

Gamification

Podz-Glidz 165 — Bernhard Fercher

Published	2025-07-18
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-165-gamification
Duration	00:53:43
Speakers	Bernhard Fercher, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0165-gamification-bernhard-fercher.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	21 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	15
Show notes	15
Transcript	16
Français	26
Show notes	26
Transcript	27

Deutsch

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

Show notes

Bernhard Fercher entwickelt die App Sidekik. Diese fördert auf spielerische Weise die Motivation fürs Fliegen. Was steckt dahinter?

Es gibt so unterschiedliche Fliegertypen. Für die einen ist Airtime „alles“. Sie hängen sich stundenlang wie festgenagelt am Prallhang in den Talwind. Hauptsache sie haben keinen Boden unter den Füßen. Andere wiederum haben nur die XC-Punkte im Blick, gehen ständig „auf Strecke“, auch wenn sie dabei das immergleiche Dreieck zum x-ten Mal abreiten.

Und dann gibt es diese Pilotinnen und Piloten, die es irgendwie in die Lüfte treibt. Dort gondeln sie eine Weile eher ziellos umher, fallen dann irgendwann mangels Fokus aus der Thermik, stehen bald wieder am Boden, wo sie sich dann, sehnsuchtsvoll in den Himmel schauend, fragen: Wieso bin ich eigentlich nicht weitergeflogen?

Vor allem dieser dritten beschriebenen Gruppe kann geholfen werden. Seit Anfang 2025 gibt es die App Sidekik. Programmiert hat sie der österreichische Pilot Bernhard Fercher. Er will damit auf spielerische Weise die Motivation fürs Fliegen fördern. Die App hilft dabei, Ziele zu setzen, um zum aktiveren und letztendlich auch irgendwie besseren Piloten zu werden.

Der Weg dorthin führt über Gamification, also der Einführung von spielerischen Elementen in den Flugalltag. Was es dabei mit Flieger-Leveln, Expert-Points, Gipfel- und Segment-Challenges, Leaderboards und Trophäen auf sich hat, und wie sogar ganze Clubs in dieses Spiel mit einbezogen werden können, das erzählt Bernhard Fercher in dieser 165. Folge von Podz-Glitz.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge:

Track: Summer Dawn | Künstler: Freedom Trail Studio

Youtube Audio Library

<https://youtu.be/vWWyx5oQegs?si=nBk6KBwRCpZPHVtS>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS zu Bernhard Fercher:

- Website Sidekik: <https://www.sidekik.cloud>
-

Links:

- Android: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.armadaar5org.sidekikapp>
 - iOS: <https://apps.apple.com/gb/app/sidekik-paragleiten-hike-fly/id6738481976?platform=iphone>
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2025/07/podz-glidz-165-gamification.html>

Transcript

[00:00:01] **Bernhard Fercher:** Wir haben schon gemerkt, dass diese Art von Motivation dann auch die Leute dazu bewegt, einfach mehr Abenteuer zu erleben oder auch Dinge, die sonst halt einfach nicht stattgefunden haben. Und so ist es, also diese Gamification, also das spielerische Reinbringen ins Fliegen, soll das Ganze nicht die Seriosität nehmen, sondern einfach motivieren, rauszugehen.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:46] **Bernhard Fercher:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Heute mit Bernhard Fercher und ich bin Lucian Haas. Es gibt so unterschiedliche Fliegertypen. Für die einen ist Airtime alles. Sie hängen sich stundenlang wie festgenagelt am Prallhang in den Talwind. Hauptsache, sie haben keinen Boden unter den Füßen. Andere wiederum haben nur die XC-Punkte im Blick, gehen ständig auf Strecke, auch wenn sie dabei das immergleiche Dreieck zum x-ten Mal abbreiten. Und dann gibt es diese Pilotinnen und Piloten, die es irgendwie in die Lüfte treibt. Dort gondeln sie eine Weile eher ziellos umher, fallen dann irgendwann mangels Fokus aus der Thermik, stehen bald wieder am Boden, wo sie sich dann sehnsuchtsvoll in den Himmel schauend fragen, wieso bin ich eigentlich nicht weitergefliegen?

[00:01:39] Vor allem dieser dritten beschriebenen Gruppe kann geholfen werden. Seit Anfang 2013 hat die Airtime-Gruppe sich in den Fliegen geholfen. Die Airtime-Gruppe ist eine der wichtigsten W multiplyin der Welt. Sie heißt der Easter Egg, bzw. das ist eine kleine eine, die man machen kann, die einen so auffordert, dass sie sich in den Raum gehalten fühlen kann. Das heißt, die Airtime-Gruppe ist eine sehr einfache und sehr schnelle, leise und sehr Segment-Challenges, Leaderboards und Trophäen auf sich hat und wie sogar ganze Clubs in dieses Spiel mit einbezogen werden können, das erzählt Bernhard Fercher in dieser 165.

[00:02:26] Folge von Podz-Glidz. Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:41] Bernhard, bist du schon mal an einem Startplatz gestanden und hattest keine Ziele mehr? Also wusstest gar nicht, wo will ich jetzt eigentlich hinfliegen?

[00:02:51] **Bernhard Fercher:** Das passiert regelmäßig. Das heißt, man steht am Startplatz, hängt sich ein und dann macht man sich Gedanken, was mache ich heute überhaupt? Und oft startet man planlos raus oder ich starte planlos raus, fliege dann ein, zwei Stunden und dann weiß ich eigentlich nicht, soll ich jetzt landen gehen oder soll ich jetzt noch irgendwo weiterfliegen? Und das passiert schon regelmäßig, in letzter Zeit weniger, weil wir im Verein eben so eine Gipfelsammel-Challenge veranstalten und da fällt es wesentlich leichter, dann auch Ziele zu haben.

[00:03:29] **Lucian Haas:** Dieses ziellose Fliegen, was ist das für ein Gefühl?

[00:03:35] Was ist das für ein Gefühl?

[00:03:37] **Bernhard Fercher:** Also die Frage ist ja auch, warum gehe ich fliegen? Und oft ist es dieses Gefühl, dass es mich rauszieht oder rauf zum Startplatz zieht und dann zu fliegen. Dann bin ich aber in der Luft und frage mich, was mache ich hier überhaupt? Oder wenn es dann bockige Tage sind, dann steigt man mit vier, fünf Meter pro Sekunde und

es ist richtig turbulent und dann stelle ich mir schon auch oft die Frage, was mache ich überhaupt? Wäre es nicht viel schöner, da unten im Schwimmbad zu liegen? Und ohne dass ich jetzt ein Ziel habe vor Augen, dann denke ich mir auch, oder es ist oft so, dass ich mich nicht mehr in die Luft ziehe. Und dann ist es auch so, dass ich gehe landen, bin dann unten in der Nähe von einem Schwimmbad und denke mir, warum bin ich eigentlich nicht mehr da oben bei den anderen?

[00:04:24] Und das ist dann irgendwie so auch ärgerlich. Und dann freut man sich auch schon wieder auf den nächsten Flug, wenn man eventuell besser plant oder auch sich sicher Ziel setzt, dass man motiviert ist, dran zu bleiben, wo man sich ja eigentlich auch sicher fühlen kann, aber in so einem runterziehtem, auf dem Fliegen. Auf dem Boden irgendwie gedanklich. Aber ich glaube, Ziele helfen dann schon, dass man durchbeißt, dass man sich durchschütteln lässt, dass man das auch viel mehr genießen kann.

[00:04:57] **Lucian Haas:** Was bist du für so ein Gleitschirmflieger-Typ? Bist du der Streckenflieger oder wonach suchst du? Oder was für Ziele suchst du in der Luft? Ich glaube, das hat sich über die

[00:05:07] **Bernhard Fercher:** Geschichte etwas entwickelt. Also ich fliege ja schon sehr lange. Ich habe 2008

[00:05:15] eine Gleitschirmlizenz in Pinzgau gemacht. Und da war ich relativ schnell sehr motiviert, weil bei mir im Verein in Viergen in Osttirol, das sind sehr ambitionierte Streckenflieger. Alois Riesinger zum Beispiel, der hat auch schon österreichische Streckenflug-Staatsmeisterschaft gewonnen und sind auch einige dabei, die über 300 Kilometer mittlerweile geflogen sind. Und da waren die Ambitionen sehr hoch. Das heißt, nach meinem ersten Flugjahr mit einem B-Schirm oder Low-B-Schirm, bin ich gleich aufgestiegen in die C-Klasse. Im Nachhinein sehr unvernünftig. Habe ja auch schnell gemerkt, dass das sehr unvernünftig ist. Aber da waren meine Ambitionen schon Streckenfliegen. Also je weiter, desto besser. Und damals waren 100 Kilometer auch noch weit.

[00:06:02] Also ich habe auch sehr schnell Erfolge gefeiert in der Hinsicht. War dann ab 2012 bei Skywalk im Teampiloten-Team. Und das war auch mein Ziel.

[00:06:17] Aber war aus beruflichen Gründen dann auch ein bisschen zurückgesteckt mit dem Fliegen. War weniger in der Luft. Und mittlerweile, also länger wie drei Stunden, vier Stunden, kann ich dann auch gar nicht in der Luft bleiben, weil es dann reicht. Und da stelle ich mir dann schon die Frage, was ist dann das Ziel, wenn ich nicht so weit wie möglich fliege? Und dann war es in den letzten Jahren mehr so, so Rundflüge. Also im Stubaital zum Gletscher reinfliegen zum Beispiel. Also man setzt sich dann so gedankliche Ziele. Wo will ich überhaupt hin? Und dann fliege ich wieder zurück. Und genau, ich würde mich selber als Genussflieger bezeichnen.

[00:07:05] Aber wenn ich ja Zielfragen habe, dann freue ich mich im Nachhinein. Also das Gefühl, irgendwas erreicht zu haben im Nachhinein. Oder vielleicht...

[00:07:16] Auch außerhalb der Komfortzone mal geflogen sein. Und das befriedigt dann schon am

[00:07:23] **Lucian Haas:** Landeplatz. Wonach suchst du, wenn du fliegen gehst dann? Also du hast gesagt, du bist jetzt so der Genussflieger, aber trotzdem zielorientiert. Also ist das so eine Art touristisches Fliegen, wo du sagst, okay, ich will mal zum Gletscher. Ich will mal Gipfel ABC irgendwas haben. Nee, da hinten ist die Berghütte. Die will ich mal erreichen. Also sind das solche Ziele, die für dich dann interessant sind?

[00:07:47] **Bernhard Fercher:** Also als touristischen Flieger hätte ich mich persönlich nicht bezeichnet. Aber es fasst das eigentlich sehr gut zusammen. Weil in letzter Zeit bin ich schon sehr viel auf der Suche nach neuen Gipfeln, neuen Routen und fliege einfach Routen, die ich sonst vielleicht nicht geflogen wäre. Einfach, weil ich mir das Ziel setze, fliege ich jetzt zum Berg, der eventuell auch höher ist, als ich bis jetzt geflogen bin, zum Beispiel. Oder ich gehe... Also ich bin auch sehr viel zu Fuß unterwegs, auf einem Startplatz, wo ich noch nie war und versuche schon so Abwechslung reinzubringen in meine Routine und nicht mehr auf dem gleichen Startplatz, auf den gleichen Stricken abzufliegen. Insofern trifft es das Touristische eigentlich ganz gut,

[00:08:34] weil als Tourist ist man ja auf der Suche oder ist man ein Decker und viel mehr als ich jetzt da in Innsbruck, wo ich daheim bin. Da gehe ich nicht mehr regelmäßig ins Museum und versuche, neue Teile von der Stadt zu entdecken. Aber als Tourist ist man ja eigentlich ganz anders unterwegs. Von dem her hast du das eigentlich sehr gut

zusammengefasst. Ich bin Touristenflieger.

[00:08:58] **Lucian Haas:** Und was von dieser eigenen, jetzt in Anführungszeichen touristischen Flieger-Erfahrung hat dazu geführt, dass du selbst eine spezielle Flug-Motivations-App programmiert hast? Seid gekreist, I.

[00:09:13] **Bernhard Fercher:** Ich war letztes Jahr am Landeplatz im Stubertal nach einem Flug. Der war auf der Suche nach einem neuen Flug. Ich habe mich dann auf den Flug-Motivations-App eingeladen. Der war relativ ziellos. Der Tag war nicht schlecht. Er war nicht besonders gut. Ich bin dann nach zwei Stunden hin - und herfliegen, war ich dann landen. Und dann habe ich gemerkt, wie unten zwei Piloten bzw. eine Pilotin und der Pilot haben diskutiert. Es waren Einheimische aus dem Stubertal. Und da habe ich ein bisschen mitgelauscht. Und es war so, ja, und ich war hinten beim Haarwicht. Und gerade und gerade habe ich den Zylinder nicht erreicht. Dafür bin ich. Beim Mutterer See hinten drin gewesen. Jetzt habe ich diesen Checkpoint geholt. Und da habe ich so mitgehört und dann halt nachgefragt, was die so machen.

[00:09:58] Und es hat sich herausgestellt, dass die Jochtolen im Stubertal schon eh mehrere Jahre so eine Gipfelsammel-Challenge haben. Das heißt, sie haben im Verein ausgeschriebene Ziele, also Bergziele oder Hütten oder Seen, also markante Punkte definiert. Und das Ziel für die Piloten ist es, innerhalb von der Flugsaison einfach zu fahren. Und die können hier einfach zu diesen Punkten hin zu fliegen. Ganz egal wann. Also das muss nicht am gleichen Tag sein, sondern sie können sich die Tage aussuchen. Und das war dann für mich so ein Schlüsselmoment, weil eigentlich ist es, also man hat dann ein gemeinsames Ziel. Und ich wollte unbedingt mitmachen. Und dann, also ich bin jetzt nicht im Stubertal beim Verein, sondern bin in Virgen, in Osttirol bei einem Verein und dann habe ich das Konzept eben vorgestellt.

[00:10:49] Und dann habe ich und da war es sehr schnell sehr positives Feedback und dann haben wir das ausprobiert. Und innerhalb von kürzester Zeit waren die Leute so extrem motiviert, zum Großglockner und zum Großvenetier zu fliegen und die ganzen Punkte zu sammeln, dass ich gemerkt habe, da muss man dahinter sein. Also das kann ja nicht sein, dass nur wir 20 Leute davon motiviert sind. Und da habe ich das anderen Vereinen angeboten und es hat sich herausgestellt, dass das durch diese neuen Ziele, neue Flüge, neue Abenteuer entstehen, neue Hike-and-Fly-Routen, neue Startplätze entdeckt werden und das eigentlich eine neue, andere Sichtweise auf das Fliegen vor allem in den regionalen Vereinen bringt, weil man dann nicht immer am gleichen Startplatz steht und nicht immer das Gräntetieck fliegt von der Gränte oder vom Delfröckental aus oder im Pustetal unterwegs ist, sondern wirklich abseits von den großen Rennstrecken mal auf Entdeckungsreise geht.

[00:11:52] **Lucian Haas:** Und du hast dann gesagt, okay, man kann solche Gipfel-Challenges definieren, das programmiere ich als App. Woher kannst du sowas?

[00:12:02] **Bernhard Fercher:** Die Anfänge von der Auswertung, das war sehr hemmtärmelig mit Excel und Google Earth. Das heißt, jeden neuen Flug haben die Leute auf XContest draufgeladen, ich habe mir die IGC-Datei runtergeladen, habe das ins Google Earth raufgeladen, wo die Wegpunkte eingezeichnet waren und dann manuell geschaut, hat der den Wegpunkt erreicht oder nicht und das dann in eine Excel-Liste eingetragen und die Punkte vergeben. Und das war sehr fehleranfällig, weil bei 20 Flügen pro Person, 20 Leute mit 20 Wegpunkten, das sind schon sehr viele Variablen und Möglichkeiten, wo man Fehler einbauen kann. Aber hast du das alles

[00:12:45] **Lucian Haas:** optisch kontrolliert? Also bist du dann auf die Karten gegangen und hast geguckt, sind die wirklich und haben die den Wegpunkt erreicht? Das ist ja auch nicht nur fehleranfällig, sondern irre zeitaufwendig, oder?

[00:12:55] **Bernhard Fercher:** Genau, das war sehr zeitaufwendig. Gleichzeitig war ich im Urlaub in Südostasien, also immer am Flughafen, wo man zwischendrin bei den Stops war, in Google Earth unterwegs und habe Routen gecheckt. Das hat mich dann schon ein bisschen genervt, vor allem, weil dann habe ich ein neues Ergebnis in unserer WhatsApp-Gruppe gepostet und dann war das Feedback, ah nein, ich habe den Punkt auch noch erreicht und das hast du vielleicht übersehen. Und dann habe ich angefangen, eine Software dafür zu schreiben, weil das habe ich gelernt und das kann ich. Also Web-App war das, ganz eine einfache Auswertung von den Tracks, ob diese in dem Radius drin waren oder nicht. Und je nachdem hat es dann eben Punkte gegeben oder auch nicht.

[00:13:43] Und dann war die Fehleranfälligkeit auf Null und auch der Zeitaufwand für mich war auf Null. Beziehungsweise habe ich meine Zeit ins Programmieren gesteckt und weniger ins Flüge-Checken.

[00:13:55] **Lucian Haas:** Das war aber erstmal noch ein Programm, was auf deinem Computer lief. Also war jetzt noch keine eigene App.

[00:14:02] **Bernhard Fercher:** Das war, also es ist schon, es war schon eine Web-App, aber es war rein für unseren Verein in Viering. Das heißt, da hat es keine anderen User gegeben oder sowas. Aber die einzelnen Belohnungen, bei uns im Verein, die haben schon einen Account gehabt und haben ihre Flüge da selber hochgeladen. Aber eben, ich habe dann gemerkt, das ist, das funktioniert. Habe dann angefangen, andere Vereine anzuschreiben, ob die auch Interesse hätten. Und da war sehr schnell großes Interesse da. Und so ist das eigentlich entstanden, dass viele Vereine solche Challenges dann ausprobiert haben. Also das war sehr Anfang, also Pilotphase im Herbst letzten Jahres. Mit ungefähr zehn Vereinen.

[00:14:48] **Lucian Haas:** Den hast du alle im Grunde deine Web-App zur Verfügung gestellt und die haben das bei sich dann entsprechend so laufen lassen, oder?

[00:14:56] **Bernhard Fercher:** Genau, also ich habe denen eine Excel-Liste geschickt, wo sie mir die Koordinaten oder die Ziele, die Gipfel definiert haben und die Koordinaten mitgeschickt haben. Ich habe das dann bei mir in der Datenbank eingepflegt und dann war eigentlich diese Challenge live. Also es war schon noch ein bisschen aufwendig für die Vereinsmitglieder. Jetzt ist es mittlerweile deutlich einfacher, können sie selber die Punkte anzeichnen, Radien definieren. Aber so hat es gestartet.

[00:15:31] **Lucian Haas:** Mittlerweile gibt es das als App für iOS und Android und das ist etwas, was so ganz frei auch zur Verfügung steht. Also jeder kann die sich runterladen.

[00:15:42] Wie kam es dazu, dass du gesagt hast, ich mache da jetzt wirklich eine ganz eigene App, die ich allen zur Verfügung stelle?

[00:15:48] **Bernhard Fercher:** Also das war letztes Jahr im Herbst, habe ich mir die Frage gestellt. Ist es wirklich eine Web-Applikation oder Plattform, so wie XContest? Oder kann das besser funktionieren als eine Smartphone-App, die man ja immer dabei hat und auch technisch ganz andere Möglichkeiten hat mit GPS-Aufzeichnung, dem Tracking, Push-Notifications. Und der Anspruch war schon, eine App zu bauen, die die Community verbindet, also die einzelnen Piloten miteinander verbindet, auch die Möglichkeit bietet, dann die Flüge aufzuzeichnen, wie in anderen Flug-Apps, wie XCTrack oder FlySky, aber sehr integriert. Und da war für mich dann schon die Entscheidung klar, das muss eigentlich eine Mobile-App für iOS und Android werden.

[00:16:39] Und dann habe ich im Dezember auch angefangen, zu entwickeln. Im Jänner habe ich dann die erste Version live geschaltet. Und ich glaube, im Nachhinein, dann war es auch eine sehr gute Entscheidung, eine App draus zu machen, weil man schon sieht in den Zahlen, wie oft die Leute dann wieder die App aufmachen und reinschauen, Flüge anschauen von den Freunden, von den Club-Mitgliedern. Und es ist einfach einfacher für den einzelnen Piloten und für den User.

[00:17:09] **Lucian Haas:** Du hast die App Sidekick genannt. Warum? Also was bedeutet für dich dieser Name?

[00:17:17] **Bernhard Fercher:** Ich kann mich erinnern, dass ich, ich war unterwegs von Wien, also mit drei Freunden, war ich unterwegs von Wien nach Innsbruck. Und da habe ich nebenbei mit ChatGPT so hin und her geplaudert. Und ich war eigentlich auf der Suche nach einem anderen Wort für Wingman, aber das nicht ganz so maskulin klingt. Und

[00:17:42] dann hat ChatGPT gemeint, dass Sidekick ist ein ganz guter Name. Dann habe ich da meine Freunde gefragt, ob für sie, wie Sidekick der Begriff ist, ob sie mit dem irgendwas anfangen können. Und inklusive mir hat den Begriff niemand gekannt. Aber es ist, also Sidekick ist zum einen ein anderes Wort für Wingman, zum anderen ist es so der Partner beziehungsweise die rechte Hand vom Superheld. Das heißt so wie der Batman zum Robin ist die Sidekick-App der Partner vom Pilot, der ja dann im Endeffekt der Held ist. Und das war für mich ganz stimmig. Ich glaube, das ist ganz gut zur Vision, dass es ein Begleiter ist, der nicht im Zentrum stehen soll, sondern einfach den Pilot unterstützen soll, seine fliegerischen Ziele zu erreichen und seine Heldentaten zu vollbringen.

[00:18:37] **Lucian Haas:** Ein Helfer, der mir hilft, als Pilot meine eigenen Heldentaten zu vollbringen. Das ist eine nette Vision. Also beschreibt mal so ein bisschen, was kann Sidekick denn? Also wenn ich das jetzt als Pilot, als Pilot installiere, bei mir auf dem Handy, dann habe ich da eine App, die kann ich aufrufen. Was kann ich dann machen, wenn ich fliegen gehe? Was hilft dir mir beim Fliegen oder hilft dir mir letzten Endes eigentlich nur bei der Auswertung im Nachhinein, weil ich einfach nur einen getrackten Flug habe, den ich mir nochmal später angucken kann? Also was für Funktionen hat Sidekick?

[00:19:11] **Bernhard Fercher:** Also vielleicht hole ich ein bisschen aus. Also das Konzept ist aufgebaut auf drei wesentlichen Säulen. Die erste ist Ziele setzen und erreichen und aktuell funktioniert das am besten über diese Club oder über Vereins oder Fliegergemeinschaften-Challenges. Das heißt diese Gipfelsammel-Challenge oder Hike-and-Fly-Challenge, wo man sich Punkte setzt, gemeinsame Ziele definiert und dann innerhalb von einem Zeitraum kann ich diese Ziele oder können die Piloten die Ziele erreichen, Punkte sammeln und Leaderboard hochklettern. Und man sieht dann, wer die meisten Punkte gesammelt hat. Also das ist zum einen dieses Ziele-Tracken und Erreichen.

[00:19:59] Das andere ist aber, also die zweite Säule ist Community. Das heißt, ähnlich wie bei Social Media kann ich anderen Piloten folgen, beziehungsweise können andere Piloten auch mir folgen. Und so sehe ich immer die Flüge, die Hike-and-Fly-Abenteuer von den Menschen, die mir wichtig sind, also von meinen Freunden, von Clubkollegen, von Flugpersönlichkeiten, die also zum Beispiel ein Bene Dornauer von der X-Service postet auch immer seine Gipfelsammelflüge auf Sidekick und solche Personen kann man dann einfach folgen und keinen Flug mehr verpassen. Das heißt, zum Beispiel, ich habe einen wunderschönen Sonnenaufgangs - Hike-and-Fly gemacht. Mein Abgleiter war drei Kilometer.

[00:20:45] Auf XContest zum Beispiel ist das irgendwo auf Seite 25 und das sieht niemand, und ich kann auch dadurch auch niemanden inspirieren und bei Sidekick durch dieses Follower-System, das angelehnt ist eben an Social Media, kann ich das dann mit meinen Ängsten auch teilen.

[00:21:04] **Lucian Haas:** Das heißt, zumindest deine Freunde kriegen es mit, weil wenn ich dann Sidekick aufrufe, kriege ich immer angezeigt, die letzten Flüge auch meiner Freunde und kann dann sehen, was hat der denn heute gemacht oder gestern oder wann auch immer das war.

[00:21:16] **Bernhard Fercher:** Genau, das kann man sich auch so vorstellen wie Instagram-Feed oder auch bei Strava, falls das jemand von den Zuhörern auch verwendet. Ich mache die App auf und dann sehe ich die letzten Flüge von den Leuten, denen ich folge oder ich kann auch auf Entdecken umstellen und dann sehe ich auch andere Flüge, also in anderen Fluggebieten längere Flüge oder Hike-and-Flies, je nachdem, was mir dann auch wichtig ist.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Das sind aber Flüge, die mir dann einfach per Zufall zugeordnet werden, also dass die mir angezeigt werden? Das ist irgendein Algorithmus, der dahinter liegt, der dann sagt, für Lucian, der kriegt jetzt die Flüge in Südtirol, warum auch immer angegeben oder wie funktioniert das? In Zukunft

[00:22:01] **Bernhard Fercher:** ist das so geplant. Aktuell ist der Algorithmus sehr banal. Das heißt, es werden Flüge chronologisch einfach angezeigt. Das ist aktuell noch möglich, weil aus guten Flugtagen ist der Feed dann sehr besetzt, weil über 200, 300 Flüge dann hochgeladen werden und dann verliert man sehr schnell den Überblick. Es werden auch Flüge dann in Deutschland, in Hamburg zum Beispiel, Windenschleppflüge aufgezeichnet, die mich persönlich jetzt wenig interessieren. Und da ist schon geplant, dass das besser funktioniert und dass ich dann nur die Flüge sehe, die auch interessant für mich sind. Aber Hauptziel ist es, dass die Flüge angezeigt werden von den Leuten, denen ich folge,

[00:22:47] weil das ist ja dann schon ein sehr hoher Indikator, dass mich das interessiert, beziehungsweise auch von meinen Club-Team-Kollegen.

[00:22:57] **Lucian Haas:** Dann gibt es die Flüge, die ich dokumentiere oder die andere dokumentieren, die ich dann darüber mir angucken kann, die ich kommentieren kann. Da kann man auch Bilder hochladen dazu und sonstiges. Und dann gibt es diese Gipfelsammel-Challenges, wie du sie genannt hast, wo man dann einzelne Wegpunkte anfliegt und da dann wahrscheinlich bestimmte Punkte für bekommt und sonstiges. Ich habe aber gesehen, in deiner App, wenn man die aufruft und einen Flug hochlädt, dann kriegt man auch direkt Punkte zugeordnet und bekommt ein Level. Ich habe jetzt mit einem Flug, den ich da mal hochgeladen habe, habe ich noch Level 0. Aber was soll das mit diesen Leveln?

[00:23:35] **Bernhard Fercher:** Genau, das ist die dritte Säule von den drei Säulen und das ist das Thema Gamification. Das heißt, man bekommt Punkte, also ich kriege für alles, was ich mache, Punkte und es gibt auch überall Leaderboards, das heißt, in der Gipfelsammlung, Gipfelsammel-Challenge, gibt es ein Leaderboard für diese Challenge. Also ich sehe, wo ich bin im Vergleich zu meinen Mitgliedern. Wenn ich einen Flug hochlade, je nachdem, wie viel Flugzeit das ist, oder wenn es High-Count-Fly ist, ist es insgesamt Aktivitätszeit, bekomme ich mehr oder weniger Experience-Points, habe ich die gedauert und kann so ins nächste Level aufsteigen und das motiviert einfach einen gewissen Typ Mensch.

[00:24:20] Gibt es einen Ansporn? Ich will jetzt ins nächste Level oder ich will mir dieses neue Patch verdienen. Und man glaubt gar nicht, was es ausmacht, wenn man ein paar Bonuspunkte verdienen kann, dass die Leute dann noch, das haben wir letztes Jahr im Herbst bei unserer High-Count-Fly-Challenge gesehen, dass die Leute dann noch am Abend um sechs noch schnell High-Count-Fly sich am Punkt holen, damit sie gerade den nächsten Rang erreichen oder nicht ganz so weit zurückfallen. Wir haben schon gemerkt, dass diese Art von Motivation dann auch die Leute dazu bewegt, einfach mehr Abenteuer zu erleben oder auch Dinge, die sonst halt einfach nicht stattgefunden haben. Und so ist es, also diese Gamification, also das spielerische reinbringen ins Fliegen, soll das Ganze nicht, also die Seriosität nehmen, sondern einfach

[00:25:16] motivieren, rauszugehen. Und das ist die Idee dahinter.

[00:25:22] **Lucian Haas:** Das ist dann aber auch so etwas, ich meine beim Streckenfliegen, wenn du jetzt so ein XContest nimmst, da werden glaube ich am Ende die sechs besten Flüge gewertet, um dann in irgendeine Wertung zu kommen. Du wertest aber nicht die sechs besten Flüge oder nur die sechs, ja, nur die sechs besten, sondern du sagst im Grunde jeder Flug gibt dir weitere Punkte und mit jedem kannst du irgendwie aufsteigen, je nachdem was du guckst, ob du jetzt einfach nur die Level anguckst für insgesamt wie viel fliege ich oder wie aktiv bin ich eigentlich bis hin zu Challenges, wo man dann entsprechende Challenge-Punkte sammeln kann.

[00:25:53] **Bernhard Fercher:** Genau, also es ist auch in keiner Weise irgendwie ein Konkurrenzprodukt zu XContest oder es soll auch keinen Wettbewerb an sich darstellen, sondern einfach eine spielerische Möglichkeit, andere Leute kennen zu lernen. Also wenn ich jetzt im Leaderboard anschau und die fünf Leute, die vor mir sind, die ich mit dem nächsten Flug vielleicht überholen kann, vielleicht mache ich mir dann Gedanken, wer sind diese Leute, wo fliegen die Leute und das ist eher ein Community-Feature, als dass es jetzt ein Wettbewerb wäre. Insofern, also für mich persönlich, also mein Level ist jetzt, ich bin in Level 2, die Besten aktuell sind irgendwo bei Level 5 oder knapp Level 6 schon. Für mich ist es ein Ansporn, ins Level 3 zu kommen, aber nicht jetzt in die Top 10 zu kommen.

[00:26:44] Also ich schaue mir da nicht an, also es ist weniger dieses Vergleichen wäre es besser, sondern eher motivierend, zumindest soll es diesen Effekt haben, doch noch einen Flug zu machen.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Sind diese Level denn kumulativ? Also je mehr Jahre ich dann auch vielleicht irgendwann fliege und Sidekick immer weiter nutze, steige ich immer weiter am Level auf oder ist das immer pro Jahr gerechnet, dass du sagst, du fängst wieder am 1. Januar mit Level 0 an und musst dich in diesem Jahr wieder hocharbeiten bzw. hochfliegen?

[00:27:17] **Bernhard Fercher:** Also es ist noch nicht definiert, weil es ist ja nur erst das erste Jahr, aber ich glaube, dass es besser ist, wenn das wieder zurückgesetzt wird für diesen Motivationseffekt, dieses Level, dass man auch dranbleibt und nicht sich ausruhen kann, sagen wir mal so, auf seinem Level 7 oder 8 und dann dort bleibt, sondern dass es eigentlich ist, ein stetiger Prozess.

[00:27:47] **Lucian Haas:** Dann gibt es in der App auch Trophäen. Was ist das?

[00:27:53] **Bernhard Fercher:** Wenn man bei einer Gipfelsammel-Challenge mitmacht und mindestens einen von diesen Punkten, Wegpunkten sammelt, dann bekomme ich ein Batch oder eine Trophäe dafür, dass ich jetzt bei dieser Challenge teilgenommen habe. Diese Trophäen werden dann gesammelt, da habe ich dann meine Trophäensammlung. In Zukunft wäre es dann auch geplant, dass man viel, viel mehr unterschiedlichere Batches sammeln kann, zum Beispiel, für sehr markante Wegpunkte wie dem Großglockner in Österreich oder Zugspitze, dass man solche Batches kriegt, aber auch so persönliche Meilensteine, zum Beispiel, ich habe meinen 10.

[00:28:38] Flug hochgeladen oder ich bin jetzt irgendwo über 4000 Meter aufgestiegen oder solche fliegerischen Ziele oder beim Streckenfliegen sind es meine ersten 30 Kilometer Streckenflug. Oder mein erster, erster Hunderter, dass man auch auf diese Art Trophäen sammelt, ist bis jetzt noch nicht soweit, aber es ist schon ein sehr großes Ziel, jetzt in den nächsten Monaten eine Art Singleplayer-Modus, sage ich mal, zu entwickeln, was dann auch für den einzelnen Piloten dann möglich ist, Ziele zu setzen und diese zu erreichen, unabhängig von meinem Verein oder was andere Leute dann auch machen.

[00:29:23] Weil ich glaube, dass viele Leute nicht in einem Verein sind oder in einem Verein sind, die jetzt aus irgendwelchen Gründen keine Gipfelchallenge veranstalten wollen, aber trotzdem

[00:29:39] Ziele suchen. Und ich glaube, dass das ganz eine gute Möglichkeit ist, einen kleinen Pfad vorzugeben, wie man dann mehr rausgeht, mehr Motivation hat und dann vielleicht auch ein besserer Pilot wird, Schritt für Schritt.

[00:29:56] **Lucian Haas:** Und diese Ziele, auch wenn du es jetzt noch nicht, also programmtechnisch noch nicht so realisiert hast, aber von deiner Überlegung her, die kann ich mir als Pilot dann selber setzen, also dass ich sage, ich möchte mal 3000 Meter Höhe erreichen. Und das ist ein Ziel, was ich dann persönlich mir definieren kann und wenn ich das dann erreicht habe, dann schreit die App Hurra oder was auch immer und zeigt mir an, du hast dein 3000 Meter Ziel erreicht.

[00:30:22] **Bernhard Fercher:** Also es ist noch, es ist sehr, sehr früh im Ideen-Stadium, aber ich erinnere mich zurück, wo ich 2008 meinen Flugschein gemacht habe. Dann war ich aus der Flugschule raus, habe meine Lizenz, und dann war ich in Viergen am Startplatz und war völlig auf mich alleine gestellt. Ich habe nicht gewusst, was ist jetzt das Nächste, was ich machen soll. Und ich glaube, zum einen für

[00:30:51] Anfänger, beziehungsweise zu den, zu den ersten größeren Streckenflügen, also Begleitung bis zur B-Lizenz, glaube ich schon, dass es Meilensteine gibt, die man erreichen sollte, bevor man sich das nächst höhere Ziel setzt. Also für mich war dann gleich mal klar, ich muss 100 Kilometer fliegen, obwohl dazwischen eigentlich 25 andere Meilensteine gewesen wären, die wahrscheinlich sinnvoller gewesen wären zu erreichen, als die 100 Kilometer mit dem C-Schirm im zweiten Jahr. Und deswegen glaube ich, dass wir gerade für Anfänger, beziehungsweise für Piloten, die jetzt nicht so viel zum Fliegen kommen, für Leute, die im Urlaub sind, nur zum Fliegen, dass es ein Instrument gibt oder so ein Pfad, wo ich mich ein Stück weit entlang handeln kann und auf eine relativ sichere Weise meinen nächsten Meilenstein erreiche.

[00:31:45] Und zum anderen glaube ich schon, dass es auch für ambitioniertere Leute mit mehr Erfahrung, dass es so sein kann, wie du auch schon gesagt hast. Ich kann mir mein persönliches Ziel definieren. Das kann sein, ich kann über eine Strecke definieren, zum Beispiel 100 Kilometer oder ich will 50 Flüge im Jahr haben und dass die Sidekick-App, also dein Partner in dem Fall, dich dabei begleitet, dieses Ziel auch zu erreichen und dann auch immer wieder daran erinnert, du hast dieses Ziel. Ist es noch dein Ziel oder ist es ein anderes? Und wenn es noch dein Ziel ist, dann du bist jetzt eigentlich deinem Ziel hinterher, vielleicht solltest du mal fliegen gehen oder so,

[00:32:30] dass es dich daran erinnert und dann auch begleitet. Aber es ist sehr früh im Ideen-Stadium.

[00:32:39] **Lucian Haas:** Aber immer so gedacht als Motivationshelfer. Ein Feature, was mir auch noch aufgefallen ist, was du drin hast, sind, ich glaube, das hast du relativ neu da reingesetzt, sind XC-Segmente. Was ist das?

[00:32:53] Das ist

[00:32:54] **Bernhard Fercher:** ein Versuch, das Streckenfliegen beziehungsweise das Wettbewerbsfliegen etwas näher zusammenzubringen. Beim Wettbewerbfliegen habe ich einen Tag und alle haben die gleiche Aufgabe und die Aufgabe ist nämlich so schnell wie möglich die Punkte oder den Task abzufliegen und ins Ziel zu kommen und der Beste oder der Schnellste gewinnt. Und beim Streckenfliegen geht es darum, möglichst lange Strecken zu fliegen. Nicht zwingend, also was der Tag halt hergibt, aber nicht zwingend so schnell wie möglich. Und XC-Segmente sind einfach Teilabschnitte von Strecken, also von bekannten Strecken, zum Beispiel im Pinzgau oder im Pinzgauer Spaziergang können vielleicht viele von Schmittenhöhe bis zum Pasturen zum Beispiel ist ein Segment und ab einer gewissen Startlinie bis zur Endlinie in der Luft wird dann die Zeit gemessen.

[00:33:56] Und es ist wieder kann ich andere Flüge anschauen, die im Leaderboard sind, also wie schnell war ich, wie schnell waren andere, welche Linie haben andere Leute gewählt, an welchem Tag war das und so kann ich eventuell mich verbessern oder neue Skills erlernen, zum Beispiel schnell fliegen, aber wie gesagt, es ist ein Experiment, wie das ankommt und vielleicht auch das Streckenfliegen etwas interessanter. Oder neuer definieren könnte.

[00:34:28] **Lucian Haas:** Also in der Form, dass es nicht mehr auf das Endergebnis, also die XC-Punkte insgesamt geht, sondern dass man auch sagen kann, okay, wer fliegt besonders effizient an den Stellen und ich dann wirklich sagen kann, na, jetzt fliege ich mal den Pinzgauer Spaziergang, sehe, ich habe 20 Minuten, na, es dauert ein bisschen länger, aber ich habe was auch immer gebraucht und der andere hat es in der halben Zeit geschafft und dann kann ich dann sehen, ruf mir den Flug von dem auf und kann dann sehen, ah, der hat immer 500 Meter weniger aufgedreht als ich, weil es braucht gar nicht so viel Höhe und der ist schon direkt immer weiter geflogen, hat auch immer Anschluss gefunden, also kann ich beim nächsten Mal vielleicht auch 500 Meter weniger aufdrehen. Ich probiere das einfach mal, um dann festzustellen, ja, ich bin wirklich ein Drittel schneller beim Pastoren, als ich es bisher immer gewesen bin.

[00:35:09] **Bernhard Fercher:** Genau, und ich glaube, also beim Streckenfliegen, es gibt ja eine Handvoll Tage im Jahr, wo ich wirklich, also wo die richtig guten Streckenflieger ihre richtig großen Dreiecke fliegen, was dann im Endeffekt zum Endklassement beitragen, also die sechs oder in Österreich sind es drei Flüge, also die besten drei, aber dazwischen gibt es ganz viele Tage, die viel Potenzial haben, aber dann haben wir eine schnelle Überentwicklung, also ich kann den Tag nicht ausnutzen, zum große Streckenfliegen und trotzdem über solche XT-Segmente kann ich dann mich verbessern und schauen, beziehungsweise vergleichen, was könnte ich, wenn es ein gutes Streckenflugwetter hätte oder der ganze Tag was hergibt, könnte ich verbessern, beziehungsweise habe dann auch wieder so eine kleine Mini-Aufgabe

[00:35:59] erzielt, wo ich einfach sage, heute probiere ich so schnell wie möglich von, also der Winzgauer Spaziergang abzufliegen, nur als Beispiel und habe eine Möglichkeit dann mich auch zu vergleichen. Also das geht eigentlich im Realen sehr schwer, dass ich mich vergleichen kann jetzt mit den besten Streckenfliegern, weil die sind halt, also vor allem ist es sehr regional unterschiedlich, aber das bringt da eine gewisse Vergleichbarkeit mit, was machen andere anders, so wie du schon erklärt hast.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Wer kann eigentlich diese Gipfel-Challenges und diese XT-Segmente definieren? Also kann das jeder Nutzer machen und sagen, ich sage, ich gebe jetzt auch mal eine Segment-Challenge vor oder ist das etwas, was du als Betreiber der App zentral vorgibst und sagst, ich arbeite jetzt mal damit?

[00:36:51] **Bernhard Fercher:** Bei den Gipfel-Segmente-Challenges, das kann jeder Verein machen, beziehungsweise jedes Mitglied, das einen Club anlegt, also einen neuen Verein oder einen neuen Club, also es muss jetzt nicht der eingetragene Barglatt-Verein sein, sondern es kann auch eine Fliegergemeinschaft sein, die jetzt sagen, sie sind die Thermik-Haie und sie wollen jetzt eine Challenge veranstalten und sie sind nur zu fünft oder zu zehnt, dann können die das ganz einfach über die App machen, einen neuen Account anlegen, einen neuen Club anlegen und dann können sie sich auch veranstalten. Derjenige, der den Club anlegt, der ist automatisch der Admin und der kann dann eine Challenge definieren, also eine Gipfel-Sammel-Challenge mit den Punkten. Bei den XT-Segmenten, das ist noch sehr im Experimentier-Stadium,

[00:37:39] also ich muss schauen, ob das überhaupt Interesse findet, wie das ankommt bei den Piloten und da ist es aktuell so, dass ich diese Segmente vorgib, das sind momentan sehr bekannte Strecken in Tirol, Südtirol, Salzburg, also eher Österreichischer Gegend, beziehungsweise dort, wo viele Vereins, Vereine oder Vereinsmitglieder aktiv sind, wie in Salzburg zum Beispiel, aber es ist schon geplant, beziehungsweise angedacht, wenn das Konzept XT-Segmente funktioniert, dass auch Leute dann selber können Segmente anlegen und freigeben für andere.

[00:38:20] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, diese Challenges werden von Clubs oder von Fliegergruppen angelegt. Wie viele Clubs hast du mittlerweile, oder Clubs und Gruppen hast du mittlerweile in der App, die das wirklich schon aktiv nutzen? Ich meine, die App ist jetzt im Januar gestartet, wie du gesagt hast, also ist noch relativ frisch.

[00:38:38] **Bernhard Fercher:** Also es sind 35 aktive Vereine, die auch Challenges organisieren und insgesamt sind es über 60 Clubs, die registriert sind, aber das ist auch, wenn jemand sich als Einzelflieger registriert wird, am Anfang

beim Profilanlegen wird abgefragt, in welchem Club sind sie. Das heißt, es gibt auch Clubs auf der Plattform, wo nur ein oder zwei Piloten dabei sind, die aber jetzt nicht aktiv eine Challenge machen, aber aktive Vereine sind es 35, um die 35.

[00:39:10] **Lucian Haas:** Und bekannt geworden bist du einfach durch Mundpropaganda wahrscheinlich?

[00:39:15] **Bernhard Fercher:** Teils, teils. Zum einen Nachbarvereine kriegen mit, was die Nachbarn machen und dann wollen sie das auch machen, also in Osttirol zum Beispiel. Oder auch in Südtirol sind dann schon Leute auf mich zugekommen, hey, können wir das auch mal probieren? Und zum anderen habe ich einfach eine Liste von Vereinen mir im Internet gesucht und dann den Funktionären dort eine E-Mail geschrieben und je nachdem, wie motiviert dann die eine oder andere Person ist oder wie es auch zeitlich reinpasst, hat man dann gesagt, das probiert man oder eben auch nicht.

[00:39:52] **Lucian Haas:** Du programmierst ja das Ganze. Wie viel Zeit steckst du eigentlich da rein?

[00:40:00] **Bernhard Fercher:** Das ist eine gute Frage. Das will ich auch gar nicht wissen. Aber ich? Nein.

[00:40:08] **Lucian Haas:** Wenn ich auch gar nicht wüsste. Du hältst es nicht genau nach, weil es so viel ist, dass du selber schon weniger zum Fliegen kommst. Es ist schon

[00:40:18] **Bernhard Fercher:** einiges an Zeit reingeflossen und die kämpfen an guten Tagen nicht, aber an fliegbaren Tagen, sagen wir mal so. Kämpfe ich schon damit mit dem Gedanken, soll ich halt rausgehen, fliegen gehen oder soll ich ein neues Feature ausprobieren oder programmieren oder freischalten? Da kämpfe ich dann schon mit mir, weil ich einfach unheimlich gern Software baue und noch lieber Software baue, wo ich einen sehr hohen Bezug dazu habe und dann auch sehe, wie andere Menschen das motiviert oder neue Features verwenden. Es ist schon sehr, oder es ist es pusht mich sehr, sagen wir mal so und deswegen ist es immer schwierig, programmiere ich oder gehe ich raus zum Fliegen.

[00:41:04] **Lucian Haas:** Wenn du so viel Zeit da rein investierst, die App selber ist ja kostenfrei und auch wenn ich die einfach so nutze, ich muss nichts dafür zahlen. Wie kommst du dann letzten Endes auf deine Rechnung irgendwie, weil irgendwo die Zeit will ja wahrscheinlich schon entlohnt werden?

[00:41:19] **Bernhard Fercher:** Die Zeit, also der Anspruch, der Anspruch ist schon, oder sagen wir mal nicht der Anspruch, sondern mein persönlicher beruflicher Traum ist, dass ich das schon zu meinem Beruf oder davon leben kann. Es ist natürlich eine sehr große Herausforderung. Zum einen Software schreiben oder Apps bauen für Endkonsumenten ist unglaublich schwierig, weil die Messlatte ist einfach sehr, sehr hoch und was zu bauen, was Leute, wo Leute genug Value drin finden, dass sie Geld dafür ausgeben, ist im Endkonsumentenbereich, sehr, sehr schwer. Das zum einen und zum anderen ist der Paraglider-Markt auch sehr klein im Vergleich zu anderen Sportarten oder anderen Marktsegmenten.

[00:42:08] Von dem her, es ist ein großer Traum und gleichzeitig irrsinnig große Herausforderung, aber es ist schon geplant über zusätzliche Features für Piloten beziehungsweise auch Clubs und Sponsoren über diese drei, zwei Einnahmequellen dann auch Umsätze zu generieren, dass sich die Entwicklung einfach lohnt, beziehungsweise dass es überhaupt möglich ist, an dem Ganzen weiterzubauen.

[00:42:39] **Lucian Haas:** Zusätzliche Features, es gibt so Basic Features, die jeder nutzen kann und jeder kann teilnehmen, kostet nichts und dann gibt es vielleicht irgendwann Pro-Features, wo man sagen kann, du kannst jetzt deine eigenen Ziele definieren und

[00:42:51] persönliche Challenges machen und keine Ahnung was und kriegst noch eine viel genauere Auswertung deiner Flüge und so weiter. Genau. Wenn du jetzt, gerade im Osttiroler Raum, wo du das auch gut verfolgen kannst mit den Clubs, die daran teilnehmen, du hast wahrscheinlich viel Kontakt mit den Piloten, würdest du sagen, allein die Existenz dieser App hat schon dazu geführt, dass erkennbar anders geflogen wird?

[00:43:18] **Bernhard Fercher:** Definitiv. Also es war ganz spannend, jetzt Anfang Mai kann sich wahrscheinlich jeder erinnern an diese brutalen Flugtage, die besten Flugtage in der Historie überhaupt. Wo die unglaublichen Strecken geflogen worden sind und da habe ich auch auf Sidekick mitverfolgt, was die Leute machen und die richtig motivierten

Streckenflieger, die natürlich da bei Staatsmeisterschaften vorne mit dabei sind, natürlich sind die auf Strecke gegangen und trotzdem habe ich gesehen, dass sehr viele ambitionierte Piloten, die eigentlich Strecken fliegen gehen an solchen Tagen, dann unterwegs waren Gipfel zu sammeln, weil es halt auch sehr gute Tage mit hoher Basis war, um zum Großglockner zu fliegen oder zu sehr hohen Zielen, tief in den Bergen drin und dann die Chance genutzt haben, Punkte zu sammeln und auch andere Routen auszuprobieren, als

[00:44:16] einfach Vollgas Kilometer sammeln. Und das war dann schon interessant. Ich habe auch sehr viel Feedback bekommen von einzelnen Piloten, dass durch diese dadurch, dass man ein Ziel hat, eben Flüge stattfinden, die sonst einfach gar nicht stattfinden oder dass man eigentlich landen gehen will, weil aus irgendeinem Grund und dann findet man aber trotzdem Motivation genug, noch Punkte zu sammeln oder ich weiß auch gar nicht, was das ist bei dem Einzelnen, was es antreibt, aber dann doch noch zum nächsten Wendepunkt weiter zu fliegen oder dann doch zusätzlich noch den einen Wendepunkt zu sammeln und da merkt man dann schon, es ist eine andere Art von Fliegen.

[00:45:02] Eventuell ist es dieses Touristenfliegen, das dann die Leute dann motiviert.

[00:45:08] **Lucian Haas:** Ist die App denn eigentlich so aufgebaut, dass wenn ich die eben, ich kann die auch im Flug aufrufen, ich kann ja meinen Flug auch in der App live tracken lassen. Ist die so aufgebaut, dass wenn ich beispielsweise gesagt habe, ich nehme an der Gipfel Challenge XY teil, wenn ich jetzt in die Nähe eines Gipfels komme, dass die App mir sagt, Lucian, du musst nur noch ein bisschen weiter fliegen oder dreh nochmal 200 Meter auf, dann könntest du Gipfel XY, den Habicht erreichen oder was auch immer.

[00:45:38] **Bernhard Fercher:** So ähnlich. Es gibt die Möglichkeit, eben die Sidekick App als Flug-Companion App zu verwenden, das heißt, es wird der Flug aufgezeichnet und ich bekomme auch während des Fliegens Unterstützung, das heißt, ich sehe Flugräume, ich sehe Kabel, ich habe die Thermik-Karte von KK7 aktuell, drin, das heißt, ich habe da Unterstützung und gleichzeitig kann ich mir dann diese Gipfel Challenge Punkte reinladen, das heißt, die Punkte mit dem Radius, die zeigt es mir an und es ist ja, also im Punktesystem gibt es ja Bonuspunkte, wenn man näher zum Mittelpunkt vom Radius, also zum Gipfel hinfliegt oder zum definierten Wegpunkt, je näher das ich komme, desto mehr Bonuspunkte bekomme ich und wenn ich jetzt,

[00:46:30] die Sidekick App im Flug verwende und innerhalb von einem Radius bin, dann zeigt es mir an, wie nah bin ich aktuell, also in Metern und was war die nächste Nähe, also wie nah war ich dann am nächsten dran an dem Mittelpunkt, um so besser rauszufinden, wie viele Bonuspunkte habe ich jetzt und das wird ja sehr viel verwendet, weil, wenn man einen Punkt erreicht hat, also es ist nicht nur in den Radius reinfliegen und wieder rausfliegen, sondern wenn ich ganz im Mittelpunkt war, dann bekomme ich die volle Bonuspunkte-Anzahl. Das heißt, es könnte mich jemand überholen, also im Leaderboard könnte mich jemand überholen, obwohl er genau gleich viele Punkte hat, aber bei den einzelnen Wegpunkten dann weiter im Zentrum war und da unterstützt einem die Sidekick App

[00:47:19] auch dann mehr Erfolg zu haben, unter Anführungszeichen.

[00:47:23] **Lucian Haas:** Und mit Gamification kriege ich dann quasi einen Hurra-Sound abgespielt oder ein oder was auch immer, was man von früheren Nintendo-Spielen und sonstiges kennt, wo du sagst, selbst in der Luft werde ich noch zusätzlich motiviert? Also es gibt diesen Ton,

[00:47:38] **Bernhard Fercher:** aber der ist nicht so motivierend.

[00:47:42] Vielleicht könntest du das noch verbessern. Das wäre ein guter Input. Aber es macht schon was aus, wenn man reinfliegt in so einen Radius und man kennt das vielleicht auch von XCTrack oder von anderen Apps, dieser Ton, das das Handy macht, dass das Bestätigung ist in der Luft, jetzt habe ich es. Und dann kann ich umdrehen und nächstes Ziel und fliegen.

[00:48:08] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, du bist selbst schon durch Sidekick sowohl programmierend wie fliegend zu einem anderen oder besseren Piloten geworden? Ich würde sagen schon,

[00:48:20] **Bernhard Fercher:** ein anderer Pilot definitiv. Ich habe mich auch letztes Jahr selber dabei erwisch. Ich habe überlegt, gehe ich fliegen oder gehe ich nicht fliegen?

[00:48:29] Aber ich merkte eigentlich, wäre ich gerne jetzt in Osttirol bei Gipfelsammeln dabei, bin aber in Innsbruck und dann habe ich mich dabei erwisch, dass ich für mich selber eine Challenge angelegt habe

[00:48:43] und Gipfel definiert habe und dann bin ich einfach reingefahren und habe das für mich selber ausprobiert und habe mir so mein eigenes Ziel gesetzt, habe das dann auch erreicht, war dann glücklich, war dann der einzige Teilnehmer bei meiner Challenge, aber insofern glaube ich, dass ich zielorientierter unterwegs bin und auch mehr auf Entdeckungsreise bin. Das heißt, neue Ziele, neue Startplätze erkunde aufgrund von dem System, was dahinter steckt oder beziehungsweise von der Idee, die dahinter steckt.

[00:49:19] **Lucian Haas:** Und das heißt auch, um zum Anfang zurückzukommen, es passiert dir nicht mehr so häufig, dass du irgendwo mal am Startplatz stehst oder in der Luft bist und sagst, was mache ich jetzt eigentlich noch? Da unten ist das Schwimmbad, wo ich hin könnte. Ich habe kein Ziel mehr, aber jetzt in der Sidekick-App findest du immer irgendwie etwas, wo du sagst, nee, den Gipfel da hinten, da will ich noch hin.

[00:49:41] **Bernhard Fercher:** Ich glaube, mein letzter Flug ist ein sehr gutes Beispiel oder mein letzter größerer Flug. Da war ich wieder im Stubaital unterwegs und es gibt diese öffentliche Stubait-Challenge, da kann man auch, wenn man mitmacht, Skywalk-Gutzeug gewinnen und Wanderböden-Tickets. Das heißt, es ist öffentlich, also kann jeder mitmachen. Und da bin ich reingeflogen bis zum Gletscher, wo es zurückgeht ins Ötztal. Und da habe ich dann so dringend aufs Klo müssen. Dann bin ich wieder rausgefliegen und bin am 11. 11. dann reingelandet. Und wenn ich jetzt beim Streckenfliegen wäre, dann wäre es das eigentlich gewesen, weil der Flug ist ja abgeschlossen. Und so bin ich, habe ich reingeschaut, ja, wo muss ich noch hin?

[00:50:27] Ja, ich muss noch zu Serles und zum Habicht. Und dann habe ich eigentlich so ziemlich alle Gipfel, die heute an dem Tag für mich selber im Bereich des Möglichen waren. Dann bin ich nochmal gestartet und mit den neuen Zielen habe ich komplett neue Motivation gehabt. Und dann wieder zurück zum, oder rauf zum Habicht zu fliegen auf 3.800 Meter und dann noch zu Serles. Und das war dann ein unglaublicher, schöner Abendflug, der wahrscheinlich so sonst nicht stattgefunden hätte.

[00:50:58] **Lucian Haas:** Da hat dich deine eigene App wirklich auch motiviert. Bernhard, ich danke dir für die Erzählung. Ich wünsche dir viel Erfolg mit Sidekick und ich glaube, also, das Konzept könnte wirklich ein sehr interessantes sein, um vielen Piloten, die eben nicht so nur den XC-Punkten hinterherfliegen und sich manchmal schon fragen, was mache ich jetzt eigentlich in der Luft, dann irgendwie etwas, einen Anreiz zu geben, was Neues auszuprobieren oder noch weiter zu fliegen und noch ein bisschen mehr da rauszuholen. Ich denke, dass dieser Ansatz wirklich interessant sein kann. Um vielleicht auch manche Leute länger eigentlich am Fliegen zu halten, weil einfach die Motivation weiter oben bleibt.

[00:51:39] **Bernhard Fercher:** Definitiv. Danke dir, Nuzian, für das Gespräch. Hat sehr viel Spaß gemacht und an die Piloten da draußen, ladet euch die App runter, probiert es aus. Es ist völlig kostenlos, kann nichts passieren.

[00:51:59] **Lucian Haas:** Die App Sidekick gibt es in den Playstores für Android und für iOS-Smartphones. Die Links dazu findest du auf der Website www.sidekick.com, sidekick.cloud und natürlich auch in den Shownotes zu dieser Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Wichtig, Sidekick schreibt sich hinten nur mit K, nicht mit CK. Wenn dir diese Episode gefallen hat, dann empfehle Podz-Glidz doch weiter. Erzähle deinen Fliegerfreunden davon oder schreib einen Kommentar auf Lu-Glidz, Soundcloud, Spotify, iTunes oder wo auch immer du den Podcast hörst. Wenn du mehr interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glidz und dem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in diese Projekte.

[00:52:47] Damit ich das so professionell, unabhängig und dabei werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage www.Lu-Glidz.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen. Falls du dir unsicher bist, mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr. Das entspricht nur 5 Euro im Monat. Ich denke, das ist ein sehr faires Angebot für so viel aktuelle und hintergründige Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald.

[00:53:32] Bleibt gesund und genießt die Freiheit. Ciao.

English

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

Show notes

Bernhard Fercher develops the app Sidekik. This promotes motivation for flying in a playful way. What is behind it?

There are such different types of pilots. For some, Airtime is "everything." They hang on the ridge in the thermal for hours like they're nailed down. The main thing is that they have no ground under their feet. Others, on the other hand, only have the XC-points in sight, constantly going "on course," even if they are flying the same triangle for the x-th time.

And then there are these female and male pilots who somehow get it into the air. There, they gondola around aimlessly for a while, then eventually fall out of the thermals due to a lack of focus, soon find themselves back on the ground, where they then, looking longingly into the sky, ask: Why didn't I actually fly further?

Especially this third described group can be helped. Since the beginning of 2025, there has been the app Sidekik. It was programmed by the Austrian pilot Bernhard Fercher. He wants to promote the motivation for flying in a playful way. The app helps in setting goals in order to become a more active and ultimately somehow better pilot.

The path there leads via Gamification, i.e., the introduction of playful elements into everyday flying. What it entails with pilot levels, Expert-Points, summit and segment challenges, leaderboards and trophies, and how even entire clubs can be included in this game, Bernhard Fercher tells in this 165th episode of Podz-Glitz.

If you want to promote Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode:

Track: Summer Dawn | Artist: Freedom Trail Studio

Youtube Audio Library

<https://youtu.be/vWWyx5oQegs?si=nBk6KBwRCpZPHVtS>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Bernhard Fercher:

- Website Sidekik: <https://www.sidekik.cloud>
-

Links:

- Android: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.armadaar5org.sidekikapp>
- iOS: <https://apps.apple.com/gb/app/sidekik-paragleiten-hike-fly/id6738481976?platform=iphone>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2025/07/podz-glidz-165-gamification.html>

Transcript

[00:00:01] **Bernhard Fercher:** We've already noticed that this kind of motivation also pushes people to experience more adventures or things that otherwise just wouldn't have happened. And that's how it is—this gamification, this playful element in flying, isn't supposed to take away from the seriousness, but simply to motivate people to get out there.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:46] **Bernhard Fercher:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Today with Bernhard Fercher and I am Lucian Haas. There are such different types of pilots. For some, airtime is everything. They hang on the ridge for hours like they're nailed down in the valley wind. The main thing is that they have no ground under their feet. Others, on the other hand, only have the XC points in sight, constantly heading out on routes, even if they're flying the same triangle for the x-th time. And then there are these pilots who somehow get into the air. They just wander around aimlessly for a while, then eventually fall out of the thermals due to a lack of focus, and soon they're back on the ground, looking longingly at the sky and asking themselves, why didn't I fly any further?

[00:01:39] We can especially help that third group I described. Since the beginning of 2013, the Airtime group has been helping each other. The Airtime group is one of the most important multipliers in the world. It's called the Easter Egg, or rather, it's a small one you can do that challenges you in a way that makes you feel like you're in the space. That is to say, the Airtime group is a very simple and very fast, quiet, and very segment-based challenge with leaderboards and trophies, where even entire clubs can be involved in this game, as Bernhard Fercher explains in this 165th.

[00:02:26] episode of Podz-Glidz. Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? It's very easy to do—you can find out how on the Lu-Glidz paragliding blog, specifically on the support page.

[00:02:41] Bernhard, have you ever stood at a launch site and had no goals anymore? Like, you had no idea where you actually wanted to fly to?

[00:02:51] **Bernhard Fercher:** That happens regularly. That means you're standing at the launch site, getting geared up, and then you start thinking, what am I even doing today? And often you just head out without a plan, or I head out without a plan, fly for an hour or two, and then I actually don't know whether I should go land now or fly somewhere else. And that happens regularly, though less lately because we're running a summit-collecting challenge in the club, and it's much easier to have goals then.

[00:03:29] **Lucian Haas:** This aimless flying, what's it like?

[00:03:35] What kind of feeling is that?

[00:03:37] **Bernhard Fercher:** So the question is, why do I go flying? And often it's this feeling that it pulls me out or up to the launch site and then into flight. But then I'm in the air and wonder, what am I even doing here? Or if it's one of those stubborn days, you're climbing at four or five meters per second and it's really turbulent, and then I often ask myself, what am I even doing? Wouldn't it be much nicer to be lying down in the pool down there? And without having a goal in front of my eyes, I also think to myself, or it's often like this, that I don't pull myself into the air anymore. And then it's also like, I go to land, I'm down near a swimming pool and think, why am I not up there with the others anymore?

[00:04:24] And that's kind of annoying too. But then you look forward to the next flight again if you maybe plan better or set a clear goal to stay motivated, where you can actually feel safe—but in this dragging-down feeling of flying. Mentally, you're somehow on the ground. But I think having goals helps you push through, to shake yourself off, and to enjoy it much more.

[00:04:57] **Lucian Haas:** What kind of paraglider pilot are you? Are you a cross-country pilot, or what are you looking for? Or what kind of goals are you seeking in the air? I think that has evolved over the

[00:05:07] **Bernhard Fercher:** What kind of paraglider are you? Are you a cross-country pilot or what are you looking for? Or what kind of goals are you seeking in the air? I think that developed a bit over the

[00:05:15] I got my paraglider license in Pinzgau. And I was relatively quickly very motivated because in my club in Vieren in East Tyrol, they are very ambitious cross-country pilots. Alois Riesinger, for example, has already won the Austrian cross-country state championship, and there are also several others who have already flown over 300 kilometers. And the ambitions there were very high. That means, after my first year of flying with a B-glider or Low-B-glider, I moved up straight to the C-class. In hindsight, it was very unreasonable. I noticed pretty quickly that it was very unreasonable. But my ambitions were already cross-country flying. So the further, the better. And back then, 100 kilometers was still a long way.

[00:06:02] So I also saw success very quickly in that regard. From 2012 on, I was with the team pilots at Skywalk. And that was my goal as well.

[00:06:17] But for professional reasons, I was a bit held back from flying. I was in the air less. And nowadays, for longer than three hours or four hours, I can't stay in the air at all because that's enough. And then I find myself asking, what's the goal if I'm not flying as far as possible? And in recent years, it's been more like sightseeing flights. Like flying into the glacier in the Stubaital, for example. So you set these mental goals. Where do I want to go at all? And then I fly back again. And exactly, I would describe myself as a pleasure flyer.

[00:07:05] But if I have goals, then I enjoy it afterwards. That feeling of having achieved something in hindsight. Or maybe...

[00:07:16] To have flown outside of my comfort zone. And that already provides a sense of satisfaction at the...

[00:07:23] **Lucian Haas:** landing field. What are you looking for when you go flying? I mean, you said you're more of a pleasure flyer now, but still goal-oriented. So is it a kind of tourist flying where you say, okay, I want to go to the glacier. I want to reach peak ABC or something. No, the mountain hut is over there. I want to reach that. So are those the kinds of goals that are interesting to you?

[00:07:47] **Bernhard Fercher:** Personally, I wouldn't have called myself a tourist pilot. But it actually sums it up very well. Because lately, I've been looking for new peaks, new routes, and I'm just flying routes I might not have flown otherwise. Simply because I set myself a goal, I'll fly to a mountain that might be higher than anything I've flown so far, for example. Or I go... I also spend a lot of time on foot, at a launch site I've never been to, trying to bring some variety into my routine and not just take off from the same launch site, to the same peaks. In that sense, it actually captures the tourist aspect quite well.

[00:08:34] Because as a tourist, you're looking for things, or you're a visitor, and much more than I am here in Innsbruck, where I'm from. I don't go to the museum regularly anymore and I try to discover new parts of the city. But as a tourist, you actually move around quite differently. From that perspective, you've summarized it very well. I'm a tourist pilot.

[00:08:58] **Lucian Haas:** And what about this personal, "touristic" flying experience led you to program your own special flight motivation app?

[00:09:13] **Bernhard Fercher:** I was at the landing field in the Stubertal last year after a flight. He was looking for a new flight. I then invited him to the flight motivation app. He was relatively aimless. The day wasn't bad. It wasn't particularly good. After two hours of flying back and forth, I landed. And then I noticed two pilots—well, a female pilot

and a male pilot—discussing something down there. They were locals from the Stubertal. And I eavesdropped a bit. And it was like, yeah, and I was at the Haarwicht in the back. And just now I didn't reach the cylinder. For that, I was in the back of the Mutterer See. Now I've got this checkpoint. And I overheard them and then asked what they were doing.

[00:09:58] And it turned out that the Jochtolen in the Stubertal have already had a summit collection challenge for several years. That means they have defined goals within the club—mountain peaks, huts, or lakes, basically prominent landmarks. The goal for the pilots is simply to fly to them within the flight season. They can just fly to these points whenever they want. It doesn't have to be on the same day; they can pick the days themselves. And that was a key moment for me, because basically, you have a common goal. And I absolutely wanted to take part. So, I'm not with the club in the Stubertal, but I'm in Virgen, in East Tyrol, with a club, and I presented the concept there.

[00:10:49] And I did, and the feedback was very positive very quickly, and then we tried it out. Within a very short time, people were so extremely motivated to fly to the Großglockner and the Großvenetier and collect all the points that I realized I had to go all in. I mean, it can't be that only 20 of us are motivated by this. So I offered it to other clubs, and it turned out that through these new goals, new flights, and new adventures, new hike-and-fly routes and new launch sites are discovered, and it actually brings a new, different perspective to flying, especially in the regional clubs, because you're not always standing at the same launch site and not always flying the Gränte triangle from Gränte or the Delfröckental or out in the Pustetal, but are really going on a journey of discovery off the beaten path.

[00:11:52] **Lucian Haas:** And you then said, okay, we can define these kinds of summit challenges, I'll program that as an app. How can you do something like that?

[00:12:02] **Bernhard Fercher:** The early days of the evaluation were very tedious with Excel and Google Earth. That means for every new flight, people uploaded it to XContest, I downloaded the IGC file, uploaded it into Google Earth where the waypoints were marked, and then manually checked whether they reached the waypoint or not, entered that into an Excel list, and awarded the points. And that was very error-prone because with 20 flights per person, 20 people with 20 waypoints, those are already a lot of variables and possibilities where you can make mistakes. But did you do all that

[00:12:45] **Lucian Haas:** visually checked? So you went onto the maps and looked, are they really there and did they reach the waypoint? That's not just error-prone, it's insanely time-consuming, isn't it?

[00:12:55] **Bernhard Fercher:** Exactly, that was very time-consuming. At the same time, I was on vacation in Southeast Asia, so I was constantly on Google Earth at the airport or during the stops checking routes. That started to annoy me a bit, especially because I'd post a new result in our WhatsApp group and then the feedback would be, "Oh no, I reached that point too, you might have missed it." So I started writing software for it, because I learned that I could do it. It was a web app, a very simple evaluation of the tracks to see whether they were within the radius or not. And depending on that, points were awarded or not.

[00:13:43] And then the margin for error was zero, and the time it took me was also zero. Or rather, I put my time into programming and less into checking the flights.

[00:13:55] **Lucian Haas:** But at first, that was still a program running on your computer. So it wasn't its own app yet.

[00:14:02] **Bernhard Fercher:** Well, it was already a web app, but it was purely for our club in Viering. That means there were no other users or anything like that. But the individual rewards, in our club, they already had an account and uploaded their flights themselves. But then I realized, this works. I then started writing to other clubs to see if they were interested. And there was a lot of interest very quickly. And that's basically how it happened, that many clubs tried out these challenges. So that was very early on, like a pilot phase in the autumn of last year. With about ten clubs.

[00:14:48] **Lucian Haas:** So you basically made your web app available to all of them, and they ran it accordingly on their end, right?

[00:14:56] **Bernhard Fercher:** Exactly, so I sent them an Excel list where they defined the coordinates or the goals, the summits, and sent over the coordinates. I then entered that into my database and that was basically when this challenge went live. So it was still a bit of work for the club members back then. Now it's significantly easier; they can mark the

points and define radii themselves. But that's how it started.

[00:15:31] **Lucian Haas:** It's available as an app for iOS and Android now, and it's something that's freely available to everyone. So anyone can download it.

[00:15:42] How did it come about that you said, I'm going to make a completely original app that I'll make available to everyone?

[00:15:48] **Bernhard Fercher:** So, last autumn, I asked myself: Is this really a web application or platform like XContest? Or could it work better as a smartphone app that you always have with you and which has completely different technical possibilities with GPS recording, tracking, and push notifications? And the goal was already to build an app that connects the community—connecting the individual pilots to each other—while also offering the possibility to record flights, like in other flight apps like XCTrack or FlySky, but in a very integrated way. And for me, the decision was already clear: this really has to be a mobile app for iOS and Android.

[00:16:39] And then I started developing in December. In January, I went live with the first version. And looking back, I think it was a very good decision to make it an app, because you can already see in the numbers how often people open the app again to check out flights from friends or club members. And it's simply easier for the individual pilot and for the user.

[00:17:09] **Lucian Haas:** You named the app Sidekick. Why? I mean, what does that name mean to you?

[00:17:17] **Bernhard Fercher:** I remember that I was traveling from Vienna with three friends, and I was on my way from Vienna to Innsbruck. And I was chatting back and forth with ChatGPT along the way. I was actually looking for another word for wingman, but one that doesn't sound quite so masculine. And

[00:17:42] then ChatGPT said that Sidekick is a very good name. Then I asked my friends if the term Sidekick meant anything to them, if they could do anything with it. Including me, nobody had ever heard of the term. But, well, Sidekick is on one hand another word for Wingman, and on the other, it's the partner or the right hand of a superhero. That means just like Batman is to Robin, the Sidekick app is the partner of the pilot, who is ultimately the hero. And that felt very consistent to me. I think it fits the vision quite well that it's a companion that isn't supposed to be in the center, but simply should support the pilot in achieving his aviation goals and accomplishing his heroic deeds.

[00:18:37] **Lucian Haas:** A helper who helps me perform my own heroic deeds as a pilot. That's a nice vision. So, describe a bit what Sidekick can actually do? I mean, if I install it on my phone as a pilot, I have an app I can open. What can I do with it when I go flying? Does it help me while I'm flying, or does it ultimately only help me with the evaluation afterwards, because I just have a tracked flight that I can look at again later? So, what kind of functions does Sidekick have?

[00:19:11] **Bernhard Fercher:** So, maybe I'll give you a bit of background. The concept is built on three main pillars. The first is setting and achieving goals, and currently, that works best through these club, association, or flying community challenges. That means these peak-collecting challenges or Hike-and-Fly challenges where you set points, define common goals, and then within a certain period, I can—or the pilots can—reach these goals, collect points, and climb the leaderboard. And you can see who has collected the most points. So, on one hand, that's the goal tracking and achievement.

[00:19:59] The other thing, well, the second pillar is community. That means, similar to social media, I can follow other pilots, or other pilots can follow me. And that way, I always see the flights and Hike-and-Fly adventures of the people who are important to me—my friends, club colleagues, flight personalities—for example, Bene Dornauer from X-Service always posts his peak-bagging flights on Sidekick, and you can just follow people like that so you never miss a flight. That means, for example, I did a beautiful sunrise Hike-and-Fly. My glide was three kilometers.

[00:20:45] On XContest, for example, it's somewhere on page 25 and nobody sees it, so I can't inspire anyone through that. But with Sidekick, through this follower system which is modeled after social media, I can share that with my fears too.

[00:21:04] **Lucian Haas:** That means at least your friends will notice, because whenever I open Sidekick, it always shows me my friends' latest flights, and I can see what they did today, or yesterday, or whenever that was.

[00:21:16] **Bernhard Fercher:** Exactly, you can think of it like an Instagram feed or Strava, if any of the listeners use that too. I open the app and then I see the recent flights of the people I follow, or I can switch to Discover and then I see other flights—like flights in other areas, longer flights, or hike-and-flies, depending on what's important to me.

[00:21:45] **Lucian Haas:** So those are flights that are just assigned to me by chance, meaning they're shown to me? Is there some kind of algorithm behind that which says, "For Lucian, he gets the flights in South Tyrol," for whatever reason, or how does that work? In the future...

[00:22:01] **Bernhard Fercher:** is that how it's planned? Currently, the algorithm is very basic. That means flights are simply displayed chronologically. That's still possible now because on good flying days, the feed gets very crowded, because over 200, 300 flights are uploaded and then you very quickly lose track. Flights in Germany, in Hamburg for example, like winch tows are also recorded, which personally don't interest me much right now. And it's already planned that this will work better and that I'll only see the flights that are also interesting for me. But the main goal is for the flights to be displayed from the people I follow,

[00:22:47] because that's already a very high indicator that I'm interested in it, or rather, that my club teammates are too.

[00:22:57] **Lucian Haas:** Then there are the flights that I document, or others document, which I can then look at and comment on. You can also upload pictures with them and other stuff. And then there are these summit collection challenges, as you called them, where you fly to individual waypoints and probably get certain points for them and so on. But I saw in your app that if you open those and upload a flight, you get points assigned directly and get a level. With a flight I uploaded there once, I'm still at level 0. But what's the point of these levels?

[00:23:35] **Bernhard Fercher:** Exactly, that's the third of the three pillars, and that's the topic of gamification. That means you get points—so I get points for everything I do—and there are leaderboards everywhere. That means in the summit collection, the summit collection challenge, there's a leaderboard for that challenge. So I can see where I stand compared to my members. When I upload a flight, depending on how much flight time it is, or if it's High-Count-Fly, it's total activity time, and I get more or less experience points, which I've named, and I can level up to the next level like that, and it simply motivates a certain type of person.

[00:24:20] Is there an incentive? I want to get to the next level now, or I want to earn this new patch. And you wouldn't believe what a difference it makes if you can earn a few bonus points—we saw this last autumn during our High-Count-Fly challenge, where people would still quickly go for a High-Count-Fly at six in the evening just to reach the next rank or not fall too far behind. We've already noticed that this type of motivation also moves people to experience more adventures or things that otherwise simply wouldn't have happened. And that's how it is—this gamification, this playful element in flying, isn't supposed to take away the seriousness of the whole thing, but simply...

[00:25:16] motivate them to get out there. And that's the idea behind it.

[00:25:22] **Lucian Haas:** But that's also something—I mean, with cross-country flying, if you take an XContest, I think the six best flights are evaluated in the end to get a final score. But you're not just evaluating the six best flights, or only the six, yes, only the six best; basically, every flight gives you more points and with each one you can somehow move up, depending on what you're looking at—whether you're just looking at the levels for how much you fly in total or how active you actually are, right up to challenges where you can collect corresponding challenge points.

[00:25:53] **Bernhard Fercher:** Exactly, so it's in no way a competing product to XContest or intended to represent competition in itself, but rather a playful way to get to know other people. So if I look at the leaderboard now and see the five people ahead of me whom I might be able to overtake with the next flight, I might then think about who these people are, where they fly, and that's more of a community feature than it being a competition. In that sense, for me personally, my level is currently Level 2, and the best ones right now are somewhere around Level 5 or just under Level 6. For me, it's an incentive to get to Level 3, but not to get into the top 10 right now.

[00:26:44] So I don't look at it as, well, it's less about comparing who's better, but rather motivating—at least it's supposed to have that effect—to do one more flight.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Are these levels cumulative? I mean, the more years I fly and use Sidekick, do I keep climbing up in level, or is it calculated per year, where you say you start again at level 0 on January 1st and have to work your way back up, or fly your way back up, during that year?

[00:27:17] **Bernhard Fercher:** So it's not defined yet because it's only the first year, but I think it's better if it resets for that motivational effect—this level, so that you keep at it and can't just rest, let's say, at level 7 or 8 and stay there, but that it's actually a continuous process.

[00:27:47] **Lucian Haas:** Then there are also trophies in the app. What are those?

[00:27:53] **Bernhard Fercher:** If you participate in a peak-collecting challenge and collect at least one of these points, waypoints, then I get a badge or a trophy for having participated in this challenge. These trophies are then collected, so I have my trophy collection. In the future, it's planned that you'll be able to collect many, many more different badges, for example, for very prominent waypoints like the Großglockner in Austria or the Zugspitze, so you get those kinds of badges, but also for personal milestones, for example, I've reached my 10th.

[00:28:38] ...flight uploaded, or I've climbed above 4,000 meters somewhere, or such aviation goals, or in cross-country flight, it's my first 30-kilometer cross-country flight. Or my first, first hundred, that you can also collect trophies this way, it's not that far along yet, but it is already a very big goal to develop a kind of single-player mode, let's say, over the next few months, what is then possible for the individual pilot to set goals and achieve them, regardless of my club or what other people do.

[00:29:23] Because I believe that many people are not in a club, or are in a club that doesn't want to organize any kind of summit challenge for some reason, but still

[00:29:39] Looking for goals. And I think that's a really good way to provide a little path for how to get out there more, have more motivation, and then maybe also become a better pilot, step by step.

[00:29:56] **Lucian Haas:** And these goals, even if you haven't realized them yet—not in terms of programming, but in terms of your own thinking—I can set them for myself as a pilot. Like saying, I want to reach an altitude of 3,000 meters. That's a goal I can define personally, and once I've reached it, the app shouts "Hurrah" or whatever and shows me: you've reached your 3,000-meter goal.

[00:30:22] **Bernhard Fercher:** So, it's still, it's very, very early in the idea stage, but I remember back when I got my license in 2008. I was out of flight school, had my license, and then I was in Viergen at the launch site and was completely on my own. I didn't know what the next thing I should do was. And I think, for one thing, for

[00:30:51] For beginners, or for those first major cross-country flights—meaning accompaniment until the B-license—I do believe there are milestones one should reach before setting the next higher goal. For me, it was immediately clear that I had to fly 100 kilometers, even though there actually would have been 25 other milestones in between that were probably more sensible to reach than the 100 kilometers with the C-glider in the second year. And that's why I think that especially for beginners, or for pilots who don't get to fly that much, for people who are on vacation just to fly, there needs to be an instrument or a path where I can move along a bit and reach my next milestone in a relatively safe way.

[00:31:45] And on the other hand, I do believe that even for more ambitious people with more experience, it can be like you already said. I can define my personal goal. That could be, for example, defining a distance, like 100 kilometers, or I want to have 50 flights a year, and the Sidekick app—your partner in this case—accompanies you in reaching this goal and also repeatedly reminds you: you have this goal. Is it still your goal, or is it something else? And if it's still your goal, then you're actually chasing your goal right now, maybe you should go flying or something.

[00:32:30] that it reminds you and accompanies you. But it's still very early in the idea stage.

[00:32:39] **Lucian Haas:** But I always thought of it as a motivational aid. One feature I also noticed that you have in there—I think you added this relatively recently—are XC segments. What are those?

[00:32:53] That is

[00:32:54] **Bernhard Fercher:** an attempt to bring cross-country flying and competition flying a bit closer together. In competition flying, I have one day and everyone has the same task, and that task is to fly the points or the task as fast as possible and reach the goal, and the best or fastest wins. And in cross-country flying, it's about flying as long a distance as possible. Not necessarily, so whatever the day provides, but not necessarily as fast as possible. And XC segments are simply sections of cross-country routes, so of known routes, for example in Pinzgau or the Pinzgauer Spaziergang, maybe many from Schmittenhöhe to Pasturen for example is a segment, and from a certain starting line to the end line in the air, the time is then measured.

[00:33:56] And it's like I can look at other flights on the leaderboard—how fast was I, how fast were others, which line did other people choose, what day was it—and so I can potentially improve or learn new skills, like fast flying. But as I said, it's an experiment to see how it's received and maybe make cross-country flying a bit more interesting, or redefine it in a new way.

[00:34:28] **Lucian Haas:** So, in the sense that it's no longer just about the final result, the total XC points, but that you can also say, okay, who is flying particularly efficiently at certain spots, and I can then really say, well, now I'm flying the Pinzgauer Spaziergang, see, I have 20 minutes, well, it takes a bit longer, but I have what I needed, and the other person did it in half the time, and then I can see, pull up his flight, and see, ah, he always turned up 500 meters less than I did because it doesn't need that much altitude and he was already flying on directly all the time, he always found connections, so maybe next time I can also turn up 500 meters less. I'll just try that to find out, yes, I'm actually a third faster on the Pastoren than I've ever been before.

[00:35:09] **Bernhard Fercher:** Exactly, and I think, well, in cross-country flight, there are a handful of days a year where the really good cross-country pilots fly their really big triangles, which ultimately contribute to the final standings—so the six, or in Austria, it's three flights, the best three—but in between, there are many days that have a lot of potential, but then we have a fast overdevelopment, so I can't take advantage of the day for big cross-country flight, and yet I can improve and see, or compare, what I could do if it were good cross-country flight weather or if the whole day were productive, or I have another little mini-task again.

[00:35:59] achieved, where I just say, today I'm going to try to fly from, for example, the Winzgauer Spaziergang as fast as possible, and then I have a way to compare myself. It's actually very difficult in reality for me to compare myself with the best cross-country pilots because, above all, it's very regionally different, but that brings a certain comparability to it—what are others doing differently, as you've already explained.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Who can actually define these summit challenges and XT segments? Can any user do that and say, "I'm setting a segment challenge now," or is that something you, as the app operator, provide centrally and say, "I'm working with this one now"?

[00:36:51] **Bernhard Fercher:** With the summit segment challenges, any club can do that, or any member who creates a club—so not necessarily the registered Barglatt club, but it could also be a flying community that says they're the thermals sharks and want to host a challenge. Even if there are only five or ten of them, they can do it very easily via the app: create a new account, create a new club, and then they can host it. The person who creates the club is automatically the admin and can then define a challenge, like a summit collection challenge with points. As for the XT segments, that's still very much in the experimental stage,

[00:37:39] So I have to see if there's any interest at all, how it's received by the pilots, and currently, it's like this: I'm specifying these segments, which are currently very well-known routes in Tyrol, South Tyrol, Salzburg—so more the Austrian area, or rather where many clubs or club members are active, like in Salzburg for example. But it's already planned, or at least being considered, that if the XT-Segments concept works, people will then be able to create segments themselves and release them for others.

[00:38:20] **Lucian Haas:** You said these challenges are created by clubs or flight groups. How many clubs, or clubs and groups, do you have in the app now that are actually using it actively? I mean, the app only launched in January, as you said, so it's still relatively fresh.

[00:38:38] **Bernhard Fercher:** So there are 35 active clubs that also organize challenges, and there are over 60 clubs registered in total, but that's also because when someone registers as a solo pilot, they're asked which club they belong to when creating their profile. That means there are also clubs on the platform where only one or two pilots are members, but they aren't actively doing a challenge right now, but there are 35 active clubs, to be precise.

[00:39:10] **Lucian Haas:** And did you just become known through word of mouth, probably?

[00:39:15] **Bernhard Fercher:** Partly, partly. On one hand, neighboring clubs see what their neighbors are doing and then want to do it too, like in East Tyrol for example. Or in South Tyrol, people have already approached me saying, hey, can we try that too? And on the other hand, I just looked up a list of clubs online and wrote an email to the officials there, and depending on how motivated a particular person is or how it fits into their schedule, they've said they'll give it a try or they won't.

[00:39:52] **Lucian Haas:** You're the one programming the whole thing. How much time do you actually put into it?

[00:40:00] **Bernhard Fercher:** That's a good question. I don't really want to know either. But me? No.

[00:40:08] **Lucian Haas:** I wouldn't even know. You don't track it exactly because there's so much that you end up flying less yourself. It's already...

[00:40:18] **Bernhard Fercher:** a lot of time has flowed into it and on good days I don't struggle with it, but on flyable days, let's put it like this, I do struggle with the thought of whether I should just go out and fly or try out a new feature or program or unlock something. I struggle with myself there because I just love building software so much, and I'd rather build software where I have a very high connection to it and can also see how other people are motivated by it or use the new features. It really does, or it pushes me a lot, let's put it like that, and that's why it's always difficult—do I program or do I go out to fly.

[00:41:04] **Lucian Haas:** When you invest that much time into it, and the app itself is free—even if I just use it as is, I don't have to pay anything—how do you eventually figure out your bill? Because somewhere, that time probably needs to be compensated.

[00:41:19] **Bernhard Fercher:** The time—well, the goal, the goal is, or let's not say the goal, but my personal professional dream, is that I can eventually make this my job or live off of it. It's obviously a huge challenge. On one hand, writing software or building apps for end consumers is incredibly difficult because the bar is just very, very high, and building something that people find enough value in to spend money on is very, very hard in the end-consumer space. That's one thing, and on the other hand, the paragliding market is also very small compared to other sports or other market segments.

[00:42:08] From that perspective, it's a big dream and at the same time an incredibly huge challenge, but it is already planned to generate revenue through additional features for pilots, as well as clubs and sponsors, via these three, two sources of income, so that the development is simply worth it, or that it's even possible to keep building on the whole thing.

[00:42:39] **Lucian Haas:** Additional features—there are basic features that everyone can use and everyone can participate in for free, and then maybe at some point there will be Pro features where you can say, you can now define your own goals and

[00:42:51] do personal challenges and I don't know what else, and you get a much more precise evaluation of your flights and so on. Exactly. If you're in the East Tyrol region right now, where you can follow this well with the clubs participating, you probably have a lot of contact with the pilots—would you say that the mere existence of this app has already led to people flying noticeably differently?

[00:43:18] **Bernhard Fercher:** Definitely. So it was really exciting—now, at the beginning of May, everyone can probably remember those brutal flying days, the best flying days in history ever. Where incredible routes were flown, and I also followed along on Sidekick to see what people were doing. The really motivated cross-country pilots, who are obviously at the front in the national championships, of course, they went out on routes, but I also saw that many

ambitious pilots who actually go out for cross-country flights were out on such days collecting summits, because they were also very good days with a high base to fly to the Großglockner or to very high goals deep in the mountains, and they took the chance to collect points and also try out other routes, as

[00:44:16] just going full throttle to collect kilometers. And that was already interesting. I also got a lot of feedback from individual pilots that because you have a goal, flights happen that otherwise wouldn't happen at all, or that you actually want to land for some reason, but then you still find enough motivation to collect more points—or I don't even know what it is for the individual that drives them—but you keep flying to the next turning point anyway, or you go for that one extra turning point, and you can really tell, it's a different kind of flying.

[00:45:02] Maybe it's this "tourist flying" that motivates people.

[00:45:08] **Lucian Haas:** Is the app actually set up so that if I—I can also call it up during the flight, I can have my flight tracked live in the app—is it set up so that if I say, for example, I'm taking part in Peak Challenge XY, that when I get near a peak, the app tells me, Lucian, you just have to fly a bit further or turn another 200 meters up, then you could reach Peak XY, the Habicht, or whatever?

[00:45:38] **Bernhard Fercher:** Something like that. There is the option to use the Sidekick app as a flight companion app, which means the flight is recorded and I also get support during the flight—meaning I see airspaces, I see cables, I have the current KK7 thermals map in there, so I have support, and at the same time, I can load in these summit challenge points. That means it shows me the points with the radius, and well, in the points system, there are bonus points if you fly closer to the center of the radius—so to the summit or to the defined waypoint. The closer I get, the more bonus points I get, and if I now...

[00:46:30] If I use the Sidekick app during the flight and I'm within a radius, it shows me how close I currently am, in meters, and what my closest proximity was—how close I got to the center point—so I can better figure out how many bonus points I have now. And that's used a lot because, once you've reached a point, it's not just about flying into the radius and back out; if I'm right in the center, I get the full number of bonus points. That means someone could overtake me on the leaderboard even if they have the exact same number of points, but were further toward the center at the individual waypoints, and the Sidekick app helps you with that.

[00:47:19] to have more success, so to speak.

[00:47:23] **Lucian Haas:** And with gamification, I basically get a "hurrah" sound played, or something, whatever you know from old Nintendo games and stuff, where you're like, even in the air, I'm getting extra motivation? So there's this sound,

[00:47:38] **Bernhard Fercher:** but it's not that motivating.

[00:47:42] Maybe you could improve that. That would be good input. But it really does make a difference when you fly into a radius and you might know it from XCTrack or other apps—that sound the phone makes, which is the confirmation in the air that I've got it now. And then I can turn around, head to the next target, and fly.

[00:48:08] **Lucian Haas:** Would you say that you've become a different or better pilot yourself, both through programming and flying with Sidekick? I'd say yes,

[00:48:20] **Bernhard Fercher:** definitely a different pilot. I caught myself doing that last year too. I was thinking, should I go flying or not?

[00:48:29] But I actually noticed that I'd love to be in Osttirol right now for Gipfelsammeln, but I'm in Innsbruck, and then I caught myself having set a challenge for myself.

[00:48:43] and defined the summit, and then I just went for it and tried it out for myself, set my own goal, and then I achieved it and was happy. I was the only participant in my challenge, but in that sense, I believe I'm moving more goal-oriented and also on more of a journey of discovery. That means exploring new goals and new starting points based on the system behind it, or rather, the idea behind it.

[00:49:19] **Lucian Haas:** And that also means, to go back to the beginning, it doesn't happen as often anymore that you're standing somewhere at the launch site or you're in the air and say, what am I actually doing now? The swimming pool is down there, I could go there. I don't have a goal anymore, but now in the Sidekick app, you always find something where you say, no, that peak over there, I still want to go there.

[00:49:41] **Bernhard Fercher:** I think my last flight is a very good example, or my last major flight. I was back in the Stubaital, and there's this public Stubait Challenge where you can win Skywalk stuff and hiking passes if you participate. That means it's public, so anyone can join in. I flew into it up to the glacier, where it turns back into the Ötztal. And then I really had to use the bathroom. So I flew back out and landed back in on November 11th. If I were doing cross-country flying right now, that would have been it, because the flight is finished. And so I looked and thought, yeah, where else do I need to go?

[00:50:27] Yes, I still had to go to Serles and the Habicht. And then I had pretty much hit all the peaks that were possible for me personally on that day. Then I took off again, and with the new goals, I had completely new motivation. And then back to, or up to the Habicht to fly at 3,800 meters and then to Serles. And that was an incredible, beautiful evening flight that probably wouldn't have happened otherwise.

[00:50:58] **Lucian Haas:** Your own app really motivated you there. Bernhard, thanks for the story. I wish you much success with Sidekick, and I think—well, the concept could be really interesting to give some kind of incentive to many pilots who aren't just chasing XC points and sometimes wonder what they're actually doing in the air, to try something new or to fly further and get a bit more out of it. I think this approach could be really interesting. Maybe it could even keep some people flying longer because the motivation stays high.

[00:51:39] **Bernhard Fercher:** Definitely. Thanks, Nuzian, for the conversation. I had a lot of fun. And to the pilots out there, download the app and give it a try. It's completely free, you have nothing to lose.

[00:51:59] **Lucian Haas:** The Sidekick app is available in the Play Store for Android and for iOS smartphones. You can find the links on the website www.sidekick.com, sidekick.cloud and, of course, in the show notes for this episode on the paragliding blog Lu-Glīdz. Important: Sidekick is spelled with a K at the end, not CK. If you enjoyed this episode, please recommend Podz-Glīdz. Tell your flying friends about it or leave a comment on Lu-Glīdz, Soundcloud, Spotify, iTunes, or wherever you listen to the podcast. If you want to hear more interesting stories from the cosmos of paragliding, then become a supporter of Podz-Glīdz and the paragliding blog Lu-Glīdz. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into these projects.

[00:52:47] In order for me to do this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage www.Lu-Glīdz.blogspot.com, there is a Support page. There you will find all the necessary information and links to give me a financial hand. You can choose whatever amount you want to give as a supporter. If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year. That's only 5 euros a month. I think that's a very fair offer for so much up-to-date, in-depth information and entertainment surrounding the most beautiful hobby in the world. I want to say thank you to all the supporters. See you soon.

[00:53:32] Stay healthy and enjoy your freedom. Ciao.

Français

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

Show notes

Bernhard Fercher développe l'application Sidekik. Celle-ci favorise de manière ludique la motivation pour le vol. Qu'y a-t-il derrière cela ?

Il existe des types de pilotes si différents. Pour les uns, Airtime est « tout ». Ils restent accrochés pendant des heures comme cloués au relief dans les courants thermiques. L'essentiel est de ne pas avoir de sol sous les pieds. D'autres, en revanche, n'ont d'yeux que pour les points XC, vont constamment « en ligne », même s'ils parcourent pour la x-ième fois le même triangle habituel.

Et puis il y a ces pilotes qui s'élancent d'une manière ou d'une autre dans les airs. Là-bas, ils dérivent pendant un moment sans but précis, puis finissent par sortir de la thermique par manque de concentration, se retrouvent bientôt au sol où ils se demandent alors, en regardant le ciel avec nostalgie : Pourquoi n'ai-je pas continué à voler ?

C'est surtout à ce troisième groupe décrit qu'on peut aider. Depuis le début de 2025, il existe l'application Sidekik. Elle a été programmée par le pilote autrichien Bernhard Fercher. Il veut ainsi encourager la motivation pour le vol de manière ludique. L'application aide à fixer des objectifs pour devenir un pilote plus actif et, finalement, d'une certaine manière, meilleur.

Le chemin pour y parvenir passe par la gamification, c'est-à-dire l'introduction d'éléments ludiques dans le quotidien du vol. Ce que cela implique avec des niveaux de pilote, des Expert-Points, des défis de sommets et de segments, des classements et des trophées, et comment même des clubs entiers peuvent être inclus dans ce jeu, Bernhard Fercher en parle dans ce 165ème épisode de Podz-Glīdz.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glīdz et le blog Lu-Glīdz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glīdz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

Piste : Summer Dawn | Artiste : Freedom Trail Studio

Bibliothèque audio YouTube

<https://youtu.be/vWWyx5oQegs?si=nBk6KBwRCpZPHVtS>

Liens Lu-Glīdz :

- Blog : <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook : <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glīdz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glīdz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glīdz-der-lu-glīdz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglīdz>
-

LIENS vers Bernhard Fercher :

- Website Sidekik : <https://www.sidekik.cloud>
-

Liens :

- Android : <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.armadaar5org.sidekikapp>
 - iOS : <https://apps.apple.com/gb/app/sidekik-paragleiten-hike-fly/id6738481976?platform=iphone>
-

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2025/07/podz-glidz-165-gamification.html>

Transcript

[00:00:01] **Bernhard Fercher:** On a déjà remarqué que ce genre de motivation pousse aussi les gens à vivre plus d'aventures ou à faire des choses qui n'auraient tout simplement pas eu lieu autrement. Et c'est ça, cette gamification, c'est-à-dire l'introduction d'un aspect ludique dans le vol, ne doit pas enlever le sérieux à l'ensemble, mais simplement motiver à sortir.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:46] **Bernhard Fercher:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Bernhard Fercher et je suis Lucian Haas. Il existe des types de pilotes très différents. Pour certains, l'Airtime est tout. Ils restent pendant des heures, comme cloués au versant, dans la brise de vallée. L'essentiel pour eux, c'est de ne pas avoir de sol sous les pieds. D'autres, en revanche, ne voient que les points XC, s'engagent constamment sur des parcours, même s'ils repassent par le même triangle pour la x-ième fois. Et puis il y a ces pilotes qui se font porter dans les airs d'une manière ou d'une autre. Là-haut, ils dérivent pendant un moment sans but précis, puis finissent par sortir de la thermique par manque de concentration, et se retrouvent vite au sol, où ils se demandent en regardant le ciel avec nostalgie : pourquoi est-ce que je n'ai pas continué à voler ?

[00:01:39] On peut surtout aider ce troisième groupe que j'ai décrit. Depuis le début de 2013, le groupe Airtime s'est aidé mutuellement. Le groupe Airtime est l'une des plus importantes multiplications au monde. Ça s'appelle l'Easter Egg, enfin c'est une petite chose qu'on peut faire, qui nous incite à nous sentir dans l'espace. Ça veut dire que le groupe Airtime est une série de défis très simples, très rapides, discrets et très segmentés, avec des classements et des trophées, et où même des clubs entiers peuvent être inclus dans ce jeu, comme le raconte Bernhard Fercher dans cet épisode 165.

[00:02:26] épisode de Podz-Glidz. Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glidz. Comment faire très simplement est expliqué sur le blog de parapente Lu-Glidz, précisément sur la page Soutenir.

[00:02:41] Bernhard, est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'être sur un décollage et de ne plus avoir d'objectifs ? Genre, tu ne savais plus du tout où tu voulais aller ?

[00:02:51] **Bernhard Fercher:** Ça arrive régulièrement. Ça veut dire qu'on est au décollage, on s'attache et ensuite on se demande : qu'est-ce que je fais aujourd'hui, au juste ? Et souvent, on décolle sans plan, ou moi je décolle sans plan, je vole une heure ou deux et là, en fait, je ne sais plus si je dois aller atterrir ou si je dois continuer à voler quelque part. Et ça arrive déjà régulièrement, moins ces derniers temps parce que dans le club, on organise un défi de collecte de sommets et là, c'est beaucoup plus facile d'avoir des objectifs.

[00:03:29] **Lucian Haas:** Ce vol sans but, c'est quoi comme sensation ?

[00:03:35] C'est quoi cette sensation ?

[00:03:37] **Bernhard Fercher:** Alors, la question est aussi : pourquoi est-ce que je vais voler ? Et souvent, c'est ce sentiment que ça m'attire vers l'extérieur ou vers le décollage, puis vers le vol. Mais une fois en l'air, je me demande : qu'est-ce que je suis en train de faire, au juste ? Ou quand ce sont des journées capricieuses, on monte à quatre ou cinq mètres par seconde, c'est vraiment turbulent, et là aussi, je me demande souvent : qu'est-ce que je fais, au juste ? Ne

serait-ce pas bien plus sympa de rester en bas à la piscine ? Et sans avoir d'objectif précis en vue, je me dis aussi, ou c'est souvent le cas, que je ne me sens plus attiré vers le ciel. Et puis, c'est aussi le fait que je vais atterrir, que je suis en bas près d'une piscine et que je me dis : pourquoi est-ce que je ne suis plus là-haut avec les autres ?

[00:04:24] Et c'est assez agaçant, d'une certaine manière. Mais on se réjouit déjà du prochain vol quand on planifie peut-être mieux ou qu'on se fixe un objectif précis pour rester motivé, pour rester là où on peut se sentir en sécurité, mais sur le plan mental, c'est comme si on était tiré vers le bas, pendant qu'on vole. Mais je pense que les objectifs aident vraiment à tenir bon, à se secouer, à pouvoir en profiter beaucoup plus.

[00:04:57] **Lucian Haas:** Quel genre de parapentiste es-tu ? Tu es plutôt du genre à faire de la distance ou qu'est-ce que tu recherches ? Ou quels types d'objectifs tu recherches dans les airs ? Je pense que ça a évolué au fil des...

[00:05:07] **Bernhard Fercher:** Quel genre de parapentiste es-tu ? Es-tu un pilote de cross-country ou tu cherches autre chose ? Ou quels types d'objectifs recherches-tu dans les airs ? Je pense que ça a évolué au fil de... J'ai déjà volé depuis très longtemps. En 2008...

[00:05:15] j'ai passé mon brevet de parapente dans le Pinzgau. Et là, j'ai été très vite très motivé, parce que dans mon club à Viergen en Haute-Tyrol, ce sont des vol de distance très ambitieux. Alois Riesinger par exemple, il a déjà gagné le championnat d'Autriche de vol de distance, et il y en a aussi quelques qui ont déjà volé plus de 300 kilomètres maintenant. Et là, les ambitions étaient très hautes. Ça veut dire qu'après ma première année de vol avec une aile B ou Low-B, je suis tout de suite passé en classe C. Avec le recul, c'était très irresponsable. J'ai vite remarqué que c'était très irresponsable. Mais mes ambitions étaient déjà au vol de distance. Plus on va loin, mieux c'est. Et à l'époque, 100 kilomètres, c'était encore loin.

[00:06:02] J'ai aussi très vite obtenu des résultats dans ce sens. À partir de 2012, j'étais dans l'équipe des pilotes de démonstration chez Skywalk. Et c'était aussi mon objectif.

[00:06:17] Mais pour des raisons professionnelles, j'ai un peu mis le vol de côté. J'étais moins dans les airs. Et maintenant, quand ça dure plus de trois ou quatre heures, je ne peux plus rester en l'air parce que ça suffit. Et là, je me pose déjà la question : quel est l'objectif si je ne vole pas le plus loin possible ? Ces dernières années, c'était plutôt des vols de plaisance. Par exemple, aller jusqu'au glacier dans la vallée de Stubai. On se fixe des objectifs mentaux. Où est-ce que je veux aller, au juste ? Et puis je reviens. Et exactement, je me qualifierais de pilote de loisir.

[00:07:05] Mais quand j'ai des objectifs, alors j'en profite après coup. C'est le sentiment d'avoir accompli quelque chose après coup. Ou peut-être...

[00:07:16] Avoir déjà volé en dehors de sa zone de confort. Et ça apporte déjà une certaine satisfaction au...

[00:07:23] **Lucian Haas:** atterrissage. Qu'est-ce que tu recherches quand tu vas voler ? Tu as dit que tu es maintenant un pilote de loisir, mais quand même orienté vers un objectif. Est-ce que c'est une sorte de vol touristique où tu te dis, d'accord, je veux aller jusqu'au glacier. Je veux aller au sommet ABC ou quelque chose comme ça. Non, là-bas, il y a le refuge de montagne. Je veux l'atteindre. Est-ce que ce sont des objectifs comme ça qui sont intéressants pour toi ?

[00:07:47] **Bernhard Fercher:** Personnellement, je ne me qualifierais pas de pilote touristique. Mais ça résume plutôt bien la situation. Parce qu'en ce moment, je suis souvent à la recherche de nouveaux sommets, de nouvelles routes, et je vole simplement des parcours que je n'aurais peut-être pas pris d'habitude. Juste parce que je me fixe cet objectif, je vole maintenant vers une montagne qui est peut-être plus haute que celles que j'ai survolées jusqu'à présent, par exemple. Ou j'y vais... Je marche aussi beaucoup à pied, sur un décollage où je n'ai jamais été, et j'essaie d'apporter un peu de variété dans ma routine pour ne plus décoller du même décollage, sur les mêmes sommets. En ce sens, ça correspond assez bien au côté touristique,

[00:08:34] parce qu'en tant que touriste, on est à la recherche de quelque chose, ou on est un dépaysement, bien plus que moi ici à Innsbruck, où je suis chez moi. Je n'y vais plus régulièrement au musée et j'essaie de découvrir de nouveaux quartiers de la ville. Mais en tant que touriste, on se déplace d'une manière totalement différente. De ce point de vue, tu as très bien résumé la chose. Je suis un pilote touriste.

[00:08:58] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce que cette expérience de vol, disons, "touristique", t'a poussé à programmer toi-même une application spéciale de motivation pour le vol ?

[00:09:13] **Bernhard Fercher:** L'année dernière, je me suis rendu à l'atterrissage dans le Stubertal après un vol. Il cherchait un nouveau vol. Je me suis alors inscrit à l'application de motivation au vol. Il était relativement sans but. La journée n'était pas mauvaise. Elle n'était pas particulièrement bonne. Après deux heures de vol aller-retour, je me suis posé. Et là, je me suis rendu compte que plus bas, deux pilotes, enfin une pilote et un pilote, discutaient. C'étaient des habitants du Stubertal. Et j'ai un peu écouté. Et c'était genre, ouais, et j'étais derrière le Haarwicht. Et juste à côté, je n'ai pas atteint le cylindre. Par contre, j'ai été au fond du lac Mutterer See. Maintenant, j'ai obtenu ce point de contrôle. Et là, j'ai écouté ce qu'ils faisaient et j'ai demandé ce qu'ils faisaient exactement.

[00:09:58] Et il s'est avéré que les Jochtolen dans le Stubertal ont déjà une sorte de défi de collecte de sommets depuis plusieurs années. Ça veut dire qu'ils ont défini des objectifs au sein du club, genre des sommets, des refuges ou des lacs, des points marquants. Et le but pour les pilotes, c'est de simplement les atteindre pendant la saison de vol. Ils peuvent simplement voler vers ces points, peu importe quand. Ça ne doit pas être le même jour, ils peuvent choisir les jours qui leur conviennent. Et ça a été pour moi un moment clé, parce qu'en fait, on a un objectif commun. Et je voulais absolument participer. Et donc, je ne suis pas dans le club du Stubertal, mais je suis à Virgen, en East Tyrol, dans un club, et j'ai présenté le concept.

[00:10:49] Et j'ai eu des retours très positifs très rapidement, et on a ensuite testé ça. En un rien de temps, les gens étaient tellement motivés à l'idée de voler au Großglockner et au Großvenetier pour collectionner tous les points que j'ai compris qu'il fallait aller plus loin. Ça ne peut pas être le cas que nous soyons seulement 20 personnes motivées par ça. Alors j'ai proposé ça aux autres clubs, et il s'est avéré que grâce à ces nouveaux objectifs, ces nouveaux vols, ces nouvelles aventures, de nouvelles routes de Hike-and-Fly et de nouveaux décollage sont découverts. Ça apporte en fait une nouvelle perspective, une autre vision du vol, surtout au sein des clubs régionaux, parce qu'on ne reste pas toujours au même décollage et qu'on ne vole pas toujours le Gräntetreieck depuis la Gränte ou la vallée de Delfröck, ou qu'on ne reste pas toujours dans la vallée de Pustetal, mais qu'on part vraiment en voyage de découverte, loin des grandes pistes de compétition.

[00:11:52] **Lucian Haas:** Et tu as dit : « OK, on peut définir des défis de sommets comme ceux-là, je vais programmer ça en tant qu'application. » D'où tiens-tu ça ?

[00:12:02] **Bernhard Fercher:** Au début, pour l'évaluation, c'était très laborieux avec Excel et Google Earth. Ça veut dire que pour chaque nouveau vol, les gens le mettaient sur XContest, je téléchargeais le fichier IGC, je l'importais dans Google Earth où les points de passage étaient tracés, et ensuite je vérifiais manuellement s'il avait atteint le point ou non, pour ensuite le noter dans une liste Excel et attribuer les points. Et c'était très sujet aux erreurs, parce qu'avec 20 vols par personne, 20 personnes avec 20 points de passage, ça fait déjà énormément de variables et de possibilités de faire des erreurs. Mais est-ce que tu as tout fait...

[00:12:45] **Lucian Haas:** vérifié visuellement ? Donc tu te mettais sur les cartes pour voir s'ils étaient bien là et s'ils avaient atteint le point de passage ? C'est pas seulement sujet à des erreurs, c'est aussi incroyablement chronophage, non ?

[00:12:55] **Bernhard Fercher:** Exactement, c'était très chronophage. En même temps, j'étais en vacances en Asie du Sud-Est, donc j'étais tout le temps à l'aéroport, et pendant les escales, j'étais sur Google Earth à vérifier les itinéraires. Ça a fini par m'agacer un peu, surtout parce que je postais un nouveau résultat dans notre groupe WhatsApp et que le retour était : « Ah non, j'ai aussi atteint ce point, tu l'as peut-être raté ». Alors j'ai commencé à écrire un logiciel pour ça, parce que j'ai appris à le faire et que je peux le faire. C'était une web-app, une analyse très simple des tracés pour voir s'ils étaient dans le rayon ou non. Et selon le cas, ça donnait des points ou pas.

[00:13:43] Et le risque d'erreur est tombé à zéro, et pour moi, le temps passé est aussi tombé à zéro. Enfin, j'ai investi mon temps dans la programmation plutôt que dans la vérification des vols.

[00:13:55] **Lucian Haas:** Mais à ce stade, c'était encore un programme qui tournait sur ton ordinateur. Ce n'était pas encore une application à part entière.

[00:14:02] **Bernhard Fercher:** C'était, enfin, c'était déjà une web-app, mais c'était uniquement pour notre club à Viering. Ça veut dire qu'il n'y avait pas d'autres utilisateurs ou quoi que ce soit. Mais les récompenses individuelles, au sein de notre club, elles avaient déjà un compte et elles téléchargeaient elles-mêmes leurs vols. Mais bon, j'ai alors remarqué que ça fonctionnait. J'ai commencé à contacter d'autres clubs pour voir s'ils seraient intéressés. Et il y a eu très vite un grand intérêt. C'est comme ça que ça a commencé, avec beaucoup de clubs qui ont testé ce genre de challenges. Donc c'était vraiment le début, une phase pilote à l'automne de l'année dernière, avec environ dix clubs.

[00:14:48] **Lucian Haas:** Tu leur as donc mis ta web-app à disposition et ils l'ont fait tourner de leur côté, c'est bien ça ?

[00:14:56] **Bernhard Fercher:** Exactement, donc je leur ai envoyé une liste Excel où ils ont défini les coordonnées ou les objectifs, les sommets, et m'ont transmis les coordonnées. Je les ai ensuite saisies dans ma base de données et là, le challenge était en ligne. Bon, c'était encore un peu laborieux pour les membres du club. Maintenant, c'est devenu beaucoup plus simple, ils peuvent tracer les points eux-mêmes et définir des rayons. Mais c'est comme ça que ça a commencé.

[00:15:31] **Lucian Haas:** Maintenant, ça existe en tant qu'application pour iOS et Android, et c'est quelque chose qui est mis à disposition tout à fait librement. Donc tout le monde peut la télécharger.

[00:15:42] Comment en es-tu arrivé à te dire : je vais vraiment créer ma propre application et la mettre à la disposition de tous ?

[00:15:48] **Bernhard Fercher:** C'est l'automne dernier que je me suis posé la question. Est-ce vraiment une application web ou une plateforme comme XContest ? Ou est-ce que ça pourrait mieux fonctionner en tant qu'application smartphone, qu'on a toujours sur soi et qui offre des possibilités techniques totalement différentes avec l'enregistrement GPS, le tracking, les notifications push. Et l'objectif était déjà de construire une application qui connecte la communauté, c'est-à-dire qui connecte les pilotes entre eux, tout en offrant la possibilité d'enregistrer les vols, comme dans d'autres applications de vol comme XCTrack ou FlySky, mais de manière très intégrée. Pour moi, la décision était déjà claire : ça doit être une application mobile pour iOS et Android.

[00:16:39] Et puis, en décembre, j'ai commencé à développer. En janvier, j'ai mis la première version en ligne. Et je pense qu'avec le recul, c'était une très bonne décision d'en faire une application, parce qu'on voit déjà dans les chiffres à quelle fréquence les gens rouvrent l'appli pour aller voir les vols de leurs amis ou des membres du club. Et c'est tout simplement plus simple pour le pilote et pour l'utilisateur.

[00:17:09] **Lucian Haas:** Tu as appelé l'app Sidekick. Pourquoi ? Enfin, qu'est-ce que ce nom signifie pour toi ?

[00:17:17] **Bernhard Fercher:** Je me souviens que j'étais en route de Vienne, avec trois amis, on allait de Vienne à Innsbruck. Et là, j'ai discuté avec ChatGPT en même temps. En fait, je cherchais un autre mot pour Wingman, mais qui ne sonne pas tout à fait aussi masculin. Et

[00:17:42] alors ChatGPT m'a dit que Sidekick était un très bon nom. J'ai ensuite demandé à mes amis s'ils connaissaient le terme Sidekick ou s'ils pouvaient en faire quelque chose. Personne, moi inclus, ne connaissait le terme. Mais d'une part, Sidekick est un autre mot pour Wingman, et d'autre part, c'est le partenaire ou la main droite du super-héros. Ça veut dire que tout comme Batman est à Robin, l'application Sidekick est le partenaire du pilote, qui est en fin de compte le héros. Et pour moi, c'était très cohérent. Je pense que ça colle bien à la vision : c'est un compagnon qui ne doit pas être au centre, mais qui doit simplement soutenir le pilote pour atteindre ses objectifs de vol et accomplir ses exploits.

[00:18:37] **Lucian Haas:** Un assistant qui m'aide, en tant que pilote, à accomplir mes propres exploits. C'est une belle vision. Alors, décris-moi un peu ce que peut faire Sidekick ? Enfin, si je l'installe maintenant sur mon téléphone en tant que pilote, j'ai une application que je peux ouvrir. Qu'est-ce que je peux faire quand je vais voler ? Qu'est-ce que tu m'aides à faire pendant le vol, ou est-ce que tu ne m'aides finalement qu'à l'analyse après coup, parce que j'ai juste un vol suivi que je peux regarder plus tard ? Quelles sont les fonctionnalités de Sidekick ?

[00:19:11] **Bernhard Fercher:** Alors, je vais peut-être prendre un peu de recul. Le concept repose sur trois piliers essentiels. Le premier, c'est de se fixer des objectifs et de les atteindre, et pour l'instant, cela fonctionne le mieux via des défis par club, par association ou par communauté de pilotes. C'est-à-dire ces défis de collecte de sommets ou de

Hike-and-Fly, où l'on se fixe des points, où l'on définit des objectifs communs et où, sur une période donnée, je peux, ou les pilotes peuvent, atteindre ces objectifs, accumuler des points et grimper dans le classement. On voit alors qui a récolté le plus de points. Donc, d'une part, il y a ce suivi et cette atteinte des objectifs.

[00:19:59] L'autre pilier, c'est la communauté. Ça veut dire que, comme sur les réseaux sociaux, je peux suivre d'autres pilotes, ou inversement, d'autres pilotes peuvent me suivre. Comme ça, je vois toujours les vols, les aventures de Hike-and-Fly des personnes qui comptent pour moi, mes amis, mes collègues de club, des personnalités du milieu... Par exemple, Bene Dornauer de X-Service poste toujours ses vols de collecte de sommets sur Sidekick, et on peut simplement suivre ce genre de personnes pour ne plus rater aucun vol. Par exemple, j'ai fait un magnifique Hike-and-Fly au lever du soleil. Mon plané était de trois kilomètres.

[00:20:45] Sur XContest par exemple, c'est quelque part à la page 25 et personne ne le voit, donc je ne peux pas inspirer personne avec ça. Mais sur Sidekick, grâce à ce système de followers qui est inspiré des réseaux sociaux, je peux partager ça avec mes appréhensions.

[00:21:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tes amis sont au moins au courant, parce que quand j'ouvre Sidekick, on m'affiche toujours les derniers vols de mes amis et je peux voir ce qu'ils ont fait aujourd'hui, hier ou peu importe quand c'était.

[00:21:16] **Bernhard Fercher:** Exactement, on peut aussi se le représenter comme le flux Instagram ou sur Strava, si l'un des auditeurs l'utilise aussi. J'ouvre l'appli et je vois les derniers vols des gens que je suis, ou je peux passer sur "Découvrir" et je vois alors d'autres vols, genre dans d'autres zones de vol, des vols plus longs ou des hike-and-flies, selon ce qui m'intéresse à ce moment-là.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Mais ce sont des vols qui me sont attribués simplement par hasard, donc qui m'apparaissent ? Il y a une sorte d'algorithme derrière qui dit : pour Lucian, il reçoit maintenant les vols dans le Tyrol du Sud, peu importe la raison, ou comment ça fonctionne ? À l'avenir,

[00:22:01] **Bernhard Fercher:** est-ce ainsi que c'est prévu ? Actuellement, l'algorithme est très banal. Cela signifie que les vols sont simplement affichés par ordre chronologique. C'est encore possible pour l'instant parce qu'avec de bons jours de vol, le flux est très chargé, car plus de 200, 300 vols sont alors téléchargés et on perd très vite le fil. Il y a aussi des vols enregistrés en Allemagne, à Hambourg par exemple, des vols de remorquage de treuil, qui ne m'intéressent personnellement pas beaucoup pour le moment. Et il est déjà prévu que cela fonctionne mieux et que je ne voie que les vols qui sont intéressants pour moi. Mais l'objectif principal est que les vols soient affichés par les personnes que je suis,

[00:22:47] parce que c'est déjà un indicateur très fort du fait que ça m'intéresse, ou bien aussi de mes collègues de l'équipe du club.

[00:22:57] **Lucian Haas:** Ensuite, il y a les vols que je documente ou que les autres documentent, que je peux ensuite regarder et commenter. On peut aussi y mettre des photos et d'autres trucs. Et puis il y a ces défis de collecte de sommets, comme tu les as appelés, où on survole des points de passage spécifiques et où on reçoit probablement des points pour ça, et ainsi de suite. Mais j'ai vu dans ton appli que si on les consulte et qu'on télécharge un vol, on reçoit directement des points et on gagne un niveau. Pour l'instant, avec un vol que j'ai téléchargé là, je suis encore au niveau 0. Mais à quoi servent ces niveaux ?

[00:23:35] **Bernhard Fercher:** Exactement, c'est le troisième des trois piliers, et c'est le sujet de la gamification. Ça veut dire qu'on gagne des points, donc je reçois des points pour tout ce que je fais, et il y a aussi des classements partout. Par exemple, dans la collecte de sommets ou le défi de collecte de sommets, il y a un classement pour ce défi. Je peux donc voir où j'en suis par rapport à mes membres. Quand je télécharge un vol, selon la durée du vol ou s'il s'agit de High-Count-Fly, c'est le temps d'activité total, je reçois plus ou moins des points d'expérience, je les ai baptisés comme ça, et je peux ainsi passer au niveau supérieur. Ça motive simplement un certain type de personne.

[00:24:20] Est-ce qu'il y a une motivation ? Je veux passer au niveau supérieur ou je veux mériter ce nouveau badge. Et on n'imagine même pas à quel point ça compte de pouvoir gagner quelques points bonus : on a vu ça l'automne dernier lors de notre challenge High-Count-Fly, où les gens se sont encore mis à faire du High-Count-Fly à 18 heures juste pour

atteindre le prochain rang ou ne pas trop prendre de retard. On a déjà remarqué que ce genre de motivation pousse aussi les gens à vivre plus d'aventures ou à faire des choses qui n'auraient tout simplement pas eu lieu autrement. Et c'est ça, donc cette gamification, cette approche ludique du vol, ne doit pas enlever le sérieux de l'ensemble, mais simplement...

[00:25:16] motiver les gens à sortir. Et c'est bien l'idée derrière tout ça.

[00:25:22] **Lucian Haas:** C'est aussi un peu comme ça, je veux dire, en vol de cross-country, si tu prends un XContest, je pense qu'à la fin, on évalue les six meilleurs vols pour obtenir une certaine note. Mais tu n'évalues pas seulement les six meilleurs vols, ou juste les six, oui, juste les six meilleurs, mais en fait, chaque vol te donne des points supplémentaires et avec chacun d'eux, tu peux monter d'un cran, selon ce que tu regardes, que ce soit juste les niveaux pour voir au total combien je vole ou à quel point je suis actif, jusqu'aux challenges où l'on peut accumuler des points de challenge correspondants.

[00:25:53] **Bernhard Fercher:** Exactement, ce n'est en aucun cas un produit concurrent de XContest ni une compétition en soi, mais simplement une façon ludique de faire connaissance avec d'autres personnes. Donc, quand je regarde le classement et les cinq personnes devant moi que je pourrais peut-être dépasser avec le prochain vol, je me demande alors qui sont ces gens, où ils volent, et c'est plutôt une fonctionnalité communautaire qu'une compétition. En ce sens, pour moi personnellement, mon niveau est actuellement le niveau 2, alors que les meilleurs sont quelque part au niveau 5 ou presque au niveau 6. Pour moi, c'est une motivation pour atteindre le niveau 3, mais pas pour être dans le top 10 tout de suite.

[00:26:44] Je ne regarde pas ça pour me comparer, ce serait mieux ainsi, c'est plutôt motivant, du moins ça devrait avoir cet effet, d'enchaîner encore un vol.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Est-ce que ces niveaux sont cumulatifs ? C'est-à-dire, plus je volerai avec Sidekick au fil des années, plus je monterai en niveau, ou est-ce que c'est calculé par année ? Est-ce que tu dis qu'on recommence au niveau 0 le 1er janvier et qu'il faut se reprendre ou "remonter" en vol durant cette année-là ?

[00:27:17] **Bernhard Fercher:** Ce n'est pas encore défini, parce que ce n'est que la première année, mais je pense qu'il est préférable que ça soit réinitialisé pour l'effet de motivation. Ce niveau, c'est pour rester motivé et ne pas pouvoir se reposer, disons, sur son niveau 7 ou 8 et y rester, mais que ce soit en fait un processus continu.

[00:27:47] **Lucian Haas:** Il y a aussi des trophées dans l'application. C'est quoi ?

[00:27:53] **Bernhard Fercher:** Si on participe à un défi de collecte de sommets et qu'on récolte au moins l'un de ces points, ces waypoints, alors je reçois un badge ou un trophée pour avoir participé à ce défi. Ces trophées sont ensuite collectés, j'ai alors ma collection de trophées. À l'avenir, il est prévu que l'on puisse collecter beaucoup, beaucoup plus de badges différents, par exemple pour des waypoints très marquants comme le Großglockner en Autriche ou la Zugspitze, qu'on reçoive de tels badges, mais aussi pour des étapes personnelles, par exemple, j'ai fait mon dixième.

[00:28:38] ...vol de distance téléchargé ou j'ai atteint une altitude de plus de 4000 mètres quelque part, ou des objectifs de pilotage de ce genre, ou alors pour le vol de distance, mes premiers 30 kilomètres de vol de distance. Ou mon premier, mon tout premier centimètre, qu'on puisse aussi collectionner des trophées de cette manière, on n'en est pas encore là pour l'instant, mais c'est déjà un très gros objectif de développer, dans les prochains mois, une sorte de mode solo, disons, pour voir ce qui est possible pour le pilote individuel, fixer des objectifs et les atteindre, indépendamment de mon club ou de ce que font les autres.

[00:29:23] Parce que je pense que beaucoup de gens ne sont pas dans un club, ou alors ils en sont mais ne veulent pas organiser de défis de sommet pour diverses raisons, mais malgré tout

[00:29:39] Chercher des objectifs. Et je pense que c'est une très bonne façon de tracer un petit chemin pour sortir plus souvent, avoir plus de motivation et peut-être aussi devenir un meilleur pilote, étape par étape.

[00:29:56] **Lucian Haas:** Et ces objectifs, même si tu ne les as pas encore concrètement réalisés d'un point de vue technique, mais au niveau de ta réflexion, je peux me les fixer moi-même en tant que pilote, en me disant par exemple que je veux atteindre 3000 mètres d'altitude. C'est un objectif que je peux définir personnellement, et quand je l'ai atteint,

l'application crie "Hourra" ou je ne sais quoi et m'indique que j'ai atteint mon objectif de 3000 mètres.

[00:30:22] **Bernhard Fercher:** Alors, c'est encore, c'est très, très précoce au stade de l'idée, mais je me souviens quand j'ai passé mon brevet de pilote en 2008. J'étais sorti de l'école de vol, j'avais ma licence, et j'étais à Viergen au décollage et j'étais complètement seul. Je ne savais pas quelle était la prochaine étape, ce que je devais faire. Et je pense que, d'une part, pour

[00:30:51] Pour les débutants, ou plutôt pour les premiers vols de distance, c'est-à-dire l'accompagnement jusqu'à la licence B, je pense qu'il y a des étapes qu'il faudrait franchir avant de se fixer le prochain objectif plus élevé. Pour moi, il était déjà clair que je devais faire 100 kilomètres, alors qu'il y aurait eu 25 autres étapes entre-temps qui auraient probablement été plus pertinentes à atteindre que les 100 kilomètres avec l'aile C la deuxième année. Et c'est pour ça que je pense que pour les débutants, ou pour les pilotes qui ne viennent pas voler très souvent, pour les gens qui sont en vacances juste pour voler, qu'il faut un instrument ou un chemin, une sorte de parcours le long duquel je peux avancer un peu et atteindre mon prochain jalon de manière relativement sûre.

[00:31:45] Et d'autre part, je pense que ça peut aussi fonctionner pour les gens plus ambitieux avec plus d'expérience, comme tu l'as déjà dit. Je peux définir mon objectif personnel. Ça peut être, je peux définir une distance, par exemple 100 kilomètres, ou je veux faire 50 vols par an, et que l'application Sidekick, c'est-à-dire ton partenaire dans ce cas, t'accompagne pour atteindre cet objectif et te rappelle régulièrement que tu as cet objectif. Est-ce toujours ton objectif ou en as-tu un autre ? Et si c'est toujours ton objectif, alors tu es en train de le poursuivre, tu devrais peut-être aller voler ou quelque chose comme ça.

[00:32:30] qu'elle te le rappelle et t'accompagne. Mais c'est encore très au stade de l'idée.

[00:32:39] **Lucian Haas:** Mais j'ai toujours pensé à ça comme un outil de motivation. Une fonctionnalité que j'ai aussi remarquée, et que tu as ajoutée assez récemment je crois, ce sont les segments XC. C'est quoi ?

[00:32:53] C'est

[00:32:54] **Bernhard Fercher:** une tentative de rapprocher un peu plus le vol de cross-country, ou plutôt le vol en compétition. En compétition, j'ai une journée et tout le monde a la même manche, et cette manche consiste à parcourir les points ou la manche le plus rapidement possible pour atteindre la destination, et le meilleur ou le plus rapide gagne. Et en cross-country, il s'agit de voler sur les distances les plus longues possibles. Pas forcément, donc selon ce que la journée offre, mais pas forcément le plus rapidement possible. Et les segments XC sont simplement des sections de parcours, donc de parcours connus, par exemple dans le Pinzgau ou dans le Pinzgauer Spaziergang, peut-être que beaucoup de gens font de Schmittenhöhe jusqu'à Pasturen par exemple, c'est un segment, et à partir d'une certaine ligne de départ jusqu'à la ligne d'arrivée en l'air, c'est alors le temps qui est mesuré.

[00:33:56] Et je peux à nouveau regarder d'autres vols sur le classement : à quelle vitesse j'étais, à quelle vitesse étaient les autres, quelle ligne les gens ont choisie, à quel jour c'était, et ainsi je peux éventuellement m'améliorer ou apprendre de nouvelles compétences, par exemple voler vite. Mais comme je l'ai dit, c'est une expérience pour voir comment c'est reçu et peut-être rendre le vol de distance un peu plus intéressant, ou le redéfinir.

[00:34:28] **Lucian Haas:** Donc, sous la forme où il ne s'agit plus du résultat final, c'est-à-dire les points XC au total, mais où on peut aussi dire, d'accord, qui vole particulièrement efficacement à certains endroits, et je peux alors vraiment dire : « Bon, là je fais le Pinzgauer Spaziergang, je vois que j'ai 20 minutes, ça prend un peu plus de temps, mais j'ai fait ce dont j'avais besoin, et l'autre l'a fait en moitié moins de temps ». Et là, je peux voir, je me fais afficher son vol et je peux voir : « Ah, il a toujours tourné 500 mètres de moins que moi, parce que ça ne demande pas tant de hauteur et il est déjà parti directement plus loin, il a toujours trouvé des connexions ». Donc, la prochaine fois, je pourrai peut-être aussi tourner 500 mètres de moins. Je vais juste essayer ça pour constater que, oui, je suis vraiment un tiers plus rapide sur le Pastoren que je ne l'ai toujours été jusqu'à présent.

[00:35:09] **Bernhard Fercher:** Exactement, et je pense que pour le vol de distance, il y a une poignée de jours par an où les vraiment bons pilotes de distance volent leurs très grands triangles, ce qui contribue finalement au classement final, donc les six ou en Autriche il y en a trois, les trois meilleurs, mais entre ces jours, il y a énormément de journées qui ont

beaucoup de potentiel, mais où on a un développement trop rapide, donc je ne peux pas profiter de la journée pour faire du gros vol de distance, et pourtant, sur de tels segments de XC, je peux m'améliorer et voir, ou comparer, qu'est-ce que je pourrais améliorer s'il y avait une bonne météo de vol de distance ou si la journée entière le permettait, ou alors j'ai encore une petite mini-mission.

[00:35:59] ...atteint, où je me dis simplement : aujourd'hui, j'essaie de décoller du Winzgauer Spaziergang le plus vite possible, juste à titre d'exemple, et j'ai alors la possibilité de me comparer. En réalité, c'est très difficile de pouvoir me comparer aux meilleurs pilotes de cross-country, car c'est surtout très différent selon les régions, mais ça apporte une certaine comparabilité : qu'est-ce que les autres font différemment, comme tu l'as déjà expliqué.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Qui peut définir ces défis de sommets et ces segments XT ? Est-ce que n'importe quel utilisateur peut le faire et dire : « Je propose un défi de segment », ou est-ce quelque chose que tu définis centralement en tant qu'administrateur de l'appli en disant : « Je travaille avec ça » ?

[00:36:51] **Bernhard Fercher:** Pour les défis de segments de sommets, n'importe quel club peut le faire, ou plutôt chaque membre qui crée un club, donc un nouveau club ou une nouvelle association ; ce n'est pas forcément l'association Barglatt enregistrée, ça peut aussi être une communauté de pilotes qui se disent les requins de la thermique et qui veulent organiser un défi, même s'ils ne sont que cinq ou dix. Ils peuvent le faire très facilement via l'application : créer un nouveau compte, créer un nouveau club, et ensuite ils peuvent organiser leur propre défi. Celui qui crée le club devient automatiquement l'administrateur et peut alors définir un défi, par exemple un défi de collecte de sommets avec des points. Pour les segments XT, on est encore au stade expérimental,

[00:37:39] Je dois voir si ça suscite vraiment de l'intérêt et comment c'est reçu par les pilotes. Pour l'instant, c'est moi qui définis ces segments ; ce sont des parcours très connus dans le Tyrol, le Tyrol du Sud, Salzbourg, donc plutôt dans la région autrichienne, ou là où beaucoup de clubs ou de membres de clubs sont actifs, comme à Salzbourg par exemple. Mais il est déjà prévu, ou du moins envisagé, que si le concept des segments XT fonctionne, les gens pourront eux-mêmes créer des segments et les mettre à disposition pour les autres.

[00:38:20] **Lucian Haas:** Tu as dit que ces challenges sont créés par des clubs ou des groupes de pilotes. Combien de clubs, ou de clubs et de groupes, as-tu actuellement dans l'application qui les utilisent vraiment de manière active ? Je veux dire, l'application a été lancée en janvier, comme tu l'as dit, donc c'est encore assez récent.

[00:38:38] **Bernhard Fercher:** Alors, il y a 35 clubs actifs qui organisent aussi des challenges, et au total, il y a plus de 60 clubs enregistrés, mais c'est aussi parce que quand quelqu'un s'enregistre en tant que pilote individuel, on lui demande au début de la création du profil dans quel club il est. Ça veut dire qu'il y a aussi des clubs sur la plateforme où il n'y a qu'un ou deux pilotes, mais qui ne font pas activement de challenge pour le moment, mais les clubs actifs, il y en a 35, pour les 35.

[00:39:10] **Lucian Haas:** Et tu es devenu connu simplement par le bouche-à-oreille, probablement ?

[00:39:15] **Bernhard Fercher:** Un peu des deux. D'une part, les clubs voisins voient ce que font leurs voisins et veulent faire la même chose, par exemple dans le Tyrol oriental. Ou alors, au Tyrol du Sud, des gens sont déjà venus vers moi en me demandant : « Hé, on peut essayer aussi ? ». Et d'autre part, j'ai simplement cherché une liste de clubs sur Internet et j'ai envoyé un e-mail aux responsables. Selon la motivation de la personne ou ses disponibilités, ils ont dit qu'ils allaient essayer ou pas.

[00:39:52] **Lucian Haas:** C'est toi qui programmes tout ça. Combien de temps est-ce que tu y consacres en fait ?

[00:40:00] **Bernhard Fercher:** C'est une bonne question. Je ne veux pas le savoir non plus. Mais moi ? Non.

[00:40:08] **Lucian Haas:** Je ne le sais même pas. Tu ne tiens pas vraiment le compte, parce qu'il y en a tellement que tu finis par moins voler toi-même. C'est déjà...

[00:40:18] **Bernhard Fercher:** beaucoup de temps y a été investi et les jours où ça va, je ne me bats pas, mais les jours où je pourrais voler, disons, je lutte déjà avec l'idée : est-ce que je devrais sortir, aller voler, ou est-ce que je devrais tester une nouvelle fonctionnalité, ou la programmer, ou la débloquer ? Là, je lutte déjà avec moi-même, parce que

j'adore construire des logiciels et j'aime encore plus construire des logiciels auxquels j'ai un lien très fort et voir comment d'autres personnes sont motivées ou utilisent les nouvelles fonctionnalités. Ça me pousse beaucoup, disons, et c'est pour ça que c'est toujours difficile : est-ce que je programme ou est-ce que je sors pour aller voler.

[00:41:04] **Lucian Haas:** Quand tu investis autant de temps là-dedans, alors que l'application est gratuite et que je n'ai rien à payer quand je l'utilise, comment tu fais pour arriver à ton compte au final ? Parce qu'à un moment donné, le temps doit bien être rémunéré, non ?

[00:41:19] **Bernhard Fercher:** Le temps, enfin, l'ambition, c'est déjà une ambition, ou disons pas l'ambition mais mon rêve professionnel personnel, c'est que je puisse en faire mon métier ou en vivre. C'est évidemment un défi énorme. D'une part, écrire des logiciels ou créer des applications pour les consommateurs finaux est incroyablement difficile parce que la barre est tout simplement très, très haute, et construire quelque chose dans lequel les gens trouvent assez de valeur pour y dépenser de l'argent est très, très difficile dans le secteur grand public. D'une part, et d'autre part, le marché du parapente est aussi très petit par rapport à d'autres sports ou d'autres segments de marché.

[00:42:08] De toute façon, c'est un grand rêve et en même temps un défi énorme, mais il est déjà prévu de générer des revenus via des fonctionnalités supplémentaires pour les pilotes, mais aussi pour les clubs et les sponsors, à travers ces deux ou trois sources de revenus, pour que le développement en vaille la peine, ou du moins pour que ce soit possible de continuer à développer tout ça.

[00:42:39] **Lucian Haas:** Des fonctionnalités supplémentaires, il y a des fonctionnalités de base que tout le monde peut utiliser et auxquels tout le monde peut participer sans que ça coûte rien, et puis il y aura peut-être un jour des fonctionnalités Pro, où on pourra dire que tu peux maintenant définir tes propres objectifs et

[00:42:51] faire des défis personnels ou je ne sais quoi, et tu obtiens une analyse beaucoup plus précise de tes vols, et ainsi de suite. Exactement. Si tu es dans la région de l'Osttirol, où tu peux bien suivre ça avec les clubs qui y participent, et que tu as probablement beaucoup de contacts avec les pilotes, dirais-tu que la simple existence de cette application a déjà conduit à une façon de voler nettement différente ?

[00:43:18] **Bernhard Fercher:** Absolument. C'était passionnant. Début mai, tout le monde se souvient probablement de ces journées de vol brutales, les meilleures de toute l'histoire. Des parcours incroyables ont été parcourus et j'ai aussi suivi sur Sidekick ce que faisaient les gens. Les pilotes de distance vraiment motivés, qui sont évidemment en tête lors des championnats nationaux, sont bien sûr partis en parcours, mais j'ai vu que beaucoup d'autres pilotes ambitieux, qui partent normalement en parcours lors de telles journées, étaient en route pour collecter des sommets. Parce que c'étaient aussi de très bonnes journées avec une base élevée pour voler vers le Großglockner ou vers des objectifs très hauts, au plus profond des montagnes, et ils ont profité de l'occasion pour gagner des points et essayer d'autres routes, comme

[00:44:16] just collect kilometers at full throttle. And that was already interesting. I also got a lot of feedback from individual pilots saying that because you have a goal, flights take place that otherwise wouldn't happen at all, or that you actually want to land for some reason, but you still find enough motivation to collect more points, or I don't know what it is for the individual that drives them, but to keep flying to the next turning point anyway, or to collect that one extra turning point, and you really notice then, it's a different kind of flying.

[00:45:02] C'est peut-être ce côté "vol touristique" qui motive les gens.

[00:45:08] **Lucian Haas:** Est-ce que l'application est vraiment conçue de manière à ce que, si je la consulte — je peux aussi l'ouvrir en plein vol, je peux suivre mon vol en direct dans l'appli — est-ce qu'elle est faite pour que, par exemple, si je dis que je participe au défi de sommet XY, quand je m'approche d'un sommet, l'appli me dise : « Lucian, tu dois juste voler encore un peu plus loin ou faire un tour de 200 mètres supplémentaires, et là tu pourrais atteindre le sommet XY, le Habicht ou quoi que ce soit » ?

[00:45:38] **Bernhard Fercher:** C'est à peu près ça. Il y a la possibilité d'utiliser l'application Sidekick comme application compagnon de vol, ce qui signifie que le vol est enregistré et que je reçois aussi de l'assistance pendant le vol : je vois les zones de vol, les câbles, j'ai la carte thermique de KK7 à jour, donc j'ai de l'aide, et en même temps je peux charger ces points de défi de sommet, c'est-à-dire les points avec le rayon, elle me les affiche et, enfin, dans le système

de points, il y a des points bonus si l'on vole plus près du centre du rayon, donc du sommet ou du point de passage défini ; plus je m'en approche, plus j'obtiens de points bonus et si maintenant,

[00:46:30] Si j'utilise l'application Sidekick pendant le vol et que je suis à l'intérieur d'un rayon, elle m'indique à quelle distance je me trouve actuellement, en mètres, et quelle a été ma distance la plus courte, c'est-à-dire à quel point j'étais proche du centre. Ça permet de mieux savoir combien de points bonus j'obtiens, et c'est très utilisé parce que, quand on atteint un point, il ne suffit pas d'entrer et de ressortir du rayon ; si je suis pile au centre, je reçois le nombre total de points bonus. Ça veut dire que quelqu'un pourrait me dépasser sur le classement, même s'il a exactement le même nombre de points, parce qu'il était plus proche du centre sur les points de passage individuels, et l'application Sidekick aide pour ça.

[00:47:19] pour avoir plus de succès, entre guillemets.

[00:47:23] **Lucian Haas:** Et avec la gamification, j'ai genre un son de "hourra" ou un truc, peu importe ce qu'on connaît des anciens jeux Nintendo et tout le reste, où tu te dis : même dans l'air, je suis motivé en plus ? Enfin, il y a ce son,

[00:47:38] **Bernhard Fercher:** mais il n'est pas très motivant.

[00:47:42] Tu pourrais peut-être encore améliorer ça. Ce serait une bonne idée. Mais ça change quelque chose quand on entre dans un tel rayon et qu'on connaît peut-être aussi ça via XCTrack ou d'autres applis, ce son que fait le téléphone, qui est la confirmation dans les airs : maintenant, je l'ai. Et là, je peux faire demi-tour, passer à l'objectif suivant et voler.

[00:48:08] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que tu es devenu un meilleur pilote, ou un autre genre de pilote, grâce à Sidekick, tant au niveau de la programmation que du pilotage ? Je dirais que oui,

[00:48:20] **Bernhard Fercher:** Un autre pilote, sans aucun doute. Je me suis aussi surpris à le faire l'année dernière. Je me suis demandé : est-ce que je vais voler ou est-ce que je ne vais pas voler ?

[00:48:29] Mais en fait, je me suis rendu compte que j'aurais bien aimé être en East Tyrol pour le Gipfelsammeln, mais que je suis à Innsbruck, et je me suis surpris à me fixer un défi personnel.

[00:48:43] et défini le sommet, et là, je me suis juste lancé et je l'ai testé pour moi-même. Je me suis fixé mon propre objectif, je l'ai atteint, j'étais content. J'étais le seul participant à mon propre défi, mais en ce sens, je pense que je suis plus orienté vers des objectifs et que je suis aussi plus en quête de découvertes. Ça veut dire que j'explore de nouveaux objectifs, de nouveaux points de départ grâce au système qui est derrière, ou plutôt à l'idée qui est derrière.

[00:49:19] **Lucian Haas:** Et cela signifie aussi, pour en revenir au début, que ça ne t'arrive plus si souvent de te retrouver quelque part au décollage ou en l'air et de te dire : « Qu'est-ce que je fais maintenant ? En bas, il y a la piscine, j'pourrais y aller. Je n'ai plus d'objectif. » Mais maintenant, dans l'application Sidekick, tu trouves toujours quelque chose qui te fait dire : « Non, ce sommet là-bas, je veux encore y aller. »

[00:49:41] **Bernhard Fercher:** Je pense que mon dernier vol est un très bon exemple, ou du moins mon dernier vol important. J'étais encore dans la vallée de Stubai et il y a ce défi public, le Stubai-Challenge, où on peut gagner du matos de Skywalk et des tickets pour les sentiers de randonnée si on participe. Ça veut dire que c'est public, donc tout le monde peut participer. Et là, je suis rentré jusqu'au glacier, là où ça repart vers l'Ötztal. Et là, j'ai eu une envie pressante d'aller aux toilettes. Alors je suis reparti et je suis atterri le 11.11. Et si j'étais en vol de cross-country, ce serait normalement fini, parce que le vol est terminé. Et là, je me suis dit : « Bon, où est-ce que je dois encore aller ? »

[00:50:27] Oui, il me restait encore les Serles et le Habicht. Et là, j'avais pratiquement fait tous les sommets qui étaient possibles pour moi aujourd'hui. Ensuite, j'ai décollé à nouveau et avec les nouveaux objectifs, j'ai eu une motivation complètement différente. Et puis, je suis retourné vers, ou j'ai remonté vers le Habicht pour voler à 3 800 mètres et ensuite vers les Serles. Et ça a été un vol de soirée incroyable, magnifique, qui n'aurait probablement pas eu lieu autrement.

[00:50:58] **Lucian Haas:** Là, ta propre application t'a vraiment motivé. Bernhard, je te remercie pour le récit. Je te souhaite beaucoup de succès avec Sidekick et je pense que, enfin, le concept pourrait être vraiment intéressant pour donner un certain élan à beaucoup de pilotes qui ne se contentent pas de courir après les points de XC et qui se

demandent parfois : « qu'est-ce que je fais là, en l'air ? », pour les inciter à essayer quelque chose de nouveau ou à voler encore plus loin et à en tirer un peu plus. Je pense que cette approche peut être vraiment intéressante. Pour peut-être aussi garder certaines personnes plus longtemps dans le vol, parce que la motivation reste simplement plus élevée.

[00:51:39] **Bernhard Fercher:** Absolument. Merci à toi, Nuzian, pour cette discussion. C'était un vrai plaisir. Et aux pilotes qui nous écoutent, téléchargez l'application et testez-la. C'est totalement gratuit, vous n'avez rien à perdre.

[00:51:59] **Lucian Haas:** L'application Sidekick est disponible sur les Play Stores pour Android et pour les smartphones iOS. Vous trouverez les liens sur le site www.sidekick.com.sidekick.cloud et bien sûr aussi dans les notes de cet épisode du blog de parapente Lu-Glitz. Important : Sidekick s'écrit avec un K à la fin, pas avec CK. Si cet épisode vous a plu, n'hésitez pas à recommander Podz-Glitz. Parlez-en à vos amis pilotes ou laissez un commentaire sur Lu-Glitz, Soundcloud, Spotify, iTunes ou peu importe où vous écoutez le podcast. Si vous voulez entendre plus d'histoires intéressantes sur l'univers du parapente, devenez alors contributeur de Podz-Glitz et du blog de parapente Lu-Glitz. En tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans ces projets.

[00:52:47] Pour que je puisse faire cela de manière aussi professionnelle, indépendante et sans publicité, j'ai besoin de votre soutien. Sur mon site www.Lu-Glitz.blogspot.com, il y a une page "Soutenir". Vous y trouverez toutes les infos et les liens nécessaires pour m'aider financièrement. En tant que contributeur, vous êtes libre de choisir le montant que vous souhaitez donner. Si vous hésitez, ma suggestion sans engagement est de 60 euros par an. Cela ne représente que 5 euros par mois. Je pense que c'est une offre très juste pour autant d'informations actuelles et approfondies, ainsi que de divertissement autour du plus beau loisir au monde. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt.

[00:53:32] Restez en bonne santé et profitez de votre liberté. Ciao.