

Christian Willuhn

Die Breitling Sion Air Show 2017

Vom 15. bis zum 17. September 2017 fand die „Breitling Sion Airshow 2017“ auf dem Regionalflugplatz der Kantons-Hauptstadt Sion im Wallis statt. Gezeigt wurde den Zuschauern ein spektakuläres Programm mit der ganzen Bandbreite der Aviatik.

Nach der ersten „Breitling Sion Airshow“ in 2011 stand der Regionalflugplatz von Sion an diesem Wochenende einmal mehr im Fokus der breiten Öffentlichkeit und der Aviatik-Enthusiasten. Bei guten Wetterbedingungen an allen drei Tagen der Veranstaltung konnten die Organisatoren ca. 50.000 Zuschauer zählen, die zahlreiche Höhepunkte am Boden sehen und im Flugprogramm verfolgen konnten. Die „Breitling Sion Airshow“ war die grösste Airshow in der Schweiz in diesem Jahr.



Einladungskarte der Breitling Sion Airshow 2017

Die Helikopter im Teilnehmerfeld

Im Static Display zu sehen waren verschiedene Helikopter wie der H125 (AS 350 B-3) HB-ZES der Eagle Helicopter und der HB-ZSL der Swift Copters.



Der Bell 429 HB-ZSU in der Einsatzkonfiguration für die Luftrettung der Air Zermatt



Der Airbus H125 der am Flughafen Sion ansässigen Eagle Helicopter



Der Airbus H125 HB-ZSL von Swift Copters



Die Rega zeigte den Agusta A-109 „Da Vinci“ HB-ZRP

Als grösstes Helikopter-Unternehmen im Wallis war die Air Zermatt mit ihrer Bell 429 und einem Lama vertreten.



Der SA 315 B Lama HB-XII der Air Zermatt mit dem angebauten und lichtstarken Scheinwerfer Nightsun SX-16

Grösster Teilnehmer im Static Display der Helikopter war der Sikorsky CH-53 GA der Deutschen Bundesluftwaffe. Dieser kam am Freitag von Alpnach eingeflogen, wo er vorübergehend für die Gebirgsflugausbildung der Piloten der deutschen Luftwaffe stationiert ist.

Heimatstandort des Hubschraubers und seiner Besatzung ist der Luftwaffenstützpunkt des Hubschraubertransportgeschwaders (HTG) 64 am Flughafen im Baden Württembergischen Laupheim.

Das Gebirgsflugtraining der deutschen Luftwaffe findet zweimal im Jahr statt und es wird vom Militärflugplatz Dübendorf bei Zürich oder von Alpnach aus durchgeführt.



Der Sikorsky CH-53 GA 84+45 der Deutschen Bundesluftwaffe



Im Flugprogramm war das eindrucksvolle Display des Super Puma der Schweizer Luftwaffe zu sehen

Einheimische Firmen präsentierten sich

Die am Flugplatz Sion beheimateten Helikopter-Unternehmen Air Glaciers und Heli Alps waren jeweils mit einem Stand auf dem Veranstaltungsgelände vertreten. Hier hatte das Publikum die Möglichkeit, sich über das Angebot, die Arbeit und die Dienstleistungen der Unternehmen zu informieren.



Der Stand der Air Glaciers mit der zur „Heli-Bar“ umfunktionierten AS 365 C Dauphin



Die Heli Alps präsentierte den Bell 429 HB-ZAP an ihrem Stand

Der Himmel über Sion...

...gehörte drei Tage lang den Piloten, die mit ihren Flugzeugen ein wahres Spektakel in den Himmel zauberten. Grösste Attraktionen waren vor allem die italienische Jet-Formation "Frecce Tricolori" und der Franzose Franky Zapata mit seinem Flyboard. Zu sehen waren während der Airshow rund 120 Flugzeuge aller Epochen und verschiedene nationale und internationale Kunstflugformationen, wie die „Patrouille Swiss“ mit ihren sechs rotweissen F-5 Tiger und das "Breitling Jet Team".

Die Breitling DC-3...mit 77 Jahren noch kein altes Eisen

Die Breitling DC-3 mit der Kennung HB-IBJ ist nach einer Weltumrundung, die im März dieses Jahres in Genf startete, am Mittwoch den 13. September und somit rechtzeitig vor dem Beginn der „Breitling Sion Airshow 2017“ auf dem Flugplatz in Sion gelandet.

Die Flugroute führte über den Nahen Osten, Indien, Singapur, China und Japan. Damit die DC-3 die notwendige Reichweite für die Langstreckenflüge erreichte, mussten zusätzliche Treibstoffreserven im Flugzeug mitgeführt werden. Über die US-Westküste ging es nach New York und weiter nach Island um über London nach Europa zurückzukehren.



Berühmt wurde die DC-3 u.a. auch durch den Einsatz bei der Luftbrücke zur Versorgung West-Berlins im Jahre 1948/49 und erhielt daher auch den Spitznamen „Rosinenbomber“

Die DC-3 mit dem Schriftzug des Uhrenherstellers Breitling auf dem Rumpf flog während ihrer Tour durch und über 28 Länder. Der Uhrenhersteller machte als Sponsor die Weltumrundung erst möglich und nach Angaben von Breitling flog ein derart altes Flugzeug noch nie um die Welt. Betreiber der DC-3 ist die Super Constellation Flyers Association.



Neben dem Uhrenhersteller Breitling wurde die „Mission Weltumrundung“ von weiteren Partnern und Sponsoren unterstützt

Im Teilnehmerfeld befand sich eine weitere DC-3 der „Classic Formation“, einem Team mit zwei weiteren Flugzeugen vom Typ Beech 18 rund um den Besitzer aller drei Flugzeuge und Gründer der aviatischen Oldtimer-Formation, Hugo Mathys.

Dank seinem Enthusiasmus, seiner Leidenschaft zur Fliegerei und seinem, auch finanziellen, Engagement kann ein breites Publikum diese geschichtsträchtigen Flugzeuge weiterhin in ihrem Element am Himmel bestaunen.



Die Douglas DC-3 „Swissair“ der „Classic Formation“ mit der Kennung N431HM



Die North American T-6 startet zum Display-Flug



Die Beechcraft D-18S N22FS der „Classic Formation“



Der Curtiss P-40F Warhawk Baujahr 1941



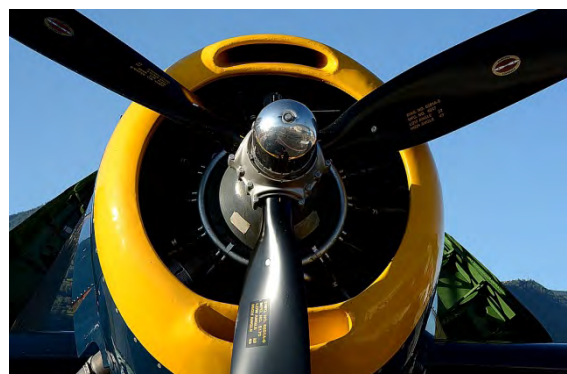
Die zweite Beechcraft D18S N223CM der „Classic Formation“



Der Hawker Hurricane Mk IIa F-AZXR im Take off



Überflug und Präsentation der „Classic Formation“ in Sion



Frontansicht der North American P-51 Mustang

Klassiker der Luftfahrt

Neben den Flugzeugen der Moderne gab es zahlreiche Klassiker der Luftfahrt am Boden und in der Luft zu bestaunen. Hierzu zählten u.a. auch Warbirds wie der North American P-51 Mustang, der Curtiss P-40F Warhawk mit Baujahr 1941 und die North American T-6.

Die zwei Dewoitine D.26 286/HB-RAG und 284/HB-RAI sind benannt nach ihrem Konstrukteur Emile Dewoitine und waren ebenfalls Teilnehmer der Airshow in Sion. Die Flugzeuge wurden um 1931 unter der Leitung des Konstrukteurs in den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun gebaut und an die Schweizer Fliegertruppen geliefert und hier u.a. als Jagdflugzeugtrainer genutzt.



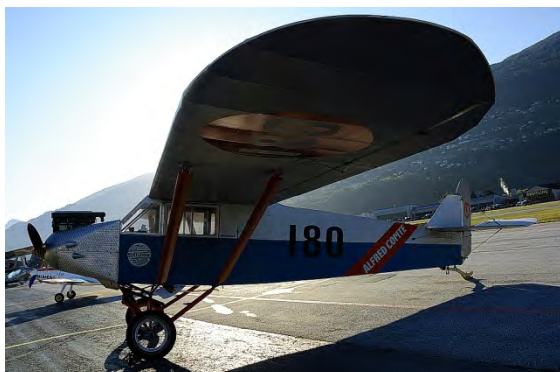
Der Dewoitine D.26 (286) HB-RAG



Der Dewoitine D.26 (284) HB-RAI

Ein weiterer Klassiker der Schweizer Luftfahrtgeschichte war in der Ausstellung zu sehen; die AC-4 Gentleman HB-ETI des Flugzeugbauers Alfred Comte (AC). Diese gilt als erstes in der Schweiz hergestelltes Serienflugzeug und eine erste Serie von sechs Stück war bereits in der Produktionsphase ausverkauft und so wurde eine zweite Serie aufgelegt, die den Beinamen „Gentleman“ erhielt.

Im Einsatz war die AC-4 als Post- und Schleppflugzeug und wurde auch von der Swissair für Inlandsflüge verwendet. Die Luftwaffe der Schweiz besass ein Exemplar zu Schulungszwecken.



Die AC-4 „Gentleman“ HB-ETI befindet sich heute in Besitz der Geo Chavez Flyers

AC-4 / 1928 "Gentleman"	
Technische Daten:	Geschichte:
Typ: AC-4 "Gentleman"	1929: Baujahr
Nummer: 1928	Hersteller: Alfred Comte
Serien-Nr.: 19	Schweizerische Flugzeugfabrik
Motor: De Havilland "Gipsy" II	1934: Neues Kennzeichen: HB-ETI
2000 2113	20.8.1961: Letzter Flug vor Wiederaufbau
Leistung: 130 PS bei 2200 U/min	Totalflugstunden: 3616
Propeller: 70C 195 Z 433 - GAC	Total Landungen: 23.661
307-1.6	1988: Neuer Besitzer: Geo Chavez Flyers
Spannweite: 12.13 m	1991 - 1995: Totalüberholung und Restauration
Länge: 8.03 m	durch Geo Chavez Flyers
Höhe: 2.80 m	1998 - 2000: Reparatur nach Aufwerkterück- und Brand
Fläche: 20 m ²	
Leergewicht: 585 kg	
max. Abfluggewicht: 800 kg	
70m. Geschw.: 68 km/h	
20m. Geschw.: 170 km/h	
Okon. Geschw.: 130 km/h	
Steigleistung: 180 m/Min (auf 7000erhöhe)	
Stigelhöhe: 4100 m	
Benzinverbrauch: 25 l/h (max.)	

Die Typentafel der AC-4 „Gentleman“ HB-ETI

Ebenfalls zur Geschichte der Schweizer Militärluftfahrt gehören die turbinengetriebenen und einstrahligen Kampfflugzeuge Mirage III-DS, der De Havilland DH-115 Vampire Mk55 und der Hawker Hunter. Auch sie präsentierten sich im Rahmen der Airshow.



Der De Havilland DH-115 Vampire Mk55 HB-RVF der A-Jet AG



Mit der Mirage III-DS J-2012 können auch Gastflüge gebucht werden. Der Kostenpunkt für ca. 40 - 50 Minuten Flugzeit liegt bei 15.000 CHF (inkl. MwSt.)



Der Hawker Hunter MK.58 mit der ehemaligen militärischen Kennung J-4015 ist die einseitige Version des Kampffjets



Der „Papyrus Hunter“ mit der heutigen zivilen Kennung HB-RVS beim Take off

Um in den Genuss eines Gastfluges im zweiseitigen Hunter kommen zu können, ist eine Mitgliedschaft beim Verein des Fliegermuseums in Altenrhein Voraussetzung. Für einen solchen Gastflug, den der „Swiss Hunter Verein“ anbietet, sind derzeit 6.200 CHF für die geringste buchbare Flugzeit von 20 Minuten fällig.



Der Hunter T.MK.68 mit Baujahr 1975 von der FMPA Fondation Lausanne



Die ehemalige militärische Kennung bei der Schweizer Luftwaffe war J-4201



Heute können mit dem zweiseitzigen zivil zugelassenen (HB-RVR) und ehemaligen Hunter-Trainer Gastflüge gebucht werden

Die North American Rockwell OV-10 „Bronco“ ist ein zweimotoriges und zweiseitziges Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug des US-amerikanischen Herstellers North American Rockwell bzw. der späteren Rockwell International. Die „Bronco“ F-AZKM ist die ehemalige Zielschleppversion OV-18B(Z) der Deutschen Bundesluftwaffe und war hier mit der Kennung 99+24 im Einsatz und wurde von 1968 bis 1976 gebaut. Sie ist mit einem zusätzlichen General Electric J85-GE-4 Turbojet-Strahltriebwerk ausgestattet und ist heute im Besitz der Stiftung Amicale Jean-Baptiste Salis in Frankreich.



Die North American Rockwell OV-18B(Z) F-AZKM in den Farben der US-Marines

Der grösste Klassiker fehlte

Durch sich unvorhergesehen lang hinziehende technische Wartungsarbeiten und zur Enttäuschung vieler Besucher der Airshow, musste die Super Constellation Flyers Association die als grössten Höhepunkt geplante Teilnahme und Präsentation ihrer „Breitling“ Lockheed L-1049F Super Constellation HB-RSC kurzfristig absagen. Aus diesem Grund musste die Super Constellation Flyers Association vorläufig auch alle noch für 2017 und darüber hinausgehenden Termine mit der „Breitling Super Constellation“ canceln.

Die Abwesenheit der „Breitling Super Constellation“ wurde erstmals am Freitag als ersten Tag der Veranstaltung öffentlich kommuniziert, während gleichzeitig um Spenden zur Unterstützung für den in allen Bereichen aufwendigen Erhalt dieses imposanten Klassikers der Luftfahrt geworben wurde. Weltweit gibt es nur noch zwei Exemplare der „Super Connie“, die flugbereit sind.



Die „Breitling“ Lockheed L-1049F Super Constellation HB-RSC „glänzte“ diesmal durch ihre Abwesenheit (Photo Archiv hellicpictures.ch)

Kampfflugzeug-Hersteller zeigen Präsenz

Angesichts der nach wie vor aktuellen Anschaffungspläne für ein Nachfolgemodell des F/A-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe, waren die Hersteller Airbus mit dem Eurofighter, Saab mit dem Gripen, Dassault mit dem Rafale und Lockheed-Martin mit einem Cockpitsimulator des F-35 nach Sion angereist.

Airbus, Dassault und Saab zeigten mit spektakulären Flugschows ihrer Modelle klar ihr Interesse an einen Deal mit dem VBS. Zugewen in den Pavillons der Kandidaten waren auch Vertreter der heimischen Industrie und Rüstung.

Kurz nach der Toröffnung am Freitagmorgen landeten zwei Eurofighter Typhoon (30+39/30+63) der Deutschen Bundesluftwaffe von Neuburg a.d. Donau kommend in Sion. Einer der Eurofighter wurde von Geri Krähenbühl als Eurofighter Chef-Testpilot bei Airbus geflogen. Krähenbühl ist gebürtiger Schweizer, war Kampfflugzeugpilot der Schweizer Luftwaffe und ist seit dem Jahr 2005 bei Airbus als Test- und Displaypilot. Den Flugplatz von Sion kennt er aus seiner Zeit im Jahr 2004 als stellvertretender Flugplatzkommandant in Sion gut.



Landung des Eurofighters 30+39 des taktischen Luftwaffengeschwader 74 aus Neuburg an der Donau



Take off von Geri Krähenbühl mit dem Eurofighter 30+63 zum Display



Die F-16 des Displayteams der Belgischen Luftwaffe



Spektakulärer Start der F-16 zum Solo-Display

Der Typenentscheid der Schweizer Luftwaffe für die F/A-18 Hornet wurde massgeblich durch ihr Leistungsspektrum beeinflusst. Die Hornet hat eine sehr kurze Reaktionszeit und verfügt über sehr gute Flugleistungen und Flugeigenschaften. Sie kann so schnell beschleunigen, dass sie innert weniger Sekunden Schallgeschwindigkeit erreicht und ihre Wendigkeit und ihre Kurveneigenschaften zählen zu den besten weltweit.



Start der Boeing F/A-18C Hornet J-5019

Endmontiert wurden die Flugzeuge in dem Zeitraum von 1996 bis 1999 im Flugzeugwerk in Emmen. Im Einsatz stehen die einsitzigen Typen F/A-18C und die zweisitzigen F/A-18D.



Eingesetzt wird die F/A-18 in der Schweiz als Abfangjäger

Grossen Applaus erntete auch das eindrucksvolle Display des Rafale der Armée de l'air aus Frankreich. Bei der letzten Evaluation der Schweizer Luftwaffe schnitt der Rafale mit seiner Leistung am besten ab.



Der mobile Simulator des Rafale auf dem Veranstaltungsgelände in Ston

Zuversichtlich stimmt den Kampagnenleiter Philippe da Silva Passos von Dassault auch die Beliebtheit des Rafale bei der Schweizer Bevölkerung. Dassault möchte, ähnlich wie Airbus, ein Gesamtpaket bestehend aus Kompensationsgeschäften und der Zusammenarbeit mit der Schweiz und ihrer Luftwaffe anbieten.



Der Rafale zählt zusammen mit dem Eurofighter und dem Gripen von Saab zu den modernsten Kampfflugzeugen aus europäischer Produktion



Der Dassault Rafale C mit der Kennung 4-GL im Messerflug

SAAB mit viel Zuversicht

Obwohl das Schweizer Volk den „Gripen“ im Jahr 2014 an der Urne abgelehnt hat, präsentierten sich in Sion auch die Schweden wieder bereit und zuversichtlich, in einem erneuten Anlauf ihren noch in die Luft zu bringenden „Gripen E“ doch noch an die Schweizer Luftwaffe verkaufen zu können. Dazu brachten sie ein Exemplar des „Gripen F“ mit und zeigten damit ein Leistungsprogramm innerhalb der Airshow.



In Sion zeigte SAAB den „Gripen F“. Die Validierungen und Prüfungen des auch für die Schweiz vorgesehenen „Gripen E“ laufen derzeit

A400M-Premiere fand nicht statt

Neben der Absage der „Breitling Super Constellation“ fand auch entgegen der im Vorfeld angekündigten Premiere der ersten Präsentation eines Airbus A400M in der Schweiz und die Teilnahme an der Breitling Sion Airshow nicht statt.

Der A400M konnte nicht teilnehmen, da das vorgesehene Flugzeug der Deutschen Bundesluftwaffe für Hilfsflüge in der Karibik gebraucht wurde. Die deutsche Luftwaffe hat zwei A400M in die Karibik entsendet um dort mit humanitären Transportflügen nach dem verheerenden Wirbelsturm Irma zu helfen.

Es wäre der erste Besuch des neuen als Nachfolger für die C-160 „Trans All“ und von Airbus entwickelten und gebauten Militärtransporters überhaupt gewesen. Bisher befindet sich der A400M bei sieben Nationen im Einsatz.



Lässt in der Schweiz noch auf sich warten: Der Airbus A400M, hier ein Modell der Deutschen Bundesluftwaffe (Photo Archiv helipictures.ch)

Formationen begeistern Zuschauer

Höhepunkte der „Breitling Sion Airshow“ bildeten auch die Vorführungen der Formationen wie die des „Breitling Jet-Teams“ mit ihren sieben Aéro L-39 „Albatros“, der „Patrouille Swiss“ mit den sechs F-5 „Tiger“, der „Frecce Tricolori“ mit ihren neun Aermacchi MB-339, den „Royal Jordanian Falcons“ in ihren vier Extra 300 L und dem Segelflug-Team „Blanic“ aus Österreich.

Die Frecce Tricolori und Pavarotti

Die italienische Kunstflugstaffel "Frecce Tricolori" begleitete bei ihrer Anreise am 13. September die „Breitling DC-3“ bei ihrer Rückkehr von der Weltumrundung ein Stück weit durch den Schweizer Luftraum bis zur Landung auf dem Flugplatz in Sion.



Take off der Nummer acht von neun Flugzeugen zum Display

Berühmt und beliebt ist die Kunstflugstaffel, die zur 313^o Gruppo gehört, für die Unterstreichung verschiedener Kunstflugfiguren innerhalb des geflogenen Programmes mit den Rauchfahnen in den Landesfarben der Italienischen Republik Grün, Weiss und Rot.

Ihren Nationalstolz zeigen die Kunstflieger aus Italien auch schon zu Beginn ihrer Show, in dem der Start bzw. die ersten Formationen ihres Programms von der Italienischen Nationalhymne begleitet werden.



Präzise geflogene und wunderschön anzusehende Formation zum Looping



Die geschlossene Formation im Überflug

So wie es bereits seit dem Jahr 2000 bei der Italienischen Kunstflugstaffel Tradition ist, wurde auch zum Finale der „Frecce Tricolori“ in Sion die Arie „Nessun Dorma“ (übersetzt „keiner schlafe“) als Tribut an den in 2007 verstorbenen Italienischen Star-Tenor Luciano Pavarotti eingespielt und damit eindrücklich untermalt. Die Arie stammt aus der Oper „Turandot“ von Giacomo Puccini.



Finaler Einflug und Abschluss unter den Klängen der Arie „Nessun Dorma“

Schweizer Luftwaffe zeigte hohe Präsenz

Mit der „Patrouille Swiss“, dem „PC-7 Team“ sowie den Solo-Displays des Super Puma und der F/A-18 Hornet zeigte die Schweizer Luftwaffe eine hohe Präsenz und trug so auch zum Erfolg der Airshow bei.



Überflug der Patrouille Swiss mit einer Embraer 190 der Helvetic Airways



Landung eines F-5 „Tiger“ nach erfolgreicher Vorführung

Im Vorfeld der Breitling Sion Airshow verunglückte eine PC-7 der Schweizer Luftwaffe auf einem Überführungsflug von Payerne nach Lugano. Hierbei verlor der Pilot sein Leben, was jedoch keinen Einfluss auf die Teilnahme des PC-7 Teams hatte, das den Angehörigen des verstorbenen Piloten auch öffentlich kondolierte und seine Anteilnahme aussprach.



Finaler „Split“ der PC-7 Formation in Sion

Im Static Display zeigten die Pilatuswerke eine zivil in der Schweiz zugelassene PC-21 in den Farben und der Ausführung mit dem Jetpiloten-Ausbildungssystem (JEPAS PC-21), so wie es bei der Schweizer Luftwaffe für die Ausbildung und Umschulung der Jet-Piloten zum Einsatz kommt.



Die Pilatus PC-21 HB-HZD mit dem Jetpiloten-Ausbildungssystem



Der Boeing F/A-18C Hornet J-5019 im Take off zum Solo-Display

Ein Heimspiel bot der Uhrenhersteller als Sponsor der „Breitling Jet-Formation“ in Sion. Die grösste zivile Kunstflugstaffel in Europa prägt eine wechselvolle Geschichte. Bevor die 1980 von Jacques Bothelin gegründete Staffel sich in ihrer jetzigen Zusammenstellung präsentieren konnte, gab es einige Wechsel der geflogenen Flugzeugtypen und der Sponsoren. Nach einer Phase der Ungewissheit um ihr Fortbestehen im Jahr 2003, übernahm Breitling das Sponsoring und ermöglichte die Vermehrung der Flotte auf die heutige Grösse von sieben Jets vom zweisitzigen Typ Aero L-39 „Albatros“.

Im Rauch eingehüllt

Das gezeigte Programm des im französischen Dijon beheimateten „Breitling Jet-Teams“ zählte zu den Highlights der Airshow. Speziell am Freitag, den ersten Veranstaltungstag, entzogen sich aber durch den intensiven Einsatz der Rauchkörper an den Flugzeugen der Staffel über dem Veranstaltungsgelände leider einige der schönsten Formationen den Blicken der Zuschauer. Zusätzlich verstärkt wurde dies durch den nur schwachen Wind der zu diesem Zeitpunkt im Rhonetal herrschte, was dafür sorgte das nachfolgende Präsentationen auch nur eingeschränkt verfolgt werden konnten.



Beim Start des „Breitling Jet-Teams“ herrschte noch klare Sicht...

Fast untergegangen im Rauch ist auch die Vorführung der „Breitling Wingwalkers“ mit ihren zwei Doppeldeckern vom Typ Boeing Stearman. Auch für dieses aus England stammende Team fungiert der Schweizer Uhrenhersteller seit dem Jahr 2011 als Sponsor.



Bereits die Figuren der „Breitling Wingwalkers“ während des Starts sind beeindruckend



Schwindelfreiheit und Beweglichkeit sind bei dieser Form der „Luftakrobatik“ ein absolutes Muss

Das „Spazieren auf der Tragfläche“ ist nach dem ersten Weltkrieg entstanden, wo einerseits viele ehemalige Piloten auf Airshows und Volksfesten mit diesen, zu dieser Zeit oft tödlich endenden, Vorführungen und Stunts ihren Lebensunterhalt verdienten und andererseits gab es nach dem Krieg ein grosses Angebot an Doppeldecker-Flugzeugen, die für die Ausbildung von Piloten gebraucht worden waren. Diese Flugzeuge waren in einer so hohen Zahl vorhanden, dass sie für wenig Geld verkauft wurden.

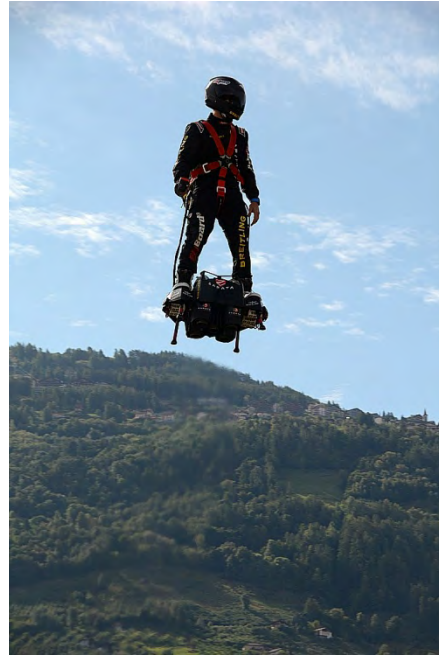
Schweizer Premiere des „Flyboard Air“ in Sion

Eine Premiere erleben konnten die Zuschauer bei der „Breitling Sion Airshow“ mit dem „Flyboard Air“ von Erfinder und Entwickler Franky Zapata. Dabei handelt es sich um ein sog. Hoverboard das einem Jetpack ähnelt, welches mit Düsentriebwerken ausgerüstet ist und mit dem er völlig autark abheben und fliegen kann.

Angetrieben wird das Board von vier Turbinen, die jeweils eine Leistung von 250 PS haben. Hinzu kommen kleinere Turbinen, die das Board stabilisieren sollen. Das Board fliegt bis zu 150 Kilometer pro Stunde schnell und kann bis zu einer Höhe von 10.000 Fuß aufsteigen (ca. 3.000 Meter). Gespeist werden die Triebwerke mit Kerosin aus einem Tank, den der Pilot in einem eigens angefertigten Rucksack auf dem Rücken mitführt. Die Flugzeit beträgt damit etwa 10 Minuten.

Der Pilot muss die Balance halten können und steuert auch durch die Verlagerung seines Gewichts in die gewünschte Richtung. Die Steuerung ist sehr aufwendig, denn die reine Körperbeherrschung reicht dabei nicht aus. In das Board sind daher Sensoren integriert, die über eine Elektronik das Board ausbalancieren. Die Bedienung der Triebwerke ist der einer Drohne ähnlich und erfolgt über eine Art Joystick, den der Pilot während dem gesamten Flug in der Hand hält.

Neben der Premiere der ersten Vorführung des „Flyboard Air“ in der Schweiz überhaupt, war es auch für Franky Zapata eine Premiere, erstmals mit dem „Flyboard Air“ über festen Boden zu fliegen. Bis anhin fanden alle Flüge über Wasser statt, was vor allem auch dem Aspekt der Sicherheit geschuldet ist.



Seine Premiere in der Schweiz hatte Franky Zapata mit dem „Flyboard Air“



Es war das erste Mal, dass Franky Zapata über festem Boden eine Demonstration mit dem „Flyboard Air“ gegeben hat

Organisation stiess auf Kritik

Die Airshow finanzierte sich über die Eintrittsgelder und das Sponsoring. Aus dem Budget von rund drei Millionen Franken waren 600'000 Franken für die Sicherheit veranschlagt worden. Auf Kritik bei den Zuschauern stiess die Einführung des bargeldlosen Zahlensystems, bei dem an verschiedenen Stellen gegen die Zahlung einer Bearbeitungsgebühr von drei SFr. eine Wertkarte mit einem Geldbetrag geladen werden musste und mit dem man dann innerhalb des Veranstaltungsgeländes hätte bezahlen sollen. Dies funktionierte nur zu Teilen und die Zuschauer brauchten trotz geladener Wertkarten das Bargeld, um sich vor allem Verpflegen zu können. Und die Rückzahlung des nicht verbrauchten Geldes über die Website des Veranstalters führte zu teils sehr grosser Verärgerung.

Das Beste von Gestern, Heute und Morgen

Nach 2011 war es die zweite Ausgabe der „Breitling Sion Airshow“. Ausserhalb der Kritik an der allgemeinen Organisation, gab es sehr viel Lob und Anerkennung für das Programm am Boden und in der Luft. Es wurden fast alle Epochen und Meilensteine der Luftfahrt abgedeckt und gezeigt, so dass man sich hoffentlich auf eine weitere Ausgabe der „Breitling Sion Airshow“ freuen kann...

Bericht © Christian Willuhn
Bilder © www.helipictures.ch

Hinweis zum Copyright

Das Copyright für veröffentlichte, auch vom Autor nicht selbst erstellte Objekte, Texte, Bild-, Film- und Tondokumente bleibt allein beim Autor. Die Vervielfältigung und/oder Verwendung von Text, Textpassagen, Bild-, Film- und Tondokumenten, auch nur auszugsweise, in Publikationen aller Arten (elektronisch, gedruckt usw.) ist ohne ausdrückliche und schriftliche Zustimmung des Autor nicht gestattet und bleibt dem Autor vorbehalten.