

Phil Glutz and Confidence, Complacency and Chasing it

Cloudbase Mayhem Podcast 57 — Phil Glutz

Published	2017-12-28
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-57-phil-glutz-and-confidence-complacency-and-chasing-it/
Duration	01:14:50
Speakers	Gavin McClurg, Phil Glutz
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0057-phil-glutz-and-confidence-complacency-and-chasing-it.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	17
Show notes	17
Transcript	17
Deutsch	33
Show notes	33
Transcript	33

English

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

Show notes

Phil sends big lines in the biggest terrain in the Alps and decided a couple decades ago to ditch his engineering career because the sky was calling. An Australian native, Phil discovered Zermatt over twenty years ago and made it his home. We discuss the business of tandem flying and the inherent risks involved; the importance of confidence when flying XC; how to "own it"; the best flying sites in the Alps; the call of the big mountains; how to make a career in flight; what makes the "perfect" student; and how to always be wary of complacency. Enjoy!

The post Episode 57- Phil Glutz and Confidence, Complacency and Chasing it first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Hi there everybody. Happy holidays from the Cloudbase Mayhem. Hope you had a great holiday and cool to bring you this show just right after Christmas and hopefully we're all thinking about flying gliders instead of presents. Just a reminder, we've got a few more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days if we get this one out on time, which we're planning on doing. Just a reminder, we've got a few more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th.

[00:01:06] So we've still got three more days if we get this one out on time, which we're planning on doing.

[00:01:18] So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days if we get this one out on time, which we're planning on doing. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days if we get this one out on time, which we're planning on doing.

[00:02:10] So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device,

[00:02:17] an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an inReach device, an SE or Explorer, that it lasts until the 30th. So we've still got three more days left of our Garmin discount for an in just very few people live up there and fly cross country from there. And so, uh, Phil and some of his buddies, Chris Bamford, and some of those guys have been putting up some really cool lines there for years. Um, and so I wanted to talk to him about that, which we did, but I also wanted to talk to him about flying tandems. We've had a lot of pilots on the show, of course, fly tandems, but I've never really tapped into that angle of things.

[00:03:03] And so I thought that'd be really interesting. And then, uh, not really reluctantly, but Phil had a pretty bad accident, uh, about a year ago. And I didn't know this, but pal Tackett, who was on the show ways back, talked about a really bad accident that he had. He was living with Phil at the time when that went down. So I didn't know that. And this is not a downer. We don't get into the downside of an accident and recovery and all that kind of stuff. But what we do to get into is just kind of a warning about complacency. Cause it happened on a day that, uh, everything was totally perfect. It was not an early day. It was just one of these things that happened because you're really almost even too good of friends with the other pilot that was in the air and they were trying to avoid a midair. So some really good lessons there and some really cool mental lessons from coming back from something like that.

[00:03:54] Uh, Phil's totally chasing it hard. Didn't have much trouble at all coming back from that. And, uh, but he gives some really good thoughts on how that whole process goes. And so I think you're going to enjoy it. I think you're going to enjoy that aspect as well, but Phil's been flying since the very beginning of paragliding. And, uh, it went from being an engineer to making a life out of paragliding, which is, uh, his journey is really cool. So I think you're going to enjoy it. So, uh, without further delay, please enjoy this great conversation live from Mexico, uh, with Phil Glatz.

[00:04:30] Phil, it's pretty cool to be doing this live here in Mexico at the, uh, pre-World Cup. We've been having some awesome days of flying fast around a really cool, new site here in Zapotec. And, uh, you and I didn't know each other personally before this trip, but I've been following your flights in Zermatt forever because Bruce, you know, my, uh, ex-Alps supporter is always going like, look at what this dude's doing. Look at what he's doing. And it's been, uh, so this is a real honor for me to kind of get some, some background and some history. I thought I kind of, maybe a cool place to start out would be for those that don't know much about the Alps or that don't know about Zermatt. Uh, cause you know, to be a local flying in Zermatt is, is not the same as like Annecy, you know, there's not that many of you guys up there.

[00:05:18] And, uh, and so I thought you, can you paint us, uh, uh, an audio visual picture of, of where, where you guys are operating, what you're doing. And I know it's just not you sending good flights, but it's your whole life and your whole business there. So give those people that haven't been to the Matterhorn. Um, can you describe that area? Cause it's pretty unique.

[00:05:39] **Phil Glatz:** I, um, kind of by accident, I ended up in, in a little Valley that has the most iconic peak in the Alps, the Matterhorn. And, uh, Zermatt's this incredible place. It's a tourist town, but it's, it's, it's the highest part of the Alps. There's actually 29 peaks in the Zermatt Valley that are over 4,000 meters and 40 something peaks in the surrounding valleys that are over 4,000 meters. So the Mont Blanc is a massive. And it's got, uh, it's got a few peaks surrounding it, but the, the Matterhorn Valley is, is the highest area for flying. It's, it's kind of up there is extreme. It's, it's a narrow Valley. It's the end of a Valley.

[00:06:25] It's got strong wind systems. Of course we get strong Valley winds in the springtime. Uh, we're very susceptible to South, South wind. We kind of have a local fern effect. As soon as the, the wind turns south. Uh, in the winter time, if it, uh, or any time, if the wind is slightly from the east, we get a, we get a nasty wind affecting in one of our takeoffs and the rest of the Valley can be calm, but, but, um, we've got a howling wind on, on the, our main takeoff. Yeah, it's, it's, it's big mountain flying and, uh, with a postage stamp for, for a landing stuck on the side of the, of a, of a Valley next to the railway station.

[00:07:10] Yeah,

[00:07:10] **Gavin McClurg:** your landing is just silly. When I was training there for the 2015, uh, race, uh, for the X-Alps, I, I ended up hooking up with, uh, Michael Vitchie. We happened to just be flying there on the same day. Cause it was a pretty decent day. And we both landed together at that little postage stamp you're talking about. And I was like, wow, this is where you guys do tantrums and stuff. It's tiny. It's,

[00:07:32] **Phil Glatz:** it's fine. If there's a, if there's wind, if the wind is consistent, um, and. We get strong Valley winds, which is, which is fine. You can land on a postage stamp. The only thing we have to deal with then is turbulence because just in front of the landing, the, the Valley narrows. So we get turbulence, um, from that and the, and it's up on the side of the hill slightly, uh, above a four meter wall. So we get rotor, uh, rotating off the, off the train tracks up onto the landing. So you can get dumped, uh, despite your best efforts to have a safe landing. So why

[00:08:09] **Gavin McClurg:** are you there? Sounds terrifying.

[00:08:13] **Phil Glatz:** Yeah. Why am I there? Uh, that's a long story, but, um. Well,

[00:08:18] **Gavin McClurg:** cool. Well, we'll, we'll get into it. I, I, uh, I wanted to just express on the list here that if you haven't been to that area, like it's, it's a place I've flown through a lot now. And even in, in this race, the 2017 race, because we didn't have to go, typically we go north of it. Cause we're on the way to Mont Blanc, you know, and this year we, the cylinder is always 5k. Cause you can't really make it like a top landing. The Matterhorn doesn't really suit that. And, uh, and so this year we, we came on the south side and, uh, it's amazing how dense everything is there. You know,

we're like Domodossola is right over the, I mean, the SAS Valley is right there. There's a map Valley, but just on the other side, it's a whole nother world. One, you're, you, you literally are in another country.

[00:09:03] You're in Italy. And, uh, and there's four big valleys on that side and it all just compresses in there. Doesn't it? I mean, to me, it's still a place that just demands massive amount of respect.

[00:09:15] **Phil Glutz:** Yeah. And, uh, I'm still learning about it. Still learning about these, these passes, high mountain passes and the, and the valleys and the different wind systems and how they affect how they're affected by the mountains. It's yeah. We get constantly surprised. As you know, uh, you get wet. The weather forecasting is getting better and better, but, uh, local effects are so local. We fly, we fly in weather and wind systems that are, that, that require knowledge of what's going to happen from here to 500 meters away. And there's, there's no, there's no forecast that's going to give you that. So we're constantly surprised despite our best efforts to, to understand what the wind and the weather is going to do every day.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Is it, is it a numbers game? Is it, is it the kind of thing where, you know, after all these years you've, you know, you've, you've got it pretty figured out, but things are always a little bit surprising. I mean, I would imagine, you know, to me, it's like, you couldn't put yourself in a, a trickier place in the Alps, really. I don't know of one there, maybe there are, but you've put yourself in a place that is, is super demanding. Do you, do you dig that? Or is it still kind of like a little bit?

[00:10:30] **Phil Glutz:** No, it's, it's, uh, I've made it my home. It's like, uh, when I first started flying solo before I got my tandem license, uh, we'll start flying in that Valley. Um, I kind of made an effort. But I didn't, I wasn't thinking about that at the time, but I just go and fly and I go and fly up, uh, up through these peaks and around this Valley. And I, I made it my own, you know, it's my Revere, like an Eagle defending its territory. I, uh, I, and I tell my students or people I'm, let's say in inverted commas, mentoring, I'm like, you got to go and own it, go and fly. You got to fly in those cool eyes. You got to fly over those peaks and, and you're not going to feel comfortable.

[00:11:16] Yeah. Unless you've been there so many times, you're like, this is, this is what I do. This is where I belong. And I spent, uh, a lot of time, a lot of time doing that, just enjoying the altitude before I ever got into comps or acro or, or, or high performance gliders or anything like that. So I just went and bimbled around these, these incredible peaks.

[00:11:45] **Gavin McClurg:** So we, we talked a little bit before. Before we started this going, you and I have some shared history in Wollongong, Australia. Um, how'd you go from in your, your accents, uh, giving you away here, but, uh, how'd you, how'd you go from, were you a pilot in Oz? Give us the, uh, give us the resume version of your, of your flying history. How did, how'd you end up in Zermatt?

[00:12:06] **Phil Glutz:** I actually started flying. I, I retired from my engineering career and went traveling and, um, my friend and I always had this dream. To, to do a season, be ski bums in Chamonix. At the time, the Greg Stump Moyes were coming out and, and there was Scott Schmidt and Glenn Plake hucking cliffs and doing cool hours. And we thought, we thought we were pretty, pretty hot skiers, which we, we are in no way at that level. That you'd

[00:12:37] **Gavin McClurg:** learned in

[00:12:38] **Phil Glutz:** Kosciuszko?

[00:12:41] We had our little club called the Out of Bounds Club and, and I didn't spend any time. I spent very little time skiing. It's

[00:12:48] **Gavin McClurg:** a long

[00:12:48] **Phil Glutz:** piece in Australia. I'll tell you that. We, we made a point of going skiing breakable crust through, through gnarly eucalyptus snow gums, right? We could ski some pretty difficult stuff, but then anyway, yeah, we got to Chamonix. We had a fantastic year. And, uh, my friend saw this, this advert for a, a paragliding, uh, learn to paraglide course, basic beginner's course in a place called Plain, Plainjou. Just out of the Chamonix Valley. Okay. And it was like discounted for some reason. And I'd been thinking about this for, for, uh, since paragliding began, fortunately or unfortunately, I, I didn't get into it when I was in Australia.

[00:13:33] I was too busy with, with engineering and, and surfing and windsurfing and playing music. I was, I was either practicing or gigging like five times a week or something. My, my life was full and I kind of knew, and I suspected. I suspected that if I ever touched paragliding. How did you know

[00:13:52] **Gavin McClurg:** about paragliding at that point? Was it from Oz or from your time in Chamonix?

[00:13:56] **Phil Glutz:** No, it was from, from Australia. I didn't, um, I'd seen an, I've seen them up at Stanmore Park, obviously. And I'd seen that the hang gliders guys from years back launching from Mount Kira just above my house. Yeah. Sadly, that takeoffs, uh, no longer used. What a, what a tragedy. Amazing place to fly for. Hangies. But there was a Swiss guy who was running a restaurant called the Eagle's Nest in Thredbo. And he actually. Thredbo. Yeah. Now Thredbo was the site of the, the, was it the first world championships of paragliding? Really? They probably had spot landing competitions or something. Yeah. A hundred years ago. And he had. And

[00:14:39] **Gavin McClurg:** you're, you're, and it's also kind of the headwaters of the biggest river in Oz, right? Isn't that, what's the river there?

[00:14:45] **Phil Glutz:** The Murray. The Murray, yeah. I'm not. I'm

[00:14:48] **Gavin McClurg:** not sure.

[00:14:48] **Phil Glutz:** Maybe that pass, I think you're right just above, maybe it's a dead horse gap just above Thredbo, which is that side maybe goes down to. Ooh, you're, uh, testing my geography there. Maybe Thredbo's got some good vertical and anything to get good skiing in, in, in Australia, you need to spend a season. Otherwise it's potluck. Yeah. But anyway, Heinz Gluhr, this Swiss guy had this paraglider, uh, hanging up. In the ceiling of his restaurant in, uh, in the Eagle's Nest in, in Thredbo. And, and, uh, we always got talking because we somehow let slip that my brother and I, and my sister as well. We, um, we have Swiss, uh, Swiss nationality because through, through dad.

[00:15:35] Okay. And, uh, so we'd go and visit Heinz and kind of got chatting to him a few times and he'd call us the, ah, the Swiss mafia is here. So he kind of knew, knew us. Vaguely. And when my brother and I were interested in, in learning to fly and we, I, we, I swapped numbers with, with Heinz and we were going to do a course with him at some stage, but logistically, it just, it just never worked out. And looking back, I'm in a sense, I'm quite happy that I started to learn when I did because things developed so far from that point that I'm kind of happy. I wasn't one of those magnificent men in their flying machines. You know, experimenting with, with, with stuff that was nutty, nutty and deadly.

[00:16:25] The stories you hear, the war stories of, of like Miguel talking about building, building deltas out of bits of PVC tube and plastic. I mean, come on. Oh, that's absurd. It's crazy what

[00:16:40] **Gavin McClurg:** those guys went through to give us what we have. Isn't it? It

[00:16:42] **Phil Glutz:** was incredible. So paragliding developed along and I kept on with my engineering career for quite a few years. And I did this course in plan June Chamonix and, uh, that was cool. I had seven flights under my belt. Thought I was amazing.

[00:16:59] I'll never forget. We had, we had two days of practice and then I think one or two days of bad weather and, and, um, and, uh, Philippe, the, the trainer didn't speak much English. And we thought we, we came back after a break and said, we go to a training. He's like, no, no, no. Decollage. I said, take off. Like what? And the three of us who were doing this course were like, jaws dropped. Okay. Try to remember everything you learned a few days ago, because as you know, when you, when you learn a skill, man, you need to repeat that. And I'm trying to think. Give me a

[00:17:33] **Gavin McClurg:** year here is 99. 99.

[00:17:35] **Phil Glutz:** Yeah. Okay. Spring of 99. Yep. And, uh, I'll never forget you. It's one of those, those images that see it into your, into your brain. I'm a forgetful person. I have a memory like a goldfish, but there are certain things. Things that you never, ever forget. And that's standing, standing on the takeoff, you've clipped in, you've checked everything 15 times. The start helper is on the, on the start. Um, you've got the little wind flag showing the wind. Everything's perfect. And you know, it's perfect. And the guy in front of you says, okay, Phil, you can, you can go now.

And, um, you know that too, because you've checked the wind 15 times, but you know that when you take that first step. That's it.

[00:18:19] It's got a flow. It all happens. And it all happens in this, in this instant. And then you're in the air and you just, you just let out this scream and like, wow, I'm actually flying. This is, this is for real now. And, uh, and the shock of it, you know, wore off a short time later. And, and I was like, totally relaxed saying this is where I belong. This is, oh, this is so what I want to do. And, uh, yeah. That was in 1999.

[00:18:51] **Gavin McClurg:** 99. We got to veer off into this. Why do engineers like this sport so much? Cause they're, they're ubiquitous. There's so many engineers that fly.

[00:19:00] **Phil Glutz:** Yeah, it's funny. I don't know whether, um, I think engineering probably in the geekiness goes together with, with understanding flying and the aerodynamics and, and, and stuff, but probably more so with, with fixed wing. Yeah. Yeah. powered flight the whole business of checks and and um and the methodicalness yeah yeah that that fits together probably with an engineer's brain for me uh i was kind of i was interested in flying from from as since i was a kid i was building bolsa gliders and back in the day you couldn't buy little radio control gliders for the price you can now it's incredible i used to just build models that gliders that just you throw them off the hill and hope they flew in a straight line and bolsa just you they crash and you break a wing and you go home and repair it and

[00:19:59] yeah i was building gliders and and uh i built my own two stringer kite and stuff like that so i was had this this passion for flying before i was even an engineer do engineers make good pilots i hope so i think

[00:20:15] **Gavin McClurg:** so i find that you know especially at these comps and stuff you you you know you get to know people a little bit more and stuff and i find that paragliders go up and they go down i think it also really fits people's personality i mean i think we're all in a sense maybe a little i won't say manic but it's like it just fits who we are somehow and and it it just seems like there's a lot of engineers so i've often wondered if it's because i'm not an engineer the math is not my strength and i and i've often wondered if it's like uh if it's one of these things that i'm not an engineer i'm not an engineer i'm not an engineer you know if you're an engineer you're really analytic and you're really inside your brain and maybe this is a way where you can get out of it or maybe it's a break maybe or maybe it's more it's just more i don't think that intensity that people that you like about it

[00:21:04] **Phil Glutz:** i think you bring that into the sport i don't think you go to us to escape it um engineers are generally uh from my experience uh a lot of them that well they're highly intelligent i'm not necessarily putting myself in that in that box but but um very self-reliant very self-assured and i had to you know i've dealt with that um through my previous from my previous life as an engineer so um and paragliding is one of those sports i think like scuba diving you have to be uh you have to have a level of self-confidence uh that matches your situation uh too confident and obviously that that can kill you but if it gets serious and you're up in the air and uh you've got to you got to bring yourself down no one else can help you and uh the clown on the end of the radio

[00:22:02] i'm putting myself in that position now as an instructor he's only the the guy on the end of the radio you can he's got a limited ability to help you when you even as a student so so right from the start of your paragliding career let's say um you've got to bring yourself down and you've got to you have to be comfortable with kind of being alone and i think engineers are they probably have more so than others they're not they they get by in their careers certainly uh they don't have to be the most social people in the world they have a task to do they have problems to solve and they're good at problem solving that's what definitely what good engineers do and

[00:22:40] **Gavin McClurg:** that's what paragliding is isn't it i mean you get the shit you got to solve the problem you can't hit the stop button that's it i wonder if that's it and

[00:22:47] **Phil Glutz:** scuba diving as an example it's the same yeah things get desperate you've got to stay cool and calm and and sort things out for yourself buddy can kind of help you with the scuba diving we don't have a buddy system who can give us a wing so we're maybe one step further along the self-reliance line than those guys but yeah so i think engineers they don't fly for escape they of course you know you've got to love you love flying you gotta love being defying gravity maybe because we we spent a lot of time studying physics and stuff you're doing what you shouldn't be doing exactly yeah yeah we shouldn't be happy if it works it's

[00:23:31] **Gavin McClurg:** incredible yeah yeah it is an engineering feat isn't it it's it's a marvel i wonder where it's gonna go we're jumping ahead here because there's a few things you've already said that i want to come back to and we're not nearly done with your history but what do you think you know is now that you're instructing tell me about the perfect student and maybe the opposite end of that like how do you know when someone's going to be they come to you for the first time they've never flown how do you know if they're gonna can you already kind of tell like this person's got probability here whether good or bad are there are there some signs you know you and chris were talking about you know that you're tan you hate the stereotype but your best tandem passengers are from korea they're just stoked and happy and psyched you know is there do you see that in in students as well

[00:24:19] **Phil Glutz:** yeah i don't teach many students you could probably ask the guys my colleagues from from interlark and they'd be able to tell you more i i fly thousands of tandem passengers so i'm allowed to to be judgmental there um but yeah uh i guess students a good student has an air of like that like like i said about the engineers they have at least an air of self-confidence but usually they have a sporting ability you see how they behave they they normally have some motor skills like you just you see that right from from the start like pulling a wing out of a bag who's going to be a problem student and right isn't interesting yeah yeah interesting you know my best student is uh is

[00:25:12] my partner a nook hi nook but she's she's a classic she's um calm incredibly sporty and and but she's one of those people who whatever she puts her hand to sports she's just she's just she's just balanced and and gets into it yeah you can you can see it coming when you get certain students who you just need to steer them into a maybe another sport yeah so maybe this is not for

[00:25:45] **Gavin McClurg:** you take

[00:25:46] **Phil Glutz:** up swimming yeah

[00:25:47] **Gavin McClurg:** okay i'm gonna put you on the spot here a little bit uh back to the alps and specifically where you live so when i was you know when i was learning and we started going to the alps for the first time it's mostly bruce and fellow australian good friend of yours and someone who's been following your stuff for a long time we always gravitated toward the fitches of the alps you know big mountain sites where things happen faster and it's bigger and it's bolder maybe it's you know but also way more risky you know there's a lot of people that go to the alps

[00:26:23] with the laranjas and you know places that are one you can see farther and and you can see stuff coming and you've maybe got more time and things don't happen so extreme in other words you know like the more the maritime alps or just lower you you like you said you're in the biggest of the big and things happen there violently and fast what is it about your personality and what is it about your um and like i said i'm putting you on the spot i'm not you know but there really is a huge difference there why do you think it suits your personality to be where you are yeah

[00:27:01] **Phil Glutz:** zermatt um i didn't i didn't choose zermatt zermatt chose me i guess it does it's it's it suits me now having progressed to the level i've progressed but i've never but i was never like incredibly confident not i'm not a super confident person per se but but over the years i've become now i can say i'm a super confident paragliding pilot uh it's interesting yeah i i i arrived in zermatt because a friend of mine who coincidentally started learning paragliding at the same time in another country i was already living in in zermatt for a few years and he was raving about it and uh i'd never done i never spent a summer in

[00:27:51] the alps or um flying and i wasn't getting enough flying at the time so i moved to zermatt

[00:27:57] **Gavin McClurg:** is this from ours

[00:27:58] **Phil Glutz:** no i was i was going back to but i was doing seasons at the time skiing in saint moritz and teaching in saint moritz and and in perisher actually in australia so i was getting very little flying time in and and it was bugging me so i went to i moved to zermatt because it's because a friend of mine said you got to come here and so i spent that first summer with a with a little bar job and and flying every day and

[00:28:27] **Gavin McClurg:** when you say flying every day

[00:28:28] **Phil Glutz:** tandems or just no no this is way before i had i had like okay i don't know maybe well less than 100 flights when i arrived in zermatt and and yeah i was a real rookie i remember just i remember going up to to rottweil and our main kind of takeoff uh the first time with by myself not having tandems there or my mate ronnie just being there first time on this on this 3 000 meter peak thinking oh you know but i've been there enough times that the the uh i knew the conditions were okay and i i guess i'd probably checked in with the tandems before that and i just nibbled away at it i i didn't know i didn't know any better i suppose i mean

[00:29:17] yeah it's not it's not it's it's not as though i i looked around the apps and said i'm going to choose zermatt um to to progress my flying or to start a business or anything like that it's a it's a series of coincidences that brought me to zermatt and it's rugged high mountain terrain and it's not it's not beginner terrain and i don't teach many students for that reason nobody comes to zermatt or i won't i won't take a student um on a week's course in zermatt to learn to fly i'll send them i'll send them to interlaken for sure because the conditions are and the potential to fly is so much higher uh you know we teach we fly in the mornings with students where the conditions are calm enough to allow us to do maybe one or two flights and then it's that's it for them what is it about flying in zermatt that that suits me i i guess through a long slow

[00:30:19] process i've i've become so familiar with the the terrain that i feel like i belong in those mountains i've i've yeah i'm at home up in those high peaks and and i don't i don't forget or i i try to remember when i'm up there um that i'm flying it's such a privilege to be there i'm flying stuff on an afternoon where i might might not have a tandem that that people dream about in their to to achieve in their paragliding careers and i'll go and blow off an afternoon to go for a buzz around a thousand meter peaks it's it's crazy well

[00:31:01] **Gavin McClurg:** how did you how did you start putting it together in terms of xc then because i mean it's man it's a bold place to start sending it from were you or did you really you know did you uh grind the brass tacks there did you yeah so you had this you had kind of 100 flights you moved to zermatt and then it all i'd um actually

[00:31:24] **Phil Glutz:** i think the first first proper or relatively big cross country flight i did was in turkey guy know there sammy sammy champion sammy took uh he kind of took me under his wing a little bit pardon the pun but uh he was he was running a little course for some some of his potential cross country pilots uh comp pilots in a place called zulu which is a little out of the way uh mountain uh north of the main place that everyone goes to which is a lunaire and i'd be i was there on a holiday to to a lunaire and uh he took me to this place and um i ended up it was the first time i had a proper task to fly and and i'd never really flown cross country before but i'd flown quite a bit of thermal by that stage just around the zermatt valley and i ended up flying 50ks and it was like one of my first cross country flights and i flew over this high range and landed in the middle of nowhere and i was like oh my god i'm going to be and got some crazy way too easy retrieve back to back to uh lunares and that that was it i was absolutely hooked on on cross country flying but um in zermatt yeah i just chipped away at it i started flying uh around the end of the valley not going past the past

[00:32:50] the landing really uh and then i don't know little by little i just uh i was trying to get to the end of the valley and i get out of the valley i guess it took longer than than most people's progression because i was on my own there was no one else no one else was flying cross country in zermatt i was either flying tandems or not flying much and uh yeah i just after i tried to fly out of the valley and then i was think i was flying a back in the day a dhv one two glider and uh i'd get to the end of the valley a few times and i tried to cross this but i always i thought this is impossible i kept bombing out in this it was like three four five times i just i'd make it as far as this which is quite easy at the right time of day yeah uh if you leave it a little bit i mean i wasn't trying to launch for the first thermals i was just trying to trying to fly out of that valley and cross the valley and just going down that east facing side yeah it was a long time before i actually connected with uh it was a long time before i actually connected with uh with the lift on the other side and that was it that was like the massive barrier being broken yeah exactly and uh of course my flying got better i i got onto high performance gliders gliders improved

[00:34:14] and it's become it's become easier it's

[00:34:18] **Gavin McClurg:** definitely you've done some monster triangles out of there what's still left to be done what do you got what are you and chris looking at you know what if you could just you've had the perfect day tomorrow and it's july 10th you got long day you'd start early in the morning at like 8 30 off the what's it called the rut

[00:34:38] **Phil Glutz:** off the climb matterhorn yeah

[00:34:40] **Gavin McClurg:** oh okay yeah then go down the east facing side and cross over and go where or would you just lob over the other side and go down into italy i

[00:34:48] **Phil Glutz:** could tell you god but i have to kill you

[00:34:49] **Gavin McClurg:** excellent can we do it together absolutely

[00:34:53] **Phil Glutz:** that's the plan uh we we got all sorts of plans and we bought chris and i uh swapping um swapping emails with uh with the latest triangle that we've we've come up with um xc planner thanks tom well yeah yeah

[00:35:11] **Gavin McClurg:** thanks tom

[00:35:11] **Phil Glutz:** exactly yeah so um we're pretty lucky we can we can launch from 3880 meters uh but it's glacier and snow covered and on a big day for for triangles um you don't want any wind so that's that's tricky yeah but uh chris is talking about staying staying overnight in uh either climb matterhorn and hiking the bright horn in the morning so we got an extra few hundred meters um and heading east okay or uh somehow scamming a helicopter right up to the margarita hut saying we do some filming or something spend the night there and and be even higher and and and closer to the to the mac and jaguar valley or closer to the margarita hut and then we're going to go to the domodossola uh yeah so we've got we've got a few plans um well what's another

[00:36:09] **Gavin McClurg:** one what's the okay so

[00:36:11] **Phil Glutz:** the big flight i did we'll talk about that later is is the climb matterhorn to to mont blanc to neeson and back

[00:36:20] **Gavin McClurg:** over and you went right over the spine like somewhere around the young frow or did you come back into uh what's the really on your side the uh you know across from this but down down valley like this sion what's that lucre loiker bad did you come back into loiker bad when you did that from from neeson uh

[00:36:40] **Phil Glutz:** no i came over um candlestick i think i came over the lochberg somewhere more stunning oh that was one of the most beautiful places on earth yeah that was 230 231 okay triangle if ai um so the uh plan would be to just do that again because it was so cool uh but it's like look at look at the turn points and try to expand that maybe um we're looking at i don't know whether it's going to work but to fly like due south uh i don't know whether it's going to be too stable in the in the mornings in the in the kind of the i suppose the four alps down there on the other side of the valley from ayosta uh maybe in the springtime this will work but then

[00:37:32] to fly south of grand paradiso and then and then head west into france and then come up the chamonix valley uh you can probably help me out with this in terms of the the national parks and the and the problems with that i've been studying that a bit and that looks that looks complicated if not impossible um the thing about

[00:37:55] **Gavin McClurg:** you just don't land yeah

[00:37:57] **Phil Glutz:** there is that that's exactly um

[00:38:03] you can fiddle with the the triangles um i've come to realize with the with the percentage of closure if you're going to fly a record then you need to be within a certain uh distance of your start point but if you just if you want to fly an FAI now we're kind of opening up that that little wedge that moves around when you move your turn point around to see how far i have to get or how far away i can fly and what angles i can get that my landing um the realistic the realistic landing is still an FAI and then any anything up after that is a bonus so if you head south from klein and then west and then you come through chamonix you've done some monster triangle by the time you hit martini yeah and it's in it's a triangle and then if you fly it's not just a bonus yeah if you head back up to this from there and then home i don't know what you're talking yeah to 300 like 300 k triangles

[00:39:04] **Gavin McClurg:** yeah proper big triangle and the biggest of the alps that would be that would be pretty amazing and

[00:39:09] **Phil Glutz:** the other option is yeah like from what chris is we're using that extra altitude is to fly east across mac and jaguar domodossola chento valley if you're in there then then it's all it's going to be it's going to be amazing pick uh what's you fly all the way to locarno and then and then diagonally up back into oh i'm not sure how far you have to go i have to look at my old go

[00:39:35] **Gavin McClurg:** tag the eiger and come home yeah it's something

[00:39:38] **Phil Glutz:** like that yeah

[00:39:38] **Gavin McClurg:** yeah that'd be ripping

[00:39:40] **Phil Glutz:** that's really good yeah there's the potential like is is there wings are getting better we're getting better we're getting bolder yeah yeah yeah watch this space don't

[00:39:52] **Gavin McClurg:** you think that's uh i i i've said this too many times but i don't you dig that about this sport that that you know that even you're in the mecca of paragliding in the world still so many possibilities you know i mean it just feels like we're barely tapping it you know there's just so i mean where i where i'm from at home it's just a joke how much there is to do you know it's overwhelming even you know but

[00:40:15] **Phil Glutz:** for for us so switzerland's a playground paragliding in terms of retrieves and it's just it's just so easy getting up a mountain and and and getting home again uh for you guys where you fly that's just it's a little whole finn's tiger country yeah a little more of a crazy

[00:40:32] **Gavin McClurg:** little more of a oxygen

[00:40:34] **Phil Glutz:** and all of this stuff yeah the alps is is incredible and the potential just just grows where

[00:40:43] **Gavin McClurg:** would you um you know for people that are thinking about you know coming over the alps for the first time this summer well what's the perfect itinerary give me an you know if you if it assuming the weather's epic over the whole thing you've got a nice high pressure system and there's you know there's no rain and not much wind um you know like give me your 10 favorite sites

[00:41:07] **Phil Glutz:** so many sites i'm a this is the thing about um running a tandem business um you know this is one of the reasons i do big flights from from zermatt is because uh well it's where i live i can get out the front door early in the morning and i can go up a mountain i don't have to travel the day before or something so uh that's limited my my uh experience in terms of you know all the all the fantastic amazing fly sites there are in the alps um you know but someone who's never flown the alps before you you've got to think places like ansi and interlaken just give you that incredible view with the with the mellow four alps so you've got nice takeoff conditions the only thing you've got to deal with is traffic uh in in both of those places but the potential to do some some little

[00:42:05] circuits with incredible white capped four four thousand plus uh white cap peaks in the background is is is amazing um so you you probably want to work into it with with one of those sites you've probably got better ideas of the first sites to go to um fierce you've got to go to just because it's it's mecca you know i had to go to chamonix because nine thousand vertical feet dude steep yeah yeah yeah just had to be part of that yeah skiing so fierce is um um and you can fierce goms so so heading from from heading east from fierce that's for the less experienced pilots it's probably it's a great it's a great flight you can probably do what is it 50k is up to up to the first up and back uh you've got a big wide valley uh they've they've even made the

[00:43:06] airport uh airspace skinny so you don't have to you can land pretty much on the side of the valley you can land anywhere rolling fields it's and uh it's a series of spines that you can hop across or you can stay up in the back range and fly right along the ridge uh that that that flight is is the classic easy and a classic and and fun once you head down into the main ballet then things get serious depending on what the wind is doing it's a oh yeah

[00:43:39] **Gavin McClurg:** there's spots in the road that can

[00:43:42] **Phil Glutz:** get pretty

[00:43:42] **Gavin McClurg:** wild yeah yeah exactly well for sure um so we've had we've had a lot of tandem pilots on the show but i've never asked any tandem questions uh but let's get back to your history a little bit how did that all get going it was that the was that the end of your engineering career yeah

[00:44:01] **Phil Glutz:** my engineering career i've been put on standstill in my career and i've been doing a lot of things and i've been I mean, it was kind of, you know, the mining boom was kicking off in Australia, this is 20 years ago, and part of me was thinking, you know, do I want to go to Western Australia when cleaners are earning 100 grand or something that was ridiculous? And a small part of me was thinking, should I just go there and earn some money? And I just couldn't do it. In the meantime, my friend Ronnie Schneider, the other Swiss-Australian, he was a bit ahead of me with his tandem training, and I kind of... He was the friend that brought you to Zermatt. Exactly. And so I came to Zermatt just as he was getting his tandem license.

[00:44:51] And while I was still progressing really, really slowly, I was still a beginner, I had this inner confidence about my flying abilities, and I thought, yeah, I could do this. And so I had that first year, it was 2002, I just flew and flew and flew. I had to do my – I had some restricted Australian license, I think. So I had to get my Swiss license.

[00:45:19] **Gavin McClurg:** Which is a little demanding, I understand, isn't it?

[00:45:22] **Phil Glutz:** The solar license is probably one of the more demanding ones. The good thing about it is it's an exam, under exam conditions, so they're really friendly guys, but you have to perform it in front of strangers, possibly a strange fly site, depending on where you sign up, and you have to perform under exam conditions, and that's a good thing. And the same goes for all the other exams. So I did the solo license, and within – you're allowed to do the tandem, what was called the tandem B at the time. You have to wait 12 months and have a minimum of 150 flights or something. So I had that. Within a few days of 12 months, I was signed up for the tandem B,

[00:46:11] and pretty much a month or two after the minimum requirement to do the tandem A solo license, I did that. It's a long, difficult, and expensive process. So it was two years of solid flying with a little – a few odd jobs in between.

[00:46:36] **Gavin McClurg:** So one of the reasons I've always avoided being a commercial tandem pilot, I fly tandems for fun, but is that I always hear from tandem pilots, I think the number one way to destroy your solo flying, like your – Your passion? Yeah, is to do tandems. Is that true? It doesn't seem like it with you.

[00:47:00] **Phil Glutz:** Well, maybe Chris and I, I don't know, maybe we're the exceptions. To the rule, I haven't – I'm still learning. I haven't lost the passion for learning about this sport and improving, progressing.

[00:47:17] Maybe all these other guys are just better than me, and they've just done it all, and ask me in another five years, and maybe I'll give you a different answer. Is where

[00:47:28] **Gavin McClurg:** you guys do tandems, is it kind of the churn and burn, like an interlocking, or no? I mean, are you doing them all day?

[00:47:35] **Phil Glutz:** We're doing them all day, but we do a lot less, and we get stopped by the weather a lot more often. Those guys fly 300 days or something a year, and we – I don't know how many – I haven't looked, but it's maybe half that. I don't know. Yeah, okay. There are a lot of days, or there are a lot of afternoons where we're stopped because of strong winds and turbulence, so we don't risk a rough landing. And so, yeah, we –

[00:48:06] We're yo-yoing a lot less than those guys, but we're – it's full on now. Business has picked up, and it gets busier every year, which is a good thing. Yeah. So, yeah, we – now we've come to the stage now where, like, I'll look at the weather, I'll study the weather, and I'll consciously take a day off tandem flying. I know it's going to cost me a bomb, but I'll take a day off tandem flying and go fly solo, to go fly one of these cranes. Crazy triangles, if the weather's good, because I don't want to miss out.

[00:48:42] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah. So you've still got – you've totally got the energy for it, even though you're doing these tandems. It's not like, oh, God, I've got to go flying.

[00:48:48] **Phil Glutz:** But I do see it.

[00:48:51] I see that. Not in everyone, not in every pilot that I know, but, yeah, it's like – it's that saying, isn't it? Don't turn your passion into a – It's your business.

[00:49:10] **Gavin McClurg:** If you – you know, looking back, if you had to do it all over again, would you do the same thing?

[00:49:17] **Phil Glutz:** What do you mean, my life? The flying side of it. The flying side of it, I wish – if I was surrounded with some like-minded people kind of pushing their abilities a bit more, maybe, you know, I wish I would have progressed a little further.

[00:49:40] Just because you

[00:49:41] **Gavin McClurg:** didn't have the mentors and the people flying. Yeah, I didn't have –

[00:49:45] **Phil Glutz:** yeah, maybe I need someone to say, wow, you're doing great now and then, you know. I just – yeah, you know, paragliding is a solo sport. A lot of time you're on your own. You have this amazing experience, and you come home and, you know. Yeah. Some of the other paragliders might be interested in it. But really. You've done it for yourself. And it's great to share that – share those experiences and the good and the bad with a like-minded group of people. And, yeah, I didn't really have a lot of that through my whole paragliding career, let's say.

[00:50:32] Yeah. I guess if you're in somewhere like Fiesch or Interlaken, there's a whole bunch more pilots. You get exposed to that. And the other thing is I didn't really – I didn't learn through a school. I learned – I did my basic training through a school after that. I was doing bits and pieces here and there with a business instructor and a paraglider here and there and everywhere. So – and after that, I was kind of self-taught.

[00:51:02] I did my solo exam. I was training for my solo paragliding license. And I was – I was doing this landing approach because this is a landing approach you have to do. No one really taught me anything about what was involved in the solo license. Ronnie told me the maneuvers I had to do in the time. So I went and trained in them.

[00:51:23] I was doing a landing approach. Someone said you should have – you know, you should have hands up. You should have maximum speed so you can fly it. Well, they didn't explain why. I just – I just picked that up. You need to fly, you know, maximum speed when you land. So I'd be doing a whole landing approach with zero brakes. Doing these big – doing Ss and stuff and judging, which turned out to be fantastic practice because when I realized, wow. You can use

[00:51:48] **Gavin McClurg:** brakes and you can – I could slow

[00:51:48] **Phil Glutz:** myself down a little bit. I can half my glide ratio on a school wing. What a revelation.

[00:51:58] But I – and then the other thing was we – you know, after I did this basic course, I was backpacking around Turkey and, of course, landed in Ludinaz. And all I could see was – I was like, oh, my God. was a sky full of paragliders i said goodbye to my friends i said i'm staying here and uh

[00:52:17] luckily you know i thought i was brilliant i had seven high flights i knew how to fly and uh i hooked up with sky sports who a fantastic company i just lucked out to get probably the most professional tandem company there to look after me and uh after two weeks finally murat the boss uh he was like go ground handling i'm like come on i want to fly let me fly let me fly he's like one day he said okay you want to fly go fly here's a radio and uh so up i went in a tandem truck but and uh we used to have this me and this uh the south african guy who was working the camping there uh we used to have this old edel ethel the edel we called it and uh we we take turns going up in the morning and uh he'd be like i'm gonna smack that

[00:53:11] i'll give her hell today i'll go to do a spiral you won't believe oh i did this spiral like you know so we would like push each other and uh i think that um it had quite it must have quite short line but you know after 10 flights i was doing spiral dives and everything on this thing self-taught just doing them by myself and uh so i was quite comfortable with the g forces and stuff and and uh came to the swiss exam and uh i had to do a double circle to the right ending on axis in in 20 seconds or something so i had it all wired i pulled a full spiral i was in the spiral by the first circle and uh and about 90 degrees before the exit i'd i'd ease it off and i'd come out a really smooth slow turn on axis zero pendulum

and it nailed and uh i land the first

[00:54:07] first landing in the circle walk away and the guy's like he's like nope like what do you mean he says no you uh you're supposed to do two circles without a break in germany it's like you did a you you stopped the circle i'm like well i that's how i exit like he says nope he says uh because he knew like i had 200 flights he says come on come on show me what you can do so i had to say that was a i lost a so-called okay and you get you get three flight you get you get to do one repeat flight on your solar license so so i had to relearn my double circle without break slowing it down yeah take it easy and yeah one of the downsides of being self-taught learning by doing maybe

[00:54:57] **Gavin McClurg:** maybe you maybe you just answered this but a question i ask pretty much everybody because i think it's enlightening uh if you could go back usually i say 50 hour self but with you i'm going to say 100 because you said you kind of had you maybe had about 100 flights well but that wouldn't be 100 hours okay so what would you change if you could go back to that that phil then uh you know is there advice that you wish you would have taken or or is there something you wish you would have done differently from that point forward um

[00:55:33] **Phil Glutz:** i know that um i was i was kind of overconfident internally like i didn't probably display that but i was just super quietly confident um i remember thinking i'd done 50 launches and 50 landings that were that were textbook like i never had a problem i'd do these flights i wasn't doing big long thermal flights or anything but but everything went from the very first flight was was absolutely fine i don't

[00:56:09] can't remember that i just remembered that they were all perfect everything and then things went kind of downhill from so i would say you know talking to myself then i give myself a little slap and say dude you know nothing you've got 50 flights is is nothing it starts here um and uh some more you get some advice like um yeah just have people around you that that you can talk to people watch you you can talk to people that you've got a lot of people around you that you've you fly people to um to give you that good advice that that that may save your life

[00:56:49] **Gavin McClurg:** what about being receptive to advice at that stage you know i think that that you know when you're overconfident that can be kind of hard is it do you remember do you think you would have been receptive yeah

[00:57:04] **Phil Glutz:** good question um i hope so i think i just i hear this from

[00:57:09] **Gavin McClurg:** instructors a lot that you know there are a lot of people that are just earmuffs you know they they'll nod their head but they'll tell you about how great they're doing and they're not really taking it in yeah

[00:57:20] **Phil Glutz:** yeah no one's actually sat me on my bum and said phil you need to yeah and i'm not saying you necessarily yeah but i'm wondering i'm wondering whether they whether there were whether episodes in my past where people were should have said something and didn't like that clown i'm thinking specifically of me yeah what is he doing yeah uh it is it is definitely um a problem that i see with with students with with good students that they they think they've got it all dialed in but they um they they don't and and they're they're setting themselves up for for fall and it's up to yeah i mean as an instructor i i try to highlight

[00:58:11] as much as i as well as best i can to the situation and sit down and explain the situations and what can possibly go wrong where someone kind of is in a hairy situation that they didn't realise, you know, how close they were to having something really serious happen. So, yeah, I wish there was, you know, a bit more of that in my past. Yeah.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Phil, 13 months ago, that's a good transition. 13 months ago you had an incident that I think people can really learn from and, you know, we've talked about accidents a lot on the show so we don't need to go to the dark side of this but I think it is. It provides for good learning because it was one of these things that was, it wasn't like you guys were flying in rowdy conditions. It wasn't like you guys were pushing the envelope. It wasn't like you guys, you know, it was one of these like snake in the grass came out and bit your ass and almost like for no fault but there was, you know, takes through it.

[00:59:30] **Phil Glutz:** Yeah. How about that, huh? Talk about, I'm not going to say it wasn't that. I love it. Life-changing experience mentally but certainly physically. You go to work one day and two weeks later you leave the hospital and two months later you come home for the first time. Like you go to work one day and you come home two

months later like life just bang. It's like life just turns left. Whoa.

[01:00:04] Yeah, and it can happen that quickly.

[01:00:08] And, you know. I suppose I do have that reputation now in, at least in Zermatt because of the things I've done. I fly the big triangles and I fly a bit of acro and I fly some comps and I probably fly more solo flights apart from Chris than anybody else. So everyone in Zermatt was like, no, couldn't be, not Phil. How could this happen? You know, how could this happen to Phil? And that. That was tough. It was tough to digest as well. And, you know, you kind of, your reputation is a little bit in tatters. It's not, but it is. You feel like it is.

[01:00:54] God, I've let everyone down. Here I am kind of championing this sport as being incredibly safe. As long as you build up your experience slowly and you get a breadth of experience and then suddenly this happens and it's, yeah, so how did it happen? Yeah. Um, I'm flying tandem in, uh, in autumn conditions are very light. We're on a south facing slope to get the only thermals that, that are around. Uh, fortunately for us, you know, we thermal, well, I was thermaling Christmas day on in 2000 and, um, 16, which is crazy.

[01:01:40] Um, so yeah, Zermatt, Zermatt. Zermatt gets good lift, uh, probably longer than most places, but, um, still conditions and a nice, the gentle, the light, but involves flying, uh, and soaring close to a steep rocky slope. And I'm following my friend and business partner in, in his tandem. Um, we're both flying with the right wing tip to the slope. He turns out, um, to fly, fly back. I follow. Him. So we're both left wing tips, a slope, and then he turns, he turns back in to the slope. I fly a little further and it's not a big area, but the timing is such that, that we both turn out away from the slope together.

[01:02:33] So we're both turning back towards the slope, um, to, to get the lift. And it's at that point where there's this little hesitancy. And I asked him about it and, uh, he's, he said the same thing. There's a little bit of this. What's he going to do? Do I, do I turn left or right? Left or right. And, and it's like bumping into someone in the street, an empty street, uh, that can happen. You just, oh, it's embarrassing. Boom. Chest bump somewhere accidentally. And you move on on a crowded streets, never going to happen because everyone kind of separates. And, and yes, there are obviously right of way. Rules in flying as in lots of things.

[01:03:19] And, um, the, the combination of our relative positions to the hill, to each other, just put us in a situation where that wasn't a hundred percent clear and paragliding, especially ridge soaring is a lot about keeping eye contact. And, and we had the eye contact, see each other plainly, but we had this. Little hesitancy and one and a half seconds of hesitancy when you got to fly two gliders closing at a closing speed of 70 kilometers an hour, suddenly all of your, all of your wiggle room is gone and you can just hear me. I filmed it.

[01:04:04] I filmed the, uh, the accident and you can hear me swear and just bury the break and, uh, at the bury the left break to, to fly out.

[01:04:24] I was like, I'm going to go and see you. Okay. Yeah. So,

[01:04:29] yeah, the, the glider sort of pulled the brake and, and we were on the other side of the hill, as I, as I was looking at it, I suddenly saw a guy who was, I was looking at the glider, and I thought to myself, wait a minute, who was that guy? And I thought to myself, oh, yeah, I'm going to hit him up there. I can see him hit the brake. And he, he went in on the other side of the hill. like two to three seconds i i looked down the ground came up i was like nope um i'm done smashed i'm buried both brakes to kind of it's kind of flare i suppose as best i could do and uh and incredibly landed on a super steep um slope with flat rocks and grass tufts of grass the glider held i don't know what the glider held us but we didn't slide um we were in a kind of a flat bottomed or a steep couloir uh between cliffs and rock outcrops and it's uh it's just a fate that fortunately put me there rather than somewhere else

[01:05:33] and uh and fortunately flying in zermatt having air zermatt uh next next to our landing and and and friends phoning them from the air it was probably less than 20 minutes before i was in heli heading to insel spitel in dern and that's probably that's what saved my life i guess yeah our life changes from one second to the next the the question that lingers is is yeah how to um it's easy to say well stay further away be more conservative that's that's true but

[01:06:21] to um how to avoid those that that exact situation being exactly far enough apart and exactly positioned so that it brings that level of doubt as to whether to go left or right and uh i think um yeah did the single take out from that is is uh on a ridge on ridge soaring it's it's almost it's more critical than flying out with 100 people in a gaggle you know you know what to expect you know what to expect the gaggle unless someone does something stupid you know in a gaggle everyone's turning the right the same way people be hot the heart below you may climb quicker than you watch them yeah someone's gonna a good pilot's gonna turn in because he's core in the thermal that's okay let it happen find your slot but um uh

[01:07:20] yeah flying with friends yeah where you're going back and forth on a on a ridge there's always that eye contact that you that's required when you're pulling out from right away into not right away leave room make sure you've got eye contact and and really be conservative yeah and obviously uh my friend and i weren't or circumstances conspired to yeah to produce that situation so

[01:07:50] **Gavin McClurg:** here we are 13 months later um you're doing really well on the comp uh it's rehab yeah i'm sure i'm sure um but i mean they what can you teach us about you know coming back from something like that is it was it we were kind of talking before we started recording it because it wasn't like you guys were you know it wasn't like you were being stupid it wasn't like you made a mistake i mean you made him okay you guys made a mistake but it was like a complacency thing it was like just this weird i can't teach you much

[01:08:24] **Phil Glutz:** about how to avoid that accident no i mean it's super aware of complacency how do you yeah yeah that's it oxymoron kind of yeah right yeah okay be aware of complacency yeah

[01:08:37] **Gavin McClurg:** exactly i mean i mean i don't think we need to say any more about that it's just great that people it's another reminder that you know on those mellow days is when we really got to be heads up but but um i'm thinking more like the mental side you know just was it was it the first time you flew again was it scary was it nervous where did you find you were in a different headspace than you ever were before in your lifetime of flight or was it like god damn it thank god i'm back i get to do this again uh

[01:09:06] **Phil Glutz:** i was uh i was definitely nervous on the start i i bought a so i bought a lightweight school wing i needed to buy one uh anyway so i just bought two and uh i thought this is my you know i need something that's super easy to start doesn't not too fast um uh but i want to fly and i didn't have anything in my my my current quiver of gliders that suited that and i thought no and i don't know

[01:09:37] **Gavin McClurg:** your current quivers strangely

[01:09:40] **Phil Glutz:** enough yeah um and

[01:09:45] unfortunately as a result of the accident i have some nerve damage which uh is may or may not fully

[01:09:57] recover but it's resulted in some limited movement in my left foot so uh that that means i i just can't run very fast and uh so i was nervous about how i was going to be able to take off and it was six months and one week after i after the accident that that i was on i was on rottweiler and um i had a perfectly groomed snow-covered takeoff which gave me lots of confidence and an easy wing i had about 5k front wind like conditions were conditions were perfect so um and uh yeah

[01:10:43] i was i was nervous at the start um not about having an accident i was nervous about um how i was going to feel i didn't know how i was going to feel you know just talk of talking with psychologists psychiatrists in um you know just talk of talking with psychologists psychiatrists in in rehab um they're super um aware of post-traumatic stress and they were saying you know don't be surprised six months or 12 months or that suddenly um it hits you and you know touch wood till now um mentally things have been going just just great just fine so i was nervous about the takeoff but um i

[01:11:30] was nervous about the takeoff but um i was nervous about the takeoff but um as soon as i pull the wing up um that just the the tension on the carabiners lifted the the lifting off enabled me to run as almost as fast with minimal limp um off the mountain uh much easier than what i expected so i was i was super happy though to be back in the air and uh i was supposed to fly down and um

[01:12:01] was it that flight even i was supposed to fly down and land because um my my girlfriend was a student at the time um and maybe one or two others were up there and i was supposed to fly down and then and then get on the radio talking now and uh it was thermic and i could actually hang out so i was i was thermaling on my little jomo lightweight school wing and uh so i radioed the to the start and said um send students send a nook and uh so she launched and uh and we flew wingtip to wingtip which was which was very romantic and very healing and after all we'd been through together

[01:12:49] that was a that was a big deal that was a huge milestone in the whole rehabilitation physically and mentally to to um to be in the air and then and then to fly with with this person who who's just been with me through this journey um yeah thanks a nook i love you

[01:13:16] **Gavin McClurg:** that's a great place to uh i think that's a beautiful place to end because otherwise i'm gonna start crying so um phil thanks man i i really appreciate it there's uh some great lessons there and uh i guess we got one more day of this awesome time comp so i look forward to flying with you and uh getting getting in the air with you in zermatt i i look forward to having you on that place a little around yeah but uh thank

[01:13:43] **Phil Glutz:** you very much gavin it's been a pleasure and an honor i look forward to flying with you a lot in the future cheers cool if

[01:13:58] **Gavin McClurg:** you got something out of this uh listening to cloud based mayhem all we ask for is a buck a show and this is a listener supported podcast and uh it will be free it will always be free i love doing it but i hope you enjoyed it and i'll see you in the next one as you can imagine it is a lot of work and it's very time consuming and uh and very time consuming for our editor shout out here to miles connelly just a total jedi with all this stuff and you couldn't do it without him but uh if you got something out of it kind of treat it like a magazine subscription or something and all we ask for like says buck a show you can do that through cloudbasemayhem.com you'll find the links on there to support it one off through paypal or you can sign up to be a regular supporter where you can kind of set it and forget it and be rewarded for doing so through patreon.com forward slash cloudbased man we really really really appreciate it makes all this feasible

[01:14:45] thank you so much again happy holidays and we'll see you on the next show cheers

Français

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

Show notes

Phil envoie des lignes impressionnantes dans les plus grands terrains des Alpes et a décidé il y a quelques décennies de délaissé sa carrière d'ingénieur parce que le ciel l'appelait. Originaire d'Australie, Phil a découvert Zermatt il y a plus de vingt ans et en a fait son foyer. Nous discutons de l'aspect commercial du vol en tandem et des risques inhérents ; de l'importance de la confiance lors du vol XC ; de la manière de « s'approprier » le vol ; des meilleurs sites de vol dans les Alpes ; de l'appel des grandes montagnes ; de la manière de faire carrière dans le vol ; de ce qui fait un élève « parfait » ; et de la nécessité d'être toujours vigilant face à la complaisance. Profitez-en bien !

Le post Episode 57- Phil Glutz and Confidence, Complacency and Chasing it est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Joyeuses fêtes de la part de Cloudbase Mayhem. J'espère que vous avez passé de bonnes vacances et c'est cool de vous proposer cet épisode juste après Noël, et on espère que vous pensez tous à piloter des ailes plutôt qu'à déballer des cadeaux. Juste un rappel, il nous reste encore quelques jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou Explorer, elle est valable jusqu'au 30. On a donc encore trois jours si on publie celui-ci à temps, ce qu'on compte faire. Juste un rappel, il nous reste encore quelques jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou Explorer, elle est valable jusqu'au 30.

[00:01:06] On a donc encore trois jours si on publie celui-ci à temps, ce qu'on compte bien faire.

[00:01:18] Il nous reste encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou Explorer, car elle est valable jusqu'au 30. Donc, il nous reste encore trois jours si on publie celui-ci à temps, ce qu'on compte faire. Il nous reste encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou Explorer, car elle est valable jusqu'au 30. Donc, il nous reste encore trois jours si on publie celui-ci à temps, ce qu'on compte faire.

[00:02:10] Il nous reste encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach,

[00:02:17] un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Il nous reste donc encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Il nous reste donc encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Il nous reste donc encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Il nous reste donc encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Il nous reste donc encore trois jours pour profiter de notre réduction Garmin sur un appareil inReach, un SE ou un Explorer, qui dure jusqu'au 30. Très peu de gens vivent là-haut et font du cross country à partir de là. Phil et certains de ses potes, comme Chris Bamford et d'autres gars, tracent des lignes vraiment cool là-bas depuis des années. Je voulais donc lui parler de ça, ce qu'on a fait, mais je voulais aussi lui parler du vol en tandem. On a eu beaucoup de pilotes dans l'émission, bien sûr, qui font du tandem, mais je n'ai jamais vraiment abordé cet aspect-là.

[00:03:03] Je me suis dit que ce serait vraiment intéressant. Et puis, pas vraiment à contre-cœur, mais Phil a eu un accident assez grave il y a environ un an. Je ne le savais pas, mais Pal Tackett, qui était sur l'émission il y a longtemps, a parlé d'un accident très grave qu'il avait eu. Il vivait avec Phil à l'époque où ça s'est produit. Je ne savais pas ça. Et ce n'est pas pour être déprimant. On ne s'attarde pas sur les aspects négatifs d'un accident et de la convalescence ou tout ça. Mais ce que nous abordons, c'est plutôt une sorte d'avertissement contre la complaisance. Parce que c'est arrivé un jour où tout était absolument parfait. Ce n'était pas un début de journée. C'est juste l'une de ces choses qui arrivent parce qu'on est presque trop bons amis avec l'autre pilote qui était en l'air et qu'ils essayaient d'éviter une collision en plein vol. Il y a de très bonnes leçons là-dedans, et des leçons mentales vraiment intéressantes sur le fait de se remettre d'un truc

pareil.

[00:03:54] Phil se donne à fond pour s'en remettre. Il n'a pas eu beaucoup de mal à revenir de ça. Et il partage des réflexions vraiment pertinentes sur la façon dont tout ce processus se déroule. Je pense donc que vous allez apprécier. Je pense que vous allez aimer cet aspect aussi, mais Phil pratique le parapente depuis le tout début. Il est passé d'ingénieur à faire du parapente pour gagner sa vie, et son parcours est vraiment super. Je pense donc que vous allez apprécier. Alors, sans plus attendre, profitez de cette excellente conversation en direct du Mexique avec Phil Glatz.

[00:04:30] Phil, c'est assez cool de faire ça en direct ici au Mexique, avant la Coupe du monde. On a eu des journées de vol super rapides sur un nouveau site vraiment sympa ici à Zapotec. Et, on ne se connaissait pas personnellement avant ce voyage, mais je suis tes vols à Zermatt depuis toujours parce que Bruce, tu sais, mon supporter X-Alps, n'arrête pas de dire : « Regarde ce que ce gars fait. Regarde ce qu'il fait. » Et donc, c'est un véritable honneur pour moi d'en apprendre un peu plus sur ton parcours et ton histoire. Je me suis dit que ce serait peut-être un bon point de départ pour ceux qui ne connaissent pas bien les Alpes ou qui ne connaissent pas Zermatt. Parce que tu sais, être un local qui vole à Zermatt, ce n'est pas comme à Annecy, il n'y a pas autant de gens comme vous là-haut.

[00:05:18] Et donc, je me suis dit : est-ce que tu peux nous broser un portrait audio et visuel de l'endroit où vous opérez, de ce que vous faites ? Je sais que ce n'est pas seulement vous qui envoyez de bons vols, c'est toute votre vie et toute votre entreprise là-bas. Alors, pour ceux qui ne sont jamais allés au Cervin, est-ce que tu peux décrire cette région ? Parce que c'est assez unique.

[00:05:39] **Phil Glatz:** Je me suis retrouvé, un peu par accident, dans une petite vallée qui abrite le sommet le plus emblématique des Alpes, le Matterhorn. Et Zermatt est un endroit incroyable. C'est une ville touristique, mais c'est la partie la plus haute des Alpes. Il y a en fait 29 sommets dans la vallée de Zermatt qui dépassent les 4 000 mètres et une quarantaine de sommets dans les vallées environnantes qui dépassent aussi les 4 000 mètres. Le Mont Blanc est massif. Il y a quelques sommets qui l'entourent, mais la vallée du Matterhorn est la zone la plus haute pour le vol. C'est du vol extrême là-haut. C'est une vallée étroite. C'est le bout d'une vallée.

[00:06:25] Il y a des systèmes de vents puissants. Bien sûr, on a de fortes brises de vallée au printemps. On est très sensibles au vent du sud, du sud-sud. On a une sorte d'effet de foehn local. Dès que le vent tourne au sud. En hiver, ou à n'importe quel moment, si le vent vient légèrement de l'est, on se retrouve avec un vent de face désagréable sur l'un de nos décollages alors que le reste de la vallée peut être calme, mais on a un vent hurlant sur notre décollage principal. Ouais, c'est du vol en haute montagne et avec un espace de piste pour l'atterrissage pas plus grand qu'un timbre-poste, coincé sur le côté d'une vallée à côté de la gare.

[00:07:10] Ouais,

[00:07:10] **Gavin McClurg:** ton atterrissage est juste ridicule. Quand je m'entraînais là-bas pour la course de 2015, pour le X-Alps, j'ai fini par rejoindre Michael Vitche. On s'est trouvés en train de voler là-bas le même jour. Parce que c'était une journée plutôt correcte. Et on a tous les deux atterri ensemble sur ce petit carré de terre dont tu parles. Et je me suis dit : wow, c'est là que vous faites vos caprices et tout ça. C'est minuscule. C'est,

[00:07:32] **Phil Glatz:** Ça va. S'il y a du vent, si le vent est constant, et... On a de fortes brises de vallée, ce qui est, ce qui est correct. On peut atterrir sur un timbre. La seule chose à laquelle on doit faire face, c'est la turbulence parce qu' juste avant l'atterrissage, la vallée se rétrécit. Donc on a de la turbulence à cause de ça, et c'est un peu plus haut sur le côté de la colline, au-dessus d'un mur de quatre mètres. On a donc du rotor qui tourne sur les voies ferrées et qui monte vers la zone d'atterrissage. Du coup, on peut se faire envoyer au tapis, malgré tous vos efforts pour avoir un atterrissage sûr. Alors pourquoi

[00:08:09] **Gavin McClurg:** tu es là ? Ça a l'air terrifiant.

[00:08:13] **Phil Glatz:** Ouais. Pourquoi j'y suis ? Euh, c'est une longue histoire, mais, hum. Enfin,

[00:08:18] **Gavin McClurg:** Cool. Bon, on va y aller. Je voulais juste préciser ici que si vous n'êtes jamais allé dans cette région, c'est un endroit par lequel j'ai beaucoup volé maintenant. Même lors de cette course, celle de 2017, parce qu'on n'a pas eu à y aller, on passe généralement au nord. Parce qu'on est sur la route du Mont Blanc, vous savez, et cette

année, le cylindre est toujours à 5 000. Parce qu'on ne peut pas vraiment faire un atterrissage au décollage. Le Cervin ne se prête pas vraiment à ça. Et donc cette année, on est venus par le côté sud et c'est incroyable à quel point tout est dense là-bas. Vous savez, Domodossola est juste au-dessus de, je veux dire, la vallée de la SAS est juste là. Il y a la vallée de Map, mais juste de l'autre côté, c'est un tout autre monde. D'une part, vous êtes littéralement dans un autre pays.

[00:09:03] Vous êtes en Italie. Et il y a quatre grandes vallées de ce côté-là, et tout se comprime là-dedans, n'est-ce pas ? Je veux dire, pour moi, c'est toujours un endroit qui impose un respect immense.

[00:09:15] **Phil Glutz:** Ouais. Et j'apprends encore. J'apprends encore à connaître ces cols, ces hauts cols de montagne, et les vallées, et les différents systèmes de vents et la façon dont ils sont influencés par les montagnes. Ouais. On est constamment surpris. Comme vous le savez, on se fait mouiller. Les prévisions météo s'améliorent de plus en plus, mais les effets locaux sont tellement locaux. On vole dans des systèmes météo et de vent qui demandent de savoir ce qui va se passer ici jusqu'à 500 mètres plus loin. Et il n'y a aucune prévision qui va vous donner ça. Alors on est constamment surpris malgré nos meilleurs efforts pour comprendre ce que le vent et la météo vont faire chaque jour.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est une question de statistiques ? Est-ce le genre de chose où, après toutes ces années, vous avez fini par bien comprendre, mais où les choses restent toujours un peu surprenantes ? Je veux dire, j'imagine bien que, pour moi, on ne pourrait pas se mettre dans une situation plus délicate que dans les Alpes, vraiment. Je n'en connais pas d'autre, il y en a peut-être, mais vous vous êtes mis dans un endroit super exigeant. Est-ce que ça vous plaît ? Ou est-ce que c'est encore un peu...

[00:10:30] **Phil Glutz:** Non, c'est, c'est, j'en ai fait mon chez-moi. C'est comme, quand j'ai commencé à voler en solo avant d'avoir ma licence tandem, on a commencé à voler dans cette vallée. J'ai fait un effort, d'une certaine manière. Mais je n'y pensais pas à l'époque, je volais juste, je montais à travers ces sommets et autour de cette vallée. Je me l'ai appropriée, vous voyez, c'est mon territoire, comme un aigle défendant son domaine. Et je dis à mes élèves ou aux gens que je, disons entre guillemets, je conseille, je leur dis : vous devez vous l'approprier, allez voler. Vous devez voler dans ces courants d'air. Vous devez voler au-dessus de ces sommets et vous ne vous sentirez pas à l'aise.

[00:11:16] Ouais. À moins que tu n'y sois allé tellement de fois que tu te dis : « Voilà ce que je fais. C'est ici que je suis à ma place. » Et j'y ai passé énormément de temps, beaucoup de temps à faire ça, juste à profiter de l'altitude avant de me lancer dans les compétitions ou l'acro, ou les ailes haute performance ou quoi que ce soit du genre. Alors je me suis contenté de flâner autour de ces sommets incroyables.

[00:11:45] **Gavin McClurg:** On a discuté un peu avant. Avant de commencer ça, toi et moi, on a un passé commun à Wollongong, en Australie. Comment as-tu fait pour... tes accents te trahissent ici, mais comment as-tu fait pour, est-ce que tu étais pilote en Australie ? Donne-nous la version CV de ton parcours de pilote. Comment as-tu fini par atterrir à Zermatt ?

[00:12:06] **Phil Glutz:** J'ai commencé à voler en fait. J'ai pris ma retraite de ma carrière d'ingénieur et je suis parti voyager et, mon ami et moi, on avait toujours ce rêve. Faire une saison, être des skieurs bohèmes à Chamonix. À l'époque, les vidéos de Greg Stump Moyes sortaient et il y avait Scott Schmidt et Glenn Plake qui descendaient des falaises et faisaient des trucs cools. Et on s'est dit qu'on était des skieurs plutôt bons, alors qu'on n'est absolument pas à ce niveau. Que tu aurais

[00:12:37] **Gavin McClurg:** tu as appris dans

[00:12:38] **Phil Glutz:** Kosciuszko ?

[00:12:41] On avait notre petit club, le Out of Bounds Club, et je n'ai pas passé beaucoup de temps à skier. C'est

[00:12:48] **Gavin McClurg:** un long

[00:12:48] **Phil Glutz:** période en Australie. Je vous le dis. On s'est fait un point sur le fait d'aller skier sur de la croûte cassante à travers des eucalyptus et des snow gums super difficiles, d'accord ? On pouvait skier des trucs assez techniques, mais bon, de toute façon, on est arrivés à Chamonix. On a passé une année fantastique. Et, euh, mon ami a vu cette pub pour un cours d'apprentissage du parapente, un cours de base pour débutants dans un endroit appelé Plain,

Plainjou. Juste à la sortie de la vallée de Chamonix. OK. Et c'était en promotion pour une raison quelconque. Et j'y avais pensé depuis que le parapente a commencé, heureusement ou malheureusement, je ne m'y suis pas mis quand j'étais en Australie.

[00:13:33] J'étais trop occupé par l'ingénierie, le surf, le windsurf et la musique. Je m'entraînais ou je faisais des concerts genre cinq fois par semaine ou quelque chose comme ça. Ma vie était bien remplie et je le savais, je le soupçonnais. Je soupçonnais que si je me mettais au parapente un jour... Comment tu le savais ?

[00:13:52] **Gavin McClurg:** à propos du parapente à ce moment-là ? Ça venait d'Australie ou de ton séjour à Chamonix ?

[00:13:56] **Phil Glutz:** Non, c'était d'Australie. Je n'avais pas... j'en avais vu à Stanmore Park, évidemment. Et j'avais vu les gars en deltaplane il y a des années décoller du mont Kira juste au-dessus de chez moi. Ouais. Malheureusement, ces décollages ne sont plus utilisés. Quelle tragédie. Un endroit incroyable pour voler en deltaplane. Mais il y avait un Suisse qui tenait un restaurant appelé l'Eagle's Nest à Thredbo. Et il... Thredbo. Ouais. Maintenant, Thredbo était le site de... c'était le premier championnat du monde de parapente ? Vraiment ? Ils avaient probablement des compétitions d'atterrissage précis ou quelque chose comme ça. Ouais. Il y a cent ans. Et il avait... Et

[00:14:39] **Gavin McClurg:** tu es, tu es, et c'est aussi un peu la source du plus grand fleuve d'Australie, non ? C'est quoi, le fleuve là-bas ?

[00:14:45] **Phil Glutz:** Le Murray. Le Murray, ouais. Je ne sais pas. Je suis...

[00:14:48] **Gavin McClurg:** je ne sais pas.

[00:14:48] **Phil Glutz:** Peut-être ce col, je pense que tu as raison juste au-dessus, peut-être c'est le Dead Horse Gap juste au-dessus de Thredbo, qui du côté là descend jusqu'à... Oh, tu es en train de tester ma géographie là. Peut-être que Thredbo a un bon dénivelé et pour bien skier en Australie, il faut passer une saison. Sinon, c'est au pif. Ouais. Mais enfin, Heinz Gluhr, ce Suisse, avait ce parapente, euh, accroché au plafond de son restaurant à, euh, à l'Eagle's Nest à Thredbo. Et, et, euh, on a toujours fini par discuter parce qu'on a laissé échapper que mon frère et moi, et ma sœur aussi, on est, euh, de nationalité suisse parce que par, par papa.

[00:15:35] D'accord. Et, on allait voir Heinz et on a fini par discuter avec lui à quelques reprises, et il nous appelait « la mafia suisse est là ». Donc, il nous connaissait, vaguement. Et quand mon frère et moi avons voulu apprendre à voler, j'ai échangé nos numéros avec Heinz et on devait faire une formation avec lui à un moment donné, mais logistiquement, ça n'a jamais marché. Et avec le recul, d'une certaine manière, je suis plutôt content d'avoir commencé à apprendre quand je l'ai fait, parce que les choses ont tellement évolué depuis ce moment-là que je suis content de ne pas avoir été l'un de ces hommes magnifiques dans leurs machines volantes, vous savez, expérimentant des trucs complètement dingues et mortels.

[00:16:25] Les histoires que vous entendez, les récits de guerre où Miguel parle de construire des deltas avec des morceaux de tubes en PVC et du plastique. Je veux dire, franchement, c'est absurde. C'est dingue ce que

[00:16:40] **Gavin McClurg:** ceux qui se sont sacrifiés pour nous donner ce qu'on a aujourd'hui. N'est-ce pas ? C'est...

[00:16:42] **Phil Glutz:** c'était incroyable. Alors, le parapente s'est développé et j'ai continué ma carrière d'ingénieur pendant pas mal d'années. Et j'ai fait cette formation à Chamonix en juin, et c'était cool. J'avais sept vols à mon actif. Je me pensais génial.

[00:16:59] Je ne l'oublierai jamais. On a eu deux jours de pratique, puis je pense un ou deux jours de mauvais temps et, et, euh, Philippe, le moniteur, ne parlait pas beaucoup anglais. Et on s'est dit, on revient après une pause et on dit : « On va faire une séance d'entraînement. » Il a répondu : « Non, non, non. Décollage. » J'ai dit : « Take off. » Genre, quoi ? Et nous trois qui faisons ce cours, on en a eu la mâchoire qui tombe. OK. Essayez de vous rappeler tout ce que vous avez appris il y a quelques jours, parce que comme vous le savez, quand on apprend une compétence, mec, il faut répéter ça. Et j'essaie de réfléchir. Donnez-moi un...

[00:17:33] **Gavin McClurg:** On est en 99. 99.

[00:17:35] **Phil Glutz:** Ouais. D'accord. Le printemps 99. Ouais. Et, euh, je ne t'oublierai jamais. C'est l'un de ces images qui s'imprime dans, dans ton cerveau. Je suis quelqu'un d'oublieux. J'ai une mémoire de poisson rouge, mais il y a certaines choses. Des choses que tu n'oublies jamais, jamais. Et c'est être debout, debout sur la rampe de décollage, tu es attaché, tu as tout vérifié 15 fois. L'assistant de départ est sur, sur le départ. Euh, tu as le petit drapeau qui indique le vent. Tout est parfait. Et tu sais, c'est parfait. Et le gars devant toi dit : OK, Phil, tu peux, tu peux y aller maintenant. Et, euh, tu le sais aussi, parce que tu as vérifié le vent 15 fois, mais tu sais que quand tu fais ce premier pas. C'est ça.

[00:18:19] Ça a un certain élan. Tout se produit d'un coup. Et tout se passe en cet instant précis. Et puis tu es en l'air et tu lâches un cri, genre, wow, je suis vraiment en train de voler. C'est, c'est réel maintenant. Et, et le choc, tu sais, s'est estompé peu de temps après. Et, et je me suis dit, tout à fait détendu, que c'est là que je suis à ma place. C'est, oh, c'est exactement ce que je veux faire. Et, ouais. C'était en 1999.

[00:18:51] **Gavin McClurg:** 99. On va devoir bifurquer un peu. Pourquoi les ingénieurs aiment-ils autant ce sport ? Parce qu'ils sont partout. Il y a tellement d'ingénieurs qui volent.

[00:19:00] **Phil Glutz:** Ouais, c'est marrant. Je ne sais pas si, je pense que l'ingénierie et le côté geek vont avec la compréhension du vol, de l'aérodynamique et tout ça, mais probablement plus avec l'aile fixe. Ouais. Ouais. Le vol motorisé, toute cette histoire de vérifications et de méthodologie, ouais, ouais, ça colle probablement avec le cerveau d'un ingénieur. Pour moi, j'étais déjà intéressé par le vol depuis que j'étais gamin, je construisais des ailes en polystyrène et à l'époque, on ne pouvait pas acheter de petites ailes télécommandées au prix qu'on peut les avoir maintenant, c'est incroyable. Je construisais juste des modèles d'ailes que tu lançais de la colline en espérant qu'elles volent en ligne droite, et en polystyrène, elles s'écrasaient, tu cassais une aile, tu rentrais à la maison et tu la réparais et

[00:19:59] Ouais, je construisais des ailes et j'ai même fabriqué mon propre cerf-volant à deux montants et tout ça, donc j'avais déjà cette passion pour le vol avant même d'être ingénieur. Est-ce que les ingénieurs font de bons pilotes ? J'espère bien, je pense.

[00:20:15] **Gavin McClurg:** donc je trouve que, vous savez, surtout lors de ces compétitions et tout ça, on apprend à mieux connaître les gens et je trouve que les parapentes montent et descendent, je pense que ça correspond aussi vraiment à la personnalité des gens. Je veux dire, je pense que nous sommes tous, d'une certaine manière, peut-être un peu — je ne dirais pas maniaques — mais c'est comme si ça correspondait à qui nous sommes, d'une façon ou d'une autre. Et il semble qu'il y ait beaucoup d'ingénieurs, donc je me suis souvent demandé si c'était parce que je ne suis pas ingénieur, les maths ne sont pas ma force, et je me suis souvent demandé si c'était comme... si c'était l'un de ces trucs où, comme je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas ingénieur, vous savez, si vous êtes ingénieur, vous êtes vraiment analytique et vous êtes vraiment dans votre tête, et peut-être que c'est un moyen de s'en sortir ou peut-être que c'est une pause, ou peut-être que c'est plus... c'est juste plus, je ne pense pas que cette intensité que les gens aiment tant...

[00:21:04] **Phil Glutz:** Je pense que vous apportez cela dans le sport, je ne pense pas que vous veniez vers nous pour y échapper. Les ingénieurs sont généralement, d'après mon expérience, très intelligents — je ne me place pas forcément dans cette catégorie, mais ils sont très autonomes, très sûrs d'eux. Et j'ai dû, vous savez, gérer ça à travers ma vie précédente d'ingénieur. Le parapente est l'un de ces sports, comme la plongée sous-marine, où il faut avoir un niveau de confiance en soi qui correspond à votre situation. Trop confiant, et évidemment, ça peut vous tuer, mais si ça devient sérieux et que vous êtes en l'air, vous devez être capable de vous calmer seul. Personne d'autre ne peut vous aider, à part le clown à l'autre bout de la radio.

[00:22:02] Je me mets moi-même dans cette position maintenant en tant que moniteur. Il n'est que le gars au bout du fil, il a une capacité limitée à vous aider, même quand vous êtes élève. Donc, dès le début de votre carrière en parapente, disons, vous devez vous mettre en sécurité vous-même et vous devez être à l'aise avec le fait d'être seul. Et je pense que les ingénieurs en ont probablement plus que les autres. Ils s'en sortent dans leur carrière, ils n'ont certainement pas besoin d'être les personnes les plus sociables au monde. Ils ont une manche à accomplir, ils ont des problèmes à résoudre, et ils sont doués pour la résolution de problèmes. C'est précisément ce que font les bons ingénieurs, et

[00:22:40] **Gavin McClurg:** C'est ça le parapente, non ? Je veux dire, tu te retrouves dans une situation, tu dois résoudre le problème, tu ne peux pas appuyer sur le bouton stop, c'est tout. Je me demande si c'est bien ça et

[00:22:47] **Phil Glutz:** la plongée sous-marine, par exemple, c'est pareil. Ouais, les choses deviennent désespérées, il faut rester cool et calme et régler les choses par soi-même. Un binôme peut un peu vous aider en plongée, mais on n'a pas de système de binôme qui peut nous donner une aile, donc on est peut-être un cran plus loin sur la ligne de l'autosuffisance que ces gars-là. Mais ouais, je pense que les ingénieurs, ils ne volent pas pour s'évader. Bien sûr, vous savez, il faut aimer, il faut aimer voler, il faut aimer défier la gravité. Peut-être parce qu'on a passé beaucoup de temps à étudier la physique et tout ça. Vous faites ce que vous ne devriez pas faire, exactement. Ouais, ouais, on ne devrait pas être contents si ça marche. C'est

[00:23:31] **Gavin McClurg:** incroyable. Ouais, c'est une prouesse d'ingénierie, non ? C'est une merveille. Je me demande où ça va nous mener. On avance vite là parce qu'il y a quelques points que tu as déjà abordés et sur lesquels je veux revenir, et on n'a pas encore fini d'aborder ton parcours, mais qu'est-ce que tu penses, tu sais, maintenant que tu es instructeur ? Parle-moi de l'élève parfait, et peut-être de l'opposé, genre comment est-ce que tu sais quand quelqu'un va être... ils viennent te voir pour la première fois, ils n'ont jamais volé, comment est-ce que tu sais s'ils vont y arriver ? Est-ce que tu peux déjà voir, genre, cette personne a telle probabilité de réussir, que ce soit bien ou mal ? Est-ce qu'il y a des signes ? Tu sais, toi et Chris, vous parliez du fait que tu es bronzé, tu détestes le stéréotype, mais tes meilleurs passagers en tandem viennent de Corée, ils sont juste super contents, enthousiastes et motivés. Est-ce que tu vois ça aussi chez les élèves ?

[00:24:19] **Phil Glutz:** Ouais, je n'enseigne pas à beaucoup d'élèves. Tu pourrais probablement demander à mes collègues d'Interlark, ils pourraient t'en dire plus. Je fais voler des milliers de passagers en tandem, donc je me suis permis d'être un peu juge, là. Mais bon, je suppose qu'un bon élève a une sorte d'allure... comme je disais pour les ingénieurs, ils ont au moins une certaine assurance, mais en général, ils ont aussi des capacités sportives. On voit comment ils se comportent, ils ont normalement des aptitudes motrices, tu vois ça dès le début, comme le fait de sortir une aile d'un sac. Qui va être un élève problématique ? C'est intéressant, non ? Ouais, intéressant. Tu sais, mon meilleur élève, c'est...

[00:25:12] ma partenaire, Nook. Salut Nook ! Mais elle est classique, elle est calme, incroyablement sportive, et elle fait partie de ces personnes qui, peu importe ce qu'elles entreprennent, que ce soit du sport, elle est juste équilibrée et elle s'y donne à fond. Ouais, on peut le voir venir quand on a certains élèves qu'il faut juste orienter vers un autre sport, peut-être. Donc peut-être que ce n'est pas pour

[00:25:45] **Gavin McClurg:** tu prends

[00:25:46] **Phil Glutz:** pour nager, ouais

[00:25:47] **Gavin McClurg:** D'accord, je vais vous mettre un peu sur le siège ici. Revenons aux Alpes, et plus précisément là où vous vivez. Quand j'apprenais, et qu'on a commencé à aller dans les Alpes pour la première fois, c'était surtout avec Bruce, un bon ami australien et quelqu'un qui suit votre travail depuis longtemps. On a toujours été attirés par les faces des Alpes, vous savez, les grands sites de montagne où les choses se passent plus vite, où c'est plus grand et plus audacieux. C'est peut-être vous, mais c'est aussi beaucoup plus risqué. Il y a beaucoup de gens qui vont dans les Alpes.

[00:26:23] avec les Laranjas et vous savez, des endroits où on voit plus loin, où on voit les choses arriver, et où on a peut-être plus de temps et où les choses ne sont pas si extrêmes. En d'autres termes, vous savez, plus on est dans les Alpes maritimes ou plus bas, vous êtes, comme vous l'avez dit, dans le plus grand des grands, et les choses s'y passent violemment et rapidement. Qu'est-ce qu'il y a dans votre personnalité et dans votre... et comme je l'ai dit, je vous mets sur le spot, je ne suis pas... mais il y a vraiment une énorme différence. Pourquoi pensez-vous que ça correspond à votre personnalité d'être là où vous êtes ?

[00:27:01] **Phil Glutz:** Zermatt... je n'ai pas choisi Zermatt, c'est Zermatt qui m'a choisi, je suppose. Ça me convient maintenant que j'ai atteint mon niveau actuel, mais je n'ai jamais... enfin, je ne suis pas une personne super confiante en soi à proprement parler, mais avec les années, je peux maintenant dire que je suis un pilote de parapente super confiant.

C'est intéressant, oui. Je suis arrivé à Zermatt parce qu'un ami, qui a commencé le parapente en même temps que moi dans un autre pays, y vivait déjà depuis quelques années et il en disait le plus grand bien. Et je n'avais jamais passé un été dans...

[00:27:51] les Alpes ou, enfin, je ne faisais pas assez de vols à ce moment-là, alors j'ai emménagé à Zermatt.

[00:27:57] **Gavin McClurg:** est-ce que c'est de nous ?

[00:27:58] **Phil Glutz:** non, j'étais en train de retourner à... mais je faisais des saisons à l'époque, je skiais à Saint-Moritz et j'enseignais à Saint-Moritz et à Perisher en Australie, donc je n'avais presque pas de temps de vol et ça me dérangeait, alors je suis allé, j'ai déménagé à Zermatt parce qu'un ami m'a dit qu'il fallait que je vienne ici, donc j'ai passé ce premier été avec un petit boulot dans un bar et à voler tous les jours et

[00:28:27] **Gavin McClurg:** quand tu dis voler tous les jours

[00:28:28] **Phil Glutz:** des tandems ou juste non, non, c'est bien avant. J'avais fait genre, je ne sais pas, peut-être moins de 100 vols quand je suis arrivé à Zermatt et ouais, j'étais un vrai débutant. Je me souviens d'être monté à Rottweil, notre principal site de décollage, la première fois tout seul, sans les tandems, et mon pote Ronnie était juste là, pour la première fois sur ce sommet à 3 000 mètres, en se disant « oh, tu sais, mais j'y suis déjà allé assez souvent pour savoir que les conditions étaient bonnes ». Et je suppose que j'avais probablement vérifié avec les tandems avant ça, et j'ai juste grignoté un peu. Je ne savais pas, je ne savais pas faire mieux, je suppose. Je veux dire...

[00:29:17] Ouais, ce n'est pas comme si j'avais regardé les applis et que je me suis dit : « Je vais choisir Zermatt pour progresser en vol ou pour lancer une entreprise » ou quoi que ce soit du genre. C'est une série de coïncidences qui m'a mené à Zermatt, et c'est un terrain de haute montagne escarpé. Ce n'est pas un terrain pour débutants et je n'enseigne pas à beaucoup d'élèves pour cette raison. Personne ne vient à Zermatt ou je ne prendrai pas un élève pour une semaine de cours à Zermatt pour apprendre à voler ; je les enverrai à Interlaken, c'est sûr, parce que les conditions et le potentiel de vol y sont bien plus élevés. On enseigne, on vole le matin avec des élèves quand les conditions sont assez calmes pour nous permettre de faire peut-être un ou deux vols, et c'est tout pour eux. Qu'est-ce qu'il y a dans le vol à Zermatt qui me convient ? Je suppose que c'est à travers un long et lent...

[00:30:19] process, je suis devenu tellement familier avec le terrain que j'ai l'impression d'appartenir à ces montagnes. Je me sens chez moi là-haut, dans ces hauts sommets, et je n'oublie pas, ou j'essaie de me rappeler quand j'y suis, que je suis en train de voler. C'est un tel privilège d'être là. Je vole des trucs un après-midi où je pourrais avoir un vol en biplace dont les gens rêvent pour les réaliser dans leur carrière de parapente, et je vais passer un après-midi à faire un tour autour de sommets de mille mètres. C'est dingue, enfin.

[00:31:01] **Gavin McClurg:** Comment as-tu commencé à assembler tout ça en termes de XC alors ? Parce que je veux dire, mec, c'est un endroit audacieux pour se lancer, là où tu étais, ou est-ce que tu as vraiment, tu sais, fait tes preuves sur le terrain ? Oui, donc tu avais fait genre 100 vols, tu as déménagé à Zermatt et ensuite tout ça... en fait, j'ai...

[00:31:24] **Phil Glutz:** Je pense que le premier vrai vol en cross country, ou du moins relativement long, que j'ai fait était en Turquie. Tu sais, Sammy Champion, il m'a un peu pris sous son aile, pardon pour le jeu de mots, mais il organisait un petit parcours pour certains de ses futurs pilotes de cross country, des pilotes de compétition, dans un endroit appelé Zulu, qui est un peu à l'écart, une montagne au nord de l'endroit principal où tout le monde va, qui est Lunaire. J'y étais en vacances à Lunaire et il m'a emmené dans cet endroit et j'ai fini par... c'était la première fois que j'avais une manche sérieuse à voler et je n'avais jamais vraiment fait de cross country avant, mais j'avais déjà fait pas mal de thermique à ce stade, juste autour de la vallée de Zermatt. Et j'ai fini par voler 50 km, c'était l'un de mes premiers vols en cross country et j'ai survolé cette haute chaîne et j'ai atterri au milieu de nulle part. Je me suis dit : « Oh mon Dieu, je vais être... » et j'ai fait un retour de récupération complètement dingue, d'affilée, jusqu'à Lunaire. Et c'était ça, j'étais absolument accro au vol en cross country. Mais à Zermatt, ouais, j'ai juste avancé petit à petit, j'ai commencé à voler autour de la fin de la vallée sans aller au-delà.

[00:32:50] l'atterrissage était vraiment... et puis je ne sais pas, petit à petit, j'essayais juste d'atteindre le bout de la vallée et de la sortir. Je suppose que ça a pris plus de temps que la progression de la plupart des gens parce que j'étais seul, il

n'y avait personne d'autre, personne ne faisait de cross country à Zermatt. Soit je faisais des tandems, soit je ne volais pas beaucoup. Et puis, après avoir essayé de sortir de la vallée, je pensais que je volais une aile DHV One Two à l'époque, et j'arrivais au bout de la vallée quelques fois et j'essayais de traverser, mais je me disais toujours que c'était impossible. Je me plantais systématiquement à cet endroit, c'était genre trois, quatre, cinq fois. J'arrivais juste jusqu'ici, ce qui est assez facile au bon moment de la journée. Si on laisse passer un peu, enfin, je n'essayais pas de décoller pour les premières thermiques, j'essayais juste de sortir de cette vallée, de la traverser et de descendre sur ce versant orienté à l'est. Il a fallu longtemps avant que je parvienne enfin à trouver la portance de l'autre côté, et c'était ça, c'était comme si la barrière massive était brisée. Ouais, exactement. Et bien sûr, mon pilotage s'est amélioré, je suis passé sur des ailes de haute performance, les ailes ont progressé.

[00:34:14] et c'est devenu plus facile, c'est...

[00:34:18] **Gavin McClurg:** Carrément, tu as fait des triangles monstrueux à partir de là. Qu'est-ce qu'il reste à faire ? Qu'est-ce que tu as en tête, toi et Chris ? Genre, imagine que tu aies passé la journée parfaite demain, qu'on soit le 10 juillet, tu as une longue journée, tu pars tôt le matin vers 8h30 du... comment ça s'appelle, le Rut.

[00:34:38] **Phil Glutz:** en partant de l'ascension du Matterhorn, ouais

[00:34:40] **Gavin McClurg:** oh d'accord, ouais, alors tu descends le versant est, tu traverses et tu vas où ? Ou est-ce que tu te jetterais juste de l'autre côté pour descendre en Italie ?

[00:34:48] **Phil Glutz:** je pourrais te le dire, mais je dois te tuer

[00:34:49] **Gavin McClurg:** Excellent, on peut le faire ensemble ? Absolument.

[00:34:53] **Phil Glutz:** C'est le plan. On a plein de plans, et Chris et moi on a échangé des e-mails avec le dernier triangle qu'on a élaboré, le XC planner. Merci Tom. Ouais, ouais.

[00:35:11] **Gavin McClurg:** Merci Tom.

[00:35:11] **Phil Glutz:** Exactement, ouais, donc on a pas mal de chance, on peut décoller à 3880 mètres, mais c'est couvert de neige et de glaciers et pour une grosse journée pour les triangles, on ne veut pas de vent, donc c'est délicat, ouais. Mais Chris parle de passer la nuit soit en grim pant le Matterhorn et en faisant la randonnée du Breithorn le matin, donc on aurait quelques centaines de mètres de plus et on se dirigerait vers l'est, ou alors on essaierait d'arranger un hélicoptère jusqu'à la Margarita Hut en disant qu'on fait des prises de vue ou un truc du genre, on y passerait la nuit et on serait encore plus haut et plus proches de la vallée de Mac and Jaguar ou plus proches de la Margarita Hut, et ensuite on irait à Domodossola. Ouais, on a quelques plans, enfin, c'est quoi l'autre ?

[00:36:09] **Gavin McClurg:** un, c'est quoi... d'accord, donc

[00:36:11] **Phil Glutz:** le grand vol que j'ai fait, on en parlera plus tard, c'est l'ascension du Matterhorn au Mont Blanc, puis au Niesen et retour.

[00:36:20] **Gavin McClurg:** et tu es passé juste par-dessus la crête, genre vers le Young Frow, ou tu es revenu vers... c'est quoi le nom de ton côté, en face de ça mais plus bas dans la vallée, comme ce Sion ? C'est quoi, Lucre Loiker Bad ? Tu es revenu dans Luiker Bad quand tu as fait ça depuis Niesen ?

[00:36:40] **Phil Glutz:** non, je suis passé par Candistick, je crois que je suis passé par le Lochberg quelque part, c'était plus impressionnant. Oh, c'était l'un des plus beaux endroits sur Terre, ouais, c'était le triangle 230 231, d'accord. Alors, le plan serait de refaire ça parce que c'était tellement cool, mais il faut regarder les points de virage et essayer d'élargir ça, peut-être. Je ne sais pas si ça va marcher, mais de voler vers le sud, je ne sais pas si ce sera trop stable le matin, dans le genre... je suppose que les quatre Alpes là-bas, de l'autre côté de la vallée d'Aoste, peut-être que ça marchera au printemps, mais ensuite...

[00:37:32] voler au sud du Grand Paradiso, puis bifurquer vers l'ouest en direction de la France et remonter la vallée de Chamonix... tu pourras peut-être m'aider sur la question des parcs nationaux et des problèmes que ça pose, j'ai un peu étudié ça et ça a l'air compliqué, voire impossible. Le truc, c'est que...

[00:37:55] **Gavin McClurg:** tu ne peux tout simplement pas atterrir, ouais

[00:37:57] **Phil Glutz:** C'est exactement ça, enfin...

[00:38:03] On peut jouer avec les triangles. Je me suis rendu compte qu'avec le pourcentage de clôture, si tu veux battre un record, il faut être à une certaine distance de ton point de départ. Mais si tu veux juste voler un FAI, là on ouvre un peu ce petit coin qui se déplace quand tu bouges ton point de virage pour voir jusqu'où je dois aller ou à quelle distance je peux voler et quels angles je peux obtenir. Mon atterrissage réaliste, le réaliste, c'est toujours un FAI, et tout ce qui vient après, c'est du bonus. Donc si tu pars vers le sud depuis Klein, puis vers l'ouest, et que tu passes par Chamonix, tu as fait un triangle monstrueux au moment où tu atteins Martigny, ouais, et c'est un triangle. Et puis si tu le voles, ce n'est pas juste du bonus. Ouais, si tu remontes vers le nord d'ici et que tu rentres, je ne sais pas de quoi tu parles, ouais, jusqu'à 300, genre 300 000 triangles.

[00:39:04] **Gavin McClurg:** ouais, un vrai gros triangle, le plus grand des Alpes, ça serait assez incroyable et

[00:39:09] **Phil Glutz:** L'autre option, c'est, enfin d'après ce que dit Chris, on utilise cette altitude supplémentaire pour voler vers l'est à travers Mac et Jaguar Domodossola, la vallée de Cento. Si vous y êtes, alors, ça va être, ça va être incroyable. Choisissez, euh, vous volez jusqu'à Locarno et puis, et puis en diagonale vers le haut pour revenir dans... oh, je ne sais pas jusqu'où il faut aller, je dois regarder mon ancien go.

[00:39:35] **Gavin McClurg:** frôler l'Eiger et rentrer, ouais, c'est quelque chose.

[00:39:38] **Phil Glutz:** genre ça, ouais

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Ouais, ça serait génial.

[00:39:40] **Phil Glutz:** C'est vraiment bien, ouais. Il y a un potentiel, genre, est-ce que les ailes s'améliorent ? On s'améliore, on devient plus audacieux. Ouais, ouais, ouais, gardez l'œil ouvert, ne...

[00:39:52] **Gavin McClurg:** Tu penses que... j'ai déjà dit ça trop souvent, mais je ne sais pas si tu captes bien le truc avec ce sport : même quand tu es dans la Mecque du parapente au monde, il y a encore tellement de possibilités. Je veux dire, on a l'impression de n'en exploiter qu'une infime partie. C'est juste... enfin, là où je viens, chez moi, c'est une blague à quel point il y a de choses à faire. C'est même accablant, tu sais, mais...

[00:40:15] **Phil Glutz:** Pour nous, la Suisse est un terrain de jeu pour le parapente en termes de décollages, et c'est juste tellement facile de monter en montagne et de rentrer à nouveau. Pour vous, là où vous volez, c'est juste un peu plus le pays des tigres de Finn, ouais, un peu plus de folie.

[00:40:32] **Gavin McClurg:** un peu plus d'oxygène

[00:40:34] **Phil Glutz:** et tout ça, ouais, les Alpes sont incroyables et le potentiel ne cesse de croître là où

[00:40:43] **Gavin McClurg:** Pour les gens qui pensent venir survoler les Alpes pour la première fois cet été, quel serait l'itinéraire parfait ? Si on part du principe que la météo est incroyable partout, que vous avez un beau système de haute pression, sans pluie et pas trop de vent... donnez-moi vos 10 sites préférés.

[00:41:07] **Phil Glutz:** il y a tellement de sites, c'est ça le truc quand on gère une entreprise de tandem. C'est l'une des raisons pour lesquelles je fais de gros vols depuis Zermatt, parce que bon, c'est là que j'habite, je peux sortir de chez moi tôt le matin et monter en montagne sans avoir à voyager la veille ou quelque chose comme ça. Ça a limité mon expérience par rapport à tous les sites de vol fantastiques et incroyables qu'il y a dans les Alpes. Mais pour quelqu'un qui n'a jamais volé dans les Alpes auparavant, il faut penser à des endroits comme Annecy et Interlaken, qui offrent cette vue incroyable sur les Alpes plus douces. Vous avez de bonnes conditions de décollage, la seule chose avec laquelle vous devez composer, c'est le trafic dans ces deux endroits, mais le potentiel pour faire quelques petits...

[00:42:05] des circuits avec des sommets incroyables à plus de 4 000 mètres et des cimes enneigées en arrière-plan, c'est incroyable. Donc, tu voudras probablement t'y mettre avec l'un de ces sites, tu as sûrement de meilleures idées sur les premiers sites à visiter. Fierce, tu dois y aller juste parce que c'est la Mecque, tu sais. J'ai dû aller à Chamonix parce qu'il y a 9 000 pieds de dénivelé, mec, c'est raide. Ouais, ouais, ouais, il fallait que ça fasse partie de l'expérience. Ouais, le

ski aussi. Alors, Fierce, c'est... et tu peux faire Fierce-Goms. Donc, en partant vers l'est depuis Fierce, pour les pilotes moins expérimentés, c'est probablement un super vol. Tu peux probablement faire quoi, 50 km ? Jusqu'au premier sommet et retour. Tu as une grande vallée large, ils ont même fait la...

[00:43:06] l'espace aérien de l'aéroport est étroit, donc vous n'avez pas besoin de... vous pouvez atterrir presque sur le côté de la vallée, n'importe où, il y a des champs en pente, et c'est une série de crêtes que vous pouvez enchaîner ou rester dans la chaîne arrière et voler juste le long de la crête. Ce vol est le classique facile, et c'est un classique, et c'est fun. Une fois que vous descendez dans le ballet principal, les choses deviennent sérieuses selon ce que fait le vent, c'est un... oh oui.

[00:43:39] **Gavin McClurg:** il y a des endroits sur la route où on peut

[00:43:42] **Phil Glutz:** devenir assez

[00:43:42] **Gavin McClurg:** C'est dingue, ouais, exactement. Enfin, bien sûr, on a eu beaucoup de pilotes de tandem dans l'émission, mais je n'ai jamais posé de questions sur le tandem. Mais revenons un peu sur ton parcours, comment tout ça a commencé ? C'était la fin de ta carrière d'ingénieur, c'est ça ?

[00:44:01] **Phil Glutz:** ma carrière d'ingénieur, elle était à l'arrêt et j'ai fait plein de choses, et je veux dire, c'était un peu, vous savez, le boom minier qui commençait en Australie, ça fait 20 ans maintenant, et une partie de moi se demandait : est-ce que je veux vraiment aller en Australie occidentale quand des agents d'entretien gagnent 100 000 dollars ou quelque chose comme ça ? C'était ridicule. Et une petite partie de moi se disait : est-ce que je devrais juste y aller pour gagner un peu d'argent ? Mais je n'arrivais tout simplement pas à le faire. Pendant ce temps, mon ami Ronnie Schneider, l'autre Suisse-Australien, était un peu devant moi avec sa formation en tandem, et j'ai un peu... C'était l'ami qui t'a amené à Zermatt. Exactement. Alors je suis arrivé à Zermatt juste au moment où il obtenait sa licence tandem.

[00:44:51] Et alors que je progressais vraiment, vraiment lentement, que j'étais encore un débutant, j'avais cette confiance intérieure en mes capacités de vol, et je me disais : « Ouais, je peux le faire. » Et donc, pendant cette première année, c'était en 2002, j'ai juste volé, volé et volé. Je devais obtenir mon... j'avais une licence australienne restreinte, je crois. Donc je devais obtenir ma licence suisse.

[00:45:19] **Gavin McClurg:** C'est un peu exigeant, je comprends, n'est-ce pas ?

[00:45:22] **Phil Glutz:** La licence solaire est probablement l'une des plus exigeantes. Le bon côté, c'est que c'est un examen, dans des conditions d'examen, donc ils sont vraiment sympas, mais vous devez le passer devant des inconnus, éventuellement sur un site de vol inconnu selon l'endroit où vous vous inscrivez, et vous devez le faire dans des conditions d'examen, ce qui est une bonne chose. Et c'est la même chose pour tous les autres examens. Alors j'ai passé la licence solo, et dans un délai de — on est autorisé à faire le tandem, ce qu'on appelait le tandem B à l'époque. Il faut attendre 12 mois et avoir un minimum de 150 vols ou quelque chose comme ça. J'avais ça. Quelques jours après avoir atteint les 12 mois, je me suis inscrit pour le tandem B,

[00:46:11] et environ un mois ou deux après avoir atteint le minimum requis pour la licence solo tandem A, je l'ai faite. C'est un processus long, difficile et coûteux. Donc, ça a été deux ans de vol intensif avec quelques petits boulots entre-temps.

[00:46:36] **Gavin McClurg:** Alors, l'une des raisons pour lesquelles j'ai toujours évité d'être pilote de tandem commercial — je fais des tandems pour le plaisir — c'est que j'entends toujours les pilotes de tandem dire que la façon numéro un de gâcher son vol en solo, genre ta... ta passion ? Ouais, c'est de faire des tandems. Est-ce que c'est vrai ? Parce que ça n'a pas l'air d'être le cas avec toi.

[00:47:00] **Phil Glutz:** Eh bien, peut-être que Chris et moi, je ne sais pas, on est peut-être les exceptions. À la règle, je n'ai pas... je suis encore en train d'apprendre. Je n'ai pas perdu la passion d'en apprendre plus sur ce sport et de m'améliorer, de progresser.

[00:47:17] Peut-être que tous ces autres gars sont juste meilleurs que moi, qu'ils ont tout fait, et demandez-moi dans cinq ans, et peut-être que je vous donnerai une réponse différente. C'est là où

[00:47:28] **Gavin McClurg:** vous faites des tandems, c'est un peu enchaîné, genre un après l'autre, ou pas ? Je veux dire, vous en faites toute la journée ?

[00:47:35] **Phil Glutz:** On en fait toute la journée, mais on en fait beaucoup moins et on est bien plus souvent freinés par la météo. Ces gars-là volent genre 300 jours par an, et nous — je ne sais pas combien, je n'ai pas regardé, mais c'est peut-être la moitié. Je ne sais pas. Ouais, d'accord. Il y a beaucoup de jours, ou beaucoup d'après-midis où on s'arrête à cause des vents forts et des turbulences, pour ne pas risquer un atterrissage difficile. Donc, ouais, on —

[00:48:06] On fait beaucoup moins de yo-yo que ces gars-là, mais là, c'est à fond. Les affaires ont repris et ça devient plus chargé chaque année, ce qui est une bonne chose. Ouais. Donc, on en est arrivés au stade où, je regarde la météo, je l'étudie, et je décide consciemment de prendre un jour de repos pour le tandem. Je sais que ça va me coûter une blinde, mais je prends un jour de repos pour le tandem et je vais voler en solo, pour aller piloter l'une de ces grues. Des triangles de dingue, si la météo est bonne, parce que je ne veux pas passer à côté.

[00:48:42] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais. Donc tu as toujours... tu as encore toute l'énergie pour ça, même si tu fais ces tandems. C'est pas genre, "Oh mon Dieu, je dois aller voler".

[00:48:48] **Phil Glutz:** Mais je le vois.

[00:48:51] Je vois ça. Pas chez tout le monde, pas chez tous les pilotes que je connais, mais ouais, c'est comme — c'est ce dicton, non ? Ne transforme pas ta passion en — C'est ton entreprise.

[00:49:10] **Gavin McClurg:** Si vous... vous savez, avec le recul, si vous deviez tout recommencer, est-ce que vous feriez la même chose ?

[00:49:17] **Phil Glutz:** Qu'est-ce que tu veux dire, ma vie ? Le côté aviation. Le côté aviation, j'aimerais — si j'avais été entouré de gens qui ont la même mentalité et qui poussaient un peu plus leurs capacités, peut-être, j'aimerais avoir progressé un peu plus.

[00:49:40] Just parce que vous

[00:49:41] **Gavin McClurg:** je n'avais pas les mentors et les gens qui volaient. Ouais, je n'avais pas...

[00:49:45] **Phil Glutz:** Ouais, peut-être que j'ai besoin que quelqu'un me dise de temps en temps : « Wow, tu te débrouilles super bien ». Parce que, ouais, le parapente est un sport individuel. On est souvent seul. On vit cette expérience incroyable, et on rentre chez soi et, tu vois. Ouais. Certains autres parapentistes pourraient être intéressés par ça. Mais au fond, tu l'as fait pour toi. Et c'est génial de partager ça — partager ces expériences, le bon et le mauvais, avec un groupe de personnes qui ont la même mentalité. Et, ouais, je n'ai pas vraiment eu beaucoup de ça pendant toute ma carrière en parapente, disons.

[00:50:32] Ouais. Je suppose que si tu es dans un endroit comme Fiesch ou Interlaken, il y a beaucoup plus de pilotes. Tu es plus exposé à ça. Et l'autre chose, c'est que je n'ai pas vraiment... je n'ai pas appris via une école. J'ai appris... j'ai fait ma formation de base dans une école après ça. Je faisais des trucs par-ci par-là avec un instructeur d'entreprise et un parapente ici et là, partout. Donc... et après ça, j'étais en quelque sorte autodidacte.

[00:51:02] J'ai passé mon examen de solo. Je m'entraînais pour obtenir ma licence de parapente solo. Et j'étais en train de faire cette approche d'atterrissage parce que c'est une approche qu'il faut faire. Personne ne m'a vraiment appris quoi que ce soit sur ce qu'impliquait la licence solo. Ronnie m'a dit les manœuvres que je devais faire dans le temps imparti. Alors je suis allé m'entraîner à les faire.

[00:51:23] Je faisais une approche d'atterrissage. Quelqu'un a dit qu'il fallait avoir les mains levées, tu sais, avoir une vitesse maximale pour pouvoir le piloter. Eh bien, ils n'ont pas expliqué pourquoi. Je l'ai juste retenu comme ça. Il faut voler à vitesse maximale quand on atterrit. Donc je faisais toute l'approche d'atterrissage sans utiliser les freins. Je faisais de grands virages en S et tout ça, en jugeant, ce qui s'est avéré être une pratique fantastique parce que quand j'ai réalisé, wow. Tu peux utiliser

[00:51:48] **Gavin McClurg:** les freins et tu peux — je pouvais ralentir

[00:51:48] **Phil Glutz:** je me suis un peu calmé. Je peux diviser par deux ma finesse sur une aile d'école. Quelle révélation.

[00:51:58] Mais moi – et puis l'autre chose, c'est que – vous savez, après avoir fait ce cours de base, je faisais du backpacking en Turquie et, bien sûr, j'ai atterri à Ludinaz. Et tout ce que je voyais, c'était – j'étais en mode : oh mon Dieu, c'était un ciel rempli de parapentes. J'ai dit au revoir à mes amis, j'ai dit que je restais ici et...

[00:52:17] Heureusement, vous savez, je me trouvais brillant. J'avais fait sept vols en haute altitude, je savais piloter et j'ai fait équipe avec Sky Sports, une entreprise fantastique. J'ai juste eu de la chance de tomber sur probablement la société de tandem la plus professionnelle là-bas pour s'occuper de moi. Et après deux semaines, enfin Murat, le patron, il m'a dit : « Va faire du maniement au sol ». Je lui ai répondu : « Allez, je veux voler, laissez-moi voler, laissez-moi voler ! ». Il m'a dit : « Un jour, d'accord, tu veux voler ? Va voler, voilà une radio ». Et voilà, je suis monté dans un camion tandem. Mais on avait cette... moi et ce gars sud-africain qui bossait au camping, on avait cette vieille Edel, on l'appelait l'Edel. On se relayait pour monter le matin et il me disait : « Je vais la mettre(_la défoncer_) ».

[00:53:11] Je vais lui faire vivre un enfer aujourd'hui, je vais tenter une spirale, vous n'allez pas le croire. Oh, j'ai fait cette spirale, vous voyez, on se poussait l'un l'autre et je pense que ça devait être une ligne assez courte, mais vous savez, après 10 vols, je faisais des spirales et tout le reste sur ce truc, en autodidacte, tout seul. Donc j'étais assez à l'aise avec les forces G et tout ça, et je suis arrivé à l'examen suisse et je devais faire un double cercle à droite en finissant sur l'axe en 20 secondes ou quelque chose comme ça. J'avais tout en tête, j'ai enchaîné une spirale complète, j'étais en spirale dès le premier cercle et à environ 90 degrés avant la sortie, je relâchais et je sortais sur un virage très fluide et lent sur l'axe, zéro pendule, et c'était parfait. Et je pose le premier...

[00:54:07] premier atterrissage dans le cercle, je m'éloigne et le gars est genre : « nan, comment ça ? » il dit : « non, tu es censé faire deux cercles sans interruption en Allemagne, c'est comme si tu avais fait un... tu as arrêté le cercle. » Je lui réponds : « bah, c'est comme ça que je sors. » Il dit : « nan. » Il dit ça parce qu'il savait que j'avais fait 200 vols, il me dit : « allez, allez, montre-moi ce que tu sais faire. » Du coup, j'ai dû dire que c'était un... j'ai perdu un soi-disant... OK, et tu as trois vols, tu as le droit de faire un vol de répétition pour ta licence solaire, donc j'ai dû réapprendre mon double cercle sans interruption en ralentissant, genre, vas-y doucement. Et ouais, l'un des inconvénients d'être autodidacte, c'est d'apprendre en faisant, peut-être.

[00:54:57] **Gavin McClurg:** Tu as peut-être déjà répondu à ça, mais c'est une question que je pose à presque tout le monde parce que je trouve ça instructif : si tu pouvais revenir en arrière, d'habitude je dis 50 heures de vol en autonomie, mais pour toi je vais dire 100 parce que tu as dit avoir fait environ 100 vols, mais ça ne ferait pas 100 heures. Alors, qu'est-ce que tu changerais si tu pouvais revenir à ce moment-là ? Est-ce qu'il y a des conseils que tu aurais aimé suivre ou quelque chose que tu aurais aimé faire différemment à partir de ce point ?

[00:55:33] **Phil Glutz:** Je sais que j'étais plutôt trop confiant intérieurement, je ne l'ai probablement pas montré mais j'étais super serein dans ma tête. Je me souviens avoir pensé que j'avais fait 50 décollages et 50 atterrissages qui étaient comme dans les livres, je n'ai jamais eu de problème. Je faisais ces vols, je ne faisais pas de longs vols thermiques ou quoi que ce soit, mais tout s'est bien passé dès le tout premier vol, c'était absolument nickel. Je ne...

[00:56:09] Je ne m'en souviens plus, je me rappelle juste que tout était parfait, tout était nickel, et puis les choses ont commencé à tourner mal. Alors, je me disais, en me parlant à moi-même, je me donnais une petite claque et je me disais : « Mec, tu ne sais rien, 50 vols, c'est rien. Ça commence ici. » Et puis, tu reçois des conseils, genre, ouais, entoure-toi de gens à qui tu peux parler, des gens qui te regardent, des gens que tu as autour de toi, des gens que tu fais voler pour qu'ils te donnent ces bons conseils qui pourraient te sauver la vie.

[00:56:49] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il de la réceptivité aux conseils à ce stade ? Vous savez, quand on est trop sûr de soi, ça peut être difficile. Est-ce que vous vous en souvenez ? Pensez-vous que vous auriez été réceptif ? Oui.

[00:57:04] **Phil Glutz:** bonne question, j'espère bien. Je pense que j'entends ça souvent de la part de...

[00:57:09] **Gavin McClurg:** les instructeurs en soulignent souvent qu'il y a beaucoup de gens qui ont des sourdines, vous voyez, ils hochent la tête mais ils vous racontent à quel point ils réussissent bien alors qu'ils ne retiennent rien

vraiment.

[00:57:20] **Phil Glutz:** Ouais, personne ne m'a jamais mis au tapis en me disant : « Phil, il faut que tu... » Et je ne dis pas que c'est forcément le cas, mais je me demande s'il n'y a pas eu des épisodes dans mon passé où des gens auraient dû dire quelque chose et ne l'ont pas fait. Genre : « Ce clown, qu'est-ce qu'il fabrique ? » Ouais, je pense spécifiquement à moi. Ouais, c'est clairement un problème que je vois avec des élèves, avec de bons élèves, qui pensent avoir tout maîtrisé alors que non, et ils se mettent en danger. Et ça revient à... enfin, en tant qu'instructeur, j'essaie de mettre en évidence...

[00:58:11] autant que je peux, je fais le maximum pour analyser la situation, m'asseoir et expliquer ce qui peut mal tourner quand quelqu'un se retrouve dans une situation périlleuse sans avoir réalisé, vous savez, à quel point il était proche de quelque chose de vraiment grave. Alors, ouais, j'aimerais bien qu'il y ait eu un peu plus de ça dans mon passé. Ouais.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Phil, il y a 13 mois, c'est une bonne transition. Il y a 13 mois, tu as eu un incident dont je pense que les gens peuvent vraiment tirer des leçons et, tu sais, on a beaucoup parlé des accidents dans l'émission, donc on n'a pas besoin d'aller dans le sombre, mais je pense que c'est instructif parce que c'était l'un de ces trucs où, ce n'était pas comme si vous voliez dans des conditions difficiles. Ce n'était pas comme si vous poussiez les limites. Ce n'était pas comme si vous, tu sais, c'était comme un serpent dans l'herbe qui sort et vous mord les fesses sans que ce soit vraiment votre faute, mais il y avait, tu sais, des choses à tirer de là.

[00:59:30] **Phil Glutz:** Ouais. Vous voyez le genre, hein ? Je ne vais pas dire que ce ne l'était pas. C'était une expérience qui a changé ma vie, mentalement, mais surtout physiquement. Un jour, vous allez au boulot, deux semaines plus tard, vous sortez de l'hôpital, et deux mois plus tard, vous rentrez enfin chez vous. C'est comme si un jour vous alliez au travail et que deux mois plus tard, vous rentriez. La vie bascule d'un coup. C'est comme si la vie tournait brusquement à gauche. Waouh.

[01:00:04] Ouais, et ça peut arriver aussi vite.

[01:00:08] Et, vous savez, je suppose que j'ai cette réputation maintenant, au moins à Zermatt, à cause de ce que j'ai fait. Je pilote les gros triangles, je fais un peu d'acro, je fais des compétitions et je fais probablement plus de vols en solo que n'importe qui, à part Chris. Alors tout le monde à Zermatt se disait : non, c'est impossible, pas Phil. Comment est-ce que ça a pu arriver ? Vous voyez, comment ça a pu arriver à Phil ? Et ça, c'était dur. C'était difficile à digérer aussi. Et, vous savez, votre réputation est un peu en lambeaux. Ce n'est pas le cas, mais c'est comme ça. On a l'impression que ça l'est.

[01:00:54] Mon Dieu, j'ai déçu tout le monde. Je me suis positionné comme un défenseur de ce sport, en disant qu'il était incroyablement sûr. Tant que vous accumulez votre expérience lentement et que vous en avez une grande diversité, et puis soudain, ça arrive et c'est... alors, comment est-ce arrivé ? Ouais. Je vole en tandem dans des conditions d'automne très légères. On est sur une pente exposée au sud pour capter les seules thermiques qu'il y a dans le coin. Heureusement pour nous, on plane bien, enfin, je planais en thermiques le jour de Noël en 2000, à 1600, ce qui est dingue.

[01:01:40] Alors oui, Zermatt, Zermatt. Zermatt offre une bonne portance, probablement plus longue que la plupart des endroits, mais les conditions restent douces, légères, mais cela implique de voler et de planer près d'une pente rocheuse abrupte. Et je suis mon ami et partenaire d'affaires dans son tandem. On vole tous les deux avec l'extrémité de l'aile droite vers la pente. Il se tourne pour revenir en arrière. Je le suis. On a donc tous les deux les extrémités d'aile gauche vers la pente, et puis il se tourne, il revient vers la pente. Je vole un peu plus loin et ce n'est pas une grande zone, mais le timing est tel que nous nous tournons tous les deux vers l'extérieur, loin de la pente, en même temps.

[01:02:33] On tourne tous les deux vers la pente pour prendre de la portance. Et c'est à ce moment-là qu'il y a cette petite hésitation. Je lui ai demandé et il a dit la même chose. Il y a un petit truc du genre : qu'est-ce qu'il va faire ? Est-ce que je tourne à gauche ou à droite ? À gauche ou à droite. C'est comme si on se rentrait dedans dans la rue, une rue déserte, ça peut arriver. On se dit : oh, c'est embarrassant. Boum. On se prend un choc de poitrine par accident quelque part. Et on continue son chemin. Dans une rue bondée, ça n'arrivera jamais parce que tout le monde finit par s'écarter. Et oui, il y a évidemment des règles de priorité en vol, comme dans beaucoup de choses.

[01:03:19] Et, la combinaison de nos positions relatives par rapport à la pente et l'un par rapport à l'autre nous a mis dans une situation qui n'était pas claire à cent pour cent, et en parapente, surtout en vol de pente, il s'agit beaucoup de garder le contact visuel. Et on avait le contact visuel, on se voyait clairement, mais on a eu cette petite hésitation, et une seconde et demie d'hésitation quand on se retrouve avec deux ailes qui se rapprochent à une vitesse de 70 kilomètres par heure, soudainement, toute votre marge de manœuvre disparaît et vous pouvez juste m'entendre. Je l'ai filmé.

[01:04:04] J'ai filmé l'accident et on m'entend jurer et juste enfoncer le frein, et, euh, enfoncer le frein gauche pour, pour sortir de la trajectoire.

[01:04:24] Je me suis dit : je vais aller te voir. OK. Ouais. Alors,

[01:04:29] Ouais, l'aile a genre tiré le frein et on était de l'autre côté de la colline, alors que je le regardais, j'ai soudainement vu un gars ; je regardais l'aile et je me suis dit : « Attends une minute, c'est qui ce gars ? » Et je me suis dit : « Oh, ouais, je vais le percuter là-haut. Je peux le voir tirer le frein. » Et il est passé de l'autre côté de la colline. Genre deux ou trois secondes plus tard, j'ai regardé en bas, le sol est monté et je me suis dit : « Non, c'est fini, je suis écrasé, je suis enterré. » J'ai tiré les deux freins pour essayer de faire un flare, je suppose, du mieux que j'ai pu, et incroyablement, on a atterri sur une pente super raide avec des rochers plats et des touffes d'herbe. L'aile a tenu, je ne sais pas ce qui a tenu l'aile, mais on n'a pas glissé ; on était dans une sorte de couloir à fond plat ou escarpé entre des falaises et des affleurements rocheux, et c'est juste le destin qui m'a heureusement mis là plutôt qu'ailleurs.

[01:05:33] et heureusement, comme on volait à Zermatt, avec Air Zermatt juste à côté de notre zone d'atterrissage et des amis qui les ont appelés depuis les airs, il s'est passé moins de 20 minutes avant que je sois dans un hélico en route pour l'Inselspital à Dornach. C'est probablement ce qui m'a sauvé la vie, je suppose. Ouais, nos vies changent d'une seconde à l'autre. La question qui reste, c'est comment... c'est facile de dire "eh bien, reste plus loin, sois plus prudent", c'est vrai, mais

[01:06:21] pour savoir comment éviter cette situation précise, en étant exactement assez éloignés et positionnés pour ne pas susciter ce doute sur le fait de tourner à gauche ou à droite. Et je pense que, oui, le décollage en solo depuis une crête, en vol de pente, c'est presque plus critique que de décoller avec 100 personnes en groupe. Vous savez à quoi vous attendre dans un groupe, sauf si quelqu'un fait une connerie. Dans un groupe, tout le monde tourne à droite de la même façon, les gens sont proches les uns des autres, vous pouvez monter plus vite que les autres, vous les voyez. Oui, quelqu'un, un bon pilote, va tourner à l'intérieur parce qu'il est au cœur de la thermique, c'est pas grave, laissez faire, trouvez votre place, mais...

[01:07:20] Ouais, voler avec des potes, quand tu fais des allers-retours sur une crête, il y a toujours ce contact visuel nécessaire quand tu décolles pour ne pas... pas tout de suite, laisse de la place, assure-toi d'avoir le contact visuel et sois vraiment prudent. Et évidemment, mon pote et moi, les circonstances ont conspiré pour, pour produire cette situation, donc...

[01:07:50] **Gavin McClurg:** On est ici 13 mois plus tard, et tu te débrouilles vraiment bien en compétition. C'est de la rééducation, j'en suis sûr, j'en suis certain. Mais qu'est-ce que tu peux nous apprendre sur le fait de revenir d'un truc pareil ? On en parlait un peu avant de commencer l'enregistrement, parce que ce n'était pas comme si vous aviez été stupides, ce n'était pas comme si vous aviez fait une erreur... enfin, vous avez fait une erreur, d'accord, mais c'était une question de complaisance. C'était juste un truc bizarre, je ne peux pas beaucoup vous apprendre.

[01:08:24] **Phil Glutz:** sur la façon d'éviter cet accident ? Non, je veux dire, il faut être hyper conscient de la complaisance. Comment est-ce que tu... Ouais, ouais, c'est un genre d'oxymore, non ? Ouais, d'accord. Être conscient de la complaisance, ouais.

[01:08:37] **Gavin McClurg:** Exactement. Je veux dire, je ne pense pas qu'on ait besoin d'en dire plus là-dessus. C'est juste génial que les gens... c'est un autre rappel que, tu sais, c'est justement lors de ces journées calmes qu'on doit vraiment rester vigilants. Mais je pense plutôt au côté mental, tu vois. Est-ce que c'était la première fois que tu volais à nouveau ? Est-ce que c'était effrayant ? Est-ce que tu étais nerveux ? Est-ce que tu t'es rendu compte que tu étais dans un état d'esprit différent de n'importe quel moment de ta vie de pilote, ou est-ce que c'était genre « putain, Dieu merci, je suis de retour, je peux recommencer à faire ça » ?

[01:09:06] **Phil Glutz:** j'étais, j'étais carrément nerveux au début. j'ai acheté une, j'ai acheté une aile d'école légère, il fallait que j'en achète une. enfin bref, j'en ai acheté deux et je me suis dit : c'est ma, tu vois, il me faut quelque chose de super facile pour débiter, pas trop rapide, mais je veux voler et je n'avais rien dans mon quiver actuel d'ailes qui convenait à ça et je me suis dit non, et je ne sais pas.

[01:09:37] **Gavin McClurg:** vos parcs actuels, bizarrement

[01:09:40] **Phil Glutz:** C'est ça, ouais, et

[01:09:45] malheureusement, à la suite de l'accident, j'ai des lésions nerveuses qui, euh, peuvent ou non être complètement

[01:09:57] je récupère, mais ça a entraîné une mobilité limitée dans mon pied gauche, donc ça veut dire que je ne peux pas courir très vite. J'étais nerveux sur ma capacité à décoller, et c'était six mois et une semaine après l'accident que j'étais sur Rottweiler. J'avais un décollage parfaitement préparé sous la neige, ce qui m'a donné beaucoup de confiance et une aile facile. J'avais environ 5 km de vent de face, les conditions étaient parfaites. Donc, ouais.

[01:10:43] J'étais nerveux au début, pas à l'idée d'avoir un accident, mais plutôt sur la façon dont je vais me sentir. Je ne savais pas comment je me sentirais, vous savez, juste en parlant avec des psychologues et des psychiatres en rééducation. Ils sont très conscients du stress post-traumatique et ils disaient : « Ne soyez pas surpris dans six mois ou douze mois si ça vous tombe dessus soudainement ». Et on touche du bois, jusqu'à présent, mentalement, tout s'est très bien passé, tout va bien. Donc j'étais nerveux pour le décollage, mais...

[01:11:30] j'étais nerveux pour le décollage, mais dès que j'ai relevé l'aile, la tension sur les mousquetons s'est relâchée, le décollage m'a permis de courir presque aussi vite avec un minimum de boiterie hors de la montagne, bien plus facilement que ce à quoi je m'attendais. J'étais quand même super content d'être de nouveau en l'air et je devais descendre et...

[01:12:01] Est-ce que c'était ce vol ? Je devais descendre et atterrir parce que ma petite amie était étudiante à l'époque, et peut-être une ou deux autres personnes étaient là-haut, et je devais descendre puis prendre la radio pour parler maintenant. Et c'était thermique, donc je pouvais rester en l'air. Je faisais de la thermique sur ma petite aile d'école légère Jomo, donc j'ai appelé le départ et j'ai dit : « Envoyez des élèves, envoyez un Nook ». Elle a décollé et on a volé aile contre aile, ce qui était très romantique et très guérisseur après tout ce qu'on avait traversé ensemble.

[01:12:49] C'était un truc énorme, une étape cruciale dans toute la rééducation, physiquement et mentalement, d'être en l'air et de voler avec cette personne qui m'a accompagné tout au long de ce parcours. Ouais, merci Nook, je t'aime.

[01:13:16] **Gavin McClurg:** C'est un super endroit pour, je pense que c'est un bel endroit pour finir parce que sinon je vais commencer à pleurer. Alors, merci Phil, mec, j'apprécie vraiment. Il y a de super leçons là-dedans et je suppose qu'il nous reste encore une journée de ce moment génial ensemble, alors j'ai hâte de voler avec toi et de prendre le large avec toi à Zermatt. J'ai hâte de t'avoir avec moi là-bas un peu partout, ouais, mais merci.

[01:13:43] **Phil Glutz:** Merci beaucoup Gavin, c'était un plaisir et un honneur. J'ai hâte de voler avec toi à l'avenir. Santé. Cool, si...

[01:13:58] **Gavin McClurg:** Si vous avez tiré quelque chose de cette écoute de Cloud Based Mayhem, tout ce que nous demandons, c'est un dollar par épisode. C'est un podcast soutenu par ses auditeurs et il sera gratuit, il sera toujours gratuit. J'adore le faire, mais j'espère que vous avez apprécié et je vous dis à la prochaine. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est beaucoup de travail, c'est très chronophage, et c'est très chronophage pour notre monteur. Un grand merci à Miles Connelly, un vrai maître avec tout ce matériel, on ne pourrait pas le faire sans lui. Mais si vous en avez tiré quelque chose, voyez ça comme un abonnement à un magazine ou quelque chose comme ça. Et tout ce que nous demandons, comme je disais, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via cloudbasemayhem.com, vous y trouverez les liens pour le soutenir ponctuellement via PayPal, ou vous pouvez vous inscrire comme contributeur régulier où vous pouvez configurer le tout et être récompensé pour cela via patreon.com/cloudbasedmayhem. On apprécie vraiment, vraiment, vraiment, ça rend tout cela possible.

[01:14:45] Merci encore à tous, joyeuses fêtes et on se retrouve au prochain épisode. Salut !

Deutsch

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

Show notes

Phil schlägt große Linien im größten Gelände der Alpen und entschied sich vor ein paar Jahrzehnten, seine Karriere im Ingenieurwesen aufzugeben, weil der Himmel ihn rief. Als gebürtiger Australier entdeckte Phil Zermatt vor über zwanzig Jahren und machte es zu seiner Heimat. Wir besprechen das Geschäft des Tandemflugs und die damit verbundenen Risiken; die Bedeutung von Selbstvertrauen beim XC-Fliegen; wie man es „besitzt“; die besten Flugplätze in den Alpen; den Ruf der großen Berge; wie man eine Karriere im Flugsport macht; was einen „perfekten“ Schüler ausmacht; und wie man stets vor Selbstgefälligkeit wachsam bleibt. Viel Spaß!

Der Beitrag zu Episode 57- Phil Glutz and Confidence, Complacency and Chasing it erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Schöne Feiertage von Cloudbase Mayhem. Ich hoffe, ihr hattet einen tollen Urlaub, und es ist cool, euch diese Show direkt nach Weihnachten zu präsentieren – hoffentlich denken wir alle eher an das Fliegen von Gleitschirmen als an Geschenke. Nur zur Erinnerung: Unser Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, gilt noch ein paar Tage, bis zum 30. Also haben wir noch drei Tage übrig, wenn wir diese Folge rechtzeitig rausbauen, was wir planen zu tun. Nur zur Erinnerung: Unser Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, gilt noch ein paar Tage, bis zum 30.

[00:01:06] Also haben wir noch drei Tage Zeit, wenn wir diese rechtzeitig veröffentlichen, was wir auch planen.

[00:01:18] Wir haben also noch drei Tage Rest von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wenn wir dieses also rechtzeitig rausbringen, haben wir noch drei Tage Zeit, was wir auch planen. Wir haben also noch drei Tage Rest von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wenn wir dieses also rechtzeitig rausbringen, haben wir noch drei Tage Zeit, was wir auch planen.

[00:02:10] Wir haben also noch drei Tage Zeit für unseren Garmin-Rabatt auf ein inReach-Gerät,

[00:02:17] an SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wir haben also noch drei Tage von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wir haben also noch drei Tage von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wir haben also noch drei Tage von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wir haben also noch drei Tage von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Wir haben also noch drei Tage von unserem Garmin-Rabatt für ein inReach-Gerät, ein SE oder Explorer, der bis zum 30. gültig ist. Nur sehr wenige Leute leben dort oben und fliegen von dort aus cross country. Phil und einige seiner Kumpels, Chris Bamford und einige von denen, haben dort seit Jahren echt coole Routen geflogen. Und ich wollte mit ihm darüber sprechen, was wir auch getan haben, aber ich wollte auch mit ihm über das Fliegen von Tandems sprechen. Wir hatten natürlich viele Piloten in der Show, die Tandems geflogen haben, aber ich habe diesen Aspekt noch nie wirklich vertieft.

[00:03:03] Ich dachte, das wäre wirklich interessant. Und dann hatte Phil vor etwa einem Jahr einen ziemlich schweren Unfall – nicht wirklich widerwillig, aber eben einen schweren. Das wusste ich nicht, aber Pal Tackett, der vor langer Zeit in der Show war, hat von einem sehr schweren Unfall erzählt, den er hatte. Er hat zu der Zeit bei Phil gewohnt, als das passierte. Das wusste ich nicht. Und das ist jetzt kein Downer. Wir gehen nicht auf die negativen Aspekte eines Unfalls, die Genesung und all das ein. Aber was wir ansprechen, ist eher eine Warnung vor Selbstgefälligkeit. Denn es passierte an einem Tag, an dem einfach alles perfekt war. Es war kein früher Tag. Es war einfach eine dieser Situationen, die passiert, weil man mit dem anderen Piloten, der in der Luft war, fast schon zu gute Freunde ist und sie versucht haben, eine Kollision in der Luft zu vermeiden. Da gibt es einige wirklich gute Lektionen und einige echt coole

mentale Erkenntnisse daraus, wie man nach so etwas zurückkehrt.

[00:03:54] Phil gibt gerade richtig Gas. Er hatte überhaupt keine Probleme, sich davon zu erholen. Und er teilt einige wirklich gute Gedanken darüber, wie dieser ganze Prozess abläuft. Ich denke, das wird euch gefallen. Ich glaube, ihr werdet diesen Aspekt auch genießen, aber Phil fliegt schon seit den Anfängen des Gleitschirmfliegens. Und sein Weg vom Ingenieur zum Gleitschirmflieger als Lebenswerk ist wirklich cool. Ich denke, das wird euch gefallen. Also, ohne weitere Verzögerung, genießt bitte dieses großartige Gespräch live aus Mexiko mit Phil Glatz.

[00:04:30] Phil, es ist echt cool, das hier live in Mexiko vor dem Weltcup zu machen. Wir hatten einige geniale Tage, an denen wir an einem richtig coolen neuen Spot hier in Zapotec schnell geflogen sind. Und, äh, du und ich haben uns vor dieser Reise nicht persönlich gekannt, aber ich verfolge deine Flüge in Zermatt schon ewig, weil Bruce, du weißt schon, mein X-Alps-Supporter, immer so sagt: Schau dir an, was der Typ macht. Schau dir an, was er macht. Und es ist, äh, also eine echte Ehre für mich, ein bisschen Hintergrundwissen und Geschichte zu bekommen. Ich dachte mir, vielleicht wäre ein cooler Einstieg für diejenigen, die nicht viel über die Alpen oder Zermatt wissen. Äh, weil du weißt, als Einheimischer in Zermatt zu fliegen ist, ist das nicht dasselbe wie in Annecy, weißt du, da seid ihr nicht so viele oben.

[00:05:18] Und ich dachte mir, kannst du uns ein akustisches und visuelles Bild davon malen, wo ihr eigentlich unterwegs seid und was ihr da macht? Ich weiß, es geht nicht nur darum, dass du gute Flüge postest, sondern es ist dein ganzes Leben und dein ganzes Geschäft dort. Also beschreib das für die Leute, die noch nie am Matterhorn waren. Kannst du diese Gegend beschreiben? Denn sie ist ziemlich einzigartig.

[00:05:39] **Phil Glatz:** Ich bin, ähm, quasi aus Versehen in einem kleinen Tal gelandet, in dem der ikonischste Gipfel der Alpen steht, das Matterhorn. Und Zermatt ist dieser unglaubliche Ort. Es ist eine Touristenstadt, aber es ist der höchste Teil der Alpen. Es gibt tatsächlich 29 Gipfel im Zermatter Tal, die über 4.000 Meter hoch sind, und über 40 Gipfel in den umliegenden Tälern, die über 4.000 Meter liegen. Der Mont Blanc ist massiv. Und er hat ein paar umgebende Gipfel, aber das Matterhorntal ist das höchste Fluggebiet. Es ist, man kann sagen, dort oben ist es extrem. Es ist ein schmales Tal. Es ist das Ende eines Tals.

[00:06:25] Es gibt dort starke Windsysteme. Natürlich bekommen wir im Frühling starke Talwinde. Wir sind sehr anfällig für Süd-Südwestwind. Wir haben so eine Art lokalen Föhn-Effekt. Sobald der Wind nach Süden dreht. Im Winter, oder zu jeder Zeit, wenn der Wind leicht aus Osten kommt, bekommen wir einen fiesen Windeffekt an einem unserer Startplätze, während der Rest des Tals ruhig sein kann, aber wir haben dann einen heulenden Wind an unserem Hauptstartplatz. Ja, das ist großes Bergfliegen und mit einer Postkarte als Landeplatz, die an der Seite eines Tals neben dem Bahnhof klebt.

[00:07:10] Ja,

[00:07:10] **Gavin McClurg:** deine Landung ist einfach lächerlich. Als ich mich dort für das 2015er X-Alps Rennen trainiert habe, bin ich mit Michael Vitchee zusammengekommen. Wir waren zufällig am selben Tag dort unterwegs, weil es ein ziemlich guter Tag war. Und wir sind beide zusammen auf dieser kleinen Landefläche gelandet, von der du redest. Und ich dachte mir: Wow, hier machen die Leute wohl ihre Wutanfälle und so. Das ist winzig. Es ist,

[00:07:32] **Phil Glatz:** Es ist okay. Wenn da Wind ist, wenn der Wind beständig ist, ähm, und. Wir bekommen starke Talwinde, was, was völlig in Ordnung ist. Man kann auf einer Briefmarke landen. Das Einzige, womit wir dann zu tun haben, ist Turbulenz, weil das Tal direkt vor der Landung schmaler wird. Also bekommen wir Turbulenzen, ähm, dadurch und es ist etwas erhöht an der Hangseite, äh, über einer vier Meter hohen Mauer. Wir bekommen also Rotor, äh, der von den, von den Bahngleisen auf die Landefläche wirbelt. Man kann also umgehauen werden, äh, trotz aller Bemühungen um eine sichere Landung. Also warum

[00:08:09] **Gavin McClurg:** Bist du da? Das klingt schrecklich.

[00:08:13] **Phil Glatz:** Ja. Warum bin ich dort? Das ist eine lange Geschichte, aber, ähm. Also,

[00:08:18] **Gavin McClurg:** cool. Also, wir werden darauf eingehen. Ich wollte nur kurz festhalten, dass, wenn ihr noch nicht in dieser Gegend wart – es ist ein Ort, durch den ich jetzt schon oft geflogen bin. Sogar bei diesem Rennen, dem Rennen 2017, mussten wir nicht dorthin, normalerweise fliegen wir nördlich davon. Weil wir auf dem Weg zum Mont

Blanc sind, wisst ihr schon, und dieses Jahr war der Zylinder immer 5k. Weil man da eigentlich keine Toplanding machen kann. Das Matterhorn eignet sich dafür nicht wirklich. Und deshalb kamen wir dieses Jahr auf der Südseite und es ist erstaunlich, wie dicht alles dort ist. Wisst ihr, Domodossola liegt direkt über dem – ich meine, das SAS-Tal ist direkt da. Da ist das Map-Tal, aber direkt auf der anderen Seite ist es eine völlig andere Welt. Erstens seid ihr dort buchstäblich in einem anderen Land.

[00:09:03] Du bist in Italien. Und auf dieser Seite gibt es vier große Täler und alles drängt sich da zusammen, nicht wahr? Ich meine, für mich ist das immer noch ein Ort, der eine enorme Menge an Respekt verlangt.

[00:09:15] **Phil Glutz:** Ja. Und ich lerne immer noch dazu. Ich lerne immer noch etwas über diese Pässe, diese Hochgebirgspässe und die Täler und die verschiedenen Windsysteme und wie sie von den Bergen beeinflusst werden. Ja, wir sind ständig überrascht. Wie du weißt, wird man nass. Die Wettervorhersage wird immer besser, aber lokale Effekte sind eben extrem lokal. Wir fliegen in Wetter- und Windsystemen, die Wissen darüber erfordern, was hier bis 500 Meter entfernt passieren wird. Und es gibt keine Vorhersage, die dir das liefert. Also sind wir ständig überrascht, trotz unserer besten Bemühungen, zu verstehen, was der Wind und das Wetter jeden Tag so machen werden.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Ist das eine reine Zahlensache? Ist es so eine Sache, bei der man nach all diesen Jahren eigentlich ziemlich durchblickt, aber die Dinge sind immer noch ein bisschen überraschend? Ich meine, ich stelle mir vor, für mich ist es so, als könnte man sich in den Alpen wirklich nicht in eine kniffligere Lage bringen. Ich kenne keine einzige dort, vielleicht gibt es welche, aber du hast dich in eine Lage gebracht, die extrem anspruchsvoll ist. Magst du das? Oder ist es immer noch ein bisschen...?

[00:10:30] **Phil Glutz:** Nein, ich habe es mir zu meinem Zuhause gemacht. Als ich vor meiner Tandemlizenz angefangen habe, alleine zu fliegen, haben wir in diesem Tal angefangen zu fliegen. Ich habe mich irgendwie darum bemüht. Aber ich habe damals nicht darüber nachgedacht, ich bin einfach losgeflogen und bin hoch durch diese Gipfel und um dieses Tal herumgeflogen. Und ich habe es mir zu eigen gemacht, weißt du, es ist mein Revier, wie eine Adlerin, die ihr Territorium verteidigt. Ich sage meinen Schülern oder den Leuten, die ich – sagen wir mal in Anführungszeichen – betreue: Ihr müsst es euch aneignen, losfliegen. Ihr müsst in diesen kühlen Luftströmungen fliegen. Ihr müsst über diese Gipfel fliegen, und ihr werdet euch dabei nicht wohlfühlen.

[00:11:16] Ja. Außer man war schon so oft dort, dass man denkt: Das ist es, das ist das, was ich tue. Hier gehöre ich hin. Und ich habe viel Zeit damit verbracht, das einfach nur zu genießen – die Höhe zu genießen – bevor ich jemals in den Wettkampf, in acro oder in High-Performance-Gleitschirme oder irgendwas in dieser Art gekommen bin. Ich bin also einfach herumgeirrt und habe diese unglaublichen Gipfel erkundet.

[00:11:45] **Gavin McClurg:** Wir haben ja schon ein bisschen gesprochen. Bevor wir damit anfangen, haben du und ich eine gemeinsame Vergangenheit in Wollongong, Australien. Wie bist du dazu gekommen – deine Akzente verraten dich hier zwar, aber wie bist du dazu gekommen? Warst du in Australien Pilot? Erzähl uns mal die Lebenslauf-Version deiner Fluggeschichte. Wie bist du in Zermatt gelandet?

[00:12:06] **Phil Glutz:** Ich habe eigentlich erst angefangen zu fliegen, nachdem ich meine Karriere als Ingenieur beendet und auf Reisen gegangen bin. Mein Freund und ich hatten schon immer diesen Traum, eine Saison als Ski-Bums in Chamonix zu verbringen. Damals kamen die Greg Stump Moyes heraus, und es gab Scott Schmidt und Glenn Plake, die über Klippen gehuckt sind und coole Sachen gemacht haben. Und wir dachten, wir wären ziemlich gute Skifahrer, was wir auf keinen Fall auf diesem Niveau sind. Dass du

[00:12:37] **Gavin McClurg:** hast gelernt in

[00:12:38] **Phil Glutz:** Kosciuszko?

[00:12:41] Wir hatten unseren kleinen Club namens Out of Bounds Club und ich habe kaum Zeit damit verbracht. Ich habe sehr wenig Zeit beim Skifahren verbracht. Es ist

[00:12:48] **Gavin McClurg:** eine lange Zeit

[00:12:48] **Phil Glutz:** Stück in Australien. Das sage ich dir. Wir haben uns bewusst dafür entschieden, durch die brüchige Kruste durch diese kniffligen Eukalyptus-Schneegum-Bäume zu skifahren, okay? Wir konnten ziemlich schwieriges Gelände fahren, aber dann sind wir sowieso nach Chamonix gekommen. Wir hatten ein fantastisches Jahr. Und, äh, mein Freund sah diese Anzeige für einen Gleitschirmfliegen-Kurs, einen Grundkurs für Anfänger in einem Ort namens Plainmarnez, direkt am Chamonix-Tal. Okay. Und aus irgendeinem Grund war er reduziert. Und ich hatte darüber nachgedacht, seit Gleitschirmfliegen angefangen hat, zum Glück oder zum Unglück habe ich mich nicht in Australien dafür interessiert.

[00:13:33] Ich war zu beschäftigt mit Ingenieurwesen, Surfen, Windsurfen und Musik machen. Ich habe entweder geübt oder fünfmal die Woche oder so gespielt. Mein Leben war voll und ich wusste es irgendwie, und ich habe vermutet. Ich habe vermutet, dass ich, falls ich jemals Gleitschirmfliegen ausprobieren würde... Wie wusstest du das?

[00:13:52] **Gavin McClurg:** wusstest du zu diesem Zeitpunkt schon etwas über Gleitschirmfliegen? War das aus Australien oder aus deiner Zeit in Chamonix?

[00:13:56] **Phil Glutz:** Nein, das war aus Australien. Ich hatte, ähm, ich hatte sie natürlich oben im Stanmore Park gesehen. Und ich hatte gesehen, wie die Hanggleiter-Leute vor Jahren vom Mount Kira direkt über meinem Haus gestartet sind. Ja. Leider werden diese Startplätze, äh, nicht mehr genutzt. Was für eine, was für eine Tragödie. Ein unglaublicher Ort zum Fliegen für Hanggleiter. Aber da war ein Schweizer Typ, der ein Restaurant namens Eagle's Nest in Thredbo geführt hat. Und er hat tatsächlich... Thredbo. Ja. Jetzt war Thredbo der Ort der, der, war das die erste Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen? Wirklich? Die hatten wahrscheinlich Spot-Landing-Wettbewerbe oder so. Ja. Vor hundert Jahren. Und er hatte... Und

[00:14:39] **Gavin McClurg:** du bist, du bist, und es ist auch irgendwie die Quelle des größten Flusses in Australien, oder? Wie heißt der Fluss dort?

[00:14:45] **Phil Glutz:** Der Murray. Der Murray, ja. Ich bin nicht. Ich bin

[00:14:48] **Gavin McClurg:** bin mir nicht sicher.

[00:14:48] **Phil Glutz:** Vielleicht dieser Pass, ich glaube, du hast recht, direkt darüber, vielleicht ist das Dead Horse Gap direkt über Thredbo, das ist die Seite, die vielleicht bis nach unten geht. Oh, du testest gerade meine Geographie. Vielleicht hat Thredbo ordentlich Höhenmeter und um in Australien gut Ski zu fahren, muss man eine Saison verbringen. Sonst ist es Glückssache. Ja. Aber jedenfalls, Heinz Gluhr, dieser Schweizer Typ, hatte diesen Gleitschirm, äh, oben an der Decke seines Restaurants im Eagle's Nest in Thredbo hängen. Und, und, äh, wir kamen immer ins Gespräch, weil wir irgendwie aus Versehen erzählt haben, dass mein Bruder und ich, und meine Schwester auch, wir, ähm, haben die Schweizer, äh, Schweizer Staatsangehörigkeit, weil wir sie über, über Papa haben.

[00:15:35] Okay. Und wir haben Heinz besucht und mit ihm ein paar Mal geplaudert, und er hat uns dann die „Schweizer Mafia“ genannt. Er kannte uns also irgendwie, wenn auch nur vage. Als mein Bruder und ich interessiert daran waren, fliegen zu lernen, haben wir mit Heinz Nummern ausgetauscht und wollten irgendwann einen Kurs bei ihm machen, aber logistisch hat es einfach nie geklappt. Wenn ich zurückblicke, bin ich in gewisser Weise ziemlich froh, dass ich angefangen habe, als ich es tat, weil sich die Dinge ab diesem Zeitpunkt so entwickelt haben, dass ich froh bin, nicht einer dieser großartigen Männer in ihren Flugmaschinen gewesen zu sein, die mit verrückten und tödlichen Dingen experimentiert haben.

[00:16:25] Die Geschichten, die man hört, diese Kriegsgeschichten, wie zum Beispiel wenn Miguel davon erzählt, wie er Deltas aus Resten von PVC-Rohren und Plastik gebaut hat. Ich meine, komm schon. Das ist doch absurd. Es ist verrückt, was

[00:16:40] **Gavin McClurg:** diese Leute haben sich durchgekämpft, um uns das zu geben, was wir heute haben. Ist es nicht so? Es

[00:16:42] **Phil Glutz:** war unglaublich. Also, das Gleitschirmfliegen hat sich entwickelt und ich habe meine Karriere im Ingenieurwesen noch einige Jahre fortgesetzt. Und ich habe diesen Kurs in Chamonix im Juni gemacht, und das war cool. Ich hatte sieben Flüge auf dem Konto. Ich dachte, ich wäre der Wahnsinn.

[00:16:59] Das werde ich nie vergessen. Wir hatten zwei Tage Übung und dann, ich glaube, ein oder zwei Tage schlechtes Wetter und, und, ähm, und, äh, Philippe, der Trainer, sprach nicht viel Englisch. Und wir dachten, wir kommen nach einer Pause zurück und sagen, wir gehen zum Training. Er sagt so: Nein, nein, nein. Décollage. Ich sagte: Start. Wie bitte? Und wir drei, die diesen Kurs machten, hatten den Mund offen stehen. Okay. Versucht euch an alles zu erinnern, was ihr vor ein paar Tagen gelernt habt, denn wie ihr wisst, wenn man eine Fertigkeit lernt, Mann, muss man das wiederholen. Und ich versuche gerade nachzudenken. Gebt mir einen...

[00:17:33] **Gavin McClurg:** Das Jahr hier ist 99. 99.

[00:17:35] **Phil Glutz:** Ja. Okay. Frühling 99. Jep. Und, äh, ich werde dich nie vergessen. Es ist eines dieser Bilder, die sich in dein Gehirn einbrennen. Ich bin ein vergesslicher Mensch. Ich habe ein Gedächtnis wie ein Goldfisch, aber es gibt bestimmte Dinge. Dinge, die man niemals, absolut niemals vergisst. Und das ist das Stehen, das Stehen am Start, du bist eingeklippt, du hast alles 15-mal überprüft. Der Starthelfer ist am Start. Äh, du hast die kleine Windfahne, die den Wind anzeigt. Alles ist perfekt. Und du weißt, es ist perfekt. Und der Typ vor dir sagt: Okay, Phil, du kannst, du kannst jetzt los. Und, ähm, du weißt das auch, weil du den Wind 15-mal überprüft hast, aber du weißt das erst, wenn du diesen ersten Schritt machst. Das war's.

[00:18:19] Es hat einen Flow. Es passiert alles auf einmal. Und das geschieht in diesem, in diesem einen Moment. Und dann bist du in der Luft und du stößt einfach diesen Schrei aus und denkst so: Wow, ich fliege tatsächlich. Das ist, das ist jetzt echt. Und, und der Schock darüber, weißt du, verflog nach kurzer Zeit. Und ich war total entspannt und sagte: Hier gehöre ich hin. Das ist, oh, das ist genau das, was ich machen will. Und, ja. Das war 1999.

[00:18:51] **Gavin McClurg:** 99. Wir müssen mal kurz abdriften: Warum lieben Ingenieure diesen Sport so sehr? Weil sie einfach überall sind. Es gibt so viele Ingenieure, die fliegen.

[00:19:00] **Phil Glutz:** Ja, das ist lustig. Ich weiß nicht, ob das Ingenieurwesen in seiner Nerdigkeit wohl mit dem Verständnis von Fliegen, der Aerodynamik und so weiter zusammenhängt, aber wahrscheinlich eher mit dem Starrflügler. Ja, ja. Motorisiertes Fliegen, das ganze Geschäft mit den Checks und der Methodik, ja, ja, das passt für mich wahrscheinlich zu einem Ingenieursgehirn. Ich war schon als Kind an Fliegen interessiert, ich habe Bolsa-Gleitschirme gebaut, und früher konnte man sich keine kleinen Funkfernsteuerungs-Gleitschirme für den Preis, den man heute zahlen kann, kaufen, das ist unglaublich. Ich habe früher einfach Modelle gebaut, Gleitschirme, die man einfach vom Hügel abwarf und hoffte, dass sie in einer geraden Linie flogen, und bei Bolsa sind sie einfach abgestürzt, man hat sich einen Schirm abgebrochen, ist nach Hause gegangen und hat ihn repariert und

[00:19:59] Ja, ich habe Gleitschirme gebaut und auch meinen eigenen Zwei-Streben-Drachen und so weiter, also hatte ich diese Leidenschaft für das Fliegen, noch bevor ich Ingenieur war. Werden aus Ingenieuren gute Piloten? Ich hoffe es, ich denke schon.

[00:20:15] **Gavin McClurg:** Ich finde, besonders bei diesen Wettbewerben und so lernt man die Leute ein bisschen besser kennen, und ich finde, Gleitschirme steigen auf und sie steigen ab. Ich denke, das passt auch wirklich zur Persönlichkeit der Leute. Ich meine, ich denke, wir sind alle in gewisser Weise vielleicht ein bisschen – ich würde nicht sagen manisch – aber es passt irgendwie zu dem, wer wir sind. Und es scheint einfach so zu sein, dass es viele Ingenieure gibt, deshalb habe ich mich oft gefragt, ob es daran liegt, dass ich kein Ingenieur bin. Mathe ist nicht meine Stärke, und ich habe mich oft gefragt, ob es eine dieser Sachen ist, dass ich kein Ingenieur bin, ich bin kein Ingenieur, ich bin kein Ingenieur, wissen Sie, wenn man ein Ingenieur ist, ist man wirklich analytisch und steckt richtig in seinem Kopf, und vielleicht ist das eine Art, da rauszukommen, oder vielleicht ist es eine Pause, oder vielleicht ist es mehr, ich denke nicht, dass diese Intensität, die die Leute an dem Sport mögen...

[00:21:04] **Phil Glutz:** Ich denke, das bringst du in den Sport mit. Ich glaube nicht, dass man zu uns kommt, um davor wegzulaufen. Ingenieure sind im Allgemeinen – aus meiner Erfahrung – viele von ihnen sind sehr intelligent. Ich ordne mich nicht unbedingt in diese Schublade ein, aber sie sind sehr selbstständig, sehr selbstbewusst, und ich habe das, wissen Sie, aus meinem früheren Leben als Ingenieur erlebt. Und Gleitschirmfliegen ist einer dieser Sportarten, so wie Tauchen, bei denen man ein Maß an Selbstvertrauen haben muss, das zu der Situation passt. Zu viel Selbstvertrauen kann einen offensichtlich umbringen, aber wenn es ernst wird und man in der Luft ist und sich selbst runterbringen muss

– niemand sonst kann dir helfen – und der Clown am anderen Ende des Funkgeräts...

[00:22:02] Ich sehe mich jetzt in dieser Position als Instruktor. Er ist nur der Typ am anderen Ende des Funkgeräts. Er hat eine begrenzte Fähigkeit, dir zu helfen, selbst wenn du noch ein Schüler bist. Also, direkt von Anfang an in deiner Gleitschirmflieger-Karriere, sagen wir mal, musst du dich selbst runterbringen und du musst damit zurechtkommen, irgendwie allein zu sein. Und ich denke, Ingenieure haben das wahrscheinlich mehr als andere. Sie kommen in ihren Karrieren zurecht, sie müssen sicher nicht die geselligsten Menschen der Welt sein. Sie haben eine Task zu erledigen, sie haben Probleme zu lösen, und sie sind gut darin, Probleme zu lösen. Das ist definitiv das, was gute Ingenieure tun, und

[00:22:40] **Gavin McClurg:** Genau das ist Gleitschirmfliegen, oder? Ich meine, du hast das Problem und du musst es lösen. Du kannst nicht auf eine Stopp-Taste drücken. Das ist es. Ich frage mich, ob das es ist und

[00:22:47] **Phil Glutz:** Beim Tauchen zum Beispiel ist es das Gleiche. Ja, die Situation wird verzweifelt, man muss cool und ruhig bleiben und die Dinge für sich selbst regeln. Ein Buddy kann dir beim Tauchen helfen, aber wir haben kein Buddy-System, das uns einen Schirm geben kann. Wir sind vielleicht einen Schritt weiter auf der Linie der Selbstständigkeit als diese Leute. Aber ja, ich denke, Ingenieure fliegen nicht zur Flucht. Natürlich musst du das Fliegen lieben, du musst es lieben, der Schwerkraft zu trotzen. Vielleicht, weil wir viel Zeit damit verbracht haben, Physik und so etwas zu studieren. Du tust genau das, was du nicht tun solltest. Ja, genau. Wir sollten uns nicht freuen, wenn es funktioniert. Es ist...

[00:23:31] **Gavin McClurg:** unglaublich. Ja, es ist eine technische Meisterleistung, oder? Es ist ein Wunderwerk. Ich frage mich, wo das noch hingehen wird. Wir springen hier gerade ein Stück vor, weil es ein paar Dinge gibt, die du schon gesagt hast, zu denen ich zurückkehren möchte, und wir sind noch lange nicht mit deiner Geschichte fertig. Aber was denkst du, weißt du, jetzt wo du unterrichtest, erzähl mir vom perfekten Schüler und vielleicht vom ganz anderen Ende des Spektrums. Wie merkst du, wenn jemand schwierig wird? Wenn sie zum ersten Mal zu dir kommen und noch nie geflogen sind, wie weißt du, ob sie es können? Kannst du das schon irgendwie sehen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, ob sie gut oder schlecht sein werden? Gibt es da irgendwelche Anzeichen? Du und Chris habt ja darüber gesprochen, dass du braun bist – du hasst das Klischee, aber deine besten Tandem-Passagiere kommen aus Korea, die sind einfach nur begeistert, glücklich und voller Vorfreude. Siehst du das auch bei den Schülern?

[00:24:19] **Phil Glutz:** Ja, ich unterrichte nicht viele Schüler. Du könntest wahrscheinlich meine Kollegen von Interlark fragen, die könnten dir mehr darüber sagen. Ich fliege tausende Tandempassagiere, also darf ich da eher urteilend sein. Aber ja, ich schätze, ein guter Schüler hat so eine Ausstrahlung – wie ich vorhin über die Ingenieure sagte, haben sie zumindest eine gewisse Selbstsicherheit, aber normalerweise haben sie auch sportliches Talent. Man sieht, wie sie sich verhalten; sie haben normalerweise gewisse motorische Fähigkeiten. Man sieht das schon ganz am Anfang, zum Beispiel beim Herausziehen des Schirms aus der Tasche. Wer wird ein Problemfall sein? Das ist interessant, oder? Ja, interessant. Mein bester Schüler ist...

[00:25:12] meine Partnerin Nook – hi Nook – aber sie ist eine klassische. Sie ist ähm ruhig, unglaublich sportlich und aber sie ist eine dieser Leute, die egal was sie anpacken, egal welchen Sport sie ausüben, die sind einfach, die sind einfach ausgeglichen und gehen voll rein. Ja, man kann es schon kommen sehen, wenn man bestimmte Schüler hat, die man vielleicht eher in einen anderen Sport lenken müsste. Also vielleicht ist das hier nichts für

[00:25:45] **Gavin McClurg:** du nimmst

[00:25:46] **Phil Glutz:** zum Schwimmen, ja

[00:25:47] **Gavin McClurg:** Okay, ich stelle dich jetzt mal ein bisschen unter Druck. Zurück zu den Alpen, speziell dorthin, wo du lebst. Als ich anfang zu lernen und wir zum ersten Mal in die Alpen gingen – das war hauptsächlich Bruce, ein guter australischer Freund von dir, der deine Sachen schon lange verfolgt – sind wir immer zu den Fiches der Alpen tendiert. Du weißt schon, große Gebirgsregionen, wo die Dinge schneller passieren, wo es größer und gewagter ist. Vielleicht ist es ja wegen dir, aber es ist auch viel riskanter. Es gibt viele Leute, die in die Alpen gehen.

[00:26:23] mit den Laranjas und weißt du, Orten, an denen man weiter sehen kann und Dinge kommen auf einen zu und man hat vielleicht mehr Zeit und die Dinge passieren nicht so extrem, um es anders zu sagen, weißt du, je mehr die maritimen Alpen oder einfach tiefer du bist, wie du sagtest, bist du in den größten der Großen und dort passieren die Dinge gewaltsam und schnell. Was ist das an deiner Persönlichkeit und was ist das an deinem... und wie gesagt, ich stelle dich jetzt unter Druck, ich bin nicht... aber da gibt es wirklich einen riesigen Unterschied. Warum glaubst du, dass es zu deiner Persönlichkeit passt, dort zu sein, wo du bist?

[00:27:01] **Phil Glutz:** Zermatt... ich habe Zermatt nicht gewählt, Zermatt hat mich gewählt, ich schätze. Es passt mir jetzt, da ich das Niveau erreicht habe, das ich erreicht habe, aber ich war nie – aber ich war nie unglaublich selbstbewusst, nein, ich bin nicht per se ein super selbstbewusster Mensch, aber im Laufe der Jahre bin ich jetzt so weit, dass ich sagen kann, ich bin ein super selbstbewusster Gleitschirmflieger. Es ist interessant, ja, ich bin in Zermatt angekommen, weil ein Freund von mir, der zufällig zur gleichen Zeit in einem anderen Land mit dem Gleitschirmfliegen anfang, ich bereits seit ein paar Jahren in Zermatt lebte und er war total begeistert davon und ich hatte noch nie – ich hatte noch nie einen Sommer in

[00:27:51] in den Alpen oder beim Fliegen, und ich kam damals nicht genug zum Fliegen, also bin ich nach Zermatt gezogen.

[00:27:57] **Gavin McClurg:** Ist das von uns?

[00:27:58] **Phil Glutz:** Nein, ich wollte eigentlich zurück, aber ich habe damals Saisons gearbeitet, Skifahren in St. Moritz und Unterrichten in St. Moritz und in Perisher, also in Australien. Ich hatte da kaum Flugstunden und das hat mich genervt, also bin ich nach Zermatt gezogen, weil ein Freund von mir meinte, du musst hierherkommen. Und dann habe ich diesen ersten Sommer mit einem kleinen Job in einer Bar verbracht und jeden Tag geflogen und

[00:28:27] **Gavin McClurg:** wenn du sagst, jeden Tag fliegen

[00:28:28] **Phil Glutz:** Tandems oder einfach nein, nein, das war viel früher. Ich hatte, ich weiß nicht, vielleicht weniger als 100 Flüge, als ich in Zermatt ankam, und ja, ich war ein echter Anfänger. Ich erinnere mich, wie ich zum Rottweil, unserem Hauptstartplatz, hochgegangen bin – das erste Mal ganz allein, ohne Tandems, und mein Kumpel Ronnie war einfach nur dabei. Zum ersten Mal auf diesem 3000 Meter hohen Gipfel und ich dachte mir: „Ach, ich war schon oft da, die Bedingungen waren okay.“ Ich hatte wahrscheinlich vorher kurz bei den Tandems nachgefragt und dann habe ich mich einfach dran gewagt. Ich wusste nicht besser, ich schätze. Ich meine...

[00:29:17] Ja, es ist nicht so, dass ich mir die Apps angeschaut und gesagt habe, ich werde Zermatt wählen, um mein Fliegen voranzubringen oder ein Geschäft zu eröffnen oder so etwas Ähnliches. Es war eine Reihe von Zufällen, die mich nach Zermatt geführt haben, und es ist raues Hochgebirgsgelände. Es ist kein Gelände für Anfänger, und aus diesem Grund unterrichte ich nicht viele Schüler. Niemand kommt nach Zermatt oder ich werde keinen Schüler für einen einwöchigen Kurs nach Zermatt nehmen, um zu lernen zu fliegen. Ich würde sie definitiv nach Interlaken schicken, weil die Bedingungen und das Potenzial zum Fliegen dort so viel höher sind. Wir unterrichten und fliegen morgens mit Schülern, wo die Bedingungen ruhig genug sind, um vielleicht ein oder zwei Flüge zu ermöglichen, und dann ist für sie Schluss. Was ist es am Fliegen in Zermatt, das mir so gut passt? Ich schätze, durch ein langes, langsames...

[00:30:19] Prozess. Ich habe das Gelände so gut kennengelernt, dass ich das Gefühl habe, zu diesen Bergen zu gehören. Ich fühle mich in diesen hohen Gipfeln zu Hause, und ich vergesse nicht – oder ich versuche mich zu erinnern, wenn ich dort oben bin –, dass ich fliege. Es ist so ein Privileg, dort zu sein. Ich fliege an einem Nachmittag Dinge, von denen andere vielleicht träumen, sie in ihrer Gleitschirmflieger-Karriere zu erreichen, und ich nehme mir einfach einen Nachmittag frei, um um tausend Meter hohe Gipfel herumzuzirren. Es ist verrückt, also.

[00:31:01] **Gavin McClurg:** Wie hast du dann angefangen, das Ganze in Bezug auf XC zusammenzusetzen? Ich meine, Mann, das ist ein gewagter Ort, um damit anzufangen, von wo du warst. Oder hast du wirklich, weißt du, die Grundlagen dort hart erarbeitet? Ja, also du hattest diese, du hattest so 100 Flüge, bist nach Zermatt gezogen und dann war das alles... ich habe eigentlich...

[00:31:24] **Phil Glutz:** Ich glaube, der erste richtige oder zumindest relativ große cross country Flug, den ich gemacht habe, war in der Türkei. Sammy, der Sammy Champion, hat mich quasi ein bisschen unter den Schirm genommen – Verzeihung für die Wortspielerei –, aber er hat einen kleinen Kurs für einige seiner potenziellen cross country Piloten, also Wettkampfpiloten, an einem Ort namens Zulu durchgeführt, der etwas abseits liegt, ein Berggebiet nördlich des Hauptortes, zu dem alle fahren, nämlich Lunares. Ich war dort im Urlaub in Lunares und er hat mich an diesen Ort mitgenommen. Es war das erste Mal, dass ich eine richtige Task hatte, die ich fliegen sollte, und ich hatte vorher noch nie wirklich cross country geflogen, aber bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich schon ziemlich viel Thermik geflogen, hauptsächlich rund um das Zermatter Tal. Am Ende bin ich 50 Kilometer geflogen, und das war einer meiner ersten cross country Flüge. Ich bin über dieses Hochgebirge geflogen und mitten im Nirgendwo gelandet und dachte mir: Oh mein Gott, ich werde... und hatte eine total verrückte, viel zu einfache Rückkehr direkt zurück nach Lunares. Das war es, ich war absolut süchtig nach cross country Fliegen. Aber in Zermatt habe ich es einfach Stück für Stück angegangen. Ich habe angefangen, um das Ende des Tals herum zu fliegen, ohne darüber hinauszugehen.

[00:32:50] Die Landung war echt... und dann weiß ich nicht, Schritt für Schritt habe ich einfach versucht, bis zum Ende des Tals zu kommen. Ich bin aus dem Tal rausgekommen, aber ich schätze, es hat länger gedauert als bei den meisten anderen, weil ich alleine war. Da war niemand sonst, niemand anderes flog cross country in Zermatt. Ich flog entweder Tandems oder nicht viel. Und ja, nachdem ich versucht hatte, aus dem Tal zu fliegen, habe ich damals einen DHV One Two Gleitschirm geflogen und bin ein paar Mal bis zum Ende des Tals gekommen. Ich habe versucht, das hier zu überqueren, aber ich dachte immer, das ist unmöglich. Ich bin ständig darin abgestürzt, so drei, vier, fünf Mal. Ich kam immer nur bis hierher, was zur richtigen Tageszeit ziemlich einfach ist. Wenn man es ein bisschen liegen lässt... ich wollte nicht für die ersten Thermik starten, ich wollte nur versuchen, aus diesem Tal herauszufliegen, das Tal zu überqueren und einfach die ostexponierte Seite runterzugehen. Es hat lange gedauert, bis ich tatsächlich die Thermik auf der anderen Seite erreicht habe, und das war's. Das war wie das Durchbrechen der riesigen Barriere. Ja, genau. Und natürlich wurde mein Fliegen besser, ich bin auf High-Performance-Gleitschirme umgestiegen, die Gleitschirme haben sich verbessert.

[00:34:14] und es ist einfacher geworden, es ist

[00:34:18] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall, du hast da schon einige monsterhafte Triangles geschafft. Was steht noch an? Was habt du und Chris vor? Stell dir vor, du hättest morgen den perfekten Tag, es wäre der 10. Juli, du hättest einen langen Tag vor dir, würdest früh am Morgen gegen 8:30 Uhr losfahren vom – wie heißt das noch – Rut.

[00:34:38] **Phil Glutz:** vom Matterhorn ab, ja

[00:34:40] **Gavin McClurg:** Oh okay, ja, dann gehst du die ostexponierte Seite runter, überquerst sie und gehst woanders hin, oder würdest du einfach auf die andere Seite überqueren und nach Italien runtergehen?

[00:34:48] **Phil Glutz:** Ich könnte es dir sagen, Gott, aber ich müsste dich umbringen.

[00:34:49] **Gavin McClurg:** Hervorragend, können wir das zusammen machen? Absolut.

[00:34:53] **Phil Glutz:** Das ist der Plan. Wir haben alle möglichen Pläne und Chris und ich haben uns gerade E-Mails mit dem neuesten Triangle ausgetauscht, das wir mit dem XC Planner entworfen haben. Danke, Tom. Ja, genau.

[00:35:11] **Gavin McClurg:** Danke, Tom.

[00:35:11] **Phil Glutz:** Genau, ja, also wir haben ziemlich Glück, dass wir von 3880 Metern starten können, aber es ist gletscher- und schneebedeckt und an einem wichtigen Tag für die Triangles will man keinen Wind, also das ist knifflig, ja. Aber Chris spricht davon, über Nacht zu bleiben, entweder den Matterhorn zu besteigen und morgens das Breithorn zu wandern, dann hätten wir noch ein paar hundert Meter extra und würden nach Osten aufbrechen, okay? Oder wir tricksen irgendwie einen Hubschrauber direkt zur Margherita Hut, sagen wir machen da ein paar Aufnahmen oder so, verbringen die Nacht dort und sind noch höher und näher am Mac und Jaguar Valley oder näher zur Margherita Hut, und dann gehen wir nach Domodossola. Ja, wir haben da ein paar Pläne, also was ist noch ein...

[00:36:09] **Gavin McClurg:** Eines, was ist das... okay, also

[00:36:11] **Phil Glutz:** Der große Flug, den ich gemacht habe, das besprechen wir später, ist der Aufstieg vom Matterhorn zum Mont Blanc nach Niesen und zurück.

[00:36:20] **Gavin McClurg:** und bist du direkt über den Grat geflogen, so irgendwo beim Young Frow, oder bist du zurück in das ... was ist das eigentlich auf deiner Seite, das ... du weißt schon, gegenüber von hier, aber weiter unten im Tal, so bei Sion, was ist das, Lucre Loikerbad? Bist du zurück in Loikerbad geflogen, als du das von Neeson aus gemacht hast?

[00:36:40] **Phil Glutz:** Nein, ich bin über den Candlestick gekommen, ich glaube, ich bin irgendwo über den Lochberg gekommen, das war um einiges beeindruckender. Oh, das war einer der schönsten Orte auf der Erde. Ja, das war 230, 231, okay, Dreieck, wenn ich mich recht erinnere. Also, der Plan wäre, das einfach nochmal zu machen, weil es so cool war. Aber schau dir mal die Wendepunkte an und versuch das vielleicht zu erweitern. Wir schauen uns nicht sicher, ob es funktionieren wird, aber so weit wie möglich nach Süden zu fliegen. Ich weiß nicht, ob es morgens in der Art von... ich nehme an, den vier Alpen dort auf der anderen Seite des Tals von Aosta... vielleicht wird das im Frühling funktionieren, aber dann...

[00:37:32] südlich vom Grand Paradiso zu fliegen und dann nach Westen Richtung Frankreich zu gehen und dann das Chamonix-Tal hoch zu kommen. Da kannst du mir wahrscheinlich bei den Nationalparks und den Problemen damit weiterhelfen, ich habe mich da ein bisschen eingelesen und das sieht kompliziert, wenn nicht sogar unmöglich aus. Die Sache ist die...

[00:37:55] **Gavin McClurg:** du landest einfach nicht, ja

[00:37:57] **Phil Glutz:** das ist genau das, ähm

[00:38:03] Man kann mit den Dreiecken herumspielen. Mir ist klar geworden, dass man bei der Abschlussquote, wenn man einen Rekord fliegen will, innerhalb einer bestimmten Entfernung zum Startpunkt bleiben muss. Aber wenn man nur ein FAI fliegen will, öffnen wir jetzt diesen kleinen Keil, der sich verschiebt, wenn man den Turnpoint verändert, um zu sehen, wie weit ich kommen muss oder wie weit weg ich fliegen kann und welche Winkel ich kriegen kann. Meine realistische Landung ist immer noch ein FAI, und alles, was danach kommt, ist ein Bonus. Wenn du also von Klein aus nach Süden und dann nach Westen fliegst und durch Chamonix kommst, hast du bis zum Erreichen von Martini ein riesiges Dreieck hinter dir. Und es ist ein Dreieck, und wenn du es fliegst, ist es nicht nur ein Bonus. Wenn du von dort aus wieder hoch zu diesem Punkt und dann nach Hause fliegst, ich weiß nicht, wovon du redest, ja, auf 300, so 300 km Dreiecke.

[00:39:04] **Gavin McClurg:** ja, ein richtig großes Dreieck und das größte der Alpen, das wäre ziemlich der Wahnsinn und

[00:39:09] **Phil Glutz:** Die andere Option ist ja, also nach dem, was Chris sagt, wir nutzen diese zusätzliche Höhe, um nach Osten über Mac und Jaguar Domodossola ins Cento-Tal zu fliegen. Wenn ihr da seid, dann wird das – es wird fantastisch sein. Wählt aus, was ihr fliegt, den ganzen Weg bis Locarno und dann diagonal zurück nach oben in... oh, ich bin mir nicht sicher, wie weit ihr da noch müsst, ich muss in meine alte Go schauen.

[00:39:35] **Gavin McClurg:** überqueren den Eiger und nach Hause fliegen, ja, das ist schon was.

[00:39:38] **Phil Glutz:** genau so

[00:39:38] **Gavin McClurg:** ja, das wäre der Hammer.

[00:39:40] **Phil Glutz:** Das ist echt gut. Ja, da steckt Potenzial drin. Die Schirme werden besser, wir werden besser, wir werden mutiger. Ja, ja, ja, behaltet das im Auge.

[00:39:52] **Gavin McClurg:** Du denkst, das ist... ich habe das schon zu oft gesagt, aber ich finde das an diesem Sport echt faszinierend, dass man selbst in der Mekka des Gleitschirmfliegens der Welt noch so viele Möglichkeiten hat. Ich meine, es fühlt sich an, als würden wir gerade erst an der Oberfläche kratzen. Es gibt einfach so viel... ich meine, wo ich zu Hause herkomme, ist es fast schon ein Witz, wie viel man da machen kann. Es ist überwältigend, sogar für dich, aber...

[00:40:15] **Phil Glutz:** Für uns ist die Schweiz ein Spielplatz für das Gleitschirmfliegen, was die Flugrouten angeht, und es ist einfach so einfach, auf einen Berg zu kommen und wieder nach Hause zu gelangen. Für euch, wo ihr fliegt, ist das einfach ein bisschen mehr wie Finnlands Tigerland, ja, ein bisschen verrückter.

[00:40:32] **Gavin McClurg:** ein bisschen weniger Sauerstoff

[00:40:34] **Phil Glutz:** und das alles ja, die Alpen sind unglaublich und das Potenzial nimmt einfach immer weiter zu, wo...

[00:40:43] **Gavin McClurg:** Wenn du Leute hast, die darüber nachdenken, diesen Sommer zum ersten Mal über die Alpen zu kommen – was wäre die perfekte Route? Gib mir eine, unter der Annahme, dass das Wetter über die ganze Strecke episch ist, du hast ein schönes Hochdruckgebiet, keinen Regen und nicht viel Wind – nenn mir deine 10 Lieblingsspot.

[00:41:07] **Phil Glutz:** Es gibt so viele Spots. Das ist das Ding beim Betreiben eines Tandemgeschäfts. Das ist einer der Gründe, warum ich große Flüge von Zermatt aus mache, weil – nun ja, dort wohne ich. Ich kann morgens früh aus der Haustür gehen und auf einen Berg, ohne am Vortag oder so reisen zu müssen. Das hat meine Erfahrung in Bezug auf all die fantastischen, tollen Fluggebiete in den Alpen natürlich begrenzt. Aber jemand, der noch nie in den Alpen geflogen ist, muss an Orte wie Annecy und Interlaken denken. Die bieten dir diesen unglaublichen Blick auf die sanften Alpen, du hast schöne Startbedingungen, das Einzige, womit du umgehen musst, ist der Verkehr in beiden Orten, aber das Potenzial für ein paar kleine...

[00:42:05] Kreise mit unglaublichen, schneebedeckten Gipfeln über viertausend Meter im Hintergrund sind einfach der Wahnsinn. Du willst wahrscheinlich mit einem dieser Plätze anfangen, du hast sicher bessere Ideen, welche Flugplätze die ersten sein sollten. Fierce – da musst du hin, einfach weil es die Mekka ist, weißt du? Ich musste nach Chamonix, weil es neuntausend Fuß vertikal sind, Mann, steil. Ja, ja, ja, das musste ich einfach miterleben. Skifahren, also Fierce ist... und du kannst Fierce-Goms, also wenn du von Fierce aus nach Osten fliegst, ist das für weniger erfahrene Piloten wahrscheinlich ein toller Flug. Du kannst wahrscheinlich, was ist es, 50k bis zum ersten Auf- und Abflug machen, du hast ein großes weites Tal, sie haben sogar...

[00:43:06] Flughafen und Luftraum sind schmal, also musst du nicht – du kannst fast überall am Rand des Tals landen, überall auf den rollenden Feldern, und es ist eine Reihe von Graten, über die du hinweghüpfen kannst, oder du bleibst oben im hinteren Bereich und fliegst direkt entlang des Grates. Dieser Flug ist der klassische einfache und ein klassischer und lustiger Flug. Sobald du dann ins Haupttal absteigst, wird es ernst, je nachdem, was der Wind macht, ist es ein – oh ja.

[00:43:39] **Gavin McClurg:** Es gibt Stellen auf der Strecke, an denen man kann

[00:43:42] **Phil Glutz:** ziemlich

[00:43:42] **Gavin McClurg:** Wahnsinn, ja, genau. Also auf jeden Fall, wir hatten zwar viele Tandem-Piloten in der Show, aber ich habe noch nie Fragen zu Tandems gestellt. Aber lass uns mal kurz auf deine Vorgeschichte zurückkommen: Wie hat das alles angefangen? War das das Ende deiner Ingenieurskarriere?

[00:44:01] **Phil Glutz:** meine Ingenieurskarriere – meine Karriere stand quasi still und ich habe vieles gemacht und ich... ich meine, es war so, weißt du, der Bergbau-Boom in Australien nahm Fahrt auf, das war vor 20 Jahren, und ein Teil von mir dachte, weißt du, will ich wirklich nach Westaustralien, wenn Reinigungskräfte 100.000 verdienen oder so? Das war doch lächerlich. Und ein kleiner Teil von mir dachte, sollte ich da einfach hin und etwas Geld verdienen? Aber ich konnte es einfach nicht. In der Zwischenzeit war mein Freund Ronnie Schneider, der andere Schweizer-Australier, mit seiner Tandem-Ausbildung ein Stück weiter als ich und ich irgendwie... Er war der Freund, der dich nach Zermatt gebracht hat. Genau. Und so kam ich nach Zermatt, gerade als er seine Tandem-Lizenz bekam.

[00:44:51] Und während ich noch wirklich, wirklich langsam vorankam und noch ein Anfänger war, hatte ich dieses innere Vertrauen in meine Flugfähigkeiten und dachte mir: Ja, das schaffe ich. Und in diesem ersten Jahr, es war 2002, bin ich einfach nur geflogen, geflogen und geflogen. Ich hatte eine – ich glaube, eine eingeschränkte australische Lizenz. Also musste ich meine Schweizer Lizenz machen.

[00:45:19] **Gavin McClurg:** Was ein bisschen anspruchsvoll ist, verstehe ich, oder?

[00:45:22] **Phil Glutz:** Die Solo-Lizenz ist wahrscheinlich eine der anspruchsvolleren. Das Gute daran ist, dass es eine Prüfung unter Prüfungsbedingungen ist, also sind die Leute wirklich freundlich, aber man muss sie vor Fremden ablegen, möglicherweise an einem ungewohnten Flugplatz, je nachdem, wo man sich anmeldet, und man muss unter Prüfungsbedingungen leisten, und das ist eine gute Sache. Das Gleiche gilt für alle anderen Prüfungen. Also habe ich die Solo-Lizenz gemacht, und innerhalb von – man darf das Tandem machen, was damals Tandem B hieß. Man muss 12 Monate warten und mindestens 150 Flüge oder so haben. Das hatte ich. Innerhalb weniger Tage nach den 12 Monaten habe ich mich für das Tandem B angemeldet,

[00:46:11] und etwa ein oder zwei Monate nach Erfüllung der Mindestanforderungen für die Tandem-A-Solo-Lizenz habe ich das gemacht. Es ist ein langer, schwieriger und teurer Prozess. Es waren also zwei Jahre konsequentes Fliegen mit ein paar – ein paar Nebenjobs dazwischen.

[00:46:36] **Gavin McClurg:** Einer der Gründe, warum ich mich immer davor zurückgehalten habe, kommerzieller Tandempilot zu werden – ich fliege Tandems zwar zum Spaß, aber – ich höre von Tandempiloten immer wieder, dass das die Nummer eins ist, um dein Solo-Fliegen, also deine Leidenschaft dafür, zu zerstören. Stimmt das? Bei dir scheint das ja nicht der Fall zu sein.

[00:47:00] **Phil Glutz:** Nun, vielleicht sind Chris und ich, ich weiß nicht, vielleicht sind wir die Ausnahmen. Von der Regel her habe ich – ich lerne immer noch. Ich habe nicht die Leidenschaft verloren, mehr über diesen Sport zu erfahren und mich zu verbessern, voranzukommen.

[00:47:17] Vielleicht sind all die anderen Typen einfach besser als ich und haben das alles schon hinter sich. Frag mich in fünf Jahren nochmal, dann gebe ich dir vielleicht eine andere Antwort. Wo ist...

[00:47:28] **Gavin McClurg:** macht ihr Tandemflüge, ist das so eine Art „Churn and Burn“, also eine Art Kettenreaktion, oder nicht? Ich meine, macht ihr das den ganzen Tag?

[00:47:35] **Phil Glutz:** Wir machen sie den ganzen Tag, aber wir machen viel weniger davon und werden viel öfter vom Wetter gestoppt. Die Typen da fliegen 300 Tage oder so im Jahr, und wir – ich weiß nicht wie viele – ich hab nicht nachgeschaut, aber es sind vielleicht die Hälfte davon. Ich weiß nicht. Ja, okay. Es gibt viele Tage oder viele Nachmittage, an denen wir wegen starkem Wind und Turbulenzen aufhören, damit wir kein hartes Landen riskieren. Und also, ja, wir –

[00:48:06] Wir machen viel weniger Yo-Yo-Flüge als die anderen, aber es ist jetzt voll im Gange. Das Geschäft hat sich entwickelt und wird jedes Jahr geschäftiger, was gut ist. Ja. Also, wir sind jetzt an dem Punkt, wo ich mir das Wetter ansehe, es studiere und mir bewusst einen Tag Pause vom Tandemfliegen gönne. Ich weiß, dass mich das ein Vermögen kosten wird, aber ich nehme mir einen Tag Pause vom Tandemfliegen und gehe solo fliegen, um eines dieser Kräne zu fliegen. Verrückte Dreiecke, wenn das Wetter gut ist, weil ich nichts verpassen will.

[00:48:42] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Du hast also immer noch – du hast absolut noch die Energie dafür, obwohl du diese Tandemflüge machst. Es ist nicht so wie: Oh Gott, ich muss jetzt fliegen.

[00:48:48] **Phil Glutz:** Aber ich sehe es.

[00:48:51] Das sehe ich. Nicht bei jedem, nicht bei jedem Piloten, den ich kenne, aber ja, es ist wie – es gibt dieses Sprichwort, oder? Mach aus deiner Leidenschaft kein – Es ist dein Geschäft.

[00:49:10] **Gavin McClurg:** Wenn du – du weißt schon, wenn du zurückblickst und alles noch einmal von vorne machen müsstest, würdest du das Gleiche tun?

[00:49:17] **Phil Glutz:** Was meinst du, mein Leben? Den Flugteil davon. Den Flugteil davon würde ich mir wünschen – wenn ich von Gleichgesinnten umgeben wäre, die ihre Fähigkeiten vielleicht ein bisschen mehr vorantreiben, dann wünschte ich mir, ich hätte mich ein Stück weiter weiterentwickelt.

[00:49:40] Nur weil du

[00:49:41] **Gavin McClurg:** ich hatte nicht die Mentoren und die Leute, die mitgeflogen sind. Ja, ich hatte nicht –

[00:49:45] **Phil Glutz:** ja, vielleicht brauche ich ab und zu jemanden, der mir sagt: wow, du machst das echt gut. Ich meine – ja, du weißt schon, Gleitschirmfliegen ist ein Einzelsport. Oft ist man auf sich allein gestellt. Man hat dieses unglaubliche Erlebnis und kommt dann nach Hause und, weißt du. Ja. Vielleicht interessieren sich andere Gleitschirmpiloten dafür. Aber eigentlich hast du es für dich selbst gemacht. Und es ist toll, das zu teilen – diese Erfahrungen, das Gute und das Schlechte, mit einer gleichgesinnten Gruppe von Leuten. Und ja, ich hatte das während meiner ganzen Gleitschirmflieger-Karriere, sagen wir mal, nicht wirklich viel.

[00:50:32] Ja. Ich schätze, wenn man irgendwo wie in Fiesch oder Interlaken ist, gibt es eine ganze Menge mehr Piloten. Da ist man dem eher ausgesetzt. Und das andere ist, ich habe nicht wirklich – ich habe nicht durch eine Schule gelernt. Ich habe – ich habe meine Grundausbildung danach durch eine Schule gemacht. Davor habe ich hier und da ein bisschen mit einem Privatlehrer und einem Gleitschirm hier und da und überall gemacht. Also – und danach war ich sozusagen autodidaktisch unterwegs.

[00:51:02] Ich habe meine Solo-Prüfung gemacht. Ich habe auf meine Solo-Lizenz für das Gleitschirmfliegen hingearbeitet. Und ich habe diesen Landeansatz gemacht, weil das ein Landeansatz ist, den man machen muss. Niemand hat mir wirklich etwas darüber beigebracht, was in der Solo-Lizenz alles enthalten ist. Ronnie hat mir nur gesagt, welche Manöver ich in der Zeit machen muss. Also bin ich hingegangen und habe sie geübt.

[00:51:23] Ich habe einen Landeansatz gemacht. Jemand sagte, man sollte – also, man sollte die Hände oben haben. Man sollte die Höchstgeschwindigkeit haben, damit man es fliegen kann. Nun ja, sie haben nicht erklärt, warum. Ich habe das einfach – ich habe das einfach so übernommen. Man muss fliegen, weißt du, mit Höchstgeschwindigkeit, wenn man landet. Also habe ich einen kompletten Landeansatz mit null Bremsen gemacht. Diese großen – diese S-Kurven und so, und das Einschätzen, was sich als fantastisches Training herausstellte, weil mir dann klar wurde: Wow. Man kann benutzen

[00:51:48] **Gavin McClurg:** Bremsen und du kannst – ich hätte mich etwas verlangsamen können

[00:51:48] **Phil Glutz:** etwas bremsen. Ich kann meine Gleitzahl auf einem Schulschirm halbieren. Was für eine Offenbarung.

[00:51:58] Aber ich – und dann war da noch die andere Sache, wir – wissen Sie, nachdem ich diesen Grundkurs gemacht hatte, bin ich mit dem Rucksack durch die Türkei gezogen und bin natürlich in Ludinaz gelandet. Und alles, was ich sah, war – ich dachte mir, oh mein Gott, der Himmel war voller Gleitschirme. Ich habe mich von meinen Freunden verabschiedet und gesagt, ich bleibe hier und ...

[00:52:17] Glücklicherweise dachte ich, ich wäre brilliant. Ich hatte sieben Höhenflüge, ich wusste, wie man fliegt, und ich habe mich mit Sky Sports vernetzt, einer fantastischen Firma. Ich hatte einfach das Glück, dass mich wahrscheinlich die professionellste Tandemfirma dort betreut hat. Und nach zwei Wochen sagte Murat, der Chef, endlich: „Geh zum Groundhandling.“ Und ich so: „Komm schon, ich will fliegen, lass mich fliegen, lass mich fliegen!“ Er sagte nach einem Tag: „Okay, du willst fliegen? Dann flieg. Hier ist ein Funkgerät.“ Und so ging ich in einem Tandem-Truck hoch. Aber wir hatten da diesen... ich und dieser Südafrikaner, der dort im Camping gearbeitet hat... wir hatten diesen alten Edel, den Edel, haben wir ihn genannt, und wir sind abwechselnd morgens hochgegangen, und er meinte immer: „Den werd ich jetzt richtig abziehen.“

[00:53:11] Ich hab sie heute ordentlich abgezogen. Ich wollte eine Spirale machen, du wirst es nicht glauben. Oh, ich hab diese Spirale gemacht, weißt du, wir haben uns quasi gegenseitig geschubst und ich denke, die Linie war ziemlich kurz, aber nach 10 Flügen habe ich schon Spiralen gemacht und alles auf diesem Teil, komplett selbst gelernt, ganz allein. Ich war also ziemlich vertraut mit den G-Kräften und so, und dann kam die Schweizer Prüfung. Ich musste eine Doppelkreis nach rechts machen, endend auf der Achse in 20 Sekunden oder so, und ich hatte das alles im Kopf. Ich hab eine volle Spirale gezogen, war schon beim ersten Kreis in der Spirale und etwa 90 Grad vor dem Ausstieg hab ich sie abgebremst und bin in einer richtig glatten, langsamen Drehung auf der Achse rausgekommen, null Pendeln, und hab es perfekt hingekriegt. Und ich lande den ersten...

[00:54:07] erste Landung im Kreis, weggehen und der Typ sagt so: „Nö, was meinst du?“ Er sagt: „Nein, du sollst zwei Kreise ohne Pause machen. In Deutschland ist das so, als hättest du einen abgebrochen.“ Ich sag: „Na ja, so komme ich da raus.“ Er sagt: „Nö.“ Er sagt das, weil er wusste, dass ich 200 Flüge hatte. Er sagt: „Komm schon, komm schon, zeig mir, was du kannst.“ Also musste ich sagen, das war ein – ich habe einen sogenannten – okay, und du kriegst drei Flüge, du darfst einen Wiederholungsflug mit deiner Solar-Lizenz machen. Also musste ich meinen Doppelkreis ohne Pause neu lernen, ihn langsamer machen, ja, ganz entspannt. Und ja, einer der Nachteile des Selbstlernens ist vielleicht das Lernen durch Ausprobieren.

[00:54:57] **Gavin McClurg:** Vielleicht hast du das gerade schon beantwortet, aber das ist eine Frage, die ich fast jeden frage, weil ich finde, sie ist aufschlussreich: Wenn du zurückgehen könntest – normalerweise sage ich 50 Stunden Selbstflug, aber bei dir sage ich 100, weil du meintest, du hättest vielleicht so um die 100 Flüge gehabt, aber das wären nicht 100 Stunden – was würdest du ändern, wenn du zu diesem Punkt zurückkehren könntest? Gibt es einen Rat, den du dir gewünscht hättest anzunehmen, oder etwas, das du ab diesem Zeitpunkt anders gemacht hättest?

[00:55:33] **Phil Glutz:** Ich weiß, ich war intern irgendwie überbewertet, das habe ich wahrscheinlich nicht gezeigt, aber ich war einfach extrem still und selbstbewusst. Ich erinnere mich, dass ich dachte, ich hätte 50 Starts und 50 Landungen gemacht, die absolut perfekt waren. Ich hatte nie ein Problem. Ich habe diese Flüge gemacht, keine großen langen Thermikflüge oder so, aber von der allerersten Flug war alles absolut in Ordnung. Ich weiß nicht...

[00:56:09] Da kann ich mich nicht erinnern. Ich weiß nur noch, dass alles perfekt war. Und dann ging es irgendwie bergab, also würde ich sagen, ich habe mich selbst dann so ein bisschen auf die Schulter geklopft und gesagt: „Alter, du weißt nichts. 50 Flüge sind nichts. Es fängt hier an.“ Und ähm, dann bekommt man noch mehr Ratschläge. Also ja, hab Leute um dich herum, mit denen du reden kannst, Leute, die dich beobachten, Leute, die du um Rat fragst, die Leute um dich herum haben, die dich fliegen lassen, um dir diesen guten Rat zu geben, der dir vielleicht das Leben retten kann.

[00:56:49] **Gavin McClurg:** Was ist mit der Offenheit für Ratschläge in dieser Phase? Weißt du, ich denke, wenn man übermäßig selbstbewusst ist, kann das ziemlich schwierig sein. Erinnerst du dich? Glaubst du, du wärst offen dafür gewesen? Ja.

[00:57:04] **Phil Glutz:** Gute Frage. Ich hoffe es. Ich denke, ich höre das einfach von...

[00:57:09] **Gavin McClurg:** Dozenten viel, dass es viele Leute gibt, die einfach nur „Ohrstöpsel“ sind, wissen Sie? Sie nicken zwar, aber sie erzählen Ihnen, wie toll sie vorankommen, und nehmen es eigentlich gar nicht auf.

[00:57:20] **Phil Glutz:** Ja, niemand hat mich mal wirklich zur Rede gestellt und gesagt: Phil, du musst das ja. Und ich sage nicht, dass du das unbedingt musst, aber ich frage mich, ob es in meiner Vergangenheit Episoden gab, in denen Leute etwas hätten sagen sollen und es nicht getan haben. Wie dieser Clown da, ich denke speziell an mich selbst. Was macht der da eigentlich? Ja, es ist definitiv ein Problem, das ich bei Schülern sehe, bei guten Schülern, die denken, sie hätten alles im Griff, aber das haben sie nicht und sie stellen sich damit nur für einen Sturz ein. Und es liegt an mir, ich meine, als Ausbilder versuche ich das hervorzuheben.

[00:58:11] Ich versuche so gut ich kann, die Situation zu analysieren, mich hinzusetzen und zu erklären, was alles schiefgehen kann, wenn jemand in einer brenzligen Lage steckt und gar nicht realisiert hat, wie nah er an etwas wirklich Ernsthaftem war. Also ja, ich wünschte, es hätte in meiner Vergangenheit ein bisschen mehr davon gegeben. Ja.

[00:58:49] **Gavin McClurg:** Phil, vor 13 Monaten, das ist ein guter Übergang. Vor 13 Monaten hattest du einen Vorfall, von dem ich denke, dass die Leute wirklich lernen können. Wir haben in der Show schon oft über Unfälle gesprochen, also müssen wir nicht auf die dunkle Seite gehen, aber ich denke, es ist eine gute Lehre. Denn es war eine dieser Situationen, in denen ihr nicht unter schwierigen Bedingungen geflogen seid. Ihr habt nicht an die Grenzen gegangen. Es war nicht so, dass ihr... es war so, als käme eine Schlange aus dem hohen Gras und würde euch in den Hintern beißen, fast ohne eure Schuld, aber es gab da eben, du weißt schon, Faktoren dahinter.

[00:59:30] **Phil Glutz:** Ja. Wie soll das gehen, hm? Ich werde nicht sagen, dass es das nicht war. Ich liebe es. Eine lebensverändernde Erfahrung, mental, aber definitiv auch physisch. Du gehst eines Tages zur Arbeit und zwei Wochen später verlässt du das Krankenhaus und zwei Monate später kommst du zum ersten Mal nach Hause. Du gehst eines

Tages zur Arbeit und kommst zwei Monate später nach Hause – das Leben macht einfach bumm. Es ist, als würde das Leben plötzlich abbiegen. Wow.

[01:00:04] Ja, und das kann so schnell passieren.

[01:00:08] Und, wisst ihr, ich habe jetzt wohl diesen Ruf, zumindest in Zermatt, wegen der Dinge, die ich gemacht habe. Ich fliege die großen Dreiecke, ich fliege ein bisschen acro und ich fliege einige Wettkämpfe und ich fliege wahrscheinlich mehr Solo-Flüge als jeder andere, abgesehen von Chris. Also war jeder in Zermatt so: Nein, das kann nicht sein, nicht Phil. Wie konnte das passieren? Wie konnte das Phil passieren? Und das... das war hart. Es war auch schwer zu verdauen. Und, wisst ihr, euer Ruf ist irgendwie ein bisschen in Trümmern. Er ist es nicht, aber er ist es. Man hat das Gefühl, dass er es ist.

[01:00:54] Gott, ich habe alle enttäuscht. Ich habe diesen Sport hier ja als unglaublich sicher dargestellt. Solange man seine Erfahrung langsam aufbaut und eine breite Basis an Erfahrung sammelt, und dann passiert plötzlich das hier und es ist – ja, wie konnte das passieren? Ja. Ich fliege Tandem bei sehr leichten Herbstbedingungen. Wir sind an einem nach Süden ausgerichteten Hang, um die einzigen Thermik zu nutzen, die da herum sind. Glücklicherweise für uns, wir nutzen die Thermik gut, ich bin am ersten Weihnachtstag im Jahr 2000 bei 1600 Metern in Thermik geflogen, was verrückt ist.

[01:01:40] Also ja, Zermatt, Zermatt. In Zermatt gibt es guten Auftrieb, wahrscheinlich länger als an den meisten Orten, aber die Bedingungen sind immer noch angenehm, sanft, leicht, beinhalten aber das Fliegen und Gleiten nah an einem steilen, felsigen Hang. Und ich folge meinem Freund und Geschäftspartner in seinem Tandem. Wir fliegen beide mit der rechten Schirmspitze zum Hang. Er dreht sich um, um zurückzufliegen. Ich folge ihm. Also haben wir beide die linken Schirmspitzen zum Hang, und dann dreht er sich zurück in den Hang. Ich fliege ein Stück weiter und es ist keine große Fläche, aber das Timing ist so, dass wir beide gleichzeitig vom Hang wegdrehen.

[01:02:33] Wir drehen beide zurück zum Hang, um den Auftrieb zu nutzen. Und genau in diesem Moment gibt es dieses kleine Zögern. Ich habe ihn danach gefragt und er hat genau dasselbe gesagt. Da ist dieses kleine: Was wird er tun? Drehe ich links oder rechts? Links oder rechts. Es ist wie jemandem auf der Straße zu begegnen, auf einer leeren Straße, das kann passieren. Man denkt sich nur: Oh, wie peinlich. Bumm. Irgendwo versehentlich mit der Brust zusammenstoßen. Und auf einer belebten Straße wird das nie passieren, weil sich jeder irgendwie aus dem Weg geht. Und ja, es gibt offensichtlich Vorfahrtsregeln beim Fliegen, wie bei vielen anderen Dingen auch.

[01:03:19] Und die Kombination unserer relativen Positionen zum Hang und zueinander hat uns einfach in eine Situation gebracht, in der das nicht hundertprozentig klar war, und beim Gleitschirmfliegen, besonders beim Hangfliegen, geht es viel darum, Augenkontakt zu halten. Und wir hatten den Augenkontakt, wir sahen uns deutlich, aber wir hatten dieses kleine Zögern, und anderthalb Sekunden Zögern, wenn man zwei Gleitschirme hat, die mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde aufeinanderzukommen, ist plötzlich dein ganzer Spielraum weg und du kannst mich einfach hören. Ich habe es gefilmt.

[01:04:04] Ich habe den Unfall gefilmt und man hört mich fluchen und einfach die Bremse voll reinhauen und, äh, die linke Bremse reinhauen, um, um wegzufiegen.

[01:04:24] Ich dachte mir so: Ich geh mal nachschauen. Okay. Ja. Also,

[01:04:29] Ja, der Gleitschirm hat irgendwie die Bremse gezogen und wir waren auf der anderen Seite des Hügels. Als ich ihn ansah, sah ich plötzlich einen Typen. Ich habe den Gleitschirm beobachtet und mir gedacht: Moment mal, wer war der Typ? Und ich dachte mir: Oh ja, ich werde ihn da oben treffen. Ich konnte sehen, wie er die Bremse zog. Und er ist auf die andere Seite des Hügels gegangen. Nach etwa zwei bis drei Sekunden habe ich nach unten geschaut, der Boden kam mir entgegen und ich dachte mir: Nein, das war's, ich bin zertrümmert, ich bin vergraben. Ich habe beide Bremsen gezogen, um so gut wie möglich zu Flaren, und unglaublich bin ich auf einem super steilen Hang mit flachen Felsen und Grashalmen gelandet. Der Gleitschirm hat gehalten, ich weiß nicht, wie der Gleitschirm uns gehalten hat, aber wir sind nicht abgerutscht. Wir waren in einer Art flachbodenigen oder steilen Couloir zwischen Klippen und Felsvorsprüngen, und es war einfach Schicksal, das mich glücklicherweise dort und nicht woanders hingestellt hat.

[01:05:33] und zum Glück flog ich in Zermatt, da war Air Zermatt direkt neben unserer Landezone, und Freunde haben sie aus der Luft angerufen. Es dauerte wahrscheinlich weniger als 20 Minuten, bis ich im Heli Richtung Inselspital in Dorn war, und das hat mich wahrscheinlich das Leben gerettet, ich schätze schon. Ja, unser Leben ändert sich von einer Sekunde auf die nächste. Die Frage, die bleibt, ist, wie man... es ist leicht zu sagen, nun, halt weiter weg bleiben, konservativer sein, das stimmt schon, aber

[01:06:21] Wie man genau solche Situationen vermeidet, indem man genau weit genug auseinander bleibt und genau so positioniert ist, dass diese Art von Zweifel aufkommt, ob man nach links oder rechts abdrehen soll. Und ich denke, ja, das Abdrehen aus dem Ridge-Soaring ist fast kritischer als das Abdrehen aus einer Gruppe von 100 Leuten, weißt du? Da weißt du, was zu erwarten ist. In einer Gruppe weißt du, was zu erwarten ist, es sei denn, jemand macht etwas Dummes. In einer Gruppe drehen alle zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung, die Leute unter dir sind vielleicht langsamer, du kannst schneller steigen als sie, du beobachtetest sie. Ja, jemand, ein guter Pilot, wird abdrehen, weil er in der Thermik ist, das ist okay, lass es passieren, finde deinen Platz, aber ähm...

[01:07:20] Ja, wenn man mit Freunden fliegt und am Grat hin und her pendelt, ist dieser Blickkontakt immer erforderlich, wenn man direkt aus dem Windschatten herausfliegt – oder nicht direkt, lass Platz, stell sicher, dass ihr Blickkontakt habt und sei wirklich vorsichtig. Und offensichtlich haben mein Freund und ich oder die Umstände zusammengearbeitet, um diese Situation zu erzeugen, also...

[01:07:50] **Gavin McClurg:** Hier sind wir 13 Monate später. Du machst wirklich gute Fortschritte beim Wettkampf – es ist Rehabilitation, ja, da bin ich mir sicher. Aber was kannst du uns darüber beibringen, wie man nach so etwas zurückkehrt? Wir haben ja schon vor dem Aufnehmen darüber gesprochen, weil ihr nicht so... ihr wart nicht dumm, ihr habt keinen Fehler gemacht – ich meine, ihr habt einen Fehler gemacht, aber es war so eine Sache der Nachlässigkeit. Es war einfach so eine seltsame... ich kann euch nicht viel beibringen.

[01:08:24] **Phil Glutz:** darüber, wie man so einen Unfall vermeidet? Nein, ich meine, man muss sich extrem bewusst sein, wie gefährlich Selbstgefälligkeit ist. Wie soll man das... Ja, ja, genau, das ist irgendwie ein Oxymoron, oder? Richtig. Okay, man muss sich der Selbstgefälligkeit bewusst sein.

[01:08:37] **Gavin McClurg:** Genau, ich meine, ich glaube, wir müssen dazu nicht mehr viel sagen. Es ist einfach toll, dass die Leute – es ist noch mal eine Erinnerung daran, dass man an diesen entspannten Tagen wirklich besonders aufpassen muss. Aber ich denke eher an die mentale Seite, weißt du? War es das erste Mal, dass du wieder geflogen bist? War es beängstigend? Warst du nervös? Hast du gemerkt, dass du in einem ganz anderen Kopfkino warst als jemals zuvor in deinem gesamten Flugleben, oder war es eher so: „Gottverdammte, Gott sei Dank bin ich wieder zurück, ich darf das wieder tun“?

[01:09:06] **Phil Glutz:** Ich war äh, ich war definitiv nervös am Anfang. Ich habe mir einen, also ich habe mir einen leichten Schulschirm gekauft, ich musste einen kaufen. Wie auch immer, ich habe einfach zwei gekauft und dachte mir, das ist mein... ich brauche etwas, das super einfach zum Starten ist, nicht zu schnell, ähm, aber ich will fliegen, und ich hatte nichts in meinem aktuellen Bestand an Gleitschirmen, das dazu passte, und ich dachte mir nein, und ich weiß nicht...

[01:09:37] **Gavin McClurg:** deine aktuellen Ausrüstungen sind seltsamerweise

[01:09:40] **Phil Glutz:** genug, ja, und

[01:09:45] leider habe ich infolge des Unfalls einige Nervenschäden, die äh, die vielleicht vollständig oder vielleicht nicht vollständig

[01:09:57] erhole mich, aber es hat zu einer eingeschränkten Beweglichkeit in meinem linken Fuß geführt, was bedeutet, dass ich nicht mehr sehr schnell rennen kann. Also war ich nervös, wie ich abheben werde, und es war sechs Monate und eine Woche nach dem Unfall, als ich auf Rottweiler war und eine perfekt präparierte, schneebedeckte Startfläche hatte, was mir viel Selbstvertrauen gab und einen einfachen Schirm bei etwa 5 km/h Frontwind – die Bedingungen waren perfekt. Also, ja.

[01:10:43] Ich war am Anfang nervös, aber nicht wegen eines Unfalls. Ich war nervös wegen des Gefühls – ich wusste nicht, wie ich mich fühlen würde. Man spricht ja in der Reha mit Psychologen und Psychiatern, die sind sich posttraumatischer Belastungsstörungen sehr bewusst. Sie sagten, man solle sich nicht wundern, wenn es nach sechs oder zwölf Monaten plötzlich einen trifft. Und hoffentlich passiert das nicht, bis jetzt lief es mental einfach super, alles war okay. Ich war also beim Start nervös, aber...

[01:11:30] ich war nervös vor dem Start, aber sobald ich den Schirm hochzog, löste sich die Spannung an den Karabinerhaken, das Abheben ermöglichte es mir, fast so schnell wie möglich mit minimalem Hinken vom Berg wegzurennen, viel einfacher als erwartet. Ich war trotzdem super glücklich, wieder in der Luft zu sein, und ich sollte runterfliegen und...

[01:12:01] War das überhaupt der Flug, bei dem ich runterfliegen und landen sollte? Weil meine Freundin war damals Studentin und vielleicht noch ein oder zwei andere waren da oben, und ich sollte runterfliegen und dann ins Funkgerät gehen und reden. Und es war Thermik und ich konnte eigentlich kreisen, also bin ich in Thermik auf meinem kleinen Jomo Lightweight School Schirm geflogen und habe dann zum Start gefunkt und gesagt: Schickt die Schülerinnen, schickt eine Nook. Und dann ist sie gestartet und wir sind Flügelspitze an Flügelspitze geflogen, was nach allem, was wir gemeinsam durchgemacht haben, sehr romantisch und sehr heilend war.

[01:12:49] Das war eine große Sache, ein riesiger Meilenstein in der gesamten Rehabilitation, sowohl körperlich als auch geistig, in der Luft zu sein und dann mit dieser Person zu fliegen, die mich auf dieser Reise begleitet hat. Ja, danke Nook, ich hab dich lieb.

[01:13:16] **Gavin McClurg:** Das ist ein toller Ort, um ... ich denke, das ist ein schöner Abschluss, weil ich sonst anfangen würde zu weinen. Also, Phil, danke Mann, ich weiß das wirklich zu schätzen. Da gibt es einige großartige Lektionen und ich schätze, wir haben noch einen Tag dieser großartigen Zeit vor uns, also freue ich mich darauf, mit dir zu fliegen und mit dir in Zermatt in die Luft zu gehen. Ich freue mich darauf, dich dort ein bisschen herumschweben zu sehen, ja, aber danke.

[01:13:43] **Phil Glutz:** Ganz herzlich, Gavin. Es war mir ein Vergnügen und eine Ehre. Ich freue mich sehr darauf, in Zukunft mit dir zu fliegen. Cheers. Cool, wenn...

[01:13:58] **Gavin McClurg:** Wenn ihr etwas aus diesem Podcast mitgenommen habt, bitten wir lediglich um einen Euro pro Folge. Dies ist ein von Hörern unterstützter Podcast und er wird kostenlos bleiben – er wird immer kostenlos sein. Ich liebe es, das zu machen, aber ich hoffe, es hat euch gefallen und wir sehen uns in der nächsten Folge. Wie ihr euch vorstellen könnt, ist das viel Arbeit und sehr zeitaufwendig, und es ist auch sehr zeitaufwendig für unseren Editor. Ein großes Dankeschön an Miles Connelly, der mit all diesen Sachen ein absoluter Jedi ist; wir könnten es ohne ihn nicht schaffen. Aber wenn ihr etwas davon profitiert, behandelt es so wie ein Magazinabonnement oder so. Und alles, was wir bitten, ist wie gesagt, ein Euro pro Folge. Das könnt ihr über cloudbasemayhem.com machen. Dort findet ihr die Links, um es einmalig über PayPal zu unterstützen oder um euch als regelmäßiger Unterstützer anzumelden, wo ihr es quasi einrichten und vergessen könnt und dafür über patreon.com/cloudbasedmayhem belohnt werdet. Wir schätzen das wirklich, wirklich, wirklich sehr, denn es macht das alles erst möglich.

[01:14:45] Vielen Dank nochmals, schöne Feiertage und bis zur nächsten Folge, macht's gut.