also sagen, Juni ist definitiv der beste, der beste Teil der Saison in Norwegen.

[00:38:08] **Gavin McClurg:** Das war auch das, was ich in Alaska erlebt habe. Weißt du, ab April werden die Tage richtig lang, aber es liegt einfach zu viel Schnee, und weißt du, bei Alaska... Ja. Wenn wir ein paar Wochen später gestartet wären – ich glaube, wir haben am 12. Mai angefangen – wären wir doppelt so schnell gewesen. Das war einfach die Sache. Aber bis Juli ist es wirklich vorbei. Es ist völlig durchgebrannt. Weißt du, es wird einfach viel, viel zu stabil. Dann fängt die Luft an, sich nicht mehr zu bewegen. Was ist denn nördlich von... an alle, die zuhören: Ich ermutige euch, eine Karte aufzumachen, es sei denn, ihr kennt Norwegen sehr gut. Aber was ist nördlich von Trondheim, wenn man nach oben geht, direkt entlang der Grenze zu Schweden? Fliegen da Leute hoch?

[00:38:51] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Äh, wir hatten tatsächlich, äh, einen, wir haben, äh, rund um die Grenze. Wir haben einen, äh, Trip, äh, einen zusätzlichen Trip. Das ist, das ist schon lange her, aber es waren fast 200 Fälle, die nach Schweden geflogen sind. Wirklich? Von Boda. Boda.

[00:39:07] **Gavin McClurg:** Okay. Oh, das ist draußen. Okay. Das ist so im Fjordland, aber B O D, der Spinner. Okay.

[00:39:14] **Arne Kristian Boiesen:** Ja. Es war näher an der schwedischen Grenze. Man fliegt also eigentlich über die Berge und, ja, aber es funktioniert. Es ist aber hauptsächlich Küstengleiten in dieser Gegend, also um Trondheim und weiter nördlich. Ich war auch ein bisschen in Finnmark fliegen, weil meine Frau von dort kommt, aber das ist hauptsächlich Hike-and-Fly. Also, ja.

[00:39:43] **Gavin McClurg:** Das muss wunderschön sein. Wir waren schon...

[00:39:44] **Arne Kristian Boiesen:** darüber nachgedacht, ob wir vielleicht, äh, vielleicht, äh, machen könnten, äh,

[00:39:49] **Gavin McClurg:** a, a, a, a, a, a,

[00:39:49] **Arne Kristian Boiesen:** ein Projekt von den Flachebenen in Finnmark aus, nach Süden oder Osten Richtung Schweden oder Finnland zu fliegen. Das könnte echt cool sein. Ich denke, weil ich mir all diese Wolkenketten dort in der Gegend angesehen habe. Sobald man ein Stück von der Küste weg ist, scheint es ziemlich gut zu funktionieren, aber man braucht dann etwas Towing, um zu diesen Wolken hochzukommen.

[00:40:16] **Gavin McClurg:** Du machst ein bisschen Vol-Bev-Towing. Trip, ja.

[00:40:20] **Arne Kristian Boiesen:** Das wäre cool, vielleicht könnte ich mit Andy einen Flug machen oder so, um ein Abschleppauto zu fahren, und oh, ich liebe es.

[00:40:30] **Gavin McClurg:** Das klingt fantastisch, ja, das wäre ziemlich cool, irgendwie ein ziemlich cooles kleines Projekt, ja.

[00:40:35] **Arne Kristian Boiesen:** etwas völlig anderes, ja, aber äh ja

[00:40:38] **Gavin McClurg:** Wenn ich mir das ansehe – ich sehe hier nur ein paar deiner Bilder, aber es sieht sehr Vol-biv-tauglich aus. Ich meine, einige der Gebiete müssen ziemlich gut landbar sein und ihr habt dort viel Wasser. Wird dort viel Vol-biv gemacht?

[00:40:53] **Arne Kristian Boiesen:** Es ist das letzte Jahr, es ist immer mehr, dass Leute Hike-and-Fly und Vol-biv machen, und wir bekommen auch einige richtig gute Athleten aus Norwegen. Ja, aber ich mache Vol-biv jetzt seit vielleicht 10 Jahren, aber das Problem ist oft, dass man nicht mehr als vielleicht zwei, ja, wenn man Glück hat drei Tage schafft. Ja, ja, also ich bin neulich ein bisschen unterwegs gewesen und bin rausgeglitzert und geflogen, ja, und dann kann man vielleicht, wenn man Glück hat, am nächsten Tag einen neuen Flug machen oder ja, ich habe einen von einem Ort namens Kopang gemacht und bin einfach nach Westen geflogen und bin dann in Jailo gelandet, das war so um...

[00:41:46] 180 Kilometer. Das hat echt Spaß gemacht, man überquert viele Täler und Plateaus und kommt ganz nah an die... ja, wir sind bis zum Bergplateau hochgefliegen, das war wirklich klasse.

[00:42:05] **Gavin McClurg:** Fliegst du im Winter viel? Gibt es da Hochdruckgebiete, die an manchen Tagen etwas liefern?

[00:42:11] **Arne Kristian Boiesen:** Man kann zwar etwas Segelfliegen, aber die Thermik funktioniert normalerweise nicht. Ich hatte zwar ein paar Thermik, aber ja, meistens ist es nur Segelfliegen und

[00:42:22] **Gavin McClurg:** Seid ihr in der Saison, wisst ihr, sagen wir von Ende April bis Juni – ist das meistens präfrontal, das ist echt gut, oder postfrontal, das ist auch echt gut. Ich meine, wenn du sagst, ihr habt nur dieses zwei oder vielleicht dreitägige Fenster, ist das im Grunde zwischen den Fronten? Ist das das, was euch trifft, genauso wie hier? Ja.

[00:42:41] **Arne Kristian Boiesen:** ja, oft schon, okay, und es ist äh wie normal, ja ja, ich habe das 340 geflogen, das war äh eigentlich ein Hochdruckgebiet, das hat da gelegen, das kam von äh, es drückte eigentlich von äh Finnland Richtung äh ein bisschen näher nach Norwegen, oh, also oft sehen wir das, weil man dadurch über eine lange Strecke stabiles Wetter bekommt, also bist du irgendwie auf der Westseite

[00:43:09] **Gavin McClurg:** am Rand eines großen Hochdruckgebiets.

[00:43:12] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, okay, aber oft haben wir dann einfach eine Front dahinter, ja okay, und dann hast du den klaren Himmel, aber oft ist das Problem, dass du in den verschiedenen Tälern unterschiedliche Wettersysteme hast, nachdem du all diese Plateaus überquert hast. Deshalb sind es oft die Hochdruckgebiete, die schon eine Weile dort liegen, die normalerweise für die guten Tage sorgen, weil du dann auf dem ganzen Weg gutes Wetter hast. Oft, wenn es in den Alpen schlecht ist, kannst du ja nach Skandinavien fahren und es ist dort oft viel besser, und umgekehrt: Wenn es hier oben schlecht ist, ist es in den Alpen, in Mitteleuropa und den Alpen oft viel besser.

[00:43:56] **Gavin McClurg:** Wo würdest du dich für ein paar Wochen festsetzen? Wäre das Oslo oder was? Welche Region würde am meisten Sinn ergeben, um es einfach auszuharren, damit du an den guten Tagen zuschlagen kannst und an den schlechten Tagen Spaß an anderen Dingen hast?

[00:44:16] **Arne Kristian Boiesen:** Das kommt ein bisschen darauf an, was du willst, denn wenn du im Süden bleibst, könnte es vielleicht ein bisschen langweilig sein, weil du nicht über alles fliegst, sondern nur über niedrige Hügel. Aber das ist oft das, was man tun muss, wenn man versucht, richtig weit zu fliegen. Ich würde also sagen, es macht viel mehr Spaß in Voss oder vielleicht Vøring, und besonders Vøring – wo ist Vøring? Ich versuche gerade...

[00:44:51] **Gavin McClurg:** Schau mal auf die Karte hier, wo ist das?

[00:44:52] **Arne Kristian Boiesen:** Das ist äh, das ist im Gouvernörstal. Es ist äh, okay, ja, ich hab's, es ist nordwestlich von ähm, okay, und diese Gegend ist wirklich gut zum Fliegen, das ist wirklich gut, und früher war das eine ziemlich große Community, die da hingegangen ist, also im Sommer gehen immer noch viele Leute dorthin zum Fliegen. Dann kann man vielleicht eine etwas bessere Kombination haben, aber natürlich, wenn man die richtig langen Flüge machen will, muss man normalerweise im Süden starten, vielleicht bei Tailmark oder besonders zu Beginn der Saison, wenn man in Imajou fliegen will, und ich würde sagen, diese Gegend ist normalerweise die beste, okay, aber trotzdem haben wir auch einige gute Tage, wenn es nordwestliche Winde gibt.

[00:45:43] Du hast da ein paar Startplätze südlich von Vogo, das ist echt gut, die heißen Heidel, und dann kannst du ja vielleicht bis Lil Armor fliegen. Ich bin einmal nach Elverum geflogen, das ist in Richtung dort so ein bisschen unter 200. Das ist ein wirklich guter Ort, da gibt es in der frühen Saison aus der Gegend richtig starke Thermik, also richtiges Waschmaschinen-Gefühl beim Aufsteigen, weil man auf der Ostseite vom Süd-Süd-West-Startplatz startet und du hast da Berge im Nordwesten, die dich vor den Nordwestwinden schützen, aber nachdem du gestartet bist, kommst du dann richtig rein. Ja, es kann echt wie eine Waschmaschine sein, es ist einfach stressig, hochzukommen und sich davon zu lösen, aber ja, ja.

[00:46:37] **Gavin McClurg:** Ich war bei ein paar eurer Nordic-Compis, äh, na ja, vielleicht habt ihr das nur in Makedonien in einem Jahr vor ein paar Jahren gemacht, das war vor Coded, äh, aber habt ihr eigentlich jemals Compis, bei denen ihr seid...

[00:46:54] **Arne Kristian Boiesen:** Früher haben wir das gemacht. Ich habe tatsächlich die letzte im Jahr 2013 zusammen mit ein paar anderen Freunden organisiert. Ja, wir hatten die Nordic Championship in Vogo, und wir hatten sie auch 2010, die habe ich ebenfalls organisiert. Aber das ist eine Menge Arbeit, also ja, ich kann das nicht jedes Mal machen. Aber für mich ist es – ich finde es vielleicht ein bisschen traurig, es aus dem Land zu holen, weil ich weiß, wie gut Norwegen ist, besonders im Juni zum Beispiel, da kann es wirklich gut werden. Ja, ja, und ich erinnere mich, dass wir 2013 zum Beispiel auf der Hin- und Rückfahrt 110 Kilometer von Vogo zurückgelegt haben. Ich bin damals mit einer Advanced Epsilon geflogen, aber ja, das hat viel Spaß gemacht, als die Leute sechs bis sieben Stunden geflogen sind, und ja, ich war wirklich froh, als sie los mussten.

[00:47:53] **Gavin McClurg:** Das ist die Art von Cops, die ich mag, also

[00:47:55] **Arne Kristian Boiesen:** wir werden sehen, vielleicht irgendwann einmal, ob jemand Lust hat, das zu übernehmen.

[00:48:02] **Gavin McClurg:** die Reichweite erhöhen

[00:48:03] **Arne Kristian Boiesen:** um ja, ja, versuch es nochmal nach Norwegen zu schaffen, ja

[00:48:06] **Gavin McClurg:** Das wäre klasse, ich denke, da würden viele Leute kommen. Es ist cool, dich zu sehen. Du hast in deinem Bericht geschrieben, dass das ein einmaliger Flug in Norwegen war. Waren die Bedingungen da also ungewöhnlich gut?

[00:48:23] **Arne Kristian Boiesen:** Ich habe diese Rekordzeit seit 15 Jahren gejagt, also ja, es war wirklich gut, man kann nicht...

[00:48:29] **Gavin McClurg:** einfach auftauchen und das Ding abziehen, das ist okay.

[00:48:31] **Arne Kristian Boiesen:** Das letzte Mal, dass ich 200 geflogen bin, war 2008 in Norwegen. Ich war schon mal ziemlich nah dran, äh, ein paar andere Male 195 geflogen, ja, aber es ist äh, es passiert nicht oft. Normalerweise würde ich sagen, man hat vielleicht ein oder zwei Tage mit dieser Qualität in der Luft, manchmal hat man gar keine, wirklich keinen von diesen Tagen. Ja, also du musst, du musst an diesem Tag einfach bereit sein. Zum Glück habe ich einen flexiblen Job und eine flexible Frau, also sind das sehr wichtige Dinge.

[00:49:08] **Gavin McClurg:** Ja, ja, aber wenn die guten Tage kommen, dann musst du wirklich zugreifen. Es klingt so, als hättest du wirklich einen Glückstreffer gelandet, nicht so wie „Ach, wir kriegen schon einen anderen“. Ja, ja, das

musst du machen, du musst einfach...

[00:49:16] **Arne Kristian Boiesen:** schon, ja, man muss alles stehen lassen, Meetings verschieben und einfach rausgehen und

[00:49:22] **Gavin McClurg:** Gibt es da... ich meine, an dem Tag sah es auf X Contest zumindest so aus, als wären da nur Gunnar und der andere Typ mit dir gewesen, aber werden da an einem wirklich guten Tag ein Dutzend Leute danach jagen oder wie viele Leute würdest du an einem guten Tag beim Launch erwarten?

[00:49:37] **Arne Kristian Boiesen:** Ich würde sagen, es wären ein Dutzend. Okay, wir haben hier eine ziemlich gute Community für XF Line, wir unterhalten uns miteinander und versuchen, euch zu erreichen, habt ihr Telegram?

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Gruppe oder so und ein bisschen quatschen, ja okay, ja

[00:49:51] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, und ich habe ein paar Freunde aus den westlichen Teilen von Norwegen, die manchmal auch mit dem Zug überfahren, um zurückzufliegen, besonders von Drummond aus, oder man kann dem Tal folgen und bis nach Jelo fliegen und dann über die Berge wieder Richtung Bergen. Das ist einer meiner Träume, über dieses große Plateau zu fliegen, das den westlichen und östlichen Teil von Norwegen trennt, und es heißt Hardangervidda. Es ist schwer, das zu machen, weil es ein bisschen höher ist, viel mehr Schnee liegt und es auch schwierig ist wegen der Wetterumschwünge, wenn man über das – wie nennt man das – die Wasserlinie überquert, wenn es in die andere Richtung geht.

[00:50:46] Ja, auf der Westseite ist es oft feuchter, wenn man Ostwinde hat.

[00:50:51] **Gavin McClurg:** Ah okay, also sprichst du davon, von West nach Ost oder von Ost nach West über die Berge zu gehen? Von Ost nach West? Ja, wow, von Ost nach West. Okay, mein Gehirn denkt nicht so, wir gehen immer in die andere Richtung.

[00:51:04] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, also ich denke, das ist machbar. Man muss nur auf den richtigen Tag warten und es einfach wagen. Das...

[00:51:15] **Gavin McClurg:** wäre, ich stelle mir das als wahnsinnig spektakulär vor. Ich meine, du landest in den Fjordlands, oder? Ja, es ist...

[00:51:22] **Arne Kristian Boiesen:** Es wurde manchmal gemacht, aber lokal kann man dort starten und drüberfliegen, und genauso von der Westseite zur Ostseite. Das wurde manchmal gemacht, auch von Voss aus, aber es wurde nie von weiter südlich Richtung Drummond oder südlich von Oslo gemacht. Und ja, das ist...

[00:51:47] **Gavin McClurg:** Ist Luftraum in Norwegen generell ein großes Thema? Du hast es ja erwähnt, man musste es irgendwie zusammenpuzzeln in der Nähe von Oslo, aber gibt es viele Orte, an denen man sich darüber Gedanken machen muss, oder ist das eigentlich nur in der Nähe der Hauptstadt der Fall?

[00:52:00] **Arne Kristian Boiesen:** Es kann ja ein Problem sein, es war diese Saison rund um Oslo wegen der TMA ein Problem. Es ist zu groß, wenn du mich fragst, aber natürlich, wenn man aus dieser TMA herauskommt, würde ich sagen, wir haben ziemlich Glück, wir haben nicht so viele Einschränkungen, aber ja, wir hatten einige Probleme wegen einiger Vorschriften, die letztes Jahr geändert wurden, daher hatten wir nicht die Möglichkeit, von diesen kleinen lokalen Hügeln so viel zu fliegen, aber die haben ein riesiges Potenzial. Ich habe deshalb nur vielleicht zwei Flüge von Vittingfoss gemacht, von wo ich diese Saison gestartet bin, wegen dem hier. Es ist also echt schwer, genug Höhe zu bekommen, um legal zu fliegen. Oh, gibt es dort viele Gleitschirme?

[00:52:54] **Gavin McClurg:** Fliegen dort und

[00:52:56] **Arne Kristian Boiesen:** Es ist eine kleine Community, nicht so viele, aber es ist eine ziemlich gute Community nördlich von Oslo in Richtung Hamar und Elverum und ja, hast du

[00:53:10] **Gavin McClurg:** Gibt es dort Wellenbedingungen? Fliegen die Wellen? Okay, ja.

[00:53:16] **Arne Kristian Boiesen:** Besonders um Ostern kann man mit Gleitschirmen 5000 Meter erreichen. Wow, ja, cool. Also, das ist eine der Sachen, die man beim Gleitschirmfliegen hier bedenken muss – die Wellen. Und dazu gehört, dass das einer der Gründe ist, warum es oft gut ist, hier im Südosten zu fliegen, also ziemlich nah am Fjord und nah am Ozean zu starten. Da bekommt man weniger Wellen aus dieser Richtung. Es ist also einfacher zu fliegen an Tagen mit etwas stärkerem Wind im Vergleich dazu, wenn der Wind aus Westen oder Nordwesten kommt, da gibt es normalerweise etwas mehr Wellenbedingungen. Also ja, wie...

[00:54:03] **Gavin McClurg:** Wie sieht es mit deinem Fliegen und der Community im Vergleich zum Nachbarland Schweden aus? Ich treffe da viel mehr Norweger beim Fliegen als Schweden, ist das dort auch ein ziemlich großes Thema?

[00:54:16] **Arne Kristian Boiesen:** Es ist ziemlich gut, ich würde sagen, es gibt etwas mehr Schleppflug und Küstenflug, aber es ist eine ziemlich gute Community rund um Göteborg.

[00:54:28] **Gavin McClurg:** Ich habe dort vor einigen Jahren einen Vortrag gehalten und konnte nicht fliegen, weil das Wetter ziemlich schlecht war, aber sie haben mir ein Foto gezeigt. Es sah fantastisch aus. Das Dünenfliegen dort ist echt cool und das Ganze sieht klasse aus und

[00:54:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ich versuche sie zu überzeugen, weil sie einen Schleppplatz direkt außerhalb von Göteborg haben, wo es an die Luftraumgrenzen stößt. Ich möchte wirklich vielleicht ein bisschen weiter nördlich mit dem Schleppen anfangen, Richtung norwegische Grenze. Die haben da einen kleinen Hügel namens Dingla, okay, der ist 70 Meter hoch, und ich habe mal die 50 Kilometer von dort aus geschafft. Das ist echt Bingo, wenn du hochkommst oder eben nicht. Aber in diesem Bereich, wenn man hochschleppen und bei starken Winden starten könnte, dann ja, das könnte gehen. Es ist ja dasselbe wie das Fliegen in Finnland, da hast du fast keine Luftraumprobleme. Ich würde sagen, an einem richtig guten Tag wären 400 möglich. Wow, aber ja, das hat noch niemand gemacht, also ja, ich versuche gerade einige Leute zu überzeugen, das vielleicht jetzt anzufangen.

[00:55:36] **Gavin McClurg:** Das ist da draußen, Mann. Jetzt werden die Leute sich darauf stürzen, ja, hoffentlich.

[00:55:41] **Arne Kristian Boiesen:** Ja, das ist fantastisch.

[00:55:42] **Gavin McClurg:** na, hey Kumpel, ich schätze es wirklich sehr, mehr über deine tolle Gegend zum Fliegen zu erfahren. Ich wollte schon lange mal hochkommen und mich euch anschließen, und jetzt fühle ich mich viel inspirierter, besonders da hier der Winter einzieht. Hoffentlich schaffe ich es bald, mit euch zu fliegen, aber danke fürs Teilen von all dem, ich weiß das zu schätzen.

[00:56:01] **Arne Kristian Boiesen:** Es wäre echt cool, wenn du hierherkommen würdest und äh ja, sagen wir im Mai oder Juni oder so. Ja, wir können dir alles zeigen, das wäre

[00:56:09] **Gavin McClurg:** wäre super. Vielleicht mache ich dieses Jahr wieder das Xops-Ding, also komme ich vielleicht davor rüber und bleibe für eine Woche da oben, um wenigstens mal Hallo zu sagen, aber es ist nicht so weit weg. Wir

[00:56:18] **Arne Kristian Boiesen:** er hat äh, wenn du weißt, ähm ja, er ist äh ja, er ist einer seiner Rookies dieses Jahr und äh ja, also wird er wahrscheinlich mitkommen, wenn äh wenn das Wetter gut ist.

[00:56:29] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet, ja, nein, ich werde ihn anfeuern. Ich muss ihn unbedingt mal in die Show holen, aber ja, sehr cool. Es ist schön zu sehen, dass ihr vertreten seid. Danke, Christian, vielen Dank, Mann, ich weiß es zu schätzen. Gern geschehen, wir sprechen uns bald, mach's gut, Kumpel, wenn

[00:56:47] Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr euren Podcast hört bewerten – das hilft enorm, die Mundpropaganda zu fördern. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr mit euren Freunden unterwegs seid, um etwas zu starten. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Ich hoffe,

ihr habt einen tollen Tag und wir sehen uns beim nächsten Mal, Tschüss. Also, wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge raus, also wenn ihr einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich... aus einer ganzen Reihe von...

[00:57:46] aus vielen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Außerdem möchte ich, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind – aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wenn ihr zum Beispiel einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden danach ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus einer ganzen Reihe von Gründen nicht tun, wie ich schon oft in der Show gesagt habe. Ich möchte das nicht, ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die Stellen finden, um uns zu unterstützen. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt das auch direkt über die Website tun und wir sehen uns beim nächsten Mal, tschüss. Auf der Website haben wir versucht, es wirklich einfach zu machen, und das wird euch Zugriff auf all das Bonusmaterial geben, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr es euch nicht leisten könnt, uns zu unterstützen, lasst es mich einfach wissen und ich werde euch ein Konto einrichten. Natürlich wird das ein Lifetime-Konto sein und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Ihr alle könnt uns auf der Website finden. Ihr, die uns unterstützt habt oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise gekauft habt – T-Shirts oder Hüte oder irgendwas – ihr solltet bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und 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.