

Gordon Boettger: Rekord-Segelflieger aus Min

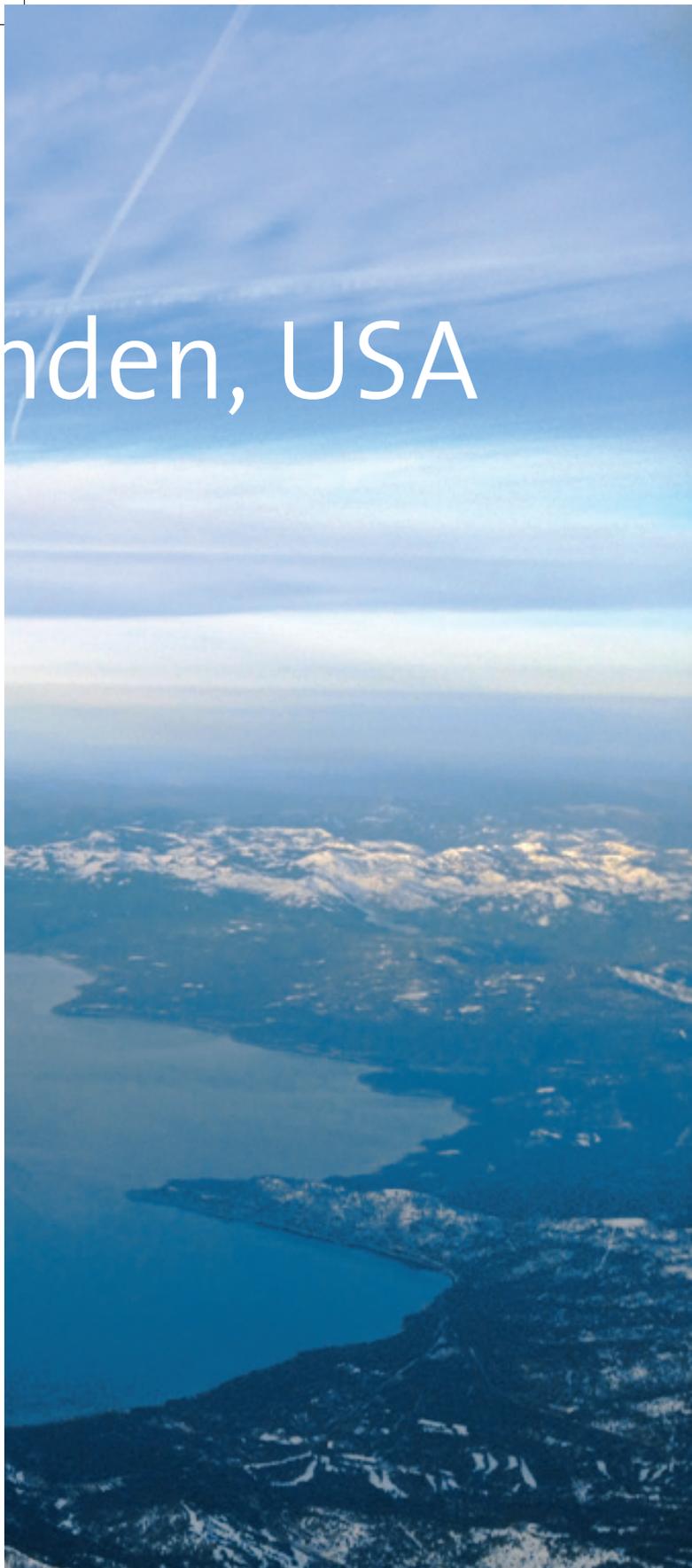


VON ELKE FUGELANG
FOTOS GORDON BOETTGER

Steigen am Lake Tahoe

Gordon Boettger aus Nevada träumt schon seit seiner Jugend von long-downwind-Flügen, bei denen er mit den vorherrschenden Westwinden vom Wellenparadies der Sierra Nevada weg in Richtung Osten quer über den nordamerikanischen Kontinent fliegt. So weit die Flügel tragen!

nden, USA



Inspiziert vom Wellenpionier Dr. Joachim Küttner, der im letzten Jahrhundert die Wellensysteme Nordamerikas systematisch erforscht hat, probiert der Familienvater und Frachtpilot ein oder zweimal im Jahr den Ritt über die unzähligen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bergketten Nevadas, nutzt dort die jeweiligen Wellensysteme und fliegt anschließend über die Rocky Mountains hinweg, um irgendwo östlich der Gebirge in der Prärie zu landen. Der Wind ist dabei mit ihm, die Sonne nicht, denn beim Flug von West nach Ost verkürzt sich die Tageszeit...

Gordon, im Februar 2014 hast du zum zweiten (?) Mal ein "long-downwind" von Minden aus unternommen. War es diesmal einfacher als im vergangenen Jahr?

Tatsächlich habe ich schon mehrere solche Versuche hinter mir. Vor ein paar Jahren gelangen mir mit dem Kestrel 1.128 km von Minden nach Steamboat Springs in Colorado, wobei ich die zweite Hälfte des Fluges thermisch absolviert habe. Mein Flug nach Gunnison in Colorados Rockies im April 2013 war schwieriger als der Ritt am 17. Februar 2014 nach Casper, Wyoming. Wir haben uns damals wiederholt in 0,5 bis 1 Meter Steigen ziemlich gequält, um 14.000 Fuß an Höhe zu gewinnen. Erwartungsgemäß, denn der Wind in niedrigeren Höhen war relativ schwach. Da braucht man schon eine Menge Geduld! Beide Flüge fanden unter komplett blauem Himmel statt, auch nicht so einfach... Dazu kommt der Funkverkehr, denn wir fliegen in Höhen und durch Lufträume, für die ATC Freigaben erforderlich sind. Glücklicherweise gab es dabei keine Probleme.

Was treibt dich an, die Strecke, die Geschwindigkeit, Rekorde oder ein bestimmtes Ziel?

Ich versuche eigentlich nur meinen Traum zu leben. Meine Motivation ist es bei entsprechenden Wetterlagen, so weit wie menschenmöglich zu fliegen, und wenn dabei noch ein oder zwei Rekorde abfallen, freue ich mich zusätzlich.

Bei der Routenplanung muss ich sehr flexibel sein, denn die Landung wird immer irgendwo zwischen North Dakota und Kansas sein. Erst wenige Tage vorher lässt sich der Flugweg entweder nach Nordosten oder nach Nordwesten genauer eingrenzen. Dann beginnt das Studium der Lufträume und Landemöglichkeiten, mit der abschließenden Flugplanaufgabe. Die Absprache mit der Air Traffic Control erfordert dabei eine Menge an Vorbereitung. Natürlich möchte ich immer so hoch wie möglich hinauf steigen, damit die Gleitstrecken entsprechend länger werden und ich das nächste Wellensystem sicher erreichen kann. Inzwischen habe ich entsprechende Vereinbarungen mit ATC getroffen.

Wie war denn nun dein Februar-Flug?

Es gibt sehr viel zu tun da oben. Während Hugh und ich den Duo durch die Luft manövrieren, müssen wir ständig Wetter und Funk im Blick haben, Gleitstrecken kalkulieren und unsere physische Leistungsfähigkeit überwachen. Mit Walt Rogers, meinem „Wettermann“ hatte ich diesmal eine Strecke in Richtung Salt Lake City ausgearbeitet und war dann während des Fluges über Satellitentelefon laufend mit ihm in Kontakt. Obwohl das Steigen in Nevada wieder ein bisschen mau war, lief doch alles wie geplant und nachdem wir den dichten Luftverkehr um Salt Lake City herum hinter uns hatten, ging es weiter mit Rückenwind und durch militärische Sperrgebiete, die diesmal dank eines Feiertages offen waren!

Zwischendurch fror der Mode C Transponder ein, so dass wir für ATC nicht mehr sichtbar waren. Wir wurden angewiesen von den bisherigen 28.000 Fuß abzustiegen und fortan im freien Luftraum unter 18.000 Fuß zu bleiben. Ich bat um die Genehmigung nach Riverton in Wyoming zu gleiten. Als wir unter 16.000 Fuß sanken taute der Transponder wieder auf, so dass wir wieder hoch durften, die Wind River Range queren konnten und im besten Steigen des Tages bis auf 25.000 Fuß zurückkehren durften. Allerdings war der Tag zu dem Zeitpunkt schon beinahe vorbei und



Querung der Ruby Mountains in Ostrichtung



Logan Utah, Blick nach Norden



Wyomings Südwesten, Blick nach Sueden

wir entschieden in Casper, Wyoming auf einer dieser riesigen Flugplätze zu landen. Bis dahin waren es noch wundervolle 100 Meilen Gleitstrecke. Denver Center war sehr beeindruckt von unseren 250 mph über Grund... In Casper war es extrem böig, und schon 20 Minuten nach der Landung stockdunkel. Noch anderthalb Stunden mehr Tageslicht und wir hätten unser eigentliches Ziel – Rapid City in South Dakota - erreicht.

Was war diesmal anders als beim letzten Versuch?

Das Wetter in diesem Winter ist ungewöhnlich gewesen, sehr milde Luft, und der beste Freund der Wellenflieger, der Jetstream, hat uns nur selten besucht. Aber Walt Rogers, der sicher dem einen oder anderen als Meteorologe aus Uvalde bekannt ist, konnte uns mit seinem Expertenwissen dennoch helfen.

Es hat doch schon früher Anläufe gegeben, mit dem Wind so weit wie möglich zu fliegen, hast du diese Piloten je getroffen?

Ja, ich bin Dr. Joachim Küttner mehrfach begegnet und habe ihm irgendwann versprochen, die 2.000 km mit Rückenwind zu knacken. Er weilt zwar nicht mehr unter uns, schaut aber sicher von oben zu und feuert mich an. Viele ältere Segelflieger haben meinen Traum auch schon zig Mal geträumt; sie verfolgen meine Flüge live und geben mir so ihren Rückhalt.

Wer gehört neben deinem Copiloten Hugh zum Team, und wie unterstützen deine Freunde deine Erfolge?

Richtig, die ganze Angelegenheit ist ohne ein Team von Leuten nicht zu wuppen! Hugh Bennett hat erst mit 72 Jahren mit der Segelfliegerei begonnen. Jetzt ist er 83! Seine Ausdauer und Motivation sind beeindruckend. Für viele Senioren ist er ein tolles Vorbild nach dem Motto "Runter von der Couch!" Nachdem mein langjähriger guter Freund und Meteorologe Doug Armstrong verstorben war, ist Walt Rogers in seine Fußstapfen getreten. Als erfahrener Pilot und Wetterexperte sind seine Erfahrungen und Fähigkeiten ein wahrer Gewinn. Nicht zu vergessen die Rückholcrew und Schlepppiloten. Ganz viele Leute wollen helfen, aber wenn es dann wirklich losgeht und deutlich wird dass es hier um 3.000 km Autofahren geht, sind sie alle von der Erdoberfläche verschwunden... Auch meine Frau Melissa und meine Tochter Sierra unterstützen meinen Traum und gehören natürlich mit zum Team.

Was ist dir bei der Planung und Durchführung eines solchen Fluges am wichtigsten?

Eigentlich ist für einen erfolgreichen Flug alles wichtig, an erster Stelle das Thema Sicherheit. Um in großen Höhen zu überleben,

INTERVIEW



Wyomings Südwesten, Blick nach Norden

Wind River Mountains in Wyoming





Die Schatten werden länger im Endanflug

muss die Sauerstoffzufuhr sichergestellt sein. Kälte (-30 bis -40 °C in großen Höhen) und Müdigkeit sind ein weiteres Problem und auch die physische und mentale Verfassung muss passen. Dazu kommt natürlich die oben bereits erwähnte Vorbereitung. Eine besondere Herausforderung ist es für mich, vor einem solchen Vorhaben noch einmal richtig auszuruhen. Ich habe so viel im Kopf, dass mich das Adrenalin vor einem solchen Flug meist nicht mehr als drei Stunden schlafen lässt.

Schade, dass der Flug diesmal im OLC nicht gewertet werden konnte. Was ist da schiefgegangen?

Der Flug im Februar 2014 war bereits ein nationaler Rekord, und der Sportzeuge, der als einziger Mensch meinen Logger auslesen durfte, war in Minden geblieben. Wir haben es einfach nicht geschafft, innerhalb der geforderten 48 Stunden nach Minden zurückzukehren und den Flug rechtzeitig hochzuladen. Leider hat auch die Schilderung meiner Situation beim OLC nichts bewirken können, also habe ich meinen Flug später bei SkyLines eingestellt www.skylines-project.org/flights/27103/. Dort kann man den Flug ganz wunderbar und ohne Zuhilfenahme von SeeYou abspielen. Eine tolle Möglichkeit!

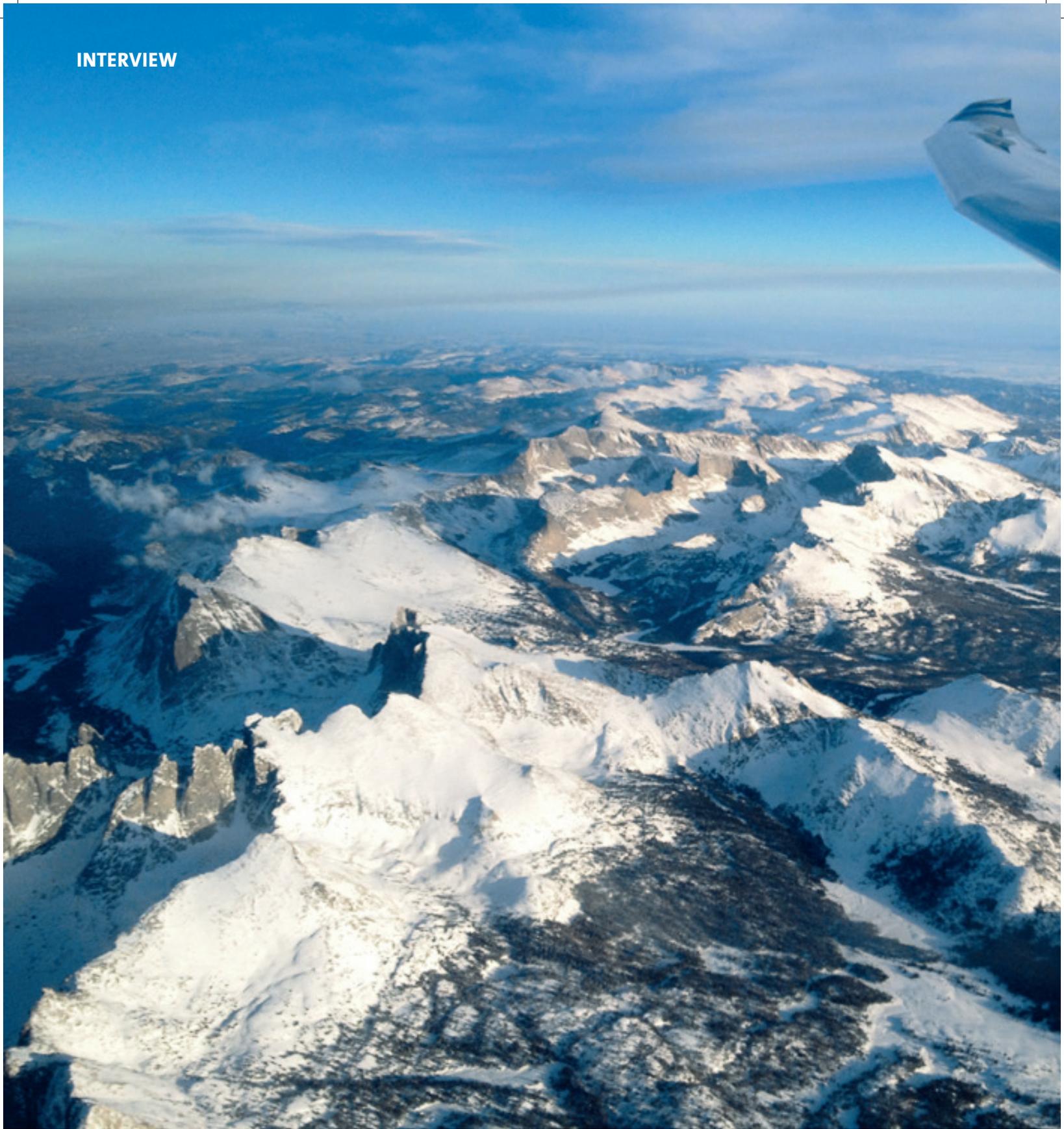
Wie lange waren denn deine Rückholer unterwegs?

Es waren etwa 2.500 km Fahrstrecke. Die sitzt man nicht auf einer Backe ab. Normalerweise dauert das gesamte Unternehmen vom Start in Minden bis zur Rückkehr gute 3 Tage. Meistens fliegen wir vor einer Front her, so dass man auf dem Rückweg den schweren Doppelsitzeranhänger durch Regen, Schnee und heftigen Wind über die Berge zurückziehen muss... Dennoch gehört auch das zum Gesamterlebnis dazu und ist trotz aller Widrigkeiten ein großer Spaß. Stuart Tattersall hat diesmal den langen Weg auf sich genommen.

Du hast in den letzten Jahren viel erreicht... Der long-downwind-Traum ist wahrscheinlich die aufregendste Art, die Wellensaison zu erleben?

Ja, auf jeden Fall! Diese Flüge sind sicher die schwierigsten überhaupt, denn alles muss passen. Wenn man verschiedene Wellensysteme und Landschaften während eines Fluges miteinander verbinden muss, ist dies deutlich abenteuerlicher als ein Jojo entlang einer Bergkette.

Erzählt man Nichtfliegern von 2.200 km im Jojo und von den 1.200 km geradeaus von Minden nach Casper, sind sie von letzterem meist deutlich mehr beeindruckt.



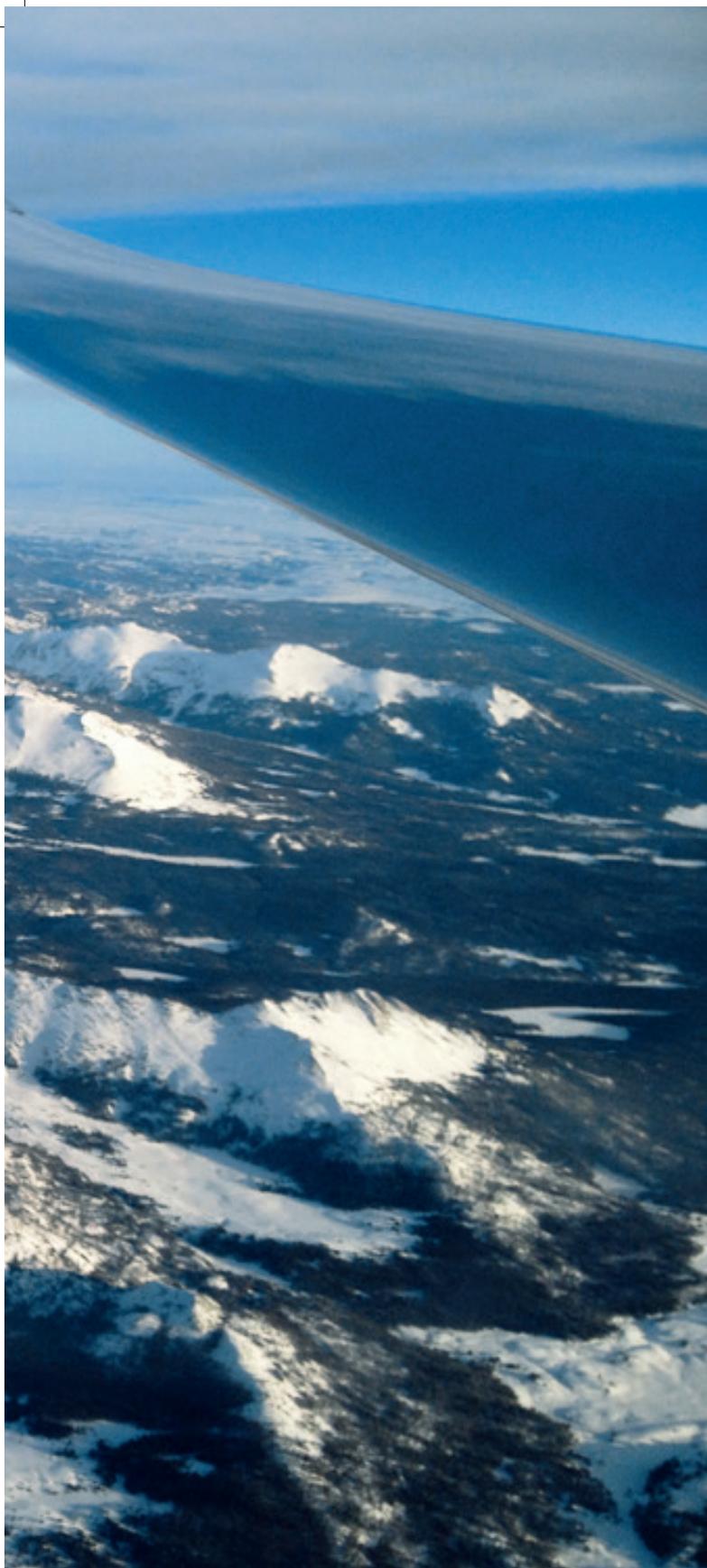
Blick nach Süden im Endanflug

Hast du weitere Pläne für die Zukunft?

Mein ultimatives Ziel sind die 2.000 km. Ich will den Nachtflug erkunden und denke, dass damit auch 2.500 km machbar sind. Man würde einfach in einer Welle über den Rockies „übernachten“ und am nächsten Tag thermisch weiterfliegen. Gern würde ich auch Dreiecke in der Welle fliegen, aber dazu brauche ich einen Flieger mit deutlich mehr Flächenbelastung. Während der beiden letzten Flüge ist es uns gelungen so etwas

wie Popularität zu erlangen. Wir haben unseren Flugweg und sogar Bilder live übertragen, kurze Berichte weitergegeben und die heutigen Kommunikationsmöglichkeiten ausgenutzt. Viele Leute waren weltweit begeistert, einige von ihnen nicht einmal Piloten. Sie sind hinterher als Gäste in Segelflugzeugen mitgeflogen.

Eine Schulklasse in Wyoming hat einen meiner Flüge live beobachtet. Die Kinder waren fasziniert. Das ist unglaublich!



Im Frühjahr 2014 haben Gordo und Hugh noch zwei weitere Versuche unternommen. Der erste Ritt endete in Logan, UT (nördlich Salt Lake City), wo es schwierig war ausreichend Höhe zum Überwinden der nächsten hohen Bergketten zu gewinnen. Außerdem nahm die Bedeckung zu. Der nächste Flug zum Ende der Wellensaison, am 4. Mai 2014, war der erfolgreichste bisher: Nach 1401 rekordverdächtigen Kilometern landete der Duo Discus in Hulet, in der nordöstlichsten Ecke von Wyoming. Bravo!



Gordon, Hugh und der Duo im Hangar in Casper

<https://share.delorme.com/GordonBoettger> Sicher könnte man auch eine Fernsehübertragung organisieren und unseren wundervollen Sport vielleicht wieder etwas mehr ins Rampenlicht stellen. Gern teile ich all diese Erfahrungen mit anderen!

Gordon, vielen Dank für dieses spannende Interview. Wir freuen uns schon auf den nächsten „long-downwind-attempt“ und die Live-Berichterstattung.