

A Monster record downwind wave flight across the US

Cloudbase Mayhem Podcast 264 — Gordon Boettger

Published	2026-01-16
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/264-a-monster-record-downwind-wave-flight-across-the-us-with-gordon-boettger/
Duration	00:57:09
Speakers	Gavin McClurg, Gordon Boettger
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0264-a-monster-record-downwind-wave-flight-across-the-us-with-gordon-boettger.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	11 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	30
Show notes	30
Transcript	30

English

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

Show notes

Gordon Boettger discusses an extraordinary gliding adventure that took he and his copilot Bruce Campbell across the Rockies in mountain wave in an Arcus glider from Minden, Nevada to Dodge City, Kansas- 1112 miles on December 19th, 2025. Gordon shares his lifelong dream of soaring high (max altitude was near 28,000 feet!) and downwind in mountain wave and the technical aspects of his wild flight, including the use of night vision goggles (they took off at 0300) and the importance of very specific weather conditions to pull it off.

The post #264 – A Monster record downwind wave flight across the US with Gordon Boettger first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem. Just got off the line with my friend Gordon Boker, who I know many of you follow now.

[00:00:23] Had an epic flight with him a year ago in the wave in the Sierras. It was just a taste of some of the really big stuff he has done, including a couple of flights over 3000K out and backs in the Sierras, and flying with NVGs, night vision goggles, and flying all night and all the next day. That big flight of his was, well, the two of them were over 17 hours. And back on December 19th, just a couple of weeks ago, he did it again, except this time he went downwind again with his buddy Bruce. And he took off in Minden at 3 o'clock in the morning and got up in the wave in the Sierras, and then hooked a left-hand turn and flew across Nevada. Nevada, hit all those big mountain ranges, and then flew across southern Utah and the Sangre de Cristos, and crossed the entire Rockies, which has never been done in this kind of distance in a glider, especially at night.

[00:01:22] And then flew all the way to Dodge City, Kansas. It was over 1,100 miles. He spent a whole bunch of that time up above 24,000 feet, 24,000 to 28,000 in the middle of winter. Of course, it was freezing cold. And this is the story. It's the longest flight that's ever been done downwind in wave. So yet another record chalked up for Gordon and Bruce. And I just had to chat with him and find out how in the world they put this together. To give you an idea of where they thought they were going to go and calling it out in advance, he sent the retrieve team off a day before they even took off. So he kind of knew where he was going to end up. More or less. And nailed it.

[00:02:07] And it all worked out. I can't believe what Gordon's doing. It's super inspiring and a lot of fun. And you've got to head on over as you're listening to this to show notes and see all his videos and pictures. And they flew across the swell and some awful beautiful country. But basically crossed half of the United States, a big chunk of it at night in a glider, without an engine, flying mountain wave downwind. This is the stuff of legends. So cool. Enjoy.

[00:02:49] Gordon, you're a madman. I got the coolest message. That was about a week ago now, right? Yeah, on 19th. Yeah. Just right before Christmas. 19th? Uh-huh. Yeah. I got the coolest message from a buddy of mine. And he said, are you watching what your friend's doing? What friend are you talking about? You've got too many friends. He said your name. I just. He said, oh my God, send me the link. And holy cow, man. So take us through it. Give us the summary of what you and Bruce just did. Set it up for how you saw it coming.

[00:03:20] **Gordon Boettger:** So basically, this has been over a 40-year-long dream of mine. And that was to essentially get up as high as I can in a mountain wave and simply fly as far downwind as I can. And I live in, obviously, a really good place that allows me to do something like that. So I've been. I've been doing this, doing some of these attempts for years now. And the weather just lined up just good enough, actually, on the 19th of December for me to do this. And the fact that I have the night vision goggles, I'm not limited to daylight now. So essentially, any day of the year, I can do this. So I've been just like hardcore. I've done some big flights in the wave along this year. And I've done some downwind attempts in different gliders.

[00:04:05] But I've never gotten east of the Rockies. That was my goal. To get as far as I could east of the Rockies. And there was a gentleman by the name of Jaak Kuttner, who was with NCAR, National Center for Atmospheric Research. And he was part of the Sierra Wave Project. And he was essentially the guy that invented, or not invented, he discovered mountain wave in Germany. And he passed away a few years ago at like 103 years old, but was still very, very active with mountain wave. And I met him several times. And he had this whole idea of, you know. It's, I think this idea goes way back to the 50s and 60s of getting up as high as you can in a glider and end up in Kansas. And that's essentially what I did. I fulfilled his dream. I fulfilled my dream and a lot of other people's dreams.

[00:04:52] So it's really freaking cool. This is

[00:04:54] **Gavin McClurg:** Wizard of Oz shit, dude. It's awesome.

[00:04:57] **Gordon Boettger:** So, you know, and I think bottom, with this whole flight, the reality came true. The dream came true. And I also realized that we can go further. With this, using a few different methods, and one of which is utilizing thermals way downwind, you know, east of the Rockies. Because obviously east of the Rockies, you know, the waves, there's nothing else to generate wave for the most part east of the Rockies. So that would mean gliding from the Rockies, from a wave situation like I did into central Kansas, and then using thermals from like noon on to fly another 400 miles or so. So. Two different methods. All right.

[00:05:39] **Gavin McClurg:** So what time did you guys take off? How far did you fly? What was your average speed? Give us some of the nuts and bolts here. So we

[00:05:46] **Gordon Boettger:** took off at 3.09 local Pacific Standard Time in the morning.

[00:05:53] **Gavin McClurg:** Not when you and I did it.

[00:05:54] **Gordon Boettger:** Yeah. You're used to that, right? You've done that with me. So you know what that's like. So we took off at 3.09 in the morning. The intent was to try to get off a little sooner. But as you know, because you've been there, the equipment issue. Oh, my gosh. It's just ridiculous. It's just ridiculous the amount of stuff that has to go in the cockpit. And so you can't, you really can't rush anything. But I had filed a flight plan with ATC and I had an IFR flight plan in the system. And I don't know if people are aware, but I do have.

[00:06:24] **Gavin McClurg:** Yeah, let's look. Okay. So ATC, IFR. Just explain those real quick for the non-glider folks listening.

[00:06:30] **Gordon Boettger:** Yeah. So for the non-fixed wing folks that don't fly higher, you know, basically what I'm having to do. Any time you're flying from 18,000 feet above, you need to be on an IFR clearance, IFR flight plan. So that means you have to file, put a flight plan in the system and activate that system. And you're basically under the control of, under air traffic controls. You're basically under their control. Because

[00:06:55] **Gavin McClurg:** you're in Class A airspace. Exactly. So Class A airspace. Basically the whole way. Yeah.

[00:07:00] **Gordon Boettger:** So Class A was, it begins at 18,000 feet, goes on up. So since this flight stuff, this wave stuff does. Happened above 18,000 feet. I worked years ago to get some letter of agreements with the centers, Oakland Center, Salt Lake, Denver, and the Seattle Center to go operate a glider, you know, VFR in Class A airspace. So I'm operating under a letter of agreement, but filing an IFR flight plan per the LOA and operating VFR in Class A airspace. With, under the control of ATC. So I'm squawking, I'm talking to them and they're assigning me blocks of altitude and I do file an IFR flight plan.

[00:07:46] So that IFR flight plan I filed was, basically followed the route that SkySight showed where there would be adequate wave to climb the continued downwind. And I actually declared Garden City, Kansas, and I actually made that, I actually, that's just, that's an 18.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** Ridiculous. You're giving away, you're giving away the goods. Right off the bat. That's just ridiculous. Anyway. Oh my God. It's crazy. So you called it, you, that's where you were, you called it. That's where I'm going to land.

[00:08:16] **Gordon Boettger:** That's what I, I accomplished my goal and I overflowed it. And I was talking to Kansas City Center. Actually, they were so, so awesome. So I, I overshot Garden City at like 11,000 feet, went through my finish gate, which is a thousand meter line. I went through the finish gate and hit my, it was a 1700. Well, it was. It was a 16, it was roughly 17, uh, it was Minden to Garden City was 1,661 kilometer declared goal. Pretty cool. And then I continued on to Dodge City because what I can do for, for an FAI, so I can get two records out of this. So I qualified for two records, distance to a goal.

[00:09:01] So that's a, this, uh, pre-declared goal that I put in my, in my, uh, flight logger. Right. And then I had. A free distance, which, uh, which was essentially Minden to Dodge City where I landed. So I, so I qualify for two Continental records out of that.

[00:09:17] **Gavin McClurg:** How does it work in your world? And in our world, we have to have, uh, an observer. Right. We, same thing. Same thing. Yeah. So we have a day

[00:09:25] **Gordon Boettger:** logger and, um, you know, so the observer, uh, who was Jeff Resnick, uh, he was there for the launch. And so he observed everything. And then, you know, we had to set landing witnesses and, uh, you know, all that. I thought all that logger stuff is, uh, you know, uh, preserved in the logger. Those of you

[00:09:43] **Gavin McClurg:** listening, you can't see this. I'm doing that whole thing where you put your hands on your head and you're going mind blown. Yeah. It's pretty cool. And you set, you set off your friends the day before you even took off for the retrieve, right. Or something. Yeah. Cause it's Thursday. This

[00:10:01] **Gordon Boettger:** thing covered some miles. So, so it was, it was a little kind of a ballsy move. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. First of all, I had to find a crew and, and, you know, like a hundred percent of this stuff is on me. I don't have a team that's doing the flight planning or any of that stuff or getting the glider ready. It's just the, it's, it's a ton of work and it's, it's absolutely exhausting. And part of you, there's that devil on your shoulder. That's wanting the weather to kind of fall apart. So you can just go to bed and forget about it and not have to spend five days prepping and losing sleep. Cause I,

[00:10:34] **Gavin McClurg:** every pilot knows about, you know, the deal.

[00:10:36] **Gordon Boettger:** And so, yeah. Yeah. You know, then the other party is going, I want to go for this. So Gary Itner, who happens to be 17 time national soaring champion here in the U S he, he actually called me up and said, I'd be happy to do it. I get nothing going on. So.

[00:10:53] **Gavin McClurg:** To run retrieve. Yeah. So I said. He towed the trailer out there and everything. So I

[00:10:57] **Gordon Boettger:** went down and met him at the, uh, at the Minden airport, got the trailer ready. Cause you know, I, I never used the trailer, you know, I hardly ever use it. So I had to get the trailer ready and get my truck ready. And, you know, fill it up with guests and said, all right, here's the, here's the deal. We're not taking off till Friday, but I want you to leave on Thursday and head east as far as you can. Cause we'll probably catch up to you. And that's, that's exactly what he did. He blew out of here on, on Thursday. We flew on Friday. He blew out at like 6 0 AM on Thursday. I got a call like at 8 PM on Thursday night and I'm trying to get some sleep and I'm not sleeping, but I get a text from him. He goes, Hey, I made it to grand junction overnight in the grand junction. And so I'm going, holy shit. I hope I didn't now you're vested though. That's

[00:11:40] **Gavin McClurg:** kind of cool. Now you're, now you can't back out. Now

[00:11:42] **Gordon Boettger:** I'm fully committed. And I think that was kind of a good thing in a way. Cause now you're, you're really driven. It's like, okay, I got to get this. I got at least get that far, you know, to, to grand junction and, you know, hopefully it don't land 50 miles east in the desert. You just don't know what this game, you know, the deal, you know? Yeah.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** Hey, so we, we covered this in the first show and those of you listening. I. Highly recommend you go back and do that. That was the 3000 K, you know, 17 hours up and down the Sierras, uh, and you explained way, but give a quick recap on the conditions you need, the conditions you had, why does this set up? It, it just

keeps going. I mean, the first thing I was thinking about when I, when I read this, I mean, we, you and I could see it that night. We could see these wave harmonics, you know, with the clouds and then clear and the cloud, and it just went as far as you could see off in Nevada. With the night vision goggles that night. So I could see it, but I think a lot of people have a hard time imagining what really, what happened. Yeah. So, I mean, simply if you're not flying up and down the range in way, like you normally do, or down in the Perlan project, down in the Andes, you're just sending it.

[00:12:51] And that, yeah, you're what you're doing is you're

[00:12:52] **Gordon Boettger:** using a different wave system every time you climb. And unlike riding up and down the Sierras or riding up and down the Andes, as soon as you turn tail, you're out of here, go eastbound. It's like, you're looking for a whole nother wave generator, a mountain. Or something to generate that wave. And for those people that aren't aware how mountain wave works, basically you get high velocity winds that are running for the most part, perpendicular to some type of topographical feature being, you know, let's, let's call it a mountain just to be simple, because that's what it is. But that, that air rushes up and over the mountain and that basically spills down the valley floor and causes a balancing effect a lot like a, like a boulder. When you see a boulder in a river or, you know, a submerged rock. And you can see the, the harmonics, you know, when that, that water flows over that boulder downstream, you'll see harmonics.

[00:13:43] And that's exactly what's, what's going on with mountain waves. So the, the, the unique, unique thing about the 19th is that what we're, what we want to look for on a downwind flight is kind of what we call a zonal flow where the jet stream runs pretty much, it's like a 270 flow all the way to the Rockies. And that hardly ever happens. It's very rare, you know.

[00:14:06] **Gavin McClurg:** Dead West.

[00:14:07] **Gordon Boettger:** Dead West. And to get it, to get it run, to, to get it to run, give you basically a, for the most part, a westerly flow from, from the Sierra to the Rockies is, is very uncommon. And you could, you could wait, you know, you could have that one or, once or twice a year or once, you know, once every two or three years. So the fact that I wasn't working, had the whole month of December off, I, you know, had the opportunity to go after it. And I saw this about a week out. I, I, I was at home and not, cause I'm always looking at the weather. It's like a surfer's looking for a big swell at Nazare or something. You know, I'm, I'm, I'm scoping out the jet stream going, whoa, wow. This thing's actually going zonal here. You know, this is, this, I gotta keep, I gotta keep an eye on this. A lot of times, historically, I've seen it go zonal. And then within a day or two, just it's whacked.

[00:14:54] You get this big dip in the, in the, in the, you know, in the, in the low pressure system. So. What

[00:15:00] **Gavin McClurg:** do you mean by that zonal? Explain that. And is that, you know, when you and I flew, it was kind of Southwest as I remember. Right. It wasn't zonal. It wasn't like that. But then we got hammered by kind of an atmospheric river. Right. And they shut it down. Was this, is this pre, post? This is, yeah. What are we looking at here? So, yeah,

[00:15:14] **Gordon Boettger:** the, it's a prefrontal type system. And usually when you, when you have a, like when you and I flew, we had a pretty deep trough that came through. We were, we had a south, a southerly kind of a southwesterly type flow over the Sierra, which is favorable for the Sears. But within, you remember when I said we got to, we've got to be on the deck before one o'clock. Cause it's going post-frontal. In other words, we're going to start getting a northwesterly flow. And, you know, that, so the whole direction of the, the flow changes and you really don't want that on a downwind flight because, you know, the winds are so strong and you can't, to deal with 60 or 80 knot crosswinds and, you know, and, and a lot of times it shuts the wave down. And another big issue to is, is the moisture content, you know?

[00:16:01] And so there's been, there've been so many days where it looked good downwind. But you go, all right, once I get to Utah, the whole Wasatch is completely clobbered or the west, west end of the Rockies is completely clobbered with moisture. And that's obviously a dangerous situation you don't want to get yourself into. So you, you don't even do it. So this day was lined up in the sense that the, the, the flow, we, the jet stream was basically running. It was just running in a straight line from west to east for the most part of 270 type flow all the way into Kansas. And then the, the

other good thing, the advantageous thing is that there was very little moisture. So those two things combined, that's when you start kind of locking on. And then, and then you start looking, looking at sky site and seeing how feasible this is between, you know, getting from here to the Rockies.

[00:16:52] Because Rockies, Rockies, you know, typically generate very good wave. The Sierras generate very good wave, but this, it's the in-between points. And that's exactly what we had on this flight where there were some soft spots and sky site. Just freaking nailed it, you know? And those soft spots mean you just, you have to change gears. You have to slow up, be patient, take the slow climb, get high. And then because getting to the Rockies, you got to be high at those big peaks, you know? And, and with those type of winds, I think, I mean, I had people from Denver saying that stuff was, you know, I mean, they had gnarly, gnarly winds, you know, that day. So you don't want to be in a, in a glider over the Rockies, you know, with 70 or 80 knot winds over the, over the peaks you know that gets to be really dangerous so what

[00:17:37] **Gavin McClurg:** did you have in general you said about 60 knots kind of 60 65 knots you know

[00:17:42] **Gordon Boettger:** and um so 80 miles

[00:17:43] **Gavin McClurg:** an hour

[00:17:44] **Gordon Boettger:** yeah which is which is good and when you're you know you know just same thing with you're flying at a much slower speed than than you would flying up and down the sierra like when we flew we were i mean we were just lighting our hair on it was insane whereas this you really want to stay up high your true air speed is much higher your ground speed is going to be much higher with that that higher tailwind and the higher you you are typically the higher the tailwind the higher the the wind speed will be so so the what

[00:18:12] **Gavin McClurg:** was your kind of average when you were leaving the when you were going on glide when you were leaving the wave for the next one what what's your give me an idea of your glide ratio what do you get with

[00:18:22] **Gordon Boettger:** the 65 knot tailwind you're i mean you're over 100 to 1 oh no it's insane so oh you're

[00:18:29] **Gavin McClurg:** just yeah

[00:18:30] **Gordon Boettger:** yeah and that's you know gavin that's the difference between like when you're going up and down the stairs like we were i mean you're just you're you're trying not to pull the wings off because you're it's so strong sometimes um whereas this you're flying it for the most part at best i over d speed because you're letting the wind do the work so you're you're typically like 60 65 knots but you're clipping along with 160 knot ground speed or or something you know 150 knots and

[00:18:56] **Gavin McClurg:** would you say the the overall experience is less intense or more intense

[00:19:01] **Gordon Boettger:** it's less it's less intense in the fact that you're not you're not operating you know it's it's like taking a skateboard down a hill you know and you're you're just about to get speed wobbles you know when you're going up and down the sierras when it's that strong you know like you just you just ride on that line of you know vne and you don't want to hit turbulence you know so you're kind of you know you know your hair's standing up on the back of your neck going up but but going downwind it's relatively comfortable and you're not getting the the air leaks in the cockpit you know that you're that you get when you're doing a 150 knots indicated you know 100 uh doing 60 65 knots downwind is very very comfortable the the stress level that you do have to deal with is like okay now i have to now i'm looking for a different wave source right because as soon as you go down you

[00:19:48] **Gavin McClurg:** were talking about you've got this you've got this area that you got to clear i mean the main spine of the rockies colorado where you you knew you were gonna and i've never done that yeah and around monticello yeah i never never made it before but you also got on Skysight which i understand was just dead on yeah amazing shout out to matt scutter uh putting these things together for you guys but the you had this area that you knew okay we're gonna we're gonna take hours climbing there if necessary yeah i mean you're you're and it's it's you didn't have to do that but you you you were willing to you had to get super tall yeah

[00:20:20] **Gordon Boettger:** exactly because uh you know and it's wild looking back it everything was just so textbook because even three days out i go that three days before the flight i said that that wave in monticello west of durango because that whole area was soft i'm gonna have to take a climb if i if i don't get up there i'm landing in durango 100 you know and that's what does

[00:20:44] **Gavin McClurg:** get up there mean what like 28 grand i think if i think

[00:20:47] **Gordon Boettger:** 24 um would have been fine and the the other option for wave before i crossed into the rockies i i told you earlier was was to go you mount peel which is south of moab is pretty big individual peak out there and that that was forecast with similar type strength of monticello maybe a little stronger but that being further north means that you know you're you're jumping into a wider expanse of the rockies and that just to me was gnarly and i go i i don't want to i don't want to do that because if i don't if i don't catch wave and i end up down at 16 or 17 000 feet you know with 70 not ridgetop winds or whatever it was bad bad place to go and i'm like i don't want to do that i don't want to do that you know so i i what i did is i tracked i took the southern route towards durango and then jumped in kind of on the southern end of the rockies there and then because i had fallout areas to the south

[00:21:41] durango being one of them and and a few other spots and so that was the safest route i think and it actually it worked out absolutely freaking beautifully you know so

[00:21:52] **Gavin McClurg:** from your track log which is really cool and those of you listening this will all be up on the on the post and i'm going to you you must go check all this stuff out so it'll all be there but on the track log it didn't look like you didn't have a low save right i mean it was it was pretty textbook like you said it

[00:22:09] **Gordon Boettger:** was it was i stayed high i took the uh i was very patient with the the slow climbs because i expected it impatience would have would put me on the ground and way short of my goal and you know this being a another thing gavin i want to point out is is the you know if if you don't have you know if you've got to land by sunset or if you can't go into the evening time then you're pressed you know and you can't be patient you say you know you have to say well i need to press because i i need to be down before dark well i've got night vision goggles so in my mind i'm like okay if i land in somewhere on the east of the rockies it's totally flat right if it's 10 o'clock at night i could care less you know it means i'm up for 18 hours you know it's a long flight but you know i'm willing to do that and the fact that i had the the goggles to to put on again you know if i needed to was was very comforting

[00:23:06] **Gavin McClurg:** that night yeah

[00:23:06] **Gordon Boettger:** yeah yeah if i if i had because i'm losing two hours of daylight going east too so that's not it's not in my favor so i'm i'm running against the clock um so to speak so that that kind of hurts you and before the before the nvj days you know this downwind flight i never would have made an attempt because the days are way too short right so um so my my downwind months before the night vision goggles that my downwind months were limited to pretty much you know end of march april may and that gave me long enough days to to uh to do that but then so

[00:23:43] **Gavin McClurg:** it just totally opened up oh yeah

[00:23:45] **Gordon Boettger:** now now i've got a two and a half months window versus a basically a 12 months window now i mean i i took off what three days before the the shortest day of the year you know so that's great it's insane you know and i mean we're

[00:24:00] **Gavin McClurg:** is it as a so you know as a newbie i've only done this once with you and you know you you had me walk around in your backyard with them and it was just makes you want to go have a party i mean those things looking through those things is incredible yeah they're nuts but you know you've got the experience now is there any difference for you in terms of comfort level between daytime and nighttime i mean is flying at night just standing

[00:24:28] **Gordon Boettger:** up and flying at night is that the difference between daytime and nighttime

[00:24:28] **Gavin McClurg:** standard operation operating procedures there's no there's no increased risk of not risk but is there is there any added intensity intensity to uh when you're flying at night or is it just become part of the it's because they're beautiful but for me it was super disorienting but i was like where what the hell is he doing which way are we

pointing at you know the whole thing

[00:24:50] **Gordon Boettger:** you know if you do it infrequently it's it's very intimidating every time you do it because you're like whoa it's you know as you know it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's a very claustrophobic feeling you have a much narrower field of vision um you have to keep your scan going and it and it takes a couple hours actually to feel like okay now i'm getting in the groove these these are this is comfortable now luckily what i did uh four or five days before the flight i took the nbgs and i took my buddy up and you know it was just dead calm but we flew up and did a touch and go up into lake tahoe airport pitch black you know and um and that gives you a sense of comfort but it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's but the key with these things you can't ever let your guard down you know and one interesting thing about this flight and i talked to walt rogers and who's a meteorologist i talked a few people about the strategic uh preparation of okay when do i take off because this wave was working for like 24 hours right it was working for a so i could have taken off at 10 o'clock at night two in the morning six in the morning but what i was thinking about where do i want to not be with those night vision goggles in one of those places because i hadn't been over the rockies was over the rockies i'm like i don't want to end up there i didn't want to take off at like six in the morning at amenden and go shit now i'm now i'm crossing the rockies at freaking six o'clock at night in pitch black you know i just i just i was just a little so

[00:26:22] **Gavin McClurg:** finding a bomb out or an airport or something just it just adds too much yeah plus

[00:26:27] **Gordon Boettger:** you don't know what's going on with the winds i could have a 30 knot cross when i'm and that's typical with wave conditions you don't know what you're dealing with you know with the winds it's just and i've had some gnarly landings on the goggles and i'm sitting in the back seat you know just because i'm i'm much taller there's a lot more room in the back seat but and it's it's it's gnarly you know then you're fatigued you know you're landing in a crosswind so i didn't want to put myself in a situation where i'm crossing the rockies i mean it was gnarly enough to cross all of nevada you know we finally the sun started coming up but the freaking cockpit was completely iced up inside you know i was like jesus

[00:27:05] **Gavin McClurg:** oh yeah i wanted to ask you about that and some of your pictures so how does that work with the nvgs can you well i

[00:27:11] **Gordon Boettger:** had enough of uh enough i know you don't

[00:27:12] **Gavin McClurg:** like to scrape on no you can just

[00:27:14] **Gordon Boettger:** that just makes it worse um so what happened the clear vision panels typically work really well this time there was a little leak between the the clear vision panel and the canopy there was a little you know in the foam or whatever it had separated so moisture had spread between the clear vision panel and the canopy and that essentially stayed there for most of the flight but yeah it was you talk about disorienting it's pitch black and you got the you know the ice encompassing most of the most of the canopy inside and that's another thing that you got to really be careful with because you know you know nvgs are aren't going to get you through a fully iced up canopy now you're flying on instruments you know so that's kind of what was what was happening so i'm flying in way i'm flying on instruments going from 160 knot ground speed to all of a sudden a five knot ground speed parking in the wave and it kind of threw the alex computer off it's going what the hell's going on so i was looking at the computer going why is the map doing that then i had my foreflight telling me i was doing something totally different so your brain is which your brain is over processing this stuff and it's just it's really fatiguing and you have to stay totally focused you know and now you're still trying to talk to you're talking to atc you're trying to

[00:28:28] you know and there's just a lot going on you got the o2 thing going so the first three hours was just first three hours was pretty pretty hectic you know and

[00:28:37] **Gavin McClurg:** how cold was it compared to our flight um

[00:28:40] **Gordon Boettger:** it was yeah it was it was it was definitely colder you know because we are we are up higher um we were operating it seems when i get whenever i get it seems like the 24 000 foot point when i'm above 24 000 feet it's just like it just gets like just

[00:28:58] colder and then we get down to 20 000 feet i'm like oh it's nice and toasty it's nice down here so it is nice to get low sometimes just to kind of recalibrate your body and go oh my man you know it's not not so bad yeah it's it was pretty uh the first three hours was pretty pretty gnarly there was the the toe out was um you know uh we we actually got ready in the hangar got in got in the glider in the hangar this time so we're not having stuff blow away on the runway and stuff and then melissa was out there helping and so we had three people out uh supporting that the launch and we took off on runway one six and when we pushed out the winds were like five nine it was like nothing and i go oh my god this is so rare to take off such a pleasant way to take off and no wind and as soon as we got to the end of the runway it was it was like the winds were 230 at 18 gusts and a 32 it was freaking howling it was just like oh and i go man i can't believe this you know i gotta take off in this crap and um so uh so we you know we had two people holding the wing down because it was like a 70 degree crosswind it was just howling and uh so i got the motor started and then i'm going okay what do i i'm listening to the awos listen to the winds i go what do i do i just sit here and wait for the winds to die i go it's not going to die down so i said the hell with it and so you know i just took off and then we just got the crap beat out of us the rotor just right

[00:30:25] **Gavin McClurg:** off the bat

[00:30:26] **Gordon Boettger:** it was right right into it three in the morning and i hadn't slept in probably two days and i just go this is why do i need this and then the wave was really funky out of here you know so it was a really slow climb and you know probably three not you know probably you know one and a half meters you know per second you know one half meters per second climb initially and then finally we got up into the flight levels above 18 got my clearance and then kind of worked our way down to the southeast and picked up a couple key point climbs at sky site was showing and those actually worked out well so so it wasn't a you know i did a little deviation of the southeast first to get a climb over mount grant over by walker lake by hawthorne and

[00:31:07] **Gavin McClurg:** talk me through so you know when when we did it it was you're you're flying in the way the whole i mean you're just you're just in the way and then so when you ping off and go downwind you're making the jump to the next big feature you know in this case that the toyabies are the next really big feature we looked at that when you were showing before we started recording and you're getting an over it you're you're diving off into the lee you're finding the wave and then what are you doing you're just pointing right right back up wind and just and just yeah you have to be really

[00:31:36] **Gordon Boettger:** you have to be really so typically when you leave the way you'll hit the the down cycle so you're going to hit that strong sink so you got to push over you got to you got to speed up to that and get out of there because you could be going down you know you know 10 15 meters per second you know it's just it's crazy so you got to you got to get out of that as quick as you can and then so you negotiate your speed based off of your your sink rate so you know like i said earlier we didn't have we didn't have too many massive sink rate situations and we actually deviated around some of that stuff based off what Skysight was showing and it was interesting because the deep blue areas that Skysight shows that's heavy sink and that's always on the leeward side of the lift you know it's always downwind and so what i would do is what bruce and i would do is we would fly you know uh just like to the

[00:32:28] softer sink or whatever and then go downwind so there's a lot of kind of shucking and jiving so

[00:32:32] **Gavin McClurg:** there's still some going north or going south you're still and then i've got to tell perpendicular to the wave and i've

[00:32:37] **Gordon Boettger:** got to talk to atc and say hey request deviation left or right of course for for weather 10 mile or whatever see because you're on an ifr flight plan and they actually expect you to stay on that flight plan they can they'll let you deviate from that basically that line that you filed to be on they'll let you deviate but you got to tell them that you you'd like to even deviate because there could be traffic you don't know so you can't was

[00:32:59] **Gavin McClurg:** ifr stand for instrument

[00:33:01] **Gordon Boettger:** flight rules so instrument

[00:33:03] **Gavin McClurg:** flight rules okay so you've given them a line with a bunch of waypoints yeah and that's essentially

[00:33:08] **Gordon Boettger:** what i did and those waypoints were those lift points that Skysight was showing and so i had probably 18 points in my ifr flight plan all the way to uh uh all the way to garden city or dodge city and and and i pretty much flew that route you know plus or minus maybe 10 or 10 miles left

[00:33:28] **Gavin McClurg:** so that is so cool and so one of the things that i always when people ask me about our flight i always yeah i i say all this the stuff that you expect to hear about it but i always talk about the the comms with the tower that was one of my favorite things that night was not only the comms with the tower with oakland but it was talking to the other jets right you know one point somebody you know united 908 or whatever going into san francisco gets on and he goes hey wait a minute what you're you're in this on purpose and you don't have an engine i mean that was awesome it was just he was like wait wait a minute it's the middle of the night you're out here because you want to be what the hell's wrong with you that was so cool so did you did you have any fun chats like that as you're yeah i'm riding halfway across the united states so

[00:34:12] **Gordon Boettger:** yeah i mean it was fairly quiet to uh you know once i got into denver the the the chatter got to be a lot more and it was it was really busy because being you know ski season you know you had everyone flying into aspen and all the big you know uh the private jets and then you had the commercial traffic too but there was uh uh yeah there was a guy that i he was i don't know if he was southwest or something but he goes hey he goes hey denver uh you get you got time for a question and you know i'm just flying and he goes denver center goes yeah what's what's up he goes hey that that glider is that a glider you're talking to yeah he goes where did where did he start from and how high is he and where is he going he goes well he's he started in the lake tahoe in the reno area and he's at flight level 280 28 000 feet and he's trying to make it to dodge city the guy goes holy cow you know it's unreal he goes good on you and what's interesting is um one of the like the denver center controller you know because i've got the instagram thing going up i've got the starlink in the in the cockpit and um what's what's really neat about it is that it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's neat about this stuff now with the technology is we're able to share these like live feeds i mean i'm up at 26 000 feet doing a live feed i boot up the starlink

[00:35:30] boom instagram says you're live and people are checking in from all over the world i mean australia norway and you know the germans are all over it and they're not getting any it getting any sleep you know these are nine hours later there and they're just just just floored by what's going on and so that this whole thing goes viral and then next thing you know everyone's watching on flight aware because i'm on an ifr flight plan so so now everyone can see what's going on you know they're going holy crap the guy's crossing the rockies in the glider so it's it's really getting everyone it gives gives you know the the gliding air soaring really good exposure you know and gives even pilots that aren't aren't glider pilots gives them the you know the just blows their mind that you know you can do this in a glider you know and uh what's needed the point data you know i think we talked about this before but the point a to point b stuff is really cool because people don't understand the triangles i mean we we understand it in the you know in the gliding the pg world you know it's we get it you know and the out and returns and that stuff but your average show they go well now where are you going to go point a to point b is what they kind of expect right so this is a point point a to point b and so it was pretty uh you know spectacular for a lot of people and i mean i still

[00:36:50] still step outside and i go holy shit i can't believe i just flew the single across the freaking rockies you know you know just

[00:36:56] **Gavin McClurg:** mind blown i mean i remember getting out i was put sticking my thumb out in texas we were down there trying to break the world record a bunch of years ago and this guy in a truck and his girlfriend pulled over and uh i was trying to just describe you know i was just the middle of texas and i mean and compared to what you're doing this is ridiculous paragliding speeds you know i'd gone 300k or something but that's i mean it's all related in a blink of an eye it is it's all relevant it was so funny when he was you know and i was explaining him okay yeah we we took off in hebronville uh you know down by corpus crispy and we we towed up and then you know and then i flew here and he was just going so you jumped out of an airplane up above us right right here no no no no there's 300k south of here and he's just going wait but where where's the motor man where's the thing where's the stuff to do it with and i

know no it's on my back and say yeah just people just wait what i mean if

[00:37:47] **Gordon Boettger:** i if i could do what you guys do with the paraglider in other words just push the damn glider down a hill until it has enough airspeed to get off the hill and then get up and wave and do that could you imagine how cool that would be just completely motorless

[00:38:00] **Gavin McClurg:** you know how you do it is pretty but hey i gotta ask you said something when we first started off and you said you know you might get one or two days like this with the zonal flow a year so obviously really rare really special but also i'm a man i'm trying to just think i mean i've been a lot of places on on the planet there can't be that many places on earth how many are there that that provide for this kind of i mean it's a really that is the most mountainous state in the in the lower 48 i mean it's a really good it's a

[00:38:34] **Gordon Boettger:** really good question so south america is out of the questions you'll end up in the water um you got one yeah you got one range and so there's as far as i can't think of anywhere can you there's no other place in the world that that would allow you to do this on a downwind uh attempt it going downwind not crosswind and wave like in the sure but to use a full-on downwind attempt i think this is probably the best place in the world i mean from from logistics and everything else and just topography the way it's laid out now in it's i mean i

[00:39:08] **Gavin McClurg:** guess topography wise canada's pretty similar you know you've got all our ranges kind of extended in there but you don't have nevada you don't have right you don't really have i mean bc alberta to an extent you know and

[00:39:20] **Gordon Boettger:** then you've got all the other places in the world that are

[00:39:20] **Gavin McClurg:** their rocky spine is the same as our rocky spine but i just can't think of anywhere yeah

[00:39:25] **Gordon Boettger:** i don't anywhere that this exists like this anyone listening has any ideas i mean throw them out but yeah

[00:39:31] **Gavin McClurg:** yeah let us know you

[00:39:32] **Gordon Boettger:** know it's funny what i i always mention people i said if if we can if we just had one mountain in the middle of kansas imagine what that could have done for me you

[00:39:42] **Gavin McClurg:** could go

[00:39:43] **Gordon Boettger:** could you go

[00:39:43] **Gavin McClurg:** to the east coast could you go away how far can you get from 30 000 seed at 101 so

[00:39:49] **Gordon Boettger:** let's well i mean i went as far as i could because uh you know i got to well i got to 28 000 feet and and there might be a possibility a possibility for me to get up the so let's back this thing up i'm limited to 28 000 feet because flight level 290 29 000 feet there's this thing called rvsm reduced reduced vertical vertical separation minima and that basically allows airliners or you know or traffic in that in those altitudes from two nine from twenty nine thousand feet to twenty nine thousand feet and that basically allows airliners or you know or traffic allows them with a thousand foot vertical separation so because of that there are tight equipment like uh stringent rules and on what's got to be on board like dual autopilots you know and all kinds of stuff which a glider can't have and so when i when i established the letter of agreement um that i have they said you're not going to be allowed in rvsm airspace okay

[00:40:46] **Gavin McClurg:** and so

[00:40:47] **Gordon Boettger:** that might so

[00:40:48] **Gavin McClurg:** 28 is your limit

[00:40:49] **Gordon Boettger:** correct that might change and the only time i would need that to get above 28 is on that final stretch off the either the rockies or the sander cristos um and if i get if i really get above if i get above 30 i'm going to need a different o2 system which i have a pressure demand system and i'd have to i can equip the glider with that and so the possibility if let's say if i if i if i do get into rvsm airspace basically i'm allowed above 29 000 feet then i could uh

essentially climb up to 38 40 000 feet and go downwind from there and then that's a whole different ball game now you're now you're clipping on another 10 000 feet on top of what i'm allowed right now that's that's another you know at least 200 miles at least i

[00:41:38] **Gavin McClurg:** was gonna say so 200 400 miles

[00:41:40] **Gordon Boettger:** so yeah um so that might be that might be in the cards in the future but

[00:41:46] **Gavin McClurg:** as it stands it's a it's

[00:41:52] kansas midday on a on a on a thermal day right so you can exactly then you fly thermals till the end of the day

[00:41:58] **Gordon Boettger:** correct so when you do that you're gonna have to strategically plan your takeoff time right so you you don't want to get there you don't want to get to denver at you know 6 p.m because guess what you're gonna have to park in the wave all night long and sit there until the next morning and so

[00:42:15] **Gavin McClurg:** now you're gonna run into battery

[00:42:16] **Gordon Boettger:** issues o2 and then fatigue type situation were to take off let's say at 8 p.m here and then give yourself 12 hours to get to the rockies or the sangra de cristos climb up you know so you're doing an all-nighter you know from all the way to the rockies and then get to the you know let's say the the pueblo area or something and get there like eight or nine in the morning take a climb up to 36 000 feet and then glide for two or three hours and then end up somewhere else and then you're gonna have to take off at 8 p.m and then get out in kansas or the other option would be to run down uh run down the sangra de cristos in the wave crosswind get in the albuquerque region climb as high as you can and then end up in texas because the thermals will be a lot better and then you know and then you're gonna end up in east of dallas or something like that and then if you can do that three or four hundred miles and thermals that way then you know you're well over 2 000 kilometers you know possibly 2 500 kilometer downwind flight so

[00:43:18] **Gavin McClurg:** what's the what's the record uh

[00:43:20] **Gordon Boettger:** 2 300 kilometers roughly um that was done by claus olman down in argentina and but he flew along the andes so it wasn't obviously it was not a downwind flight so he flew from the southern end and it flew

[00:43:32] **Gavin McClurg:** that's the longest one-way flight but he was flying wave correct

[00:43:35] **Gordon Boettger:** that was all yeah yeah it's all done the wave so so

[00:43:39] **Gavin McClurg:** was this flight that you and bruce did the longest downwind wave flight that's ever been done uh

[00:43:45] **Gordon Boettger:** yeah yeah that's a good point i never thought of it as long as downwind yeah and i think it's you know it's it's by far the longest flight in the northern hemisphere you know a straight straight out anyway but yeah it's the longest downwind flight yeah it's the longest downwind flight how

[00:43:59] **Gavin McClurg:** much did this beat yours by because you've done some really long thermal

[00:44:03] **Gordon Boettger:** flights so i i yeah i mean i've done some downwind flights in the wave and in my old duo disc in the duo disc glider and then before that i did some in my in a 1971 kestrel 17 i ended up in steamboat colorado that was a single place glider but that was before we had Skysight and so everything was kind of just you know visual cues i mean that's a whole nother that was a gnarly flight with uh holy crap um but that ended up once i got to the wasatch a wave shut down and end up and i end up thermaling the rest of the way from basically the wasatch all the way to uh all the way to steamboat with with that glider any

[00:44:38] **Gavin McClurg:** any downside is is i mean as a purist and someone who's chased this your entire life is is Skysight kind of like having google goggles i i new pilots come to me all the time google made goggles that you could see the thermals and i go no that'd be awful it would end the magic of this old right you i agree

[00:44:59] **Gordon Boettger:** you know nothing's 100 with these weather models right there are times where you look at something you go okay well it's actually a little stronger over here so you just don't you don't know and and uh um you know we're kind of testing the the in a way testing the accuracy of Skysight i mean it's you know it's it's never 100 right

[00:45:18] **Gavin McClurg:** sure but

[00:45:19] **Gordon Boettger:** on this day it was i would say i'm not

[00:45:22] **Gavin McClurg:** sure if it's 100 percent but i'm not sure if it's

[00:45:22] **Gordon Boettger:** very accurate and and it's funny because if i if i start you know after this flight i i started really thinking deep about my past flights where i didn't have sky say we're old school right we're just we're looking out and going okay that peak right there should generate wave you know let's say there's no there are no visual cues like uh rotor clouds or lenticulars which i've had a ton of times i just i haven't had any cues at all of of waves so i'm visually looking at a mountain going okay well it's i think there should be some there and i'll cross over a a nice solid range i go and and there's nothing like what the hell's going on there's why is there no wave here you know it's it's perpendicular to the wind you know and it's what's and so you keep you keep on going but then you kind of think well i wonder if it was you know now i'm now looking back and having dealt with sky say it could have been three or four miles to the left or right of me i don't know and the number of times i've

[00:46:22] **Gavin McClurg:** been in the sky i've been in the sky i've been in the sky i've been

[00:46:22] **Gordon Boettger:** in the sky a lot of times i've parked in you know a half meter wave climbing a half a meter you know now i'm going god i wonder if it was like going up like five meters per second a few miles away you don't know that sky saint aids you in that you know and going okay so

[00:46:39] **Gavin McClurg:** it's really sped you up i mean yeah it's really helping yeah and then

[00:46:43] **Gordon Boettger:** especially at night um you know it's it's it's a huge help because if you have no visual cues you know you're kind of doing on the night vision goggles which you're doing you know uh back in the day and you know when you didn't have Skysight you're just looking out and you're you're trying to hit those peaks now what what Skysight does it's good is you you learn from these models i'm looking at the stuff almost every day and you kind of remember like that peak is always working that seems to always work you know like the toy over near hadley that seems to always work wheeler peak southeast of ely i've i've gone downwind in the duodiscus we ended up in gunnison colorado on that flight and i used the same two points um this was 10 years ago or more and i used the same lift points that Skysight showed me on this last flight just west of wayne's wonder brian head ski area that whole boom it was going off just like so you know once you start marking those points or remembering remembering those

[00:47:46] you can almost kind of count that they're going to work with that kind of a flow you know that kind of a direction of a flow and uh it's pretty neat and i i think we can tap into this thing and go further and things like that and i've got other things in mind some three turn point 3100 kilometer flights i know you do man just

[00:48:06] **Gavin McClurg:** like i said my bag's packed right here uh so the what is it when you you know you it's you said for three days basically you know the three days leading up to this you got hardly any sleep it was exhausting yeah i read your you know and your your flight report just you guys were worn out you know and and i experienced a fraction of that i mean it's it's it's a lot there's a lot going on i wasn't even flying anything i was just sitting there and it was tiring um when you you know a week afterwards when you think back on these just monster objectives that are so bitching it what is it that really stands out is it the chatting with bruce and the cockpit is it the challenge is it the visual i mean your pictures

[00:48:51] of the lenticulars and the ice and the cockpit i mean you're you've just you've you've been dazzling us on instagram ever since i discovered you a while back and you know you you you flew over the swell this time and you flew over the rockies i mean you're covering some incredible terrain well but what is it that sits with you you know what do you tell melissa when you guys are having one of your epic dinners jalapeno poppers i'm

[00:49:16] **Gordon Boettger:** i'm still i mean still to say i've been doing this for quite a while now but i i still am just blown away how whether it's a paraglider or a sailplane how we can harness this energy and take advantage of it and go as far as we can i mean it's it's mind-boggling you know it's just like i just pinched myself and this is just freaking insane it's it's nuts and you know you know we talk about technological advances and things like that and and definitely we're using those to our advantage you know i think it's kind of across the board and it's it's hasn't taken any any other reward out of it but it's just it's just mind-boggling the scenery and and just the the emotional ups and downs you go through you know the the holy you know that that little devil is going yeah i don't want i don't i want everything to fall apart so i can just not worry about this i just want to be a lazy human and go to bed and not stress but the reward i mean that makes that that makes it that much rewarding when you go through that suffering you know those ups and downs those low points and the ups and downs and the ups and downs and the flight like oh you know holy crap you know this you know because there's nothing ever runs perfectly smoothly you know and you're you're taking this this machine and harnessing the energy and flying as far as you can with it and he's crazy uh in in this just really extreme harsh environment you know when you're doing it i'll call it relatively safe you know and it's relatively in relative safety but and and then when you get to the point where you're like oh get to destination and then to to hit a goal like garden city i've actually made that goal i mean it's like you know i was like wow and then when you touch down you go i can't believe this this thing's in like here we are unfazed unharmed no frostbite the the gliders in one piece we feel good it's just it's a really cool feeling you know and um i think anyone that does cross country stuff realizes or knows what i'm talking about there

[00:51:22] one of the things that was interesting i yeah before i forget was you know we talked about gary hitner hauling that trailer out the day before and we talked about yesterday on the phone but i think one of the kind of the one of the most fascinating things about this flight is that you know he ends up we end up landing and within five minutes of me getting out of the cockpit i called him on the phone and keep in mind he drove from minden right i called him on the phone i said you know how far are you because i'm five minutes out with the trailer like what the hell

[00:51:56] **Gavin McClurg:** all the way stupid all the way to incredible

[00:52:00] **Gordon Boettger:** dodge city you know so um that was pretty cool but

[00:52:04] **Gavin McClurg:** folks listening if you're in europe or something pull up a map you got they flew from california to kansas yeah this is incredible it's funny when i did

[00:52:14] **Gordon Boettger:** this podcast or i did an interview yesterday with a couple german guys and uh you know i said you know for the for the europeans and you know if you put it in perspective that's like you know i used frankfurt as kind of a start point that's kind of our minden i said that's like flying from frankfurt to athens or frankfurt to istanbul frankfurt to portugal or almost frankfurt to almost moscow you know so that kind of you know melissa actually thought about she goes why don't you put a ring or give the europeans some perspective because this freaking country is so bloody huge you know it just goes on forever it's a long way it's kind of neat to hit you know hit it halfway across the country that's it's just a it's been a dream for so long and it's it's pretty cool you know that

[00:53:02] **Gavin McClurg:** is really cool gordon man just unbelievable so epic uh what an adventure i was watching the whole thing going you gotta be you just gotta be kidding me you gotta be kidding me that's what they're doing is impossible but it's not you're doing it and uh it's it's uh it's truly incredible amazing and uh i can't wait to fly with you again oh thanks for sharing i mean i'd love your energy man i

[00:53:29] **Gordon Boettger:** love your energy i love it in the cockpit it's just you know melissa keeps going if we got you gotta get gavin back down here you two are like like brothers in the car you guys just get along you guys have the same energy you're just hooting and hollering just rift tearing through the sky what do we have a 200 or something that grounds me that day oh my god

[00:53:46] **Gavin McClurg:** yeah 240 remember because the guy from europe said hey you guys almost hit 310 hours or something yeah no and you said oh you want to see something yeah that

[00:53:58] **Gordon Boettger:** was cool yeah that yeah one gets that was

[00:54:02] **Gavin McClurg:** cool did you do some loops at the end of this one

[00:54:05] **Gordon Boettger:** no i didn't want to screw up the data logger ah there you go yeah right getting on the ground but that's why

[00:54:12] **Gavin McClurg:** you don't want me on those flights because i would be come on man that's right

[00:54:15] **Gordon Boettger:** yeah that was kind of unexpected with you i don't did i even tell you i was doing that probably not

[00:54:20] **Gavin McClurg:** well no that was awesome no no apologies necessary i loved it you could hear it in that video it's right yeah that's awesome uh gordon thanks man i really have been dying to talk to you about this one and congratulations to you and bruce and your incredible crew thank you sir and your wife uh and big hugs to melissa i can't wait to see you guys

[00:54:46] **Gordon Boettger:** hey thanks thanks again for taking your time and and sharing this with the you you awesome paraglider guys you guys are awesome love it so someday i'll get up i'll have to do a tandem with you or something yeah

[00:54:57] **Gavin McClurg:** man absolutely for sure collapse that thing with my

[00:55:02] **Gordon Boettger:** weight so anyway all right my friend buddy nice time if you

[00:55:13] **Gavin McClurg:** find them cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways all of them incredibly important to keep this show going you can give us a rating on whatever platform you listen to you can blog about it on your website or share it on social media you can talk about it on our website at g rao it on the way up to launch with your friends. I know a lot of good conversations have happened that way, and of course you can support the show financially. The show does take a lot of time, a lot of editing, storage, music, behind the scenes cost, and all we've ever asked for is a buck a show. We put out a show every two weeks, so if you gave us a buck a show, that's 25 bucks a year. Quite a bit less than a magazine subscription and way less than a latte a month. You'll notice we don't have 10 minutes of advertising at the top of the show, which we get asked to do all the time, believe me. I believe advertising is a pretty toxic business model, and I want you, the listener, to know that these conversations are just authentic people giving their opinions, and we aren't being swayed by brands.

[00:56:07] But that means we rely on you, our listener. If and only if you can support the show and it doesn't hurt your pocketbook, we'd really appreciate it. Go to the website to find various ways to support the show through Patreon or other platforms where we've gone through great lengths to minimize fees so your money gets directly to us. Becoming a subscriber, gives you access to all kinds of bonus information, little nuggets that don't make it into the podcast, extra content, our Ask Me Anything shows, and a lot more. We don't put anything behind a paywall and never will. If you can't afford to support the show, just send me an email and I'll set you up with an account, no questions asked. Hopefully someday you'll be in a position where you can. Thank you so much for listening. Thank you for your support. We'll see you at Cloudbase.

Français

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

Show notes

Gordon Boettger discute une aventure de vol plané extraordinaire qui l'a transporté, lui et son copilote Bruce Campbell, à travers les Rockies en onde de montagne dans un planeur Arcus de Minden, Nevada à Dodge City, Kansas — 1112 miles le 19 décembre 2025. Gordon partage son rêve de toute une vie de planer en altitude (l'altitude maximale était proche de 28 000 pieds !) et en aval dans l'onde de montagne ainsi que les aspects techniques de son vol sauvage, y compris l'utilisation de lunettes de vision nocturne (ils ont décollé à 0300) et l'importance de conditions météorologiques très spécifiques pour y parvenir.

Le post #264 – A Monster record downwind wave flight across the US with Gordon Boettger est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Je viens de raccrocher avec mon ami Gordon Boker, que je sais beaucoup d'entre vous suivent maintenant.

[00:00:23] J'ai fait un vol épique avec lui il y a un an dans la vague dans les Sierras. Ce n'était qu'un avant-goût de certaines des grandes épopées qu'il a accomplies, dont quelques vols de plus de 3000 km aller-retour dans les Sierras, et des vols avec des NVG, des lunettes de vision nocturne, en volant toute la nuit et toute la journée suivante. Son grand vol, eh bien, ils ont été en l'air pendant plus de 17 heures. Et le 19 décembre, il y a seulement quelques semaines, il l'a refait, sauf que cette fois, il est encore reparti en descente avec son pote Bruce. Il a décollé à Minden à 3 heures du matin, a atteint la vague dans les Sierras, puis a viré à gauche pour traverser le Nevada. Le Nevada, en passant par toutes ces grandes chaînes de montagnes, puis il a traversé le sud de l'Utah et les Sangre de Cristos, et a traversé les Rocheuses en entier, ce qui n'a jamais été fait sur une telle distance en aile, surtout de nuit.

[00:01:22] Et il a volé jusqu'à Dodge City, au Kansas. C'était plus de 1 100 miles. Il a passé une bonne partie de ce temps au-dessus de 24 000 pieds, entre 24 000 et 28 000, en plein hiver. Évidemment, il faisait un froid de canard. Et c'est ça l'histoire. C'est le vol le plus long jamais effectué en restant sous le vent dans la houle. Donc encore un record de plus pour Gordon et Bruce. Il fallait absolument que je discute avec lui pour comprendre comment ils ont pu organiser ça. Pour vous donner une idée de l'endroit où ils pensaient aller et pour le planifier à l'avance, il a envoyé l'équipe de récupération un jour avant même leur décollage. Il savait donc grosso modo où il allait atterrir. Et il a réussi.

[00:02:07] Et tout s'est bien passé. Je n'arrive pas à croire ce que Gordon est en train de faire. C'est super inspirant et vraiment fun. Et il faut que vous alliez voir les notes de l'épisode pendant que vous écoutez ça pour voir toutes ses vidéos et ses photos. Ils ont survolé la houle et des paysages magnifiques et impressionnants. Mais en gros, ils ont traversé la moitié des États-Unis, une grosse partie du pays pendant la nuit dans une aile, sans moteur, en volant en vague de montagne avec le vent arrière. C'est du pur légendaire. Trop cool. Profitez bien.

[00:02:49] Gordon, tu es un dingue. J'ai reçu un message trop cool. C'était il y a environ une semaine, non ? Ouais, le 19. Ouais, juste avant Noël. Le 19 ? Uh-huh. Ouais. J'ai reçu un message trop cool d'un pote. Et il m'a demandé : « Tu regardes ce que ton ami est en train de faire ? » De quel ami tu parles ? Tu as trop d'amis. Il a dit ton nom. J'ai juste... Il a dit : « Oh mon Dieu, envoie-moi le lien. » Et purée, mec. Alors, raconte-nous tout. Donne-nous le résumé de ce que toi et Bruce venez de faire. Explique-nous comment tu l'avais anticipé.

[00:03:20] **Gordon Boettger:** Alors en fait, c'est un rêve que je poursuis depuis plus de 40 ans. Mon but était d'aller aussi haut que possible dans une onde de montagne et de simplement voler le plus loin possible avec le vent de face. Et j'habite, évidemment, dans un endroit vraiment idéal qui me permet de faire ce genre de chose. Ça fait des années que je fais des tentatives comme celle-ci. Et la météo s'est alignée juste assez bien, en fait, le 19 décembre pour que je puisse le faire. Et comme j'ai des lunettes de vision nocturne, je ne suis plus limité par la lumière du jour. Donc, en gros, je peux faire ça n'importe quel jour de l'année. J'ai donc été à fond. J'ai fait de gros vols dans l'onde cette année. Et j'ai fait des

tentatives avec le vent de face dans différentes ailes.

[00:04:05] Mais je n'ai jamais réussi à passer à l'est des Rocheuses. C'était mon objectif. Aller aussi loin que possible à l'est des Rocheuses. Il y avait un monsieur nommé Jaak Kuttner, qui travaillait pour le NCAR, le National Center for Atmospheric Research. Il faisait partie du Sierra Wave Project. C'était essentiellement l'homme qui a inventé, ou pas inventé, il a découvert l'onde de montagne en Allemagne. Il est décédé il y a quelques années à environ 103 ans, mais il était encore très, très actif avec l'onde de montagne. Je l'ai rencontré plusieurs fois. Et il avait cette idée, vous savez. Je pense que cette idée remonte aux années 50 et 60 : monter aussi haut que possible en aile et finir au Kansas. Et c'est essentiellement ce que j'ai fait. J'ai réalisé son rêve. J'ai réalisé mon rêve et celui de beaucoup d'autres personnes.

[00:04:52] C'est vraiment trop cool. C'est

[00:04:54] **Gavin McClurg**: C'est un truc de dingue, mec. C'est génial.

[00:04:57] **Gordon Boettger**: Alors, vous savez, je pense qu'au fond, avec ce vol, la réalité a pris le dessus. Le rêve est devenu réalité. Et j'ai aussi réalisé que nous pouvons aller plus loin. Avec ça, en utilisant quelques méthodes différentes, dont l'une est l'utilisation de thermiques loin sous le vent, vous savez, à l'est des Rocheuses. Parce qu'évidemment à l'est des Rocheuses, vous savez, les vagues, il n'y a pratiquement rien d'autre pour générer des vagues à l'est des Rocheuses. Donc ça signifierait planer depuis les Rocheuses, d'une situation de vagues comme je l'ai fait, vers le centre du Kansas, puis utiliser des thermiques à partir de midi pour voler encore environ 400 miles. Donc. Deux méthodes différentes. D'accord.

[00:05:39] **Gavin McClurg**: Alors, à quelle heure avez-vous décollé ? Combien de kilomètres avez-vous parcouru ? Quelle était votre vitesse moyenne ? Donnez-nous les détails techniques ici. Alors nous...

[00:05:46] **Gordon Boettger**: on a décollé à 3h09, heure locale du Pacifique.

[00:05:53] **Gavin McClurg**: Pas quand on l'a fait, toi et moi.

[00:05:54] **Gordon Boettger**: Ouais. Tu es habitué, non ? Tu l'as fait avec moi. Donc tu sais comment c'est. On a décollé à 3h09 du matin. L'intention était d'essayer de partir un peu plus tôt. Mais comme tu le sais, parce que tu y es déjà allé, il y a le problème d'équipement. Oh mon Dieu. C'est juste ridicule, c'est juste ridicule la quantité de trucs qu'il faut mettre dans le cockpit. Donc on ne peut pas, on ne peut vraiment rien précipiter. Mais j'avais déposé un plan de vol auprès de l'ATC et j'avais un plan de vol IFR dans le système. Et je ne sais pas si les gens sont au courant, mais j'en ai un.

[00:06:24] **Gavin McClurg**: Ouais, regardons ça. D'accord. ATC, IFR. Expliquez juste ça rapidement pour ceux qui n'en font pas avec une aile et qui nous écoutent.

[00:06:30] **Gordon Boettger**: Ouais. Alors pour ceux qui ne volent pas avec une aile fixe et qui ne montent pas haut, vous savez, c'est en gros ce que je dois faire. Dès que vous volez au-dessus de 18 000 pieds, vous devez avoir une autorisation IFR, un plan de vol IFR. Ça veut dire que vous devez le déposer, mettre un plan de vol dans le système et activer ce système. Et vous êtes essentiellement sous le contrôle du contrôle aérien. Vous êtes pratiquement sous leur contrôle. Parce que

[00:06:55] **Gavin McClurg**: vous êtes dans l'espace aérien de classe A. Exactement. Donc l'espace aérien de classe A. Pratiquement tout le trajet. Ouais.

[00:07:00] **Gordon Boettger**: L'espace aérien de classe A commence à 18 000 pieds et monte jusqu'en haut. Donc, comme ce vol, ces conditions de vagues se produisent au-dessus de 18 000 pieds. Il y a des années, j'ai travaillé pour obtenir des lettres d'accord avec les centres — Oakland Center, Salt Lake, Denver et Seattle Center — pour opérer une aile, vous savez, en VFR dans l'espace aérien de classe A. Donc, j'opère sous une lettre d'accord, mais je dépose un plan de vol IFR conformément à la lettre d'accord et j'opère en VFR dans l'espace aérien de classe A. Sous le contrôle de l'ATC. Donc, je réponds sur la fréquence, je leur parle et ils m'attribuent des blocs d'altitude, et je dépose bien un plan de vol IFR.

[00:07:46] Donc le plan de vol IFR que j'ai déposé suivait essentiellement la route indiquée par Skysight, là où il y aurait assez de vagues pour monter en continu en descente vent arrière. Et j'ai en fait déclaré Garden City, au Kansas, et j'y suis arrivé, j'ai vraiment... c'est juste, c'est un 18.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** C'est ridicule. Tu nous donnes tout, dès le début. C'est juste ridicule. Enfin bref. Oh mon Dieu. C'est dingue. Donc tu l'as dit, c'est là que tu étais, tu l'as dit. C'est là que je vais atterrir.

[00:08:16] **Gordon Boettger:** C'est ce que j'ai fait, j'ai atteint mon objectif et je l'ai dépassé. Et je parlais avec Kansas City Center. En fait, ils étaient super sympas. J'ai dépassé Garden City à environ 11 000 pieds, je suis passé par ma porte d'arrivée, qui est une ligne d'un millier de mètres. Je suis passé par la porte d'arrivée et j'ai atteint mon... c'était un 1700. Enfin, c'était un 16, c'était environ 17, enfin, Minden à Garden City était un objectif déclaré de 1 661 kilomètres. Plutôt cool. Et ensuite, j'ai continué vers Dodge City parce que c'est ce que je peux faire pour une FAI, pour pouvoir obtenir deux records avec ça. Donc j'ai été qualifié pour deux records, distance par rapport à un objectif.

[00:09:01] C'est donc un objectif pré-déclaré que j'ai mis dans mon journal de vol. Et ensuite, j'ai eu une distance libre, qui était essentiellement de Minden à Dodge City, là où j'ai atterri. Du coup, je me qualifie pour deux records continentaux avec ça.

[00:09:17] **Gavin McClurg:** Comment ça se passe dans votre monde ? Et dans le nôtre, on doit avoir un observateur. C'est ça. On a la même chose. Pareil. Ouais. Alors on a une journée

[00:09:25] **Gordon Boettger:** le logger et, euh, vous savez, donc l'observateur, qui était Jeff Resnick, il était là pour le lancement. Et donc il a tout observé. Et ensuite, vous savez, on a dû fixer des témoins d'atterrissage et, euh, vous savez, tout ça. Je pensais que tout ce truc de logger était, euh, vous savez, préservé dans le logger. Vous, ceux d'entre vous

[00:09:43] **Gavin McClurg:** Écoutez, vous ne pouvez pas voir ça. Je fais ce geste où on se prend la tête et on a l'air complètement bluffé. Ouais, c'est plutôt cool. Et tu préviens tes potes la veille même du décollage pour la récupération, non ? Ou un truc du genre. Ouais, parce que c'est jeudi. Ça

[00:10:01] **Gordon Boettger:** ça a couvert quelques kilomètres. Donc, c'était un peu un coup de poker. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Déjà, il fallait que je trouve un équipage et, et, tu sais, à cent pour cent, tout ça repose sur moi. Je n'ai pas d'équipe qui s'occupe de la planification de vol ou de tout ça ou de la préparation de l'aile. C'est juste, c'est une tonne de travail et c'est absolument épuisant. Et une partie de toi, il y a ce démon sur ton épaule. Celui qui veut que la météo s'effondre. Pour que tu puisses juste aller te coucher et oublier tout ça sans avoir à passer cinq jours à te préparer et à perdre le sommeil. Parce que je,

[00:10:34] **Gavin McClurg:** chaque pilote connaît la chanson.

[00:10:36] **Gordon Boettger:** Et donc, ouais. Ouais. Vous savez, l'autre partie dit qu'elle veut tenter ça. Alors Gary Itner, qui est d'ailleurs champion national de vol à voile 17 fois aux États-Unis, il m'a en fait appelé pour me dire qu'il serait ravi de le faire. Je n'ai rien de prévu. Donc.

[00:10:53] **Gavin McClurg:** Pour aller chercher. Ouais. Alors j'ai dit. Il a remorqué la remorque jusqu'à là et tout. Alors je...

[00:10:57] **Gordon Boettger:** je suis allé le rejoindre à l'aéroport de Minden, j'ai préparé la remorque. Parce que vous savez, je ne l'ai jamais utilisée, je m'en sers presque jamais. Alors j'ai dû préparer la remorque et mon camion. Et, vous savez, je l'ai fait le plein de passagers et je lui ai dit : « Bon, voilà le topo. On ne décolle pas avant vendredi, mais je veux que tu partes jeudi et que tu te diriges vers l'est aussi loin que tu peux. Parce qu'on va probablement te rattraper. » Et c'est exactement ce qu'il a fait. Il a foncé d'ici jeudi. On a décollé vendredi. Il est parti vers 6 heures du matin jeudi. J'ai reçu un appel vers 20 heures jeudi soir, j'essayais de dormir mais je ne dormais pas, et je reçois un SMS de sa part. Il me dit : « Hé, je suis arrivé à Grand Junction pendant la nuit, à Grand Junction. » Et là, je me dis : « Putain, j'espère que je n'ai pas... » Mais bon, vous êtes engagés là. C'est...

[00:11:40] **Gavin McClurg:** C'est plutôt cool. Maintenant, tu ne peux plus faire marche arrière. Maintenant,

[00:11:42] **Gordon Boettger:** Je suis à fond. Et je pense que c'était plutôt une bonne chose, d'une certaine manière. Parce que maintenant, tu es vraiment motivé. C'est genre, « OK, je dois réussir ça. Je dois au moins aller jusqu'à Grand Junction et, j'espère, que ça ne va pas atterrir à 80 bornes à l'est dans le désert ». On ne sait jamais ce qui peut arriver dans ce genre de situation, tu vois ? Ouais.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** Salut, alors on a abordé ça dans le premier épisode et pour ceux qui nous écoutent, je vous recommande vivement d'y retourner. C'était le 3000 K, vous savez, 17 heures de montée et de descente dans les Sierras, et vous avez bien expliqué, mais faites un petit récapitulatif des conditions dont vous aviez besoin, des conditions que vous aviez, pourquoi ça s'est produit ? Ça ne s'arrête jamais. Je veux dire, la première chose à laquelle j'ai pensé quand j'ai lu ça, enfin, toi et moi, on pouvait le voir ce soir-là. On pouvait voir ces harmoniques de vagues, vous savez, avec les nuages, puis le ciel clair et les nuages, et ça allait jusqu'à perte de vue dans le Nevada. Avec les lunettes de vision nocturne ce soir-là. Donc je pouvais le voir, mais je pense que beaucoup de gens ont du mal à imaginer ce qui s'est réellement passé. Ouais. Donc, je veux dire, simplement, si vous ne volez pas de haut en bas de la chaîne de montagnes comme vous le faites normalement, ou plus bas dans le projet Perlan, dans les Andes, vous êtes juste en train de vous lancer à fond.

[00:12:51] Et là, ouais, ce que tu fais, c'est que tu es en train de...

[00:12:52] **Gordon Boettger:** en utilisant un système d'ondes différent à chaque ascension. Et contrairement à la pratique dans les Sierras ou les Andes, dès que vous faites demi-tour, vous sortez de la zone et vous allez vers l'est. C'est comme si vous deviez chercher un tout autre générateur d'ondes, une montagne, ou quelque chose pour générer cette onde. Pour ceux qui ne savent pas comment fonctionnent les ondes de montagne, en gros, vous avez des vents à haute vitesse qui circulent pour la plupart perpendiculairement à une sorte de relief topographique — disons, appelons ça une montagne pour faire simple, parce que c'est bien ça. Mais cet air s'engouffre et passe au-dessus de la montagne, puis se déverse en bas dans le fond de la vallée, provoquant un effet d'équilibre très similaire à celui d'un rocher. Quand vous voyez un rocher dans une rivière, ou une roche immergée, vous pouvez voir les harmoniques ; quand l'eau coule sur ce rocher en aval, vous voyez des harmoniques.

[00:13:43] Et c'est exactement ce qui se passe avec les ondes de montagne. Ce qui est unique avec le 19, c'est que ce que nous recherchons pour un vol en aval, c'est ce qu'on appelle un flux zonal où le courant-jet circule pratiquement sur un axe de 270 jusqu'aux Rocheuses. Et ça arrive très rarement. C'est très rare, vous voyez.

[00:14:06] **Gavin McClurg:** Mort à l'ouest.

[00:14:07] **Gordon Boettger:** Dead West. Et pour qu'il s'installe, pour qu'il fonctionne, avoir pour la plupart un flux d'ouest des Sierra aux Rocheuses, c'est très rare. On pourrait attendre, vous savez, on pourrait en avoir une ou deux fois par an, ou une fois tous les deux ou trois ans. Alors le fait que je ne travaille pas, que j'aie tout le mois de décembre de libre, je vous savez, j'ai eu l'opportunité d'aller le chercher. Et j'ai vu ça environ une semaine à l'avance. J'étais à la maison et je ne... parce que je regarde toujours la météo. C'est comme un surfeur qui cherche une grosse houle à Nazare ou quelque chose comme ça. Vous savez, je suis en train d'analyser le jet stream qui fait, wow, ce truc est en train de devenir zonal ici. Vous savez, c'est, je dois garder, je dois garder un œil là-dessus. Historiquement, je l'ai souvent vu devenir zonal. Et puis en une journée ou deux, ça part en vrille.

[00:14:54] Tu as ce gros creux dans, dans, dans, tu sais, dans le système de basse pression. Alors, qu'est-ce que...

[00:15:00] **Gavin McClurg:** qu'est-ce que tu veux dire par zonal ? Explique ça. Et est-ce que, tu sais, quand on a volé, c'était plutôt Sud-Ouest si je me souviens bien. C'est ça. Ce n'était pas zonal. Ce n'était pas comme ça. Mais ensuite, on s'est fait marteler par une sorte de rivière atmosphérique. C'est ça. Et ils ont coupé ça. Est-ce que c'est pré ou post ? C'est, ouais. Qu'est-ce qu'on regarde ici ? Alors, ouais,

[00:15:14] **Gordon Boettger:** C'est un système de type préfrontal. Et d'habitude, quand on a, comme quand on a volé ensemble, on a eu un creux assez profond qui est passé. On avait un flux de type sud-sud-ouest sur la Sierra, ce qui est favorable pour les Sierra. Mais vous vous souvenez quand j'ai dit qu'on devait être au sol avant une heure ? Parce que ça va passer en post-frontal. En d'autres termes, on va commencer à avoir un flux de nord-ouest. Et vous savez, toute la direction du flux change et on ne veut vraiment pas ça sur un vol en sous-le-vent parce que, vous savez, les vents sont si

forts et on ne peut pas gérer des vents de travers de 60 ou 80 nœuds et, souvent, ça coupe la vague. Et un autre gros problème, c'est la teneur en humidité, vous savez ?

[00:16:01] Il y a eu tellement de jours où ça avait l'air bon en descente sous le vent. Mais tu te dis : « OK, une fois que j'arriverai dans l'Utah, tout le massif de Wasatch sera complètement défoncé, ou alors l'extrémité ouest des Rocheuses sera saturée d'humidité. » Et c'est évidemment une situation dangereuse dans laquelle on ne veut pas se mettre. Donc, on ne le fait même pas. Alors, ce jour-là, tout était aligné dans le sens où le flux, le jet stream, suivait pratiquement une ligne droite d'ouest en est pour la majeure partie, un flux de type 270 jusqu'au Kansas. Et puis, l'autre point positif, l'avantage, c'est qu'il y avait très peu d'humidité. Quand tu combines ces deux facteurs, c'est là que tu commences à cibler. Et là, tu commences à regarder SkySite pour voir à quel point c'est faisable entre, tu sais, ici et les Rocheuses.

[00:16:52] Parce que les Rockies, les Rockies, tu sais, génèrent généralement de très bonnes vagues. Les Sierras génèrent aussi de très bonnes vagues, mais c'est entre les deux que ça se joue. Et c'est exactement ce qu'on a eu sur ce vol, où il y avait des zones plus calmes et Sky Site a juste assuré, tu vois ? Et ces zones calmes signifient que tu dois changer de vitesse. Tu dois ralentir, être patient, prendre la montée lente, monter haut. Et puis, pour atteindre les Rockies, il faut être haut au-dessus de ces grands sommets, tu vois ? Et avec ce genre de vents, je pense... je veux dire, j'ai eu des gens de Denver qui disaient que c'était, tu vois, ils avaient des vents de dingue, tu vois, ce jour-là. Donc tu ne veux pas être dans une aile au-dessus des Rockies, tu vois, avec des vents de 70 ou 80 nœuds sur les sommets, tu vois, ça peut devenir vraiment dangereux, alors quoi

[00:17:37] **Gavin McClurg:** tu avais en général, tu as dit environ 60 nœuds, genre 60 ou 65 nœuds, tu vois ?

[00:17:42] **Gordon Boettger:** et donc 80 miles

[00:17:43] **Gavin McClurg:** une heure

[00:17:44] **Gordon Boettger:** Ouais, ce qui est bien, c'est que tu sais, c'est la même chose quand tu voles à une vitesse beaucoup plus lente que si tu volais de haut en bas dans la Sierra. Quand on y était, je veux dire, on se contentait de frôler la chose, c'était dingue. Alors que là, tu veux vraiment rester en altitude, ta vitesse vraie est bien plus élevée, ta vitesse au sol va être bien plus élevée avec ce vent arrière plus fort, et plus tu es haut, plus le vent arrière est généralement fort, donc plus la vitesse du vent est élevée, donc le quoi...

[00:18:12] **Gavin McClurg:** c'était quoi ton moyenne quand tu quittais la vague pour la suivante, quand tu étais en finesse ? Donne-moi une idée de ta finesse, tu obtiens quoi avec

[00:18:22] **Gordon Boettger:** avec le vent arrière de 65 nœuds, je veux dire que tu dépasses les 100 pour 1, oh non c'est dingue, donc tu es

[00:18:29] **Gavin McClurg:** just, ouais

[00:18:30] **Gordon Boettger:** Ouais, et c'est ça, Gavin, la différence entre quand tu montes et descends les escaliers, comme on le faisait, je veux dire, tu essaies juste de ne pas arracher les ailes parce que c'est tellement fort parfois. Alors que là, tu voles pour la plupart au maximum à une vitesse supérieure à celle de l'air parce que tu laisses le vent faire le travail, donc tu es typiquement à 60 ou 65 nœuds, mais tu avances à une vitesse au sol de 160 nœuds ou quelque chose comme ça, tu sais, 150 nœuds et

[00:18:56] **Gavin McClurg:** Tu dirais que l'expérience globale est moins intense ou plus intense ?

[00:19:01] **Gordon Boettger:** C'est moins intense dans le sens où tu ne... tu n'opères pas, tu sais, c'est comme descendre une pente en skate, tu vois ? Tu es juste sur le point d'avoir des oscillations de vitesse, quand tu montes et descends les Sierras quand c'est aussi fort, tu vois ? Tu restes juste sur cette ligne de... de VNE, et tu ne veux pas prendre de turbulences, tu vois ? Donc, tu sais, tu as les poils qui se hérissent sur la nuque quand tu montes, mais en descendant sous le vent, c'est relativement confortable et tu n'as pas les entrées d'air dans le cockpit, tu vois, que tu as quand tu es à 150 nœuds indiqués, tu vois ? À 60 ou 65 nœuds sous le vent, c'est très, très confortable. Le niveau de stress auquel tu dois faire face, c'est plutôt : « OK, maintenant je dois chercher une autre source de portance », parce qu'aussitôt que tu redescends, tu...

[00:19:48] **Gavin McClurg:** On parle de ça, tu as cette zone que tu dois franchir, je veux dire la colonne vertébrale principale des Rocheuses au Colorado, là où tu savais que tu allais devoir le faire, et je ne l'ai jamais fait. Ouais, et autour de Monticello, ouais, je n'y suis jamais allé avant, mais tu as aussi utilisé Skysight, ce qui était, d'après ce que je comprends, pile au bon endroit. Ouais, super mention à Matt Scutter pour avoir mis ça en place pour vous, mais tu avais cette zone où tu savais : d'accord, on va devoir grimper pendant des heures là-bas si nécessaire. Ouais, je veux dire, tu n'as pas eu à le faire, mais tu étais prêt à le faire, tu devais monter super haut.

[00:20:20] **Gordon Boettger:** Exactement, parce que tu sais, c'est dingue quand on y repense, tout était tellement classique. Même trois jours avant, je me suis dit : « Cette zone à Monticello, à l'ouest de Durango, toute cette partie est molle. Je vais devoir faire une ascension, parce que si je n'y arrive pas, je m'écrase à Durango, c'est sûr. » Et c'est ça qui...

[00:20:44] **Gavin McClurg:** monter là, ça veut dire quoi ? genre 28 000 pieds, je crois, si je me souviens bien.

[00:20:47] **Gordon Boettger:** 24 aurait été correct, et l'autre option pour Wave avant que je ne traverse les Rocheuses, je vous l'ai dit plus tôt, c'était de passer par le mont Peel, qui est au sud de Moab. C'est un sommet individuel assez imposant là-bas, et les prévisions indiquaient une force similaire à celle de Monticello, peut-être un peu plus forte, mais comme c'est plus au nord, ça veut dire que vous plongez dans une zone plus vaste des Rocheuses, et pour moi, c'était juste trop risqué. Je me suis dit : je ne veux pas faire ça, parce que si je ne capte pas Wave et que je me retrouve à 16 ou 17 000 pieds, vous savez, avec des vents de crête de 70, peu importe ce que c'était, c'était un mauvais endroit où aller. Et je me suis dit : je ne veux pas faire ça, je ne veux pas faire ça, vous voyez. Alors, ce que j'ai fait, c'est que j'ai suivi la route sud vers Durango, puis j'ai plongé vers l'extrémité sud des Rocheuses là-bas, et comme j'avais des zones de repli au sud...

[00:21:41] Durango en était une, avec quelques autres spots, donc c'était la route la plus sûre je pense. Et en fait, ça s'est passé absolument nickel, vous voyez.

[00:21:52] **Gavin McClurg:** d'après ton journal de vol, ce qui est vraiment cool, et pour ceux qui écoutent, tout ça sera sur le post et il faut absolument que vous alliez voir tout ça, donc ce sera là, mais sur le journal de vol, on n'aurait pas dit que tu n'avais pas fait de basse altitude, non ? Je veux dire, c'était assez classique, comme tu l'as dit.

[00:22:09] **Gordon Boettger:** C'était... je suis resté en altitude. J'ai pris le temps, j'ai été très patient avec les montées lentes parce que je m'attendais à ce que l'impatience me fasse s'écraser bien avant mon objectif. Et tu sais, Gavin, c'est un autre point que je veux souligner : si tu dois atterrir au coucher du soleil ou si tu ne peux pas continuer le soir, alors tu es pressé, tu ne peux pas être patient. Tu te dis : « Bon, je dois me presser parce que je dois être au sol avant la nuit ». Mais moi, j'ai des lunettes de vision nocturne, donc dans ma tête, je me dis : « OK, si j'atterris quelque part à l'est des Rocheuses, c'est totalement plat, même s'il est 22 heures, je m'en fiche ». Ça veut dire que je suis en l'air depuis 18 heures, c'est un long vol, mais je suis prêt à le faire. Et le fait d'avoir les lunettes à remettre si besoin était très rassurant.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** cette nuit-là, ouais.

[00:23:06] **Gordon Boettger:** Ouais, si j'avais... parce que je perds deux heures de lumière du jour en allant vers l'est, donc ça ne joue pas en ma faveur. Je cours contre la montre, pour ainsi dire. Ça fait mal, et avant les jours avec les NVG, tu sais, pour ce vol en dérive, je n'aurais jamais essayé parce que les journées sont bien trop courtes, non ? Donc mes mois de dérive avant les lunettes de vision nocturne étaient limités, grosso modo, à la fin du mois de mars, avril, mai, et ça me donnait des journées assez longues pour faire ça. Mais après, donc...

[00:23:43] **Gavin McClurg:** ça a tout simplement tout ouvert, ouais.

[00:23:45] **Gordon Boettger:** Maintenant, j'ai une fenêtre de deux mois et demi contre une fenêtre d'environ 12 mois. Je veux dire, j'ai décollé trois jours avant le jour le plus court de l'année, donc c'est génial, c'est dingue, et je veux dire, on est

[00:24:00] **Gavin McClurg:** est-ce que c'est comme, tu sais, en tant que débutant, je ne l'ai fait qu'une fois avec toi et tu m'as fait marcher dans ton jardin avec eux et ça donne juste envie de faire une fête. Je veux dire, regarder à travers ces trucs, c'est incroyable. Ouais, c'est dingue, mais tu as de l'expérience maintenant. Est-ce qu'il y a une différence pour toi

en termes de confort entre le jour et la nuit ? Je veux dire, est-ce que voler de nuit, c'est juste...

[00:24:28] **Gordon Boettger:** en haut et voler de nuit, est-ce que c'est la différence entre le jour et la nuit ?

[00:24:28] **Gavin McClurg:** des procédures opérationnelles standards. Est-ce qu'il y a un risque accru, pas un risque, mais est-ce qu'il y a une intensité supplémentaire quand on vole de nuit, ou est-ce que ça fait simplement partie de... c'est parce qu'elles sont magnifiques, mais pour moi, c'était super désorientant. J'étais en mode : « Mais il fait quoi, bordel ? Dans quelle direction on pointe ? » Vous voyez, tout le truc.

[00:24:50] **Gordon Boettger:** Vous savez, si vous le faites peu souvent, c'est très intimidant à chaque fois parce que vous vous dites « ouah », c'est... vous le savez, c'est une sensation très claustrophobique. Vous avez un champ de vision beaucoup plus restreint, vous devez maintenir votre balayage et ça prend quelques heures en fait pour se dire « OK, là je commence à trouver mon rythme, c'est confortable maintenant ». Heureusement, ce que j'ai fait, quatre ou cinq jours avant le vol, c'est que j'ai pris les NVG et j'ai emmené mon pote et, vous savez, c'était calme plat, mais on est montés et on a fait un décollage et un atterrissage sur l'aéroport de Lake Tahoe, dans le noir complet, vous savez. Et ça vous donne un sentiment de confort, mais... mais la clé avec ces trucs, c'est que vous ne pouvez jamais baisser votre garde. Et un truc intéressant sur ce vol, j'en ai parlé à Walt Rogers qui est météorologue, j'en ai parlé à quelques personnes sur la préparation stratégique du genre « quand est-ce que je décolle ? » parce que cette vague a duré genre 24 heures, non ? Ça a duré donc j'aurais pu décoller à 22 heures, à 2 heures du matin, à 6 heures du matin, mais ce à quoi je pensais, c'était « où est-ce que je ne veux pas être avec ces lunettes de vision nocturne dans l'un de ces endroits ? » parce que je n'étais jamais passé au-dessus des Rocheuses, au-dessus des Rocheuses, je me disais « je ne veux pas finir là-bas ». Je ne voulais pas décoller vers 6 heures du matin à Amenden et me dire « merde, là je traverse les Rocheuses à 6 heures du matin dans le noir complet », vous savez, j'étais juste un peu...

[00:26:22] **Gavin McClurg:** trouver une bombe ou un aéroport ou autre chose, ça ajoute juste trop de pression, ouais, en plus

[00:26:27] **Gordon Boettger:** Tu ne sais jamais ce qui se passe avec les vents, je peux avoir un vent de travers de 30 nœuds quand je suis... et c'est typique avec les conditions de vagues, tu ne sais pas à quoi tu fais face, tu vois, avec les vents, c'est juste... et j'ai eu des atterrissages assez rudes avec les lunettes et je suis assis sur le siège arrière, tu vois, juste parce que je suis beaucoup plus grand, il y a beaucoup plus de place sur le siège arrière, mais c'est... c'est vraiment rude, tu vois, quand tu es fatigué, tu sais, tu atterris avec un vent de travers, donc je ne voulais pas me mettre dans une situation où je traverserais les Rockies, je veux dire, c'était déjà assez rude pour traverser tout le Nevada, tu vois, on a enfin commencé à voir le soleil se lever mais le foutu cockpit était complètement gelé à l'intérieur, tu vois, j'étais en mode « purée de Dieu ».

[00:27:05] **Gavin McClurg:** Oh oui, je voulais te poser une question à ce sujet et sur certaines de tes photos. Comment ça se passe avec les NVGs ? Est-ce que tu peux, enfin...

[00:27:11] **Gordon Boettger:** en avoir assez, j'en ai assez, je sais que tu n'en as pas

[00:27:12] **Gavin McClurg:** genre gratter dessus, non, tu peux juste

[00:27:14] **Gordon Boettger:** ça ne fait que pire. Alors, qu'est-ce qui s'est passé ? Les panneaux de vision claire fonctionnent généralement très bien, mais cette fois, il y a eu une petite fuite entre le panneau de vision claire et le voile. Il y avait un petit... je ne sais pas, dans la mousse ou quoi que ce soit, ça s'était séparé, donc l'humidité s'était propagée entre le panneau de vision claire et le voile, et ça est resté là pendant la majeure partie du vol. Mais ouais, tu parles de désorientation, c'est le noir complet et tu as la glace qui recouvre la majeure partie de l'intérieur du voile, et c'est autre chose avec laquelle il faut vraiment faire attention parce que, tu sais, les NVG ne vont pas te permettre de traverser un voile complètement glacé. Là, tu voles aux instruments, donc c'est un peu ce qui se passait. Je vole, je vole aux instruments, je passe d'une vitesse au sol de 160 nœuds à soudainement cinq nœuds en stationnant dans la vague, et ça a un peu dérégulé l'ordinateur d'Alex. Il se demande ce qui se passe. Alors je regardais l'ordinateur en me demandant pourquoi la carte faisait ça, et là j'avais mon ForeFlight qui me disait que je faisais quelque chose de totalement différent. Donc ton cerveau, ton cerveau traite trop ces infos et c'est vraiment fatigant, et tu dois rester totalement concentré, tu sais. Et maintenant, tu essaies toujours de parler, tu parles au contrôle aérien, tu essaies de...

[00:28:28] il y a tellement de choses qui se passent en même temps, avec le truc de l'oxygène en plus, donc les trois premières heures ont été assez, assez mouvementées, vous voyez, et

[00:28:37] **Gavin McClurg:** il faisait quel froid par rapport à notre vol ?

[00:28:40] **Gordon Boettger:** C'était... oui, c'était nettement plus froid, tu sais, parce qu'on est plus haut. On opérait... il me semble que dès que je dépasse les 24 000 pieds, ça devient juste... ça devient juste...

[00:28:58] plus froid, et quand on descend à 20 000 pieds, je me dis : « Oh, c'est agréable et bien au chaud, c'est sympa ici en bas ». Donc, c'est bien de descendre parfois, juste pour recalibrer son corps et se dire : « Ah, mec, c'est pas si mal ». Ouais, les trois premières heures étaient assez rudes. Il y a eu le déport de la pointe de l'aile, et on s'est préparés dans le hangar, on est montés dans l'aile dans le hangar cette fois, pour éviter que des trucs s'envolent sur la piste. Melissa était dehors pour aider, donc on avait trois personnes pour soutenir le décollage. On a décollé sur la piste 16 et quand on s'est avancés, le vent était à 5 nœuds, c'était rien. Je me suis dit : « Oh mon Dieu, c'est tellement rare de décoller de façon aussi agréable, sans vent ». Et dès qu'on a atteint le bout de la piste, le vent était à 230 degrés avec des rafales à 18 et même 32. Ça hurlait, c'était dingue. Je me suis dit : « Oh, mec, je n'arrive pas à croire que je dois décoller dans cette merde ». On avait deux personnes qui maintenaient l'aile parce qu'il y avait un vent de travers de 70 degrés, ça hurlait. J'ai démarré le moteur et je me suis dit : « Bon, qu'est-ce que je fais ? » J'écoutais l'AWOS, j'écoutais le vent, et je me suis demandé : « Qu'est-ce que je fais ? Je reste assis ici et j'attends que le vent tombe ? » Je me suis dit : « Ça ne va pas tomber ». Alors j'ai dit : « On s'en fout » et j'ai décollé. Et là, on s'est fait secouer comme des chiffons, le rotor juste à droite.

[00:30:25] **Gavin McClurg:** dès le départ

[00:30:26] **Gordon Boettger:** c'était direct, à trois heures du matin, et je n'avais pas dormi depuis probablement deux jours, et je me suis dit : pourquoi est-ce que j'ai besoin de ça ? Et puis la vague était vraiment bizarre ici, vous voyez, donc c'était une montée très lente, genre probablement trois, non, probablement genre un mètre cinquante par seconde, une montée d'un mètre cinquante par seconde au début, et puis enfin on est montés dans les niveaux de vol au-dessus de 18 000, j'ai eu mon autorisation, et on a un peu progressé vers le sud-est en récupérant quelques montées clés que SkySite affichait, et ça a plutôt bien fonctionné. Donc ce n'était pas... j'ai fait un petit détour vers le sud-est d'abord pour passer au-dessus du mont Grant, près de Walker Lake, vers Hawthorne, et

[00:31:07] **Gavin McClurg:** Raconte-moi, parce que quand on l'a fait, tu volais en plein dans le chemin, enfin, tu étais juste dans le passage. Et quand tu bifurques pour aller sous le vent, tu fais le saut vers le prochain grand relief, tu vois ? Dans ce cas, ce sont les Toyabies qui sont le prochain grand relief. On a regardé ça quand tu nous l'as montré avant qu'on commence l'enregistrement, et tu passes par-dessus, tu plonges dans le gave, tu trouves la vague, et ensuite qu'est-ce que tu fais ? Tu pointes juste direct vers le vent et... ouais, il faut être vraiment

[00:31:36] **Gordon Boettger:** il faut être vraiment... typiquement, quand tu quittes le vent, tu vas heurter le cycle descendant, donc tu vas prendre une forte subsidence. Tu dois donc basculer, tu dois accélérer pour la dépasser et t'en sortir parce que tu peux descendre, tu sais, à 10 ou 15 mètres par seconde, c'est juste dingue. Tu dois donc t'en sortir le plus vite possible, et ensuite tu négocies ta vitesse en fonction de ton taux de subsidence. Comme je l'ai dit plus tôt, on n'a pas eu trop de situations de subsidence massive et on a en fait dévié autour de certaines de ces zones en fonction de ce que Skysight affichait. C'était intéressant parce que les zones bleu foncé que Skysight montre, c'est de la forte subsidence et c'est toujours du côté sous le vent de la portance, tu sais, c'est toujours sous le vent. Alors ce que je ferais, ce que Bruce et moi ferions, c'est qu'on volerait, tu sais, juste jusqu'à la...

[00:32:28] une descente plus douce ou quoi que ce soit, puis on va sous le vent, donc il y a pas mal de manœuvres et de changements de direction, donc

[00:32:32] **Gavin McClurg:** il y en a encore qui vont vers le nord ou vers le sud, tu es toujours et puis je dois dire perpendiculaire à la vague et j'ai

[00:32:37] **Gordon Boettger:** il faut parler au contrôle aérien et dire : « hé, je demande un écart à gauche ou à droite » pour la météo, 10 milles ou peu importe, parce que vous êtes sur un plan de vol IFR et ils s'attendent réellement à ce que

vous restiez sur ce plan. Ils peuvent vous laisser dévier de cette ligne que vous avez déclarée, ils vous laisseront dévier, mais vous devez leur dire que vous souhaitez dévier, car il pourrait y avoir du trafic que vous ne connaissez pas, donc vous ne pouvez pas juste...

[00:32:59] **Gavin McClurg**: IFR signifie instrument

[00:33:01] **Gordon Boettger**: règles de vol, donc vol aux instruments

[00:33:03] **Gavin McClurg**: règles de vol, donc vous leur avez donné une ligne avec un tas de points de passage, ouais, et c'est essentiellement

[00:33:08] **Gordon Boettger**: ce que j'ai fait, c'est que ces points de passage étaient les points de montée que Skysight affichait, donc j'avais probablement 18 points dans mon plan de vol IFR jusqu'à Garden City ou Dodge City, et j'ai pratiquement suivi cette route, vous savez, à plus ou moins 10 ou 10 milles près.

[00:33:28] **Gavin McClurg**: C'est trop cool. Et quand les gens me posent des questions sur notre vol, je leur dis toujours tout ce à quoi ils s'attendent, mais je parle toujours des communications avec la tour. C'était l'un de mes moments préférés cette nuit-là, pas seulement les échanges avec la tour d'Oakland, mais aussi le fait de parler aux autres jets. À un moment donné, quelqu'un, je sais pas, United 908 ou je ne sais quoi, qui se dirigeait vers San Francisco, est intervenu et a dit : « Attends une minute, vous êtes là exprès et vous n'avez pas de moteur ? » Je veux dire, c'était génial. Il était genre : « Attendez, on est au milieu de la nuit, vous êtes là parce que vous en avez envie ? Qu'est-ce qui ne va pas avec vous ? » C'était tellement cool. Alors, est-ce que vous avez eu des discussions amusantes comme ça pendant que vous traversiez la moitié des États-Unis ?

[00:34:12] **Gordon Boettger**: Ouais, enfin, c'était assez calme jusqu'à ce que j'arrive à Denver, là les échanges sont devenus beaucoup plus nombreux et c'était vraiment chargé parce que c'est la saison du ski, donc tout le monde arrivait à Aspen avec tous les gros jets privés, et en plus il y avait le trafic commercial. Mais il y a eu un gars, je ne sais pas si c'était Southwest ou autre, mais il dit : « Hé, Denver, vous avez un instant pour une question ? » et moi je suis juste en train de voler, et il dit : « Denver Center, oui, qu'est-ce qu'il y a ? » et il dit : « Hé, cette aile, c'est bien une aile dont vous parlez ? » et moi : « Oui ». Il demande : « D'où vient-il, à quelle altitude est-il et où va-t-il ? » Il répond : « Eh bien, il a commencé au lac Tahoe, dans la région de Reno, il est au niveau de vol 280, à 28 000 pieds, et il essaie d'atteindre Dodge City ». Le gars dit : « Purée, c'est incroyable ! » Il dit : « Bravo à vous ! » Et ce qui est intéressant, c'est que l'un des contrôleurs du centre de Denver, parce que j'ai le truc Instagram qui tourne, j'ai le Starlink dans le cockpit, et ce qui est vraiment cool avec cette technologie, c'est qu'on peut partager ces flux en direct. Je veux dire, je suis à 26 000 pieds en train de faire un flux en direct, je démarre le Starlink...

[00:35:30] boum, Instagram annonce que vous êtes en direct et les gens se connectent du monde entier, genre l'Australie, la Norvège, et les Allemands sont partout dessus, ils ne dorment plus, vous savez, ils ont neuf heures de retard là-bas et ils sont juste scotchés par ce qui se passe. Et du coup, tout ça devient viral et la chose suivante, c'est que tout le monde regarde sur FlightAware parce que je suis sur un plan de vol IFR, donc maintenant tout le monde peut voir ce qui se passe, ils se disent « putain, le gars traverse les Rocheuses en aile ». Ça impressionne vraiment tout le monde. Ça donne une super visibilité au vol en aile thermique, et ça épate même les pilotes qui ne sont pas des pilotes d'aile, ça leur fait juste réaliser que tu peux faire ça en aile. Et ce qu'il faut, c'est la donnée point à point, je pense qu'on en a déjà parlé, mais le truc du point A au point B est vraiment cool parce que les gens ne comprennent pas les triangles. Je veux dire, on comprend dans le monde du vol en aile, on capte, et les allers-retours et tout ça. Mais le commun des mortels, ils se disent : « Bon, maintenant tu vas où ? », le point A au point B, c'est ce qu'ils attendent un peu, non ? Alors là, c'est un point A au point B, donc c'était assez spectaculaire pour beaucoup de gens, et je veux dire, je suis encore...

[00:36:50] je sors encore et je me dis : putain, je n'arrive pas à croire que je viens de traverser les putains de Rocheuses en monoplane, tu vois, juste...

[00:36:56] **Gavin McClurg**: C'est dingue. Je me rappelle être sorti, j'avais le pouce en l'air au Texas, on était là-bas pour essayer de battre le record du monde il y a quelques années, et ce gars en camion avec sa copine s'est arrêté et, euh, j'essayais juste de décrire, tu vois, j'étais en plein milieu du Texas et, enfin, comparé à ce que vous faites, c'est ridicule. Des vitesses en parapente, tu vois, j'étais allé à 300 km/h ou quelque chose comme ça, mais bon, tout est lié en un clin

d'œil, tout est pertinent. C'était tellement drôle quand il était, tu vois, et je lui expliquais : « OK, ouais, on a décollé à Hebronville, euh, tu sais, près de Corpus Christi, et on a été tractés et puis, tu vois, et puis j'ai volé ici » et il était juste en train de dire : « Donc tu as sauté d'un avion juste au-dessus de nous, là, juste ici ? » Non, non, non, non, il y a 300 km au sud d'ici et il était juste en train de dire : « Attends, mais où est le moteur, mec ? Où est le truc ? Où est le machin pour le faire ? » Et je sais, non, c'est sur mon dos, et je dis : « Ouais, juste... » les gens sont juste en train de dire : « Attends, je veux dire, si... »

[00:37:47] **Gordon Boettger:** Si je pouvais faire ce que vous faites avec le parapente, en d'autres termes, juste pousser la foutue aile en bas d'une colline jusqu'à ce qu'elle ait assez de vitesse pour décoller, puis me relever, faire un signe de la main et faire ça, vous imaginez à quel point ce serait cool ? Complètement sans moteur.

[00:38:00] **Gavin McClurg:** vous savez comment on fait, c'est beau mais bon, je dois vous demander, vous avez dit quelque chose au début et vous avez dit que vous pourriez avoir un ou deux jours comme ça avec le flux zonal par an, donc évidemment c'est très rare, très spécial, mais je suis un homme, j'essaie juste de réfléchir, je veux dire, j'ai été dans beaucoup d'endroits sur la planète, il ne peut pas y avoir si beaucoup d'endroits sur Terre qui permettent ce genre de... je veux dire, c'est vraiment... c'est l'État le plus montagneux des 48 États du continent, je veux dire, c'est vraiment un bon, c'est un...

[00:38:34] **Gordon Boettger:** C'est une très bonne question. L'Amérique du Sud est exclue, on finirait dans l'eau. On a une chaîne de montagnes, et pour autant, je ne vois nulle part ailleurs dans le monde où il serait possible de faire ça en profitant d'un vent arrière, pas en travers, mais vraiment avec un vent arrière. Bien sûr, pour les vagues, c'est une chose, mais pour une tentative purement en vent arrière, je pense que c'est probablement le meilleur endroit au monde, que ce soit au niveau de la logistique ou de la topographie, vu la façon dont c'est disposé. Je veux dire, c'est...

[00:39:08] **Gavin McClurg:** je suppose que niveau topographie, le Canada est assez similaire, tu sais, on a toutes nos chaînes de montagnes qui s'étendent là-bas, mais tu n'as pas le Nevada, tu n'as pas... enfin, tu n'as pas vraiment, enfin la Colombie-Britannique et l'Alberta dans une certaine mesure, tu sais, et

[00:39:20] **Gordon Boettger:** puis il y a tous les autres endroits dans le monde qui sont

[00:39:20] **Gavin McClurg:** leur colonne vertébrale rocheuse est la même que la nôtre, mais je n'arrive pas à penser à un autre endroit, ouais.

[00:39:25] **Gordon Boettger:** Je ne sais pas où ça existe comme ça. Si quelqu'un qui écoute a des idées, balancez-les, mais voilà.

[00:39:31] **Gavin McClurg:** oui, dites-le nous

[00:39:32] **Gordon Boettger:** C'est drôle, je dis toujours aux gens que si on avait juste une montagne au milieu du Kansas, imaginez ce que ça aurait pu changer pour moi.

[00:39:42] **Gavin McClurg:** pourrait aller

[00:39:43] **Gordon Boettger:** pourriez-vous aller

[00:39:43] **Gavin McClurg:** jusqu'à la côte est, vous pourriez aller jusqu'où à partir de 30 000 pieds à 101 ?

[00:39:49] **Gordon Boettger:** Eh bien, je veux dire, je suis allé aussi loin que je pouvais parce que, vous savez, j'ai atteint... enfin, j'ai atteint 28 000 pieds et il y a peut-être une possibilité pour moi de monter plus haut. Alors, revenons en arrière : je suis limité à 28 000 pieds parce qu'au niveau de vol 290, à 29 000 pieds, il y a ce qu'on appelle le RVSM, le minimum de séparation verticale réduit. Ça permet en gros aux avions de ligne ou, vous savez, au trafic à ces altitudes, de 29 000 pieds à 29 000 pieds, ça permet aux avions de ligne ou au trafic de maintenir une séparation verticale d'un millier de pieds. À cause de ça, il y a des équipements précis, genre des règles strictes sur ce qui doit être à bord, comme des autopilotes doubles, vous savez, et toutes sortes de trucs qu'une aile ne peut pas avoir. Donc quand j'ai établi la lettre d'accord que j'ai, ils ont dit : « Vous ne serez pas autorisés dans l'espace aérien RVSM, d'accord ? »

[00:40:46] **Gavin McClurg:** et donc

[00:40:47] **Gordon Boettger:** ça pourrait donc

[00:40:48] **Gavin McClurg:** 28 est ta limite.

[00:40:49] **Gordon Boettger:** C'est juste, ça pourrait changer et la seule fois où j'aurais besoin de ça pour dépasser 28 000 pieds, ce serait sur la dernière ligne droite au large des Rocheuses ou des îles Cristos. Et si je dépasse vraiment, si je dépasse les 30 000 pieds, je vais avoir besoin d'un autre système d'oxygène ; j'ai un système à demande de pression et je pourrais équiper l'aile avec ça. Donc la possibilité, si disons que je pénètre dans l'espace aérien RVSM, où je suis autorisé au-dessus de 29 000 pieds, alors je pourrais essentiellement monter jusqu'à 38 40 000 pieds et descendre avec le vent à partir de là. Et là, c'est une tout autre histoire, maintenant vous ajoutez encore 10 000 pieds par rapport à ce qui m'est autorisé actuellement. C'est ça, c'est au moins 200 miles, au moins je

[00:41:38] **Gavin McClurg:** je voulais dire, donc 200, 400 milles

[00:41:40] **Gordon Boettger:** Alors oui, ça pourrait être envisageable à l'avenir, mais

[00:41:46] **Gavin McClurg:** en l'état, c'est...

[00:41:52] en plein milieu de la journée au Kansas, par une journée thermique, n'est-ce pas ? Du coup, vous pouvez voler sur les thermiques jusqu'à la fin de la journée.

[00:41:58] **Gordon Boettger:** Exactement. Du coup, quand tu fais ça, tu vas devoir planifier stratégiquement ton heure de décollage, non ? Tu ne veux pas arriver à Denver à 18h parce que, devine quoi, tu vas devoir rester garé dans la zone de vagues toute la nuit et rester là jusqu'au lendemain matin, et donc...

[00:42:15] **Gavin McClurg:** maintenant, vous allez vous heurter à la batterie

[00:42:16] **Gordon Boettger:** problèmes d'O2 et ensuite une situation de type fatigue, si vous décollez disons à 20h ici et que vous vous donnez 12 heures pour atteindre les Rockies ou la montée de Sangre de Cristos, vous faites une nuit blanche, vous savez, depuis tout le trajet jusqu'aux Rockies, puis vous arrivez, disons, dans la région de Pueblo ou quelque chose comme ça vers 8h ou 9h du matin, vous faites une montée jusqu'à 36 000 pieds, puis vous planez pendant deux ou trois heures et vous finissez ailleurs, et là vous allez devoir décoller à 20h et sortir dans le Kansas ou l'autre option serait de descendre la Sangre de Cristos avec le vent de travers, entrer dans la région d'Albuquerque, monter aussi haut que possible et finir au Texas parce que les thermiques seront bien meilleurs, et puis vous allez finir à l'est de Dallas ou quelque chose comme ça, et si vous pouvez faire ces trois ou quatre cents milles avec des thermiques dans ce sens, alors vous dépassez largement les 2 000 kilomètres, possiblement 2 500 kilomètres de vol en aval, donc

[00:43:18] **Gavin McClurg:** c'est quoi le record, euh

[00:43:20] **Gordon Boettger:** Environ 2 300 kilomètres. C'est Claus Olman qui l'a fait en Argentine, mais il a volé le long des Andes, donc évidemment ce n'était pas un vol avec le vent dans le dos. Il a volé depuis l'extrémité sud et il a volé...

[00:43:32] **Gavin McClurg:** C'est le plus long vol aller simple, mais il volait avec le courant, c'est bien ça ?

[00:43:35] **Gordon Boettger:** C'était tout, ouais, c'est tout fait, la vague, donc, donc

[00:43:39] **Gavin McClurg:** C'était le vol en vague le plus long en courant sous le vent jamais réalisé, celui que vous avez fait avec Bruce ?

[00:43:45] **Gordon Boettger:** Ouais, c'est un bon point, je n'y avais jamais pensé comme le plus long en dérive. Et je pense que c'est, tu sais, de loin le vol le plus long de l'hémisphère nord, tu vois, en ligne droite quoi. Mais ouais, c'est le plus long en dérive, ouais, c'est le plus long en dérive. Comment ?

[00:43:59] **Gavin McClurg:** combien est-ce que ça a battu le tien parce que tu as fait des vols thermiques vraiment longs

[00:44:03] **Gordon Boettger:** des vols, donc oui, j'ai fait des vols en descente dans la vague avec mon ancien duo disc, le plane duo discus, et avant ça, j'en ai fait dans un Kestrel 17 de 1971. J'ai fini à Steamboat au Colorado, c'était un plane

à place unique, mais c'était avant qu'on ait Skysight, donc tout reposait sur des indices visuels. C'était un vol assez intense, purée, mais une fois arrivé au Wasatch, la vague s'est coupée et j'ai fini par faire de la thermique tout le trajet, pratiquement du Wasatch jusqu'à Steamboat avec ce plane.

[00:44:38] **Gavin McClurg:** Le seul inconvénient, c'est que, en tant que puriste et quelqu'un qui a passé toute sa vie à traquer ça, Skysight, c'est un peu comme avoir des lunettes Google. De nouveaux pilotes viennent me voir tout le temps, ils me disent que Google a fait des lunettes pour voir les thermiques, et je leur réponds que ce serait horrible, ça tuerait la magie de ce sport, non ? Je suis d'accord.

[00:44:59] **Gordon Boettger:** Vous savez, rien n'est fiable à 100 % avec ces modèles météo. Il y a des moments où vous regardez quelque chose et vous vous dites : « Bon, en fait, c'est un peu plus fort par ici », donc vous ne savez pas. Et on est en train de tester, d'une certaine manière, la précision de Skysight. Je veux dire, ce n'est jamais fiable à 100 %, n'est-ce pas ?

[00:45:18] **Gavin McClurg:** bien sûr, mais

[00:45:19] **Gordon Boettger:** en ce qui concerne ce jour, je dirais que je ne suis pas

[00:45:22] **Gavin McClurg:** bien sûr, si c'est à 100 %, mais je ne suis pas sûr que ce soit

[00:45:22] **Gordon Boettger:** très précis, et c'est drôle parce que si je... vous savez, après ce vol, j'ai vraiment commencé à réfléchir sérieusement à mes vols passés où je n'avais pas Sky. On est à l'ancienne, on regarde juste dehors en se disant : « OK, ce pic juste là, il devrait générer des ondes ». Disons qu'il n'y a pas d'indices visuels comme des nuages de rotor ou lenticulaires, que j'ai eus plein de fois, je n'ai eu aucun indice du tout d'ondes. Visuellement, je regarde une montagne en me disant : « Bon, je pense qu'il devrait y en avoir ». Et je traverse une belle chaîne de montagnes solide, et il n'y a rien, genre « Qu'est-ce qui se passe ? Pourquoi il n'y a pas d'onde ici ? » Vous savez, c'est perpendiculaire au vent. Et donc, on continue, mais on se dit : « Je me demande si... » Maintenant, je regarde en arrière et, avec Sky, ça aurait pu être à trois ou quatre miles à ma gauche ou à ma droite, je ne sais pas. Et le nombre de fois où j'ai...

[00:46:22] **Gavin McClurg:** j'ai été dans le ciel, j'ai été dans le ciel, j'ai été dans le ciel, j'ai été

[00:46:22] **Gordon Boettger:** dans le ciel, souvent je me suis arrêté, tu sais, sur une vague d'un demi-mètre qui monte, un demi-mètre, tu vois, maintenant je monte, mon Dieu, je me demande si c'était genre en montant à cinq mètres par seconde, à quelques kilomètres de là, tu ne sais pas, le ciel t'aide là-dedans, tu vois, et ça va, donc

[00:46:39] **Gavin McClurg:** ça t'a vraiment accéléré, je veux dire, ouais, ça aide vraiment, ouais, et ensuite

[00:46:43] **Gordon Boettger:** surtout la nuit, vous savez, c'est une aide énorme parce que si vous n'avez aucun repère visuel, vous êtes un peu sur les lunettes de vision nocturne, comme vous le faisiez avant, et vous savez, quand vous n'aviez pas Skysight, vous regardiez juste dehors et vous essayiez de viser ces sommets. Ce que Skysight fait de bien, c'est que vous apprenez de ces modèles ; je regarde les trucs presque tous les jours et on finit par se souvenir que ce sommet fonctionne toujours, ça semble toujours marcher, vous savez, comme le sommet Toy près de Hadley, ça semble toujours marcher. Wheeler Peak au sud-est d'Ely, j'ai descendu sous le vent dans le Duodiscus, on a fini à Gunnison au Colorado lors de ce vol, et j'ai utilisé les deux mêmes points... ça remonte à 10 ans ou plus, et j'ai utilisé les mêmes points de portance que Skysight m'a montrés sur ce dernier vol juste à l'ouest de la station de ski Brian Head de Wayne's Wonder, tout ce boom, ça partait exactement de la même manière. Donc, une fois que vous commencez à marquer ces points ou à vous en souvenir, à vous en souvenir...

[00:47:46] on peut presque compter sur le fait qu'ils vont fonctionner avec ce genre de flux, vous voyez, cette direction de flux, et c'est plutôt sympa. Je pense qu'on peut exploiter ça pour aller plus loin et des choses comme ça. Et j'ai d'autres projets en tête, des vols de 3 100 kilomètres en trois étapes. Je sais que vous le faites, mec, juste...

[00:48:06] **Gavin McClurg:** Comme je l'ai dit, mon sac est déjà prêt ici. Alors, c'est quoi le truc quand, tu sais, tu as dit que pendant trois jours, pratiquement, les trois jours précédant ça, vous n'avez presque pas dormi ? C'était épuisant. Ouais, j'ai lu ton compte rendu de vol, vous étiez vannés, tu sais. Et j'en ai ressenti une fraction, je veux dire, c'est

énorme, il se passe tellement de choses. Je ne pilotais même rien, j'étais juste assis là et c'était fatigant. Quand, tu sais, une semaine après, quand tu repenses à ces objectifs monstrueux qui sont tellement dingues, qu'est-ce qui ressort vraiment ? Est-ce que c'est de discuter avec Bruce dans le cockpit ? Est-ce que c'est le défi ? Est-ce que c'est le visuel ? Je veux dire, tes photos...

[00:48:51] des lenticulaires, de la glace et du cockpit... je veux dire, tu nous éblouis sur Instagram depuis que je t'ai découverte il y a quelque temps. Et cette fois, tu as survolé la houle et tu as survolé les Rocheuses, tu couvres des terrains incroyables. Mais qu'est-ce qui te reste, au fond ? Qu'est-ce que tu dis à Melissa quand vous vous faites l'un de vos dîners épiques, des jalapeno poppers ? Je...

[00:49:16] **Gordon Boettger:** Je veux dire, même si je fais ça depuis un bon moment maintenant, je suis toujours époustoufflé par la façon dont, que ce soit en parapente ou en aile, on peut exploiter cette énergie et en tirer profit pour aller aussi loin que possible. C'est juste hallucinant, vous savez, c'est comme si je me pinçais pour voir si je rêvais, c'est complètement dingue, c'est de la folie. Et on parle des avancées technologiques et tout ça, et on les utilise forcément à notre avantage, mais je pense que c'est généralisé. Ça n'a pas enlevé aucune récompense, mais c'est juste hallucinant. Le paysage, et puis les hauts et les bas émotionnels que vous traversez, vous savez, ce petit démon qui dit : « Oh, je veux que tout s'écroule pour ne plus avoir à m'en soucier, je veux juste être un humain paresseux, aller me coucher et ne pas stresser ». Mais la récompense, ça rend tout ça tellement gratifiant quand on traverse cette souffrance, ces hauts et ces bas, ces moments bas et ces hauts et ces bas pendant le vol, genre « Oh, putain ». Parce que rien ne se passe jamais parfaitement sans accroc, vous savez, et vous prenez cette machine, vous exploitez l'énergie et vous volez aussi loin que possible avec, et c'est dingue dans cet environnement vraiment extrême et difficile, vous savez, quand vous le faites, je dirais que c'est relativement sûr, c'est relativement en sécurité, mais ensuite, quand vous arrivez au point où vous vous dites « Oh, on arrive à destination » et que vous atteignez un objectif comme Garden City — j'ai effectivement atteint cet objectif — c'est genre « Wow ». Et puis quand vous touchez le sol, vous vous dites « Je n'arrive pas à croire que cette chose est là, on est là, imperturbables, sans blessure, sans engelure, les ailes sont intactes, on se sent bien ». C'est juste une sensation vraiment cool, vous savez, et je pense que quiconque fait du cross country réalise ou sait de quoi je parle.

[00:51:22] Une chose intéressante, avant que j'oublie, c'est qu'on a parlé de Gary Hitner qui a tracté la remorque la veille, et on en a discuté hier au téléphone, mais je pense que l'un des aspects les plus fascinants de ce vol, c'est qu'on finit par atterrir et, moins de cinq minutes après être sorti du cockpit, je l'ai appelé. Et gardez à l'esprit qu'il a roulé depuis Minden, d'accord ? Je l'ai appelé pour lui demander : « Tu en es où ? Parce que je suis à cinq minutes avec la remorque, c'est quoi ce délire ? »

[00:51:56] **Gavin McClurg:** complètement stupide, mais carrément incroyable.

[00:52:00] **Gordon Boettger:** Dodge City, vous savez. Donc, c'était plutôt cool, mais

[00:52:04] **Gavin McClurg:** Les auditeurs, si vous êtes en Europe ou ailleurs, sortez une carte. Ils ont volé de la Californie au Kansas, ouais, c'est incroyable. C'est marrant, quand j'ai fait...

[00:52:14] **Gordon Boettger:** ce podcast ou j'ai fait une interview hier avec deux Allemands et, euh, vous savez, j'ai dit, vous savez, pour les Européens, et vous savez, si on remet les choses en perspective, c'est comme, vous savez, j'ai utilisé Francfort comme point de départ, c'est un peu notre Minden, j'ai dit que c'était comme voler de Francfort à Athènes ou de Francfort à Istanbul, Francfort au Portugal ou presque Francfort à presque Moscou, vous savez. Donc, ce genre de, vous savez, Melissa a en fait réfléchi, elle dit : pourquoi ne mettrais-tu pas un repère ou ne donnerais-tu pas aux Européens un peu de perspective parce que ce foutu pays est tellement gigantesque, vous savez, il ne s'arrête jamais, c'est long. C'est plutôt sympa de, vous savez, le traverser à moitié, c'est tout, c'est juste, ça fait si longtemps que c'est un rêve et c'est plutôt cool, vous savez.

[00:53:02] **Gavin McClurg:** C'est vraiment cool, Gordon, mec, c'est juste incroyable, tellement épique. Quelle aventure ! Je regardais tout ça en me disant : non mais tu dois te foutre de ma gueule, tu dois te foutre de ma gueule. Ce qu'ils font est impossible, mais non, vous le faites et c'est vraiment incroyable, génial. Et j'ai trop hâte de voler avec toi à nouveau. Oh, merci d'avoir partagé ça, je veux dire, j'adore ton énergie, mec.

[00:53:29] **Gordon Boettger:** J'adore ton énergie, j'adore ça dans le cockpit. Tu sais, Melissa n'arrête pas. Si on t'a, il faut qu'on ramène Gavin ici. Vous êtes comme des frères dans la voiture, vous vous entendez super bien, vous avez la même énergie. Vous hurlez, vous faites un boucan d'enfer, vous déchirez juste le ciel. On a quoi ? 200 ou quelque chose qui me ramène sur terre ce jour-là, oh mon Dieu.

[00:53:46] **Gavin McClurg:** Ouais, 240, tu te rappelles ? Parce que le gars d'Europe a dit : « Hé, vous avez failli atteindre les 310 nœuds ou quelque chose comme ça ». Ouais, non, et tu as dit : « Oh, tu veux voir un truc ? ». Ouais, ça.

[00:53:58] **Gordon Boettger:** C'était cool, ouais, ça, c'était...

[00:54:02] **Gavin McClurg:** Cool, est-ce que tu as fait des boucles à la fin de celle-ci ?

[00:54:05] **Gordon Boettger:** non, je ne voulais pas bousiller l'enregistreur de données. Ah, voilà, c'est ça, ouais, pour se poser, mais c'est pour ça.

[00:54:12] **Gavin McClurg:** Tu ne veux pas que je sois sur ces vols parce que je serais... Oh, allez mec, c'est vrai.

[00:54:15] **Gordon Boettger:** Ouais, c'était assez inattendu avec toi. Je ne... je ne t'ai même pas dit que je faisais ça, si ? Probablement pas.

[00:54:20] **Gavin McClurg:** Ben non, c'était génial, non non, pas besoin de m'excuser, j'ai adoré. On pouvait l'entendre dans cette vidéo, c'est vrai. Ouais, c'est super. Euh Gordon, merci mec, j'avais vraiment hâte de te parler de ça et félicitations à toi et Bruce et à ton incroyable équipe. Merci monsieur et à votre femme, euh et une grosse bise à Melissa, j'ai hâte de vous voir.

[00:54:46] **Gordon Boettger:** Salut, merci, merci encore d'avoir pris le temps et de partager ça avec nous, vous les types de parapente géniaux, vous êtes super, j'adore. Alors un jour, je monterai, il faudra que je fasse un vol en tandem avec vous ou quelque chose comme ça, ouais.

[00:54:57] **Gavin McClurg:** mec, absolument, c'est sûr, fermeture de ce truc avec mon

[00:55:02] **Gordon Boettger:** Bon, alors voilà, d'accord mon ami, passe un bon moment si tu...

[00:55:13] **Gavin McClurg:** trouvez-les sur Cloudbase Mayhem. C'est précieux, et vous pouvez nous soutenir de bien des façons, toutes sont incroyablement importantes pour maintenir l'émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme où vous l'écoutez, en parler sur votre blog ou la partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur notre site web à grao.it en chemin vers le lancement avec vos amis. Je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi, et bien sûr, vous pouvez soutenir l'émission financièrement. L'émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique, de coûts logistiques, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Nous sortons une émission toutes les deux semaines, donc si vous nous donniez un dollar par émission, cela fait 25 dollars par an. C'est bien moins qu'un abonnement à un magazine et bien moins qu'un latte par mois. Vous remarquerez que nous n'avons pas 10 minutes de publicité au début de l'émission, alors qu'on nous le demande tout le temps, croyez-moi. Je pense que la publicité est un modèle économique assez toxique, et je veux que vous, l'auditeur, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur opinion, et que nous ne nous laissons pas influencer par des marques.

[00:56:07] Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs. Si vous pouvez soutenir l'émission sans que cela ne vous coûte trop cher, nous vous en serions vraiment reconnaissants. Rendez-vous sur le site pour trouver différentes façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait tout notre possible pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus, des petites pépites qui n'entrent pas dans le podcast, du contenu supplémentaire, nos émissions "Ask Me Anything", et bien plus encore. Nous ne mettons rien derrière un paywall et nous ne le ferons jamais. Si vous n'avez pas les moyens de soutenir l'émission, envoyez-moi simplement un e-mail et je vous créerai un compte, sans poser de questions. J'espère qu'un jour vous serez en mesure de le faire. Merci infiniment de nous écouter. Merci pour votre soutien. On se voit sur Cloudbase.

Deutsch

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

Show notes

Gordon Boettger bespricht ein außergewöhnliches Segelflugabenteuer, das ihn und seinen Copiloten Bruce Campbell in einem Arcus-Segelflugzeug in der Gebirgswelle über die Rockies von Minden, Nevada, nach Dodge City, Kansas – 1112 Meilen am 19. Dezember 2025 – führte. Gordon teilt seinen lebenslangen Traum, hoch in der Gebirgswelle und mit Rückenwind zu segeln (die maximale Höhe lag bei fast 28.000 Fuß!), und erläutert die technischen Aspekte seines wilden Fluges, einschließlich der Verwendung von Nachtsichtgeräten (sie starteten um 03:00 Uhr) und der Bedeutung sehr spezifischer Wetterbedingungen, um dies zu realisieren.

Der Post #264 – A Monster record downwind wave flight across the US with Gordon Boettger erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud-Based Mayhem. Ich habe gerade mit meinem Freund Gordon Boker telefoniert, dem viele von euch jetzt folgen.

[00:00:23] Ich hatte vor einem Jahr einen epischen Flug mit ihm in der Welle in den Sierras. Das war nur ein kleiner Vorgeschmack auf einige der wirklich großen Sachen, die er gemacht hat, darunter ein paar Flüge über 3000 km hin und zurück in den Sierras und Flüge mit NVGs, Nachtsichtgeräte, und das Fliegen die ganze Nacht und den ganzen nächsten Tag durch. Dieser große Flug von ihm dauerte, nun ja, die beiden waren über 17 Stunden in der Luft. Und am 19. Dezember, gerade vor ein paar Wochen, hat er es wieder getan, nur diesmal flog er wieder mit dem Wind in seinem Rücken mit seinem Kumpel Bruce. Er startete um 3 Uhr morgens in Minden, kam in die Welle in den Sierras und machte dann eine Linkskurve und flog über Nevada. Nevada, er erreichte all diese großen Gebirgszüge und flog dann über das südliche Utah und die Sangre de Cristos und überquerte die gesamten Rockies, was in dieser Distanz mit einem Gleitschirm noch nie gemacht wurde, besonders nachts.

[00:01:22] Und dann flog er den ganzen Weg bis nach Dodge City, Kansas. Es waren über 1.100 Meilen. Einen großen Teil dieser Zeit verbrachte er über 24.000 Fuß, zwischen 24.000 und 28.000 Fuß mitten im Winter. Natürlich war es eiskalt. Und das ist die Geschichte: Es ist der längste Flug, der jemals mit der Thermik und dem Wind (Downwind) in der Wellenströmung durchgeführt wurde. Ein weiterer Rekord für Gordon und Bruce. Ich musste einfach mit ihm sprechen, um herauszufinden, wie sie das verdammt noch mal organisiert haben. Um euch eine Vorstellung davon zu geben, wohin sie gedacht haben zu fliegen und das im Voraus zu planen: Er schickte das Rettungsteam schon einen Tag vor dem Abflug los. Er wusste also mehr oder weniger, wo er landen würde. Und er hat es genau geschafft.

[00:02:07] Und es hat alles geklappt. Ich kann kaum glauben, was Gordon da macht. Es ist super inspirierend und macht riesigen Spaß. Und ihr müsst unbedingt in die Shownotes schauen, während ihr das hier hört, um all seine Videos und Bilder zu sehen. Sie sind über die Dünung und durch eine schrecklich schöne Landschaft geflogen. Im Grunde haben sie die Hälfte der Vereinigten Staaten überquert, einen riesigen Teil davon nachts in einem Gleitschirm, ohne Motor, und sind die Bergwelle mit dem Wind im Rücken geflogen. Das ist Legendenstoff. So cool. Viel Spaß beim Anschauen.

[00:02:49] Gordon, du bist ein Verrückter. Ich habe die coolste Nachricht bekommen. Das war vor etwa einer Woche, oder? Ja, am 19. Ja. Kurz vor Weihnachten. Am 19.? Uh-huh. Ja. Ich habe die coolste Nachricht von einem Kumpel bekommen. Und er meinte: Schaust du dir an, was dein Freund da macht? Welcher Freund meinst du? Du hast zu viele Freunde. Er hat deinen Namen genannt. Ich hab einfach... Er meinte: Oh mein Gott, schick mir den Link. Und verdammt noch mal, Mann. Also, nimm uns mit auf die Reise. Gib uns die Zusammenfassung davon, was du und Bruce gerade gemacht habt. Erzähl uns, wie du es kommen gesehen hast.

[00:03:20] **Gordon Boettger:** Das war im Grunde ein über 40 Jahre währendender Traum von mir. Und das war im Wesentlichen, so hoch wie möglich in einer Bergwelle hochzukommen und einfach so weit wie möglich mit dem Wind zu fliegen. Und ich lebe offensichtlich an einem wirklich guten Ort, der es mir ermöglicht, so etwas zu tun. Ich mache

das, ich habe einige dieser Versuche jetzt schon seit Jahren gemacht. Und das Wetter hat am 19. Dezember tatsächlich gerade gut genug für mich zusammengepasst, um das zu tun. Und da ich die Nachtsichtgeräte habe, bin ich jetzt nicht mehr auf das Tageslicht beschränkt. Im Grunde kann ich das also an jedem Tag des Jahres machen. Ich war also voll dabei. Ich habe dieses Jahr einige große Flüge in der Welle gemacht. Und ich habe einige Versuche mit dem Wind in verschiedenen Gleitschirmen unternommen.

[00:04:05] Aber ich bin nie östlich der Rockies gekommen. Das war mein Ziel. So weit östlich der Rockies zu kommen, wie ich nur konnte. Und da gab es einen Herrn namens Jaak Kuttner, der beim NCAR, dem National Center for Atmospheric Research, war. Er war Teil des Sierra Wave Projects. Er war im Grunde der Typ, der die Gebirgswelle in Deutschland erfunden hat, oder nicht erfunden, er hat sie entdeckt. Er ist vor ein paar Jahren mit etwa 103 Jahren gestorben, war aber immer noch sehr, sehr aktiv im Bereich Gebirgswelle. Ich habe ihn mehrmals getroffen. Und er hatte diese ganze Idee von, wisst ihr schon. Ich glaube, diese Idee geht weit zurück in die 50er und 60er Jahre: so hoch wie möglich in einem Gleitschirm aufzusteigen und in Kansas zu landen. Und das ist im Grunde das, was ich getan habe. Ich habe seinen Traum erfüllt. Ich habe meinen Traum und den Traum vieler anderer Menschen erfüllt.

[00:04:52] Es ist also echt verdammt cool. Das ist

[00:04:54] **Gavin McClurg:** Das ist wie in „Der Zauberer von Oz“, Alter. Es ist der Wahnsinn.

[00:04:57] **Gordon Boettger:** Also, wisst ihr, ich denke, bei diesem ganzen Flug ist die Realität wahr geworden. Der Traum ist wahr geworden. Und ich habe auch gemerkt, dass wir noch weiter kommen können. Mit diesem Ansatz, indem man ein paar verschiedene Methoden nutzt, und eine davon ist die Nutzung von Thermik weit talabwärts, wisst ihr, östlich der Rockies. Denn offensichtlich gibt es östlich der Rockies, wisst ihr, die Wellen, da gibt es größtenteils nichts anderes, was Wellen erzeugen kann. Das würde bedeuten, von den Rockies, von einer Wellensituation wie ich sie hatte, in das zentrale Kansas zu gleiten und dann ab etwa Mittag Thermik zu nutzen, um weitere 400 Meilen oder so zu fliegen. Also. Zwei verschiedene Methoden. Alles klar.

[00:05:39] **Gavin McClurg:** Also, um wie viel Uhr seid ihr gestartet? Wie weit seid ihr geflogen? Wie hoch war eure Durchschnittsgeschwindigkeit? Gebt uns mal die harten Fakten dazu. Also wir...

[00:05:46] **Gordon Boettger:** wir sind um 3:09 Uhr morgens Ortszeit Pacific Standard Time gestartet.

[00:05:53] **Gavin McClurg:** Nicht, als wir das gemacht haben.

[00:05:54] **Gordon Boettger:** Ja. Das ist dir gewohnt, oder? Du hast das mit mir gemacht. Du weißt also, wie das ist. Wir sind um 3:09 Uhr morgens gestartet. Die Absicht war, etwas früher loszukommen. Aber wie du weißt, weil du schon mal da warst, wegen des Geräteproblems. Oh mein Gott. Es ist einfach lächerlich, wie viel Zeug ins Cockpit muss. Man kann also wirklich nichts überstürzen. Aber ich hatte einen Flugplan bei der ATC eingereicht und einen IFR-Flugplan im System. Und ich weiß nicht, ob den Leuten bewusst ist, aber ich habe einen.

[00:06:24] **Gavin McClurg:** Ja, schauen wir mal. Okay. Also ATC, IFR. Erklärt das bitte kurz für die Leute, die nicht mit dem Gleitschirm fliegen und zuhören.

[00:06:30] **Gordon Boettger:** Ja. Also für die Leute ohne Festrumpf, die nicht höher fliegen, wissen Sie, was ich im Grunde machen muss. Jedes Mal, wenn Sie über 18.000 Fuß fliegen, müssen Sie eine IFR-Freigabe und einen IFR-Flugplan haben. Das bedeutet, Sie müssen einen Flugplan im System einreichen und dieses System aktivieren. Und Sie stehen im Grunde unter der Kontrolle der Fluglotsen. Sie stehen im Grunde unter deren Kontrolle. Weil

[00:06:55] **Gavin McClurg:** du bist im Class-A-Luftraum. Genau. Also im Class-A-Luftraum. Im Grunde die ganze Zeit. Ja.

[00:07:00] **Gordon Boettger:** Class A beginnt bei 18.000 Fuß und geht dann weiter nach oben. Da dieser Flug, diese Wellenbewegung, oberhalb von 18.000 Fuß stattfand, habe ich vor Jahren hart daran gearbeitet, Vereinbarungen mit den Zentren zu treffen – Oakland Center, Salt Lake, Denver und dem Seattle Center –, um einen Gleitschirm, wissen Sie, in VFR im Class-A-Luftraum zu fliegen. Ich fliege also unter einer Vereinbarung, reiche aber gemäß dieser Vereinbarung einen IFR-Flugplan ein und fliege VFR im Class-A-Luftraum. Unter der Kontrolle der ATC. Ich sende meine

Transpondercodes, ich spreche mit ihnen und sie weisen mir Höhenblöcke zu, und ich reiche tatsächlich einen IFR-Flugplan ein.

[00:07:46] Dieser IFR-Flugplan, den ich eingereicht habe, folgte im Grunde der Route, die Skysight anzeigte, wo genügend Wellen vorhanden waren, um den kontinuierlichen Downwind zu steigen. Und ich habe tatsächlich Garden City, Kansas, als Ziel angegeben, und ich habe das tatsächlich geschafft, das war einfach, das war ein 18.

[00:08:05] **Gavin McClurg:** Lächerlich. Du verrätst die Geheimnisse direkt von Anfang an. Das ist einfach lächerlich. Wie auch immer. Oh mein Gott. Das ist verrückt. Du hast es also vorhergesagt, da warst du, du hast es vorhergesagt. Da werde ich landen.

[00:08:16] **Gordon Boettger:** Das ist es, was ich, ich habe mein Ziel erreicht und bin darüber hinausgefliegen. Und ich habe mit Kansas City Center gesprochen. Eigentlich waren die so, so klasse. Ich bin also über Garden City mit etwa 11.000 Fuß Höhe hinausgefliegen, bin durch mein Zieltor gegangen, was eine Tausendmeter-Linie ist. Ich bin durch das Zieltor gegangen und habe meine, es war eine 1700. Nun ja, es war eine 16, es war etwa 17, die Strecke von Minden nach Garden City war ein deklariertes Ziel von 1.661 Kilometern. Ziemlich cool. Und dann bin ich weiter nach Dodge City geflogen, weil das ist, was ich für die FAI machen kann, damit ich zwei Rekorde aus diesem Flug herausholen kann. Also bin ich für zwei Rekorde qualifiziert, Distanz zu einem Ziel.

[00:09:01] Das ist also ein vorab deklariertes Ziel, das ich in meinen Fluglogger eingetragen habe. Und dann hatte ich noch eine freie Distanz, die im Grunde von Minden nach Dodge City führte, wo ich gelandet bin. Damit qualifiziere ich mich also für zwei Kontinentalrekorde.

[00:09:17] **Gavin McClurg:** Wie läuft das in deiner Welt ab? Und in unserer Welt müssen wir einen Beobachter haben. Genau. Bei uns ist es das Gleiche. Das Gleiche. Ja. Also haben wir einen Tag

[00:09:25] **Gordon Boettger:** der Logger und, ähm, wissen Sie, der Beobachter, äh, der Jeff Resnick war, äh, er war beim Start dabei. Und er hat alles beobachtet. Und dann mussten wir Landez schmuck setzen und, äh, wissen Sie, das ganze Zeug. Ich dachte, das ganze Logger-Zeug ist, äh, wissen Sie, äh, im Logger gespeichert. Ihr, die da draußen

[00:09:43] **Gavin McClurg:** Hört mal, ihr könnt das nicht sehen. Ich mache gerade diese Geste, wo man die Hände auf den Kopf legt und so tut, als wäre man völlig baff. Ja, es ist ziemlich cool. Und du schickst deine Freunde schon am Tag vor dem Abflug für die Bergung los, oder? Oder so was. Ja, weil es Donnerstag ist. Das

[00:10:01] **Gordon Boettger:** das Ganze hat einige Meilen abgedeckt. Also, es war eine ziemlich gewagte Aktion. Ja. Ja. Ja. Erstmal musste ich eine Crew finden und, und, ihr wisst schon, hundert Prozent davon liegt bei mir. Ich habe kein Team, das die Flugplanung oder so etwas macht oder den Gleitschirm vorbereitet. Es ist einfach, es ist eine Menge Arbeit und es ist absolut erschöpfend. Und ein Teil von dir, da sitzt dieser Teufel auf deiner Schulter. Der will, dass das Wetter irgendwie zusammenbricht. Damit du einfach schlafen gehen und es vergessen kannst und nicht fünf Tage lang Vorbereitungen treffen und schlaflose Nächte haben musst. Weil ich,

[00:10:34] **Gavin McClurg:** jeder Pilot kennt das Problem.

[00:10:36] **Gordon Boettger:** Und ja. Ja. Also, die andere Partei sagt dann, ich will das machen. Also Gary Itner, der übrigens 17-maliger nationaler Segelflug-Champion hier in den USA ist, hat mich tatsächlich angerufen und gesagt, er würde das gerne machen. Ich habe nichts vor. Also.

[00:10:53] **Gavin McClurg:** um das zurückzuholen. Ja. Also habe ich gesagt. Er hat den Anhänger bis dorthin gezogen und alles. Also ich...

[00:10:57] **Gordon Boettger:** bin zum Minden Airport runtergegangen und habe ihn dort getroffen, um den Anhänger vorzubereiten. Weil ihr wisst, ich habe den Anhänger nie benutzt, ich benutze ihn fast nie. Also musste ich den Anhänger und meinen Truck fertig machen. Und, ihr wisst schon, ihn mit Gästen beladen und gesagt: Alles klar, so läuft das. Wir starten erst am Freitag, aber ich möchte, dass du am Donnerstag losfährst und so weit östlich wie möglich fährst. Weil wir dich wahrscheinlich einholen werden. Und genau das hat er gemacht. Er ist am Donnerstag von hier abgehauen. Wir sind am Freitag geflogen. Er ist am Donnerstag gegen 6 Uhr morgens abgehauen. Ich habe am

Donnerstagabend gegen 20 Uhr einen Anruf bekommen, während ich versuchte zu schlafen – und ich konnte nicht schlafen –, und dann bekomme ich eine SMS von ihm. Er schreibt: Hey, ich bin über Nacht in Grand Junction angekommen. Und ich denke mir so: Heilige Scheiße. Ich hoffe, ich hab nicht... Aber jetzt bist du festgesetzt. Das ist...

[00:11:40] **Gavin McClurg:** ziemlich cool. Jetzt kannst du nicht mehr zurückweichen. Jetzt

[00:11:42] **Gordon Boettger:** Ich bin voll und ganz dabei. Und ich denke, das war irgendwie eine gute Sache. Denn jetzt bist du richtig motiviert. Es ist so: Okay, ich muss das schaffen. Ich muss zumindest bis nach Grand Junction kommen und hoffentlich landet es nicht 80 Kilometer weiter östlich in der Wüste. Man weiß einfach nie, wie das Spiel läuft, verstehst du? Ja.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** Hey, also, wir haben das in der ersten Folge besprochen, und an alle, die zuhören: Ich empfehle euch dringend, da nochmal reinzuhören. Das war die 3000 K, wisst ihr, 17 Stunden auf und ab in den Sierras, und du hast das ja ausführlich erklärt, aber gib mal eine kurze Zusammenfassung der Bedingungen, die du brauchst, der Bedingungen, die du hattest, warum das so abläuft. Es geht einfach immer weiter. Ich meine, das Erste, woran ich gedacht habe, als ich das gelesen habe – ich meine, wir konnten das in dieser Nacht sehen. Wir konnten diese Wellenharmonien sehen, wisst ihr, mit den Wolken und dann klar und die Wolke, und es ging so weit wie man sehen konnte bis nach Nevada. Mit den Nachtsichtgeräten in dieser Nacht. Also konnte ich es sehen, aber ich denke, vielen Leuten fällt es schwer sich vorzustellen, was wirklich passiert ist. Ja. Also, ich meine, wenn du nicht auf und ab über die Gebirgskette fliegst, so wie du es normalerweise tust, oder unten beim Perlan-Projekt, unten in den Anden, dann fliegst du da einfach rein.

[00:12:51] Und das, ja, was du da machst, ist, dass du...

[00:12:52] **Gordon Boettger:** man nutzt jedes Mal ein anderes Wellensystem, wenn man aufsteigt. Und im Gegensatz zum Fliegen auf und ab über die Sierras oder die Anden ist man, sobald man umdreht, weg von hier und fliegt nach Osten. Man sucht quasi nach einem ganz anderen Wellengenerator, einem Berg oder etwas, das diese Welle erzeugt. Für diejenigen, die nicht wissen, wie Gebirgswellen funktionieren: Im Grunde bekommt man Winde mit hoher Geschwindigkeit, die größtenteils senkrecht auf eine Art topographisches Merkmal treffen – nennen wir es einfach mal einen Berg, um es simpel zu halten, denn das ist es ja. Diese Luft strömt dann über den Berg hinauf und stürzt im Grunde über den Talboden hinab und verursacht einen Balanciereffekt, ganz ähnlich wie bei einem Felsbrocken. Wenn man einen Felsbrocken in einem Fluss oder einen untergetauchten Stein sieht, kann man die Harmonischen erkennen – wenn das Wasser über diesen Felsbrocken flussabwärts fließt, sieht man Harmonischen.

[00:13:43] Und genau das ist das, was bei Gebirgswellen passiert. Das Besondere am 19. ist, dass das, wonach wir bei einem Downwind-Flug suchen, eine Art zonale Strömung ist, bei der der Jetstream fast durchgehend eine 270-Grad-Strömung bis zu den Rockies aufweist. Und das passiert fast nie. Es ist sehr selten, wissen Sie.

[00:14:06] **Gavin McClurg:** Totwest.

[00:14:07] **Gordon Boettger:** Dead West. Und um das zu bekommen, um es zum Laufen zu bringen, braucht man im Wesentlichen, größtenteils, eine Westströmung von der Sierra bis zu den Rockies, was sehr ungewöhnlich ist. Man könnte darauf warten, man hat das vielleicht ein- oder zweimal im Jahr oder alle zwei bis drei Jahre. Dass ich nicht gearbeitet habe und den ganzen Dezember frei hatte, gab mir die Gelegenheit, danach zu gehen. Und ich habe das etwa eine Woche vorher gesehen. Ich war zu Hause und habe – weil ich ständig aufs Wetter schaue – wie ein Surfer, der nach einer großen Welle in Nazare sucht, den Jetstream beobachtet und denke: Wow, das Ding verläuft hier tatsächlich zonal. Das muss ich im Auge behalten. Historisch gesehen habe ich oft gesehen, wie es zonal verläuft, und dann ist es innerhalb von ein oder zwei Tagen einfach weg.

[00:14:54] Da bekommt man diese große Vertiefung im, im, im, wissen Sie, im Tiefdruckgebiet. Also, was...

[00:15:00] **Gavin McClurg:** Meinst du damit zonal? Erklär das mal. Und war das, weißt du, als wir geflogen sind, eher Südwestlich, wenn ich mich richtig erinnere? Richtig. Es war nicht zonal. Es war nicht so. Aber dann wurden wir von einer Art atmosphärischem Flusshammer getroffen. Richtig. Und die haben es abgeschaltet. Ist das vor oder nach? Das ist, ja. Was schauen wir uns hier an? Also, ja,

[00:15:14] **Gordon Boettger:** Es ist ein präfrontales System. Und normalerweise, wenn man so ein – wie als du und ich geflogen sind – ein ziemlich tiefes Trog durchzieht. Wir hatten einen südlichen, eher südwestlichen Fluss über der Sierra, was für die Sierra günstig ist. Aber innerhalb, weißt du noch, als ich sagte, wir müssen vor eins am Boden sein? Weil es postfrontal wird. Mit anderen Worten, wir werden anfangen, einen nordwestlichen Fluss zu bekommen. Und weißt du, die ganze Richtung des Flusses ändert sich, und das willst du bei einem Downwind-Flug wirklich nicht, weil die Winde so stark sind und man mit 60 oder 80 Knoten Seitenwind nicht umgehen kann, und oft bricht das die Welle komplett ab. Und ein weiteres großes Problem ist der Feuchtigkeitsgehalt, weißt du?

[00:16:01] Es gab so viele Tage, an denen es leeseitig gut aussah. Aber dann denkst du dir: Okay, sobald ich in Utah bin, ist das ganze Wasatch-Gebirge komplett von Feuchtigkeit überrollt oder das westliche Ende der Rockies ist völlig mit Feuchtigkeit zugeschüttet. Und das ist offensichtlich eine gefährliche Situation, in die man sich nicht hineinstecken will. Also macht man es gar nicht. An diesem Tag war es aber so, dass der Flow, der Jetstream, im Wesentlichen in einer geraden Linie von West nach Ost verlief, größtenteils ein 270-Grad-Flow bis nach Kansas hinein. Und das andere Gute, der Vorteil, war, dass es sehr wenig Feuchtigkeit gab. Wenn diese beiden Faktoren zusammenkommen, fängt man an, sich festzulegen. Und dann fängst du an, auf SkySite zu schauen und zu sehen, wie machbar das ist, um von hier bis zu den Rockies zu kommen.

[00:16:52] Weil die Rockies, die Rockies, wissen Sie, erzeugen typischerweise sehr gute Wellen. Die Sierras erzeugen auch sehr gute Wellen, aber es sind die Punkte dazwischen. Und genau das hatten wir bei diesem Flug, wo es einige schwache Stellen gab und SkySite hat es einfach perfekt getroffen, wissen Sie? Und diese schwachen Stellen bedeuten, dass man einen Gang zurückschalten muss. Man muss langsamer werden, geduldig sein, den langsamen Steigflug nehmen und hochkommen. Und dann, weil man zu den Rockies kommt, muss man bei diesen großen Gipfeln hoch sein, wissen Sie? Und bei dieser Art von Wind, ich meine, ich hatte Leute aus Denver sagen, dass das Zeug, wissen Sie, ich meine, sie hatten heftige, heftige Winde an diesem Tag. Also will man nicht in einem Gleitschirm über den Rockies sein, wissen Sie, mit 70 oder 80 Knoten Wind über den, über den Gipfeln, wissen Sie, das kann wirklich gefährlich werden, also was

[00:17:37] **Gavin McClurg:** hattest du im Allgemeinen? Du hast gesagt, so etwa 60 Knoten, so 60 bis 65 Knoten, weißt du?

[00:17:42] **Gordon Boettger:** und so 80 Meilen

[00:17:43] **Gavin McClurg:** eine Stunde

[00:17:44] **Gordon Boettger:** Ja, was gut ist, und wenn du weißt, dass du mit einer viel geringeren Geschwindigkeit fliegst als wenn du auf und ab durch die Sierra fliegen würdest – wie wir geflogen sind, ich meine, wir haben uns da fast die Haare angebrannt, das war Wahnsinn – während du hier wirklich oben bleiben willst. Deine wahre Fluggeschwindigkeit ist viel höher, deine Grundgeschwindigkeit wird mit diesem höheren Rückenwind viel höher sein, und je höher du bist, desto höher ist typischerweise der Rückenwind, desto höher wird die Windgeschwindigkeit sein, also das was

[00:18:12] **Gavin McClurg:** Was war so dein Durchschnitt, wenn du die Welle verlassen hast, um zur nächsten zu gleiten? Was war da so deine Gleitzahl? Was hast du da so erreicht?

[00:18:22] **Gordon Boettger:** bei dem 65 Knoten Rückenwind bist du ich meine, du bist über 100 zu 1 oh nein, das ist wahnsinnig also du bist

[00:18:29] **Gavin McClurg:** ja, genau

[00:18:30] **Gordon Boettger:** Ja, und das ist, weißt du Gavin, der Unterschied dazu, wenn man die Treppen hoch und runter geht, wie wir das gemacht haben – ich meine, man versucht einfach, die Schirme nicht abzureißen, weil es manchmal so stark ist. Während man das hier größtenteils mit maximaler Geschwindigkeit über der Geschwindigkeit fliegt, weil man den Wind die Arbeit machen lässt, also fliegt man typischerweise mit 60 oder 65 Knoten, gleitet aber mit einer Bodengeschwindigkeit von 160 Knoten oder so, weißt du, 150 Knoten und

[00:18:56] **Gavin McClurg:** Würdest du sagen, dass das Gesamterlebnis weniger intensiv oder intensiver ist?

[00:19:01] **Gordon Boettger:** Es ist weniger intensiv in dem Sinne, dass man nicht ... weißt du, es ist wie mit einem Skateboard einen Hügel runterzufahren. Du bist kurz davor, dass es anfängt zu schwanken, wenn du die Sierras hoch und runterfliegst, wenn es so stark ist. Du bleibst einfach auf dieser Linie, weißt du, im VNE, und du willst keine Turbulenzen erwischen. Also, du merkst, wie dir die Haare am Nacken zu stehen beginnen, wenn du hochfliegst, aber beim Abfliegen mit dem Wind ist es relativ komfortabel. Du bekommst nicht diese Luftlecks im Cockpit, die du hast, wenn du 150 Knoten angezeigt hast, oder 100 ... wenn du 60 oder 65 Knoten mit dem Wind fliegst, ist das sehr, sehr komfortabel. Das Stresslevel, mit dem du umgehen musst, ist eher: Okay, jetzt muss ich nach einer anderen Wellenquelle suchen, denn sobald du runtergehst, ...

[00:19:48] **Gavin McClurg:** wir reden darüber, du hast diese Zone, die du passieren musst, ich meine die Hauptkette der Rockies in Colorado, wo du wusstest, dass du ... und das habe ich noch nie gemacht, ja, und um Monticello herum, ja, ich war noch nie davor, aber du hast auch Skysight benutzt, was ich verstanden habe, war einfach punktgenau, ja, Wahnsinn, Shoutout an Matt Scutter, dass er diese Dinge für euch zusammenstellt, aber du hattest diese Zone, von der du wusstest, okay, wir werden dort Stunden lang steigen müssen, wenn nötig, ja, ich meine, du ... und es war, du musstest das nicht tun, aber du warst bereit dazu, du musstest super hoch kommen, ja.

[00:20:20] **Gordon Boettger:** Genau, weil äh, weißt du, und es ist verrückt, wenn man zurückblickt, alles war einfach so Lehrbuchmäßig. Denn schon drei Tage vorher, drei Tage vor dem Flug, sagte ich, dass diese Welle in Monticello westlich von Durango, weil die ganze Gegend weich war, ich werde einen Kletterabschnitt nehmen müssen. Wenn ich da nicht hochkomme, lande ich zu 100 % in Durango, weißt du, und das ist es, was passiert.

[00:20:44] **Gavin McClurg:** Was bedeutet „da hochkommen“? So etwa 28.000 Fuß, glaube ich, wenn ich mich recht erinnere.

[00:20:47] **Gordon Boettger:** 24 wäre auch okay gewesen, und die andere Option für Wave, bevor ich in die Rockies gefahren bin – ich hab's euch ja vorhin gesagt – war, über den Mount Peel zu fahren, der südlich von Moab liegt. Das ist ein ziemlich großer einzelner Gipfel dort draußen, und die Vorhersage war ähnlich wie bei Monticello, vielleicht ein bisschen stärker, aber da er weiter nördlich liegt, bedeutet das, dass man quasi in eine weitere Fläche der Rockies hineinspringt. Und das war für mich einfach zu heftig, und ich dachte mir, ich will das nicht machen, denn wenn ich Wave nicht erwische und dann auf 16 oder 17.000 Fuß lande, weißt du, mit 70 Meilen/Stunde Wind oder was auch immer, wäre das ein echt schlechter Ort zum Landen. Und ich dachte mir, ich will das nicht, ich will das nicht, weißt du. Also habe ich die südliche Route Richtung Durango genommen und dann so am südlichen Ende der Rockies hineingesprungen, und weil ich südlich davon Ausweichgebiete hatte...

[00:21:41] Durango war einer davon und ein paar andere Spots, also war das meiner Meinung nach die sicherste Route und es hat tatsächlich absolut verdammt gut geklappt, wisst ihr? Also

[00:21:52] **Gavin McClurg:** aus deinem Tracklog, was echt cool ist, und für alle, die das hier hören, wird das alles im Post stehen und ihr müsst euch das unbedingt anschauen, das wird da alles sein, aber im Tracklog sah es nicht so aus, als hättest du keinen Low Save gehabt, oder? Ich meine, es war ziemlich wie von der Lehrbuch, wie du es gesagt hast.

[00:22:09] **Gordon Boettger:** War es? Ich bin hoch geblieben. Ich habe die... ich war sehr geduldig bei den langsamen Aufstiegen, weil ich erwartet habe, dass Ungeduld mich zu Boden bringen und weit hinter mein Ziel zurückwerfen würde. Und weißt du, Gavin, das ist noch etwas, das ich anmerken möchte: Wenn du weißt, dass du bis zum Sonnenuntergang landen musst oder nicht in die Abendstunden gehen kannst, dann bist du unter Druck, verstehst du? Dann kannst du nicht geduldig sein. Du musst sagen: „Gut, ich muss mich beeilen, weil ich vor der Dunkelheit unten sein muss.“ Aber ich habe Nachtsichtgeräte, also denke ich mir so: Okay, wenn ich irgendwo östlich der Rockies lande, ist es völlig flach, oder? Wenn es 22 Uhr nachts ist, ist mir das egal. Es bedeutet, dass ich 18 Stunden lang in der Luft bin, das ist ein langer Flug, aber ich bin bereit dazu. Und die Tatsache, dass ich die Brillen hatte, die ich wieder aufsetzen konnte, falls ich sie brauchte, war sehr beruhigend.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Die Nacht, ja.

[00:23:06] **Gordon Boettger:** Ja, ja, wenn ich – weil ich nach Osten zwei Stunden Tageslicht verliere, das spielt also nicht in meine Karten, also renne ich sozusagen gegen die Uhr. Das schadet einem schon. Und vor den NVG-Tagen,

weißt du, diesen Downwind-Flug, hätte ich das nie versucht, weil die Tage viel zu kurz sind, oder? Also meine Downwind-Monate vor den Nachtsichtgeräten waren ziemlich auf Ende März, April und Mai beschränkt, und das hat mir lange genug Tage gegeben, um das zu machen. Aber dann...

[00:23:43] **Gavin McClurg:** Es hat sich einfach total aufgetan, oh ja.

[00:23:45] **Gordon Boettger:** jetzt habe ich ein Zeitfenster von zweieinhalb Monaten im Vergleich zu quasi zwölf Monaten. Ich meine, ich bin drei Tage vor dem kürzesten Tag des Jahres gestartet, also ist das super, es ist Wahnsinn, und ich meine, wir sind

[00:24:00] **Gavin McClurg:** Ist es so, dass du als Anfänger – ich hab das ja nur einmal mit dir gemacht, und du hast mich mit denen in deinem Garten herumlaufen lassen – es macht einen einfach Lust auf eine Party. Ich meine, durch diese Dinger zu schauen, ist unglaublich. Ja, die sind verrückt, aber du hast jetzt die Erfahrung. Gibt es für dich einen Unterschied in Bezug auf das Komfortlevel zwischen Tag und Nacht? Ich meine, ist das Fliegen bei Nacht einfach nur...

[00:24:28] **Gordon Boettger:** und nachts zu fliegen – ist das der Unterschied zwischen Tag und Nacht?

[00:24:28] **Gavin McClurg:** Standardverfahren, Standardabläufe. Gibt es da kein erhöhtes Risiko, nein, kein Risiko, aber gibt es eine zusätzliche Intensität, wenn man nachts fliegt, oder ist das einfach Teil des Ganzen geworden? Es ist, weil sie wunderschön sind, aber für mich war es super desorientierend. Ich dachte mir so: Wo, was zum Teufel macht er da? In welche Richtung zeigen wir? Du weißt schon, das Ganze.

[00:24:50] **Gordon Boettger:** Wenn man es nur selten macht, ist es jedes Mal sehr einschüchternd, weil man denkt: „Whoa“, weißt du, es ist ein sehr klaustrophobisches Gefühl. Man hat ein viel engeres Sichtfeld, man muss ständig scannen und es dauert tatsächlich ein paar Stunden, bis man sich denkt: „Okay, jetzt komme ich in den Rhythmus, das ist jetzt angenehm.“ Glücklicherweise habe ich vier oder fünf Tage vor dem Flug die NVGs genommen und meinen Kumpel mitgenommen. Es war total ruhig, aber wir sind hochgefliegen und haben einen Touch-and-Go auf den Lake Tahoe Airport gemacht, stockfinster, weißt du. Das gibt einem ein gewisses Gefühl von Sicherheit, aber das Wichtigste bei diesen Dingen ist, dass man niemals die Wache fallen lassen darf. Und eine interessante Sache bei diesem Flug – ich habe mit Walt Rogers gesprochen, der Meteorologe ist, und mit ein paar Leuten über die strategische Vorbereitung gesprochen, also: Wann soll ich abheben? Weil diese Welle hat so 24 Stunden lang funktioniert, richtig? Sie hat so lange funktioniert, also hätte ich um 22 Uhr, um 2 Uhr morgens oder um 6 Uhr morgens abheben können. Aber ich habe darüber nachgedacht, wo ich mit diesen Nachtsichtgeräten nicht sein wollte. Ich war noch nicht über die Rockies, und ich dachte mir: Ich will nicht dort landen. Ich wollte nicht um 6 Uhr morgens in Amenden abheben und dann denken: „Mist, jetzt überquere ich um freaking sechs Uhr abends die Rockies in völliger Dunkelheit“, weißt du. Ich war einfach nur ein bisschen...

[00:26:22] **Gavin McClurg:** eine Bombe oder einen Flughafen oder so zu finden, das macht es einfach zu viel, ja, plus

[00:26:27] **Gordon Boettger:** Man weiß nie, was mit dem Wind los ist. Ich könnte einen 30-Knoten-Seitenwind haben, während ich... und das ist typisch bei Wellenbedingungen, man weiß nicht, womit man es zu tun hat, weißt du, mit dem Wind. Es ist einfach... und ich hatte schon einige heftige Landungen mit den Goggles, und ich sitze auf dem Rücksitz, weißt du, nur weil ich viel größer bin, da ist hinten viel mehr Platz, aber es ist echt heftig, weißt du. Dann bist du erschöpft, weißt du, du landest bei Seitenwind, also wollte ich mich nicht in eine Situation bringen, in der ich die Rockies überquere. Ich meine, es war schon heftig genug, um ganz Nevada zu überqueren, weißt du. Schließlich fing die Sonne an aufzugehen, aber das verdammte Cockpit war innen komplett vereist, weißt du, ich dachte mir nur: Jesus.

[00:27:05] **Gavin McClurg:** Oh ja, ich wollte dich dazu und zu einigen deiner Bilder noch etwas fragen. Wie funktioniert das mit den NVGs? Kannst du... also ich...

[00:27:11] **Gordon Boettger:** hast du genug von äh genug, ich weiß, dass du nicht

[00:27:12] **Gavin McClurg:** ...abkratzen, nein, du kannst einfach...

[00:27:14] **Gordon Boettger:** das macht es nur noch schlimmer. Also, was ist passiert? Die klaren Sichtfenster funktionieren normalerweise wirklich gut. Diesmal gab es ein kleines Leck zwischen dem Sichtfenster und der Kappe.

Da hatte sich im Schaum oder was auch immer eine kleine Lücke gebildet, also hatte sich das Material getrennt, und Feuchtigkeit hatte sich zwischen dem Sichtfenster und der Kappe ausgebreitet. Das blieb dann im Grunde den Großteil des Fluges dort. Aber ja, du sprichst von Desorientierung – es ist stockdunkel und du hast das Eis, das den Großteil der Kappe innen bedeckt. Und das ist noch etwas, bei dem man wirklich vorsichtig sein muss, weil du weißt, dass NVGs dich nicht durch eine komplett vereiste Kappe bringen. Jetzt fliegst du auf Instrumenten, weißt du? Das war also im Grunde das, was passierte. Ich fliege also auf Instrumenten, gehe von 160 Knoten Grundgeschwindigkeit plötzlich auf fünf Knoten Grundgeschwindigkeit und parke in der Welle, und das hat den Computer von Alex völlig durcheinandergebracht. Der fragte sich: Was zum Teufel ist da los? Ich habe auf den Computer geschaut und mich gefragt, warum die Karte das macht, und dann hat mir mein ForeFlight gesagt, dass ich etwas völlig anderes mache. Dein Gehirn also, dein Gehirn verarbeitet das alles übermäßig, und das ist einfach extrem ermüdend, und du musst absolut fokussiert bleiben, weißt du? Und jetzt versuchst du immer noch zu reden, du redest mit der ATC, du versuchst zu...

[00:28:28] und da ist einfach so viel los. Du hast dann noch die Sache mit dem Sauerstoff, also waren die ersten drei Stunden ziemlich, ziemlich hektisch, weißt du, und

[00:28:37] **Gavin McClurg:** Wie kalt war es im Vergleich zu unserem Flug?

[00:28:40] **Gordon Boettger:** Es war ja, es war definitiv kälter, weißt du, weil wir höher oben sind. Wenn ich es fliege, scheint es ab der 24.000-Fuß-Marke so zu sein, wenn ich über 24.000 Fuß bin, dann wird es einfach so...

[00:28:58] kälter, und wenn wir dann auf 20.000 Fuß kommen, denke ich mir: Oh, es ist schön warm, hier unten ist es angenehm. Es ist also schön, manchmal tief zu gehen, nur um den Körper kurz neu zu kalibrieren und zu denken: Oh Mann, es ist ja gar nicht so schlimm. Ja, die ersten drei Stunden waren ziemlich heftig. Da gab es den Toe-out, und ähm, wir haben uns diesmal schon im Hangar fertig gemacht, sind in den Gleitschirm im Hangar gestiegen, damit uns auf der Startbahn nichts weggeblasen wird, und Melissa war draußen und hat geholfen, also hatten wir drei Leute draußen, die den Start unterstützt haben. Wir sind auf Runway 16 gestartet, und als wir losgefahren sind, war der Wind bei 5-9 Knoten, das war ja gar nichts, und ich dachte: Oh mein Gott, das ist so selten, so angenehm abzuheben, kein Wind. Und sobald wir am Ende der Startbahn waren, war der Wind plötzlich 230 Grad bei 18 Böen und 32 Knoten, es hat verdammt noch mal geheult, es war einfach nur... und ich dachte: Mann, ich kann das nicht glauben, ich muss in diesem Mist abheben. Und also hatten wir zwei Leute, die den Schirm unten hielten, weil es ein 70-Grad-Seitenwind war, es hat einfach nur geheult, und ich habe den Motor gestartet und dann dachte ich: Okay, was mache ich? Ich höre mir das AWOS an, höre mir den Wind an, und ich denke: Was mache ich? Setze ich mich einfach hier hin und warte, bis der Wind nachlässt? Ich dachte mir: Der wird nicht nachlassen, also hab ich gesagt: Scheiß drauf, und ich bin einfach abgehoben, und dann haben wir es ordentlich erwischt, der Rotor direkt...

[00:30:25] **Gavin McClurg:** direkt von vorn

[00:30:26] **Gordon Boettger:** es war direkt rein um drei Uhr morgens und ich hatte wahrscheinlich seit zwei Tagen nicht geschlafen und ich dachte mir nur, warum brauche ich das eigentlich, und die Welle war echt schräg hier draußen, weißt du, also war es ein richtig langsamer Aufstieg und weißt du, wahrscheinlich drei, nein, wahrscheinlich so ein anderthalb Meter pro Sekunde, weißt du, ein anderthalb Meter pro Sekunde Aufstieg anfangs und dann haben wir schließlich die Flugebenen über 18 erreicht, ich hatte meine Freigabe und dann sind wir so Richtung Südosten runtergekommen und haben ein paar wichtige Aufstiege an den Punkten abgegriffen, die Sky Site angezeigt hat, und die haben eigentlich gut funktioniert, also war es kein... ich habe erst eine kleine Abweichung nach Südosten gemacht, um einen Aufstieg über den Mount Grant bei Walker Lake bei Hawthorne zu machen und

[00:31:07] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal dazu. Also, als wir das gemacht haben, bist du quasi im Weg, ich meine, du stehst einfach im Weg. Und wenn du dann abbiegst und leeseits fliegst, machst du den Sprung zum nächsten großen Merkmal, weißt du, in diesem Fall sind die Toyabies das nächste wirklich große Merkmal. Wir haben uns das angesehen, als du uns vor dem Aufnehmen gezeigt hast, und du fliegst darüber, tauchst in die Lee-Seite ab, findest die Welle und was machst du dann? Du zielst einfach direkt wieder gegen den Wind und dann – ja, du musst wirklich...

[00:31:36] **Gordon Boettger:** du musst wirklich... typischerweise, wenn du den Weg verlässt, triffst du den Abwärtsschleudertakt, also wirst du auf diesen starken Sink treffen, da musst du übergehen, du musst beschleunigen, um da rauszukommen, weil du da runtergefallen könntest, du weißt schon, 10 bis 15 Meter pro Sekunde, das ist einfach verrückt, also musst du da so schnell wie möglich raus. Und dann regulierst du deine Geschwindigkeit basierend auf deiner Sinkrate, wie ich vorhin schon sagte, wir hatten nicht zu viele Situationen mit massiven Sinkraten und wir haben uns tatsächlich anhand dessen, was Skysight anzeigte, um einige dieser Dinge herumfliegen lassen. Und es war interessant, weil die dunkelblauen Bereiche, die Skysight zeigt, sind starker Sink und das ist immer auf der Lee-Seite des Auftriebs, du weißt schon, immer leeseitig. Also würde ich machen, was Bruce und ich machen würden, wir würden einfach bis zum...

[00:32:28] einen sanfteren Sink oder was auch immer und dann leeabwärts. Da ist also einiges an Hin- und Herwackeln, also

[00:32:32] **Gavin McClurg:** da sind immer noch welche, die nach Norden oder Süden fliegen, du bist immer noch und dann muss ich sagen, senkrecht zur Welle, und ich habe

[00:32:37] **Gordon Boettger:** du musst mit der ATC sprechen und sagen: „Hey, ich bitte um eine Abweichung nach links oder rechts“, natürlich wegen des Wetters, 10 Meilen oder so. Siehst du, weil du einen IFR-Flugplan hast, erwarten sie eigentlich, dass du dich an diesen Flugplan hältst. Sie werden dir erlauben, von dieser Linie abzuweichen, die du zur Einhaltung gemeldet hast, aber du musst ihnen sagen, dass du gerne abweichen möchtest, weil es dort Verkehr geben könnte, den du nicht kennst, also kannst du nicht einfach...

[00:32:59] **Gavin McClurg:** IFR steht für Instrumentenflug

[00:33:01] **Gordon Boettger:** Instrumentenflugregeln, also Instrumentenflug

[00:33:03] **Gavin McClurg:** Flugregeln, also du hast ihnen eine Linie mit einer Menge von Wegpunkten gegeben, ja, und das ist im Grunde

[00:33:08] **Gordon Boettger:** was ich gemacht habe, und diese Wegpunkte waren die Auftriebspunkte, die Skysight angezeigt hat, und ich hatte wahrscheinlich 18 Punkte in meinem IFR-Flugplan bis nach Garden City oder Dodge City, und ich bin diese Route ziemlich genau geflogen, wissen Sie, plus oder minus vielleicht 10 oder 10 Meilen Abweichung.

[00:33:28] **Gavin McClurg:** Das ist so cool. Und eine Sache, die ich immer mache, wenn Leute mich nach unserem Flug fragen, ist, dass ich ja, ich sage all das, was man erwartet zu hören, aber ich rede immer über die Kommunikation mit dem Tower. Das war eines meiner Lieblingsdinge in dieser Nacht, nicht nur die Kommunikation mit dem Tower in Oakland, sondern das Reden mit den anderen Jets, weißt du? Irgendwann meldet sich jemand, United 908 oder wie auch immer, auf dem Weg nach San Francisco, und sagt: „Hey, Moment mal, ihr seid das absichtlich und ihr habt keinen Motor?“ Ich meine, das war der Wahnsinn. Er war so wie: „Warte mal, es ist mitten in der Nacht und ihr seid hier draußen, weil ihr es wollt? Was zum Teufel ist mit euch los?“ Das war so cool. Also, hattest du irgendwelche lustigen Gespräche wie diese, während du ja quasi die Hälfte der USA überquerst?

[00:34:12] **Gordon Boettger:** Ja, ich meine, es war ziemlich ruhig, bis ich in Denver ankam. Dann wurde das Gerede viel intensiver und es war richtig geschäftig, weil ja Skisaison war und alle nach Aspen flogen, also alle die großen Privatjets und dann auch noch der kommerzielle Verkehr. Aber da war ein Typ, ich weiß nicht, ob er von Southwest oder so war, aber er sagt: „Hey, Denver, haben Sie Zeit für eine Frage?“ Und ich fliege gerade und er sagt: „Denver Center, ja, was ist los?“ Er sagt: „Hey, dieser Gleitschirm, ist das ein Gleitschirm, mit dem Sie sprechen?“ Ja, er fragt: „Wo hat er gestartet, wie hoch ist er und wo geht er hin?“ Er sagt: „Nun, er hat in Lake Tahoe im Reno-Gebiet gestartet, er ist auf Flugebene 280, also 28.000 Fuß, und er versucht, nach Dodge City zu kommen.“ Der Typ sagt: „Heilige Kuh“, das ist ja unreal. Er sagt: „Gut gemacht!“ Und was interessant ist, einer der Controller vom Denver Center, weil ich das Instagram-Ding laufen habe, ich habe das Starlink im Cockpit, und was wirklich cool ist an diesen Sachen mit der Technik ist, dass wir diese Live-Feeds teilen können. Ich meine, ich bin auf 26.000 Fuß und mache einen Live-Feed, ich schalte das Starlink ein...

[00:35:30] Bumm, Instagram sagt, du bist live, und die Leute checken von überall auf der Welt ein – ich meine, Australien, Norwegen, und die Deutschen sind total dabei und schlafen gar nicht mehr, wisst ihr, dort ist es neun Stunden später und sie sind einfach völlig baff von dem, was da abgeht. Und so geht das Ganze viral, und im nächsten Moment schauen alle auf FlightAware, weil ich einen IFR-Flugplan habe, also kann jetzt jeder sehen, was abgeht. Die denken sich: „Heilige Scheiße, der Typ überquert die Rockies im Gleitschirm.“ Es haut die Leute echt um. Es sorgt für eine richtig gute Reichweite für das Gleitflug-Air-Soaring, wisst ihr, und selbst Piloten, die keine Gleitschirmpiloten sind, ist es einfach überwältigend, dass man das in einem Gleitschirm machen kann. Und was man braucht, sind die Punkt-zu-Punkt-Daten. Ich glaube, wir haben darüber schon mal gesprochen, aber das von Punkt A nach Punkt B ist echt cool, weil die Leute die Dreiecke nicht verstehen. Ich meine, wir verstehen das in der Gleitschirm-Welt, wir checken das, die Hin- und Rückflüge und so weiter. Aber der Durchschnitts-Zuschauer denkt sich: „Gut, wo willst du hin?“, Punkt A nach Punkt B ist das, was sie irgendwie erwarten, oder? Und das hier ist ein Punkt-zu-Punkt-Flug, also war das für viele Leute ziemlich spektakulär. Und ich meine, ich immer noch...

[00:36:50] gehe immer noch vor die Tür und denke mir: Heilige Scheiße, ich kann nicht glauben, dass ich gerade mit dem Single über die verdammten Rockies geflogen bin, weißt du? Weißt du einfach nur...

[00:36:56] **Gavin McClurg:** Wahnsinn. Ich erinnere mich noch, wie ich damals in Texas mit dem Daumen ausgestreckt war. Wir waren vor ein paar Jahren dort unten und haben versucht, den Weltrekord zu brechen, und dieser Typ in einem Truck mit seiner Freundin ist angehalten. Und ich habe versucht zu beschreiben, weißt du, ich war mitten in Texas und im Vergleich zu dem, was ihr macht, ist das lächerlich. Gleitschirmfliegen-Geschwindigkeiten, weißt du, ich bin auf 300 km oder so gekommen, aber das ist – ich meine, das ist alles miteinander verwandt, im Handumdrehen, es ist alles relevant. Es war so lustig, als ich ihm erklärt habe: Okay, ja, wir sind in Hebronville gestartet, weißt du, da unten bei Corpus Christi, und wir wurden hochgezogen und dann bin ich hierher geflogen, und er meinte nur: „Du bist aus einem Flugzeug über uns gesprungen, genau hier?“ Nein, nein, nein, nein, das sind 300 km südlich von hier, und er meinte nur: „Warte, aber wo ist der Motor, Mann? Wo ist das Ding? Wo ist das Zeug, womit man das macht?“ Und ich weiß, nein, es ist auf meinem Rücken, und ich sage: „Ja, Leute, wartet nur, ich meine, wenn...“

[00:37:47] **Gordon Boettger:** Wenn ich das machen könnte, was ihr mit dem Gleitschirm macht – also den verdammten Gleitschirm einfach einen Hügel runterdrücken, bis er genug Geschwindigkeit hat, um abzuheben, und dann aufstehen, winken und das machen – könntet ihr euch vorstellen, wie cool das wäre? Komplett ohne Motor.

[00:38:00] **Gavin McClurg:** Weißt du, wie man das macht, ist ziemlich schön, aber hey, ich muss dich fragen: Du hast am Anfang etwas gesagt und meinstest, dass man vielleicht ein oder zwei Tage im Jahr mit dieser zonalen Strömung so etwas erleben kann. Also offensichtlich sehr selten, sehr besonders, aber ich bin eben ein Mensch und versuche mir das einfach vorzustellen. Ich war an vielen Orten auf diesem Planeten, es kann doch nicht so viele Orte auf der Erde geben, die so etwas bieten. Ich meine, das ist wirklich... das ist der bergigste Bundesstaat in den unteren 48, ich meine, das ist wirklich gut, das ist ein...

[00:38:34] **Gordon Boettger:** Das ist eine wirklich gute Frage. Südamerika ist ausgeschlossen, da man da im Wasser landen würde. Man hat da nur eine Gebirgskette, und soweit ich weiß, gibt es nirgendwo sonst auf der Welt einen Ort, der es einem ermöglichen würde, das bei einem Downwind-Versuch zu machen – also Downwind, nicht Crosswind und Welle, wie in der Sure, sondern einen richtigen Downwind-Versuch. Ich denke, das ist wahrscheinlich der beste Ort auf der Welt, wenn man die Logistik und alles andere sowie die Topographie betrachtet, so wie sie dort angelegt ist. Ich meine,

[00:39:08] **Gavin McClurg:** was ich an Topographie angeht, ist Kanada ziemlich ähnlich, weißt du, wir haben dort alle unsere Gebiete, die sich so weit ausdehnen, aber du hast kein Nevada, du hast kein... ich meine, Alberta bis zu einem gewissen Grad, weißt du, und

[00:39:20] **Gordon Boettger:** dann hast du noch all die anderen Orte auf der Welt, die sind

[00:39:20] **Gavin McClurg:** ihr steiniges Rückgrat ist dasselbe wie unser steiniges Rückgrat, aber ich kann mir einfach nirgendwo etwas vorstellen, ja.

[00:39:25] **Gordon Boettger:** Ich weiß nicht, wo das so existiert. Hat jemand, der zuhört, eine Idee? Also, schießt sie einfach raus, aber ja.

[00:39:31] **Gavin McClurg:** ja, lasst es uns wissen.

[00:39:32] **Gordon Boettger:** Es ist lustig, was ich immer sage: Wenn wir nur einen Berg mitten in Kansas hätten, stell dir vor, was das für mich gewesen wäre.

[00:39:42] **Gavin McClurg:** könnte gehen

[00:39:43] **Gordon Boettger:** Könntest du gehen

[00:39:43] **Gavin McClurg:** zur Ostküste, wie weit kannst du von 30.000 Fuß aus kommen? Also

[00:39:49] **Gordon Boettger:** Nun, ich bin so weit wie möglich geflogen, weil ich, wissen Sie, ich habe 28.000 Fuß erreicht und es gab vielleicht eine Möglichkeit für mich, höher zu kommen. Also, lassen Sie uns das kurz zurücksetzen: Ich bin auf 28.000 Fuß beschränkt, weil ab Flugebene 290, also 29.000 Fuß, gibt es diese Sache namens RVSM – Reduced Vertical Separation Minima. Das erlaubt Passagierflugzeugen oder Verkehr in diesen Höhen, also ab 29.000 Fuß, eine vertikale Trennung von nur 1.000 Fuß. Aufgrund dessen gibt es strenge Regeln für die Ausrüstung an Bord, wie zum Beispiel doppelte Autopiloten und all das, was ein Gleitschirm nicht haben kann. Und als ich die Vereinbarung festgelegt habe, die ich habe, sagten sie: Du wirst nicht in den RVSM-Luftraum zugelassen werden, okay?

[00:40:46] **Gavin McClurg:** und deshalb

[00:40:47] **Gordon Boettger:** das könnte also

[00:40:48] **Gavin McClurg:** 28 ist dein Limit.

[00:40:49] **Gordon Boettger:** Richtig, das könnte sich ändern, und der einzige Zeitpunkt, an dem ich das bräuchte, um über 28 zu kommen, wäre auf dem letzten Abschnitt ab den Rockies oder den Sierra Cristos. Und wenn ich wirklich über 30 komme, brauche ich ein anderes Sauerstoffsystem; ich habe ein Druckanforderungssystem und ich könnte den Gleitschirm damit ausrüsten. Also die Möglichkeit, wenn ich – sagen wir mal – in den RVSM-Luftraum komme, wo ich über 29.000 Fuß erlaubt bin, dann könnte ich im Grunde bis auf 38.000 oder 40.000 Fuß steigen und von dort aus mit dem Wind segeln. Und dann ist das eine ganz andere Hausnummer. Jetzt schlägst du nochmal 10.000 Fuß oben drauf, zusätzlich zu dem, was mir gerade erlaubt ist. Das sind schon mal mindestens 200 Meilen, mindestens ich...

[00:41:38] **Gavin McClurg:** ich wollte sagen, also 200, 400 Meilen

[00:41:40] **Gordon Boettger:** also ja, das könnte in Zukunft durchaus möglich sein, aber

[00:41:46] **Gavin McClurg:** so wie es jetzt ist, ist es...

[00:41:52] Kansas zur Mittagszeit an einem Thermik-Tag, richtig? Also kannst du dann genau bis zum Ende des Tages in der Thermik fliegen.

[00:41:58] **Gordon Boettger:** Genau, wenn du das machst, musst du deine Startzeit strategisch planen, oder? Du willst nicht um 18 Uhr in Denver ankommen, denn rate mal, du müsstest dann die ganze Nacht in der Welle parken und bis zum nächsten Morgen dort sitzen bleiben, und so...

[00:42:15] **Gavin McClurg:** Jetzt wirst du auf Akkuprobleme stoßen

[00:42:16] **Gordon Boettger:** Probleme mit O2 und dann eine Erschöpfungssituation. Sagen wir, man startet hier um 20 Uhr und gibt sich 12 Stunden Zeit, um zu den Rockies oder zum Sangra de Cristos zu gelangen. Also, man fliegt die ganze Nacht durch bis zu den Rockies, erreicht dann zum Beispiel die Pueblo-Region gegen 8 oder 9 Uhr morgens, steigt auf 36.000 Fuß hoch, gleitet zwei oder drei Stunden und landet dann woanders. Dann muss man wieder um 20 Uhr abheben und in Kansas rauskommen, oder die andere Option wäre, den Sangra de Cristos im Wellen-Seitenwind runterzufliegen, in die Albuquerque-Region zu kommen, so hoch wie möglich zu steigen und dann in Texas zu landen, weil die Thermik dort viel besser sein wird. Und dann landet man östlich von Dallas oder so, und wenn man diese drei oder vierhundert Meilen mit Thermik schafft, dann sind das locker über 2.000 Kilometer, vielleicht 2.500 Kilometer

Flug mit Rückenwind.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** Was ist da der Rekord?

[00:43:20] **Gordon Boettger:** Etwa 2.300 Kilometer. Das hat Claus Olman in Argentinien gemacht, aber er ist entlang der Anden geflogen, also war es offensichtlich kein Abwindflug. Er ist vom südlichen Ende aus geflogen und es flog...

[00:43:32] **Gavin McClurg:** Das ist der längste Hinflug, aber er flog mit dem Wind, richtig?

[00:43:35] **Gordon Boettger:** Das war alles, ja, ja, das war alles auf der Welle, also so, so.

[00:43:39] **Gavin McClurg:** war dieser Flug, den du und Bruce gemacht habt, der längste Downwind-Wave-Flug, der je gemacht wurde?

[00:43:45] **Gordon Boettger:** Ja, ja, das ist ein guter Punkt. Ich habe es nie als so lang im Downwind-Bereich betrachtet. Und ich denke, es ist – du weißt schon – mit Abstand der längste Flug auf der Nordhalbkugel, egal wie, einfach geradeaus. Aber ja, es ist der längste Downwind-Flug. Ja, es ist der längste Downwind-Flug. Wie

[00:43:59] **Gavin McClurg:** Wie viel hat das denn gegenüber deiner Strecke geschlagen, weil du ja einige richtig lange Thermik-Flüge gemacht hast.

[00:44:03] **Gordon Boettger:** Flüge gemacht. Also, ich habe schon einige Downwind-Flüge in der Welle gemacht, in meinem alten Duo Disc Gleitschirm und davor in einem Kestrel 17 von 1971. Ich landete schließlich in Steamboat, Colorado, das war ein Single-Place-Gleitschirm, aber das war vor der Zeit von Skysight, also war alles so, wisst ihr, nur visuelle Hinweise. Das war ein heftiger Flug, oh mein Gott, aber am Ende, als ich bei den Wasatch ankam, ist die Welle abgeebbt und ich bin den Rest des Weges von quasi den Wasatch bis nach Steamboat mit diesem Gleitschirm in der Thermik geflogen.

[00:44:38] **Gavin McClurg:** Der einzige Nachteil ist – ich meine, als Purist und jemand, der sein ganzes Leben lang danach gejagt ist – Skysight ist irgendwie so, als hätte man Google-Brillen. Neue Piloten kommen ständig zu mir und sagen, Google hätte Brillen gemacht, mit denen man die Thermik sehen kann, und ich sage: Nein, das wäre schrecklich. Es würde die Magie dieser Sache beenden, oder? Da stimme ich dir zu.

[00:44:59] **Gordon Boettger:** Wisst ihr, nichts ist zu 100 Prozent bei diesen Wettermodellen. Es gibt Momente, in denen man etwas sieht und denkt: Okay, also ist es hier eigentlich ein bisschen stärker. Man weiß es einfach nicht. Und wir testen sozusagen die Genauigkeit von Skysight. Ich meine, es ist eben nie zu 100 Prozent, oder?

[00:45:18] **Gavin McClurg:** sicher, aber

[00:45:19] **Gordon Boettger:** an diesem Tag war es, ich würde sagen, ich bin nicht

[00:45:22] **Gavin McClurg:** Natürlich, wenn es zu 100 Prozent so ist, aber ich bin mir nicht sicher, ob es

[00:45:22] **Gordon Boettger:** sehr präzise, und es ist lustig, weil ich, wenn ich nach diesem Flug, weißt du, wirklich tief über meine vergangenen Flüge nachgedacht habe, bei denen ich kein Sky hatte – wir sind ja old school, oder? Wir schauen einfach raus und denken uns: Okay, dieser Gipfel da müsste Wellen erzeugen, weißt du? Nehmen wir an, es gibt keine visuellen Hinweise wie Rotorwolken oder Lenticularis, die ich schon oft hatte, ich hatte einfach überhaupt keine Hinweise auf Wellen. Ich schaue mir visuell einen Berg an und denke mir: Okay, da müsste was sein, und ich fliege über eine schöne, massive Kette und da ist nichts, was für die Hölle geht da? Warum gibt es hier keine Welle? Weißt du, sie steht senkrecht zum Wind, und es ist... und man fliegt einfach weiter, aber dann denkt man sich so: Ich frage mich, ob es vielleicht, weißt du, jetzt schaue ich zurück und habe mit Sky zu tun gehabt, könnte es drei oder vier Meilen links oder rechts von mir gewesen sein, ich weiß nicht, und die Anzahl der Male, die ich...

[00:46:22] **Gavin McClurg:** in der Luft gewesen, ich war in der Luft, ich war in der Luft, ich war

[00:46:22] **Gordon Boettger:** in der Luft. Oft bin ich da so geparkt, weißt du, eine halbe Meter Welle hoch, eine halbe Meter, weißt du. Jetzt gehe ich, Gott, ich frage mich, ob ich da so etwa fünf Meter pro Sekunde hochgegangen bin, ein paar Meilen entfernt, das weißt du nicht, der Himmel hilft dir dabei, weißt du, und es geht okay, also

[00:46:39] **Gavin McClurg:** es hat dich echt beschleunigt, ich meine ja, es hilft wirklich sehr, ja, und dann

[00:46:43] **Gordon Boettger:** besonders nachts ist das eine riesige Hilfe, weil wenn man keine visuellen Hinweise hat, weißt du, man fliegt quasi nur mit der Nachtsicht, so wie man es früher gemacht hat, und weißt du, als man Skysight noch nicht hatte, hat man einfach nur rausgeschaut und versucht, diese Gipfel zu treffen. Was Skysight jetzt gut macht, ist, dass man aus diesen Modellen lernt. Ich schaue mir das fast jeden Tag an und man merkt sich so, dass dieser Gipfel immer funktioniert, das scheint immer zu funktionieren, weißt du, wie der Toyer in der Nähe von Hadley, der scheint immer zu funktionieren, der Wheeler Peak südöstlich von Ely, ich bin bei den Duodiscus leeseitig geflogen, wir landeten bei diesem Flug in Gunnison, Colorado, und ich habe die gleichen zwei Punkte benutzt. Das war vor 10 Jahren oder länger und ich habe die gleichen Auftriebspunkte benutzt, die mir Skysight bei diesem letzten Flug gerade westlich von Waynes Wonder, dem Brian Head Ski Area, gezeigt hat, der ganze Boom, der ist genau so abgegangen. Also, sobald man anfängt, diese Punkte zu markieren oder sich diese zu merken...

[00:47:46] Man kann fast schon damit rechnen, dass sie funktionieren, mit dieser Art von Strömung, dieser Richtung der Strömung, und das ist ziemlich cool. Ich denke, wir können das nutzen und noch weiter gehen und so weiter. Ich habe auch andere Dinge im Kopf, so drei-Turn-Point-3100-Kilometer-Flüge. Ich weiß, dass du das machst, Mann, einfach...

[00:48:06] **Gavin McClurg:** Wie ich schon sagte, ist mein Koffer direkt hier gepackt. Also, was ist es, wenn du – du hast ja gesagt, für drei Tage, quasi die drei Tage vor diesem Flug, hast du kaum geschlafen. Es war erschöpfend. Ja, ich habe deinen Flugbericht gelesen und ihr wart einfach völlig am Ende. Und ich habe nur einen Bruchteil davon erlebt. Ich meine, es ist viel los, da geht viel ab. Ich bin nicht mal geflogen, ich saß nur da und es war anstrengend. Wenn du dann eine Woche später auf diese riesigen, so verdammt schweren Ziele zurückblickst, was bleibt wirklich hängen? Ist es das Quatschen mit Bruce im Cockpit? Ist es die Herausforderung? Ist es das Visuelle? Ich meine, deine Bilder...

[00:48:51] von den Lenticularis-Wolken, dem Eis und dem Cockpit. Ich meine, du hast uns auf Instagram schon immer begeistert, seitdem ich dich vor einer Weile entdeckt habe. Und diesmal bist du über die Wellen geflogen und über die Rockies – du überquerst echt unglaubliches Gelände. Aber was bleibt dir wirklich im Gedächtnis? Was erzählst du Melissa, wenn ihr eines eurer epischen Abendessen habt, so Jalapeño Poppers? Ich...

[00:49:16] **Gordon Boettger:** Ich meine, ich mache das zwar schon eine ganze Weile, aber ich bin immer noch einfach überwältigt, egal ob es ein Gleitschirm oder ein Gleitschirm ist, wie wir diese Energie nutzen und davon profitieren können, um so weit wie möglich zu kommen. Ich meine, es ist einfach überwältigend, wisst ihr? Es ist so, als würde ich mich gerade selbst zwicken, das ist einfach verdammt verrückt, es ist irre. Und ihr wisst, wir reden über technologische Fortschritte und so etwas, und definitiv nutzen wir diese zu unserem Vorteil, aber ich denke, das gilt im Allgemeinen und es hat keinen anderen Vorteil daraus genommen, aber es ist einfach überwältigend. Die Landschaft und einfach die emotionalen Aufs und Abs, die du durchmachst, wisst ihr, dieses kleine Teufelchen, das da so ist: „Ja, ich will nicht, ich will, dass alles auseinanderfällt, damit ich mir darüber keine Gedanken machen muss, ich will einfach ein fauler Mensch sein, ins Bett gehen und mich nicht stressen.“ Aber die Belohnung, ich meine, das macht es so lohnenswert, wenn man dieses Leiden durchmacht, wisst ihr, diese Aufs und Abs, diese Tiefpunkte und die Aufs und Abs und die Aufs und Abs und der Flug wie „Oh, verdammt“, wisst ihr, weil nichts jemals perfekt glatt läuft, wisst ihr? Und du nimmst diese Maschine und nutzt die Energie und fliegst damit so weit du kannst, und er ist verrückt in dieser wirklich extrem harten Umgebung, wisst ihr, wenn du es tust, würde ich es als relativ sicher bezeichnen, wisst ihr, es ist relativ in relativer Sicherheit, aber und dann, wenn du an den Punkt kommst, an dem du so bist wie „Oh, Ziel erreichen“ und dann ein Ziel wie Garden City erreichst – ich habe dieses Ziel tatsächlich erreicht –, ich meine, ich war wie „Wow“, und dann, wenn du aufsetzt, denkst du „Ich kann nicht glauben, dass dieses Ding hier ist, hier sind wir, unbeeindruckt, unversehrt, keine Erfrierungen, die Gleitschirme in einem Stück, wir fühlen uns gut“, es ist einfach ein richtig cooles Gefühl, wisst ihr? Und ich denke, jeder, der cross country macht, erkennt oder weiß, wovon ich da rede.

[00:51:22] Eine der interessanten Sachen, die ich noch kurz ansprechen wollte, bevor ich es vergesse: Wir haben ja darüber gesprochen, wie Gary Hitner den Anhänger am Vortag rausgeholt hat, und wir haben gestern am Telefon darüber geredet, aber ich finde, eine der faszinierendsten Dinge an diesem Flug ist, dass wir schließlich gelandet sind und innerhalb von fünf Minuten, nachdem ich aus dem Cockpit gestiegen war, ihn angerufen habe – und bedenkt mal, er ist von Minden aus gefahren, richtig? Ich habe ihn angerufen und gefragt: „Wie weit bist du weg? Ich bin in fünf

Minuten mit dem Anhänger da. Was zum Teufel?“

[00:51:56] **Gavin McClurg:** völlig bescheuert bis hin zu unglaublich

[00:52:00] **Gordon Boettger:** Dodge City, wissen Sie, also das war ziemlich cool, aber

[00:52:04] **Gavin McClurg:** Leute, wenn ihr in Europa seid oder so, holt euch mal eine Karte raus. Die sind von Kalifornien nach Kansas geflogen. Ja, das ist unglaublich. Es ist lustig, als ich das gemacht habe...

[00:52:14] **Gordon Boettger:** in diesem Podcast oder ich habe gestern ein Interview mit ein paar deutschen Typen geführt und äh, wisst ihr, ich habe gesagt, für die Europäer, wenn man es mal in Relation setzt, das ist so, ich habe Frankfurt als eine Art Startpunkt genommen, das ist so unser Mindset, ich habe gesagt, das ist wie von Frankfurt nach Athen oder Frankfurt nach Istanbul, Frankfurt nach Portugal oder fast von Frankfurt nach fast Moskau, wisst ihr. Also hat Melissa tatsächlich darüber nachgedacht, sie fragte: Warum gibst du den Europäern nicht mal eine Perspektive, weil dieses verdammte Land so verdammt riesig ist, wisst ihr, es geht einfach ewig weiter. Es ist ein langer Weg, es ist irgendwie cool, die Hälfte des Landes zu erreichen, das ist es. Es ist schon so lange ein Traum und es ist ziemlich cool, wisst ihr das.

[00:53:02] **Gavin McClurg:** Das ist echt cool, Gordon, Mann, einfach unglaublich, so episch. Was für ein Abenteuer! Ich habe das Ganze mitverfolgt und dachte mir: Du musst mich verarschen, du musst mich verarschen. Das, was die da machen, ist unmöglich, aber ihr schafft es. Und es ist wirklich unglaublich, fantastisch, und ich kann es kaum erwarten, wieder mit dir zu fliegen. Oh, danke fürs Teilen, ich meine, ich liebe deine Energie, Mann.

[00:53:29] **Gordon Boettger:** Ich liebe deine Energie, ich liebe sie im Cockpit. Weißt du, Melissa macht weiter, wenn wir dich haben, müssen wir Gavin wieder hierher holen. Ihr zwei seid wie Brüder im Auto, ihr versteht euch einfach, ihr habt die gleiche Energie. Ihr schreit und brüllt einfach nur, während ihr durch den Himmel reißt. Was haben wir da, 200 oder so, das mich an dem Tag auf den Boden zurückholt? Oh mein Gott.

[00:53:46] **Gavin McClurg:** Ja, 240, Erinnerst du dich? Weil der Typ aus Europa meinte: „Hey, ihr seid fast bei 310 Stunden oder so.“ Ja, nein, und du hast gesagt: „Oh, willst du was sehen?“ Ja, das.

[00:53:58] **Gordon Boettger:** Das war cool, ja, das war... das war

[00:54:02] **Gavin McClurg:** Cool, hast du am Ende von dieser hier noch ein paar Loops gemacht?

[00:54:05] **Gordon Boettger:** Nein, ich wollte den Datenlogger nicht kaputt machen. Ah, da hast du es, ja genau, auf den Boden kommen, aber deshalb.

[00:54:12] **Gavin McClurg:** Du willst mich nicht auf diesen Flügen haben, weil ich ... komm schon, Mann, genau.

[00:54:15] **Gordon Boettger:** Ja, das war irgendwie unerwartet mit dir. Ich weiß nicht, ob ich dir überhaupt erzählt habe, dass ich das mache. Wahrscheinlich nicht.

[00:54:20] **Gavin McClurg:** na, nein, das war klasse, nein, keine Entschuldigung nötig, ich fand es super. Man konnte es in dem Video hören, das stimmt. Ja, das ist toll. Gordon, danke Mann, ich wollte dich echt schon ewig darüber sprechen. Und herzlichen Glückwunsch an dich und Bruce und deine unglaubliche Crew. Danke, Sir, und deiner Frau auch, und eine große Umarmung an Melissa. Ich kann es kaum erwarten, euch zu sehen.

[00:54:46] **Gordon Boettger:** Hey, danke, danke nochmal, dass du dir die Zeit nimmst und das mit uns teilst, ihr tollen Gleitschirm-Leute. Ihr seid klasse, ich liebe es. Irgendwann muss ich mal mit dir ein Tandem machen oder so. Ja.

[00:54:57] **Gavin McClurg:** Mann, auf jeden Fall, ich werde das Teil mit meinem Klapper...

[00:55:02] **Gordon Boettger:** Also, okay, mein Freund Buddy, schöne Zeit, wenn du

[00:55:13] **Gavin McClurg:** Findet Cloud-based Mayhem wertvoll, könnt ihr die Show auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind, um die Sendung aufrechtzuerhalten. Ihr könnt uns auf der Plattform, auf der ihr zuhört, bewerten, darüber auf eurer Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auf unserer Website darüber sprechen oder es mit euren Freunden beim Aufstieg zum Launch besprechen. Ich weiß, dass so viele

gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind, und natürlich könnt ihr die Show finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen, und alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Wir bringen alle zwei Wochen eine Folge heraus, wenn ihr uns also einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr. Das ist ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte pro Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Sendung haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird, das zu tun, glaubt mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, und ich möchte, dass ihr, die Hörer, wisst, dass diese Gespräche einfach authentische Menschen sind, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen.

[00:56:07] Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Hörer, angewiesen sind. Wenn und nur wenn ihr die Show unterstützen könnt, ohne dass es euer Portemonnaie belastet, würden wir uns wirklich freuen. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir uns große Mühe gegeben haben, die Gebühren zu minimieren, damit euer Geld direkt bei uns ankommt. Als Abonnent erhaltet ihr Zugang zu allen möglichen Bonus-Informationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, zusätzliche Inhalte, unsere „Ask Me Anything“-Shows und vieles mehr. Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden das auch nie tun. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show nicht leisten könnt, schreibt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein, ganz ohne Fragen. Hoffentlich seid ihr irgendwann in einer Position, in der ihr es könnt. Vielen Dank fürs Zuhören. Danke für eure Unterstützung. Wir sehen uns bei Cloudbase.