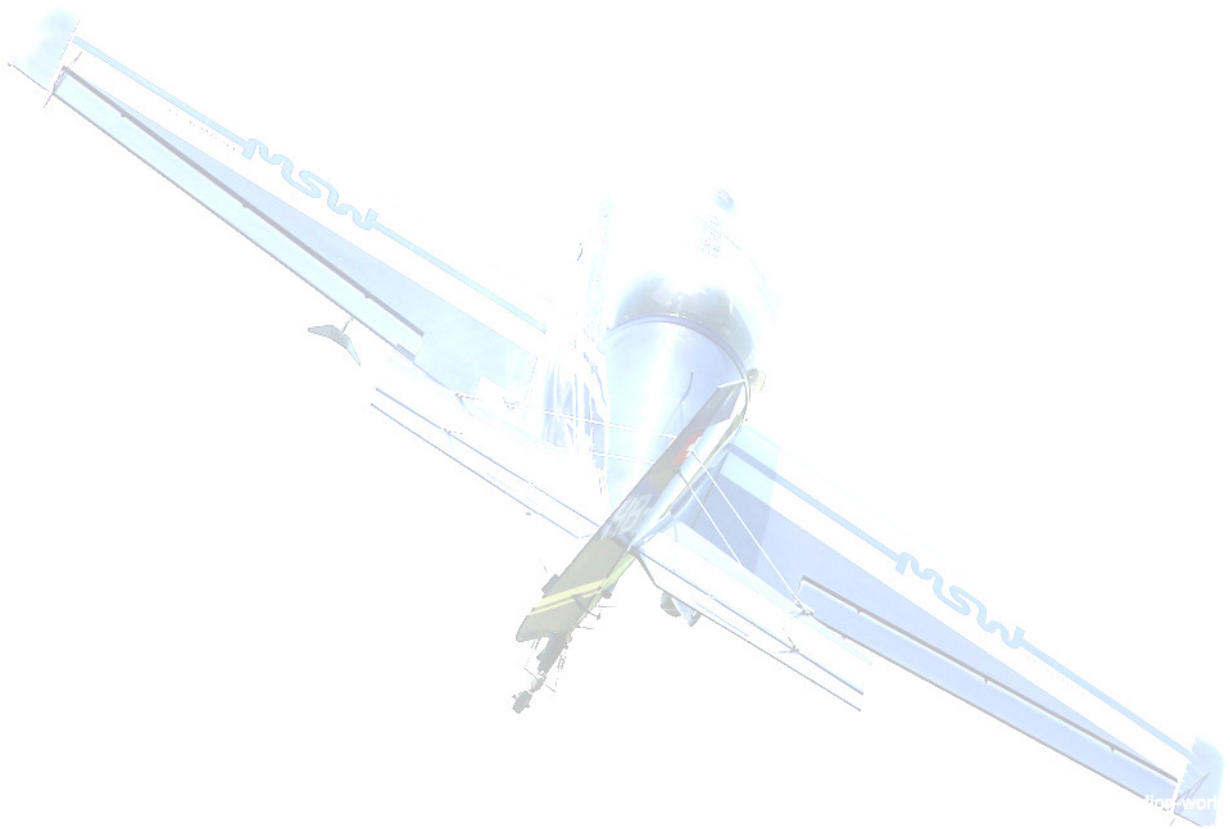


Vito Wyprächtiger

***Kunstflugpilot,
Schweizer Meister 2005***



Pressemappe

Stand: November 2008

Inhalt

1.	Einleitung	3
2.	Pilot.....	4
3.	Biografie	5
4.	Flugzeug.....	7
5.	Der Kunstflug	8
6.	Training.....	8
7.	Presse	9
7.1.	Beiträge in Zeitschriften und Zeitungen	9
7.2.	TV- Beiträge.....	10
8.	Sponsoren	11
9.	Kontakt	12

1. Einleitung

Sich in drei Dimensionen frei bewegen, die Gesetze der Schwerkraft aushebeln und das Limit von Mensch und Maschine ausloten. Eine Sportart, in der es für den Piloten keine Grenzen gibt und Laien sich fragen, wie dies alles möglich ist? Kunstflug ist aussergewöhnlich und spektakulär.

Nur wenige sind in der Lage, Beschleunigungen und Kräfte von bis zu 10G auszuhalten, die während der Flugmanöver wirken. Kunstflugpiloten sind trotz enormer Belastungen in der Lage, ihre hochgezuchteten Boliden präzise und am Limit durch die Lüfte zu steuern.

Körperliche Fitness, Ausdauer und Konstanz sind unausweichliche Voraussetzungen, um unter diesen extremen Kräften nicht das Bewusstsein zu verlieren. Bei Geschwindigkeiten von bis zu 380 km/h müssen blitzschnell Entscheidungen getroffen werden, die den Weg zum Erfolg ebnen.

Vito Wyprächtiger ist ein Pilot, der alle Anforderungen und Voraussetzungen erfüllt. Er ist einer der besten Schweizer Piloten.



2. Pilot

Name Vito Wyprächtiger

Geburtsdatum 23.07.1981

Beruf Flugzeug- und Automechaniker

Flugerfahrung circa 500 Stunden, 1350 Landungen



Beste Resultate

2004
Schweizer Meisterschaft, zweiter Platz in der Kategorie Intermediate

2005
Schweizer Meister in der Kategorie Advanced

2006
Acro Cup Bex, zweiter Platz
Acro Cup Buttwil, zweiter Platz
Schweizer Meisterschaft, dritter in der Kategorie Advanced
Acro Cup, Gesamtsieger

2007
Schweizer Meisterschaft, zweiter in der Kategorie Advanced

3. Biografie

Pilot sein wollte Vito Wyprächtiger immer schon. Die Fliegerei, verbunden mit dem Gefühl von Freiheit hat sich bei ihm schon im Kindergartenalter eingenistet. Verabschiedet hat sie sich seither nicht wieder. Vitos Weg zum Ziel war kurvenreich, sein Treibstoff viel versprechend. Ein Mix aus Leidenschaft, Interesse, Einsatz, Hartnäckigkeit und Ehrgeiz.

Mit dem ersten ersparten Geld, das sich aus Sommerjobs und Taschengeld zusammensetzte, finanzierte sich der damals 15jährige Schweizer die Segelfliegerlizenz. Drei Jahre später, am 17. Dezember 1999, war er bereits in Besitz der Motorfluglizenz. „Ich habe mit der Schulung Ende April 1999 begonnen und im Dezember hatte ich den Schein.“ Im Vorbeigehen lernte Vito am Flugplatz Schupfart (Aargau) zu fliegen, die Prüfung machte er in Sion (Wallis). Doch weil sich mit seiner Leidenschaft keine Brötchen verdienen ließen, ging es für den Jungpiloten zunächst in die Lehre. „Neben der Fliegerei haben mich Autos interessiert. In Tenken, wo ich damals gewohnt habe, habe ich zum Glück gleich eine Lehrstelle gefunden.“ Und die war eine ziemliche Herausforderung, denn neben Vito gab es in der Firma nur noch den Chef. „Es war ein Zwei-Mann-Betrieb. Da lernt man selbständig zu arbeiten und wie man ein Geschäft führt.“ In seiner Freizeit polierte Vito keine Rennbolide, er war vielmehr am Flugplatz und saugte dort jeden Handgriff, jede noch so kleine Information über Flugzeuge auf, bis er sich schließlich in die Kunstfliegerei verliebte. Der Beruf Linienpilot stand für ihn nie zur Diskussion, denn da könnte er gleich Busfahrer werden. „Für mich ist Fliegen die Fähigkeit ein Flugzeug zu steuern, die direkte Verbindung zum Ruder zu haben. Linienpiloten sind in meinen Augen Manager eines komplexen Systems.“

Sah er Christian und Daniel Schweizer beim Fliegen zu, verstärkte sich sein Wunsch, Kunstflugpilot zu werden. Das Duo hatte seine Homebase in Schupfart. „Damals flog ich noch mit dem Segelflieger, aber ich wusste ganz genau, dass Kunstflug das war, was ich eigentlich wollte.“ Jedenfalls bis zum 3. September 1998. Bis Christian und Daniel Schweizer bei einem Überflug mit einer Mustang verunglückten. „Als die beiden abgestürzt sind, wollte ich nichts mehr mit der Fliegerei zu tun haben.“ Eine Zeit lang, denn aufzugeben, das ist nicht seine Art. Vito fand sich also bald am Flugplatz wieder. Er brachte den Flieger eines Kumpels in Schuss, der ihn im Gegenzug ein paar Figuren fliegen ließ, sein Talent entdeckte und ihn anspornte. Wenig später nahm Vito, damals 22, an seiner ersten Schweizer Meisterschaft in der Einsteigerkategorie Sportsman teil. „Da habe ich alles vergeigt. Ich habe eine Vierteldrehung in die falsche Richtung gemacht und bin dann das halbe Programm falsch geflogen.“ Total versagt, und das am Heimflugplatz in Schupfart! Doch Vito machte weiter. Er schrieb sich in ein Kunstflug-Trainingslager ein, wo er in Dominique Andres einen Mentor fand. „Dominique hat mich gecoacht, trainiert und motiviert. Zwar hatte ich nie einen richtig großen Durchhänger, aber an manchen Tagen lief es halt nicht so gut. Da hat mich Dominique zum Weitermachen animiert.“ Es dauerte nicht lange, bis falsch geflogene gerissene Figuren Vitos Vergangenheit angehörten.

„Ich kann Kunstflug an sich gar nicht beschreiben, kann nicht sagen, was mich daran genau fasziniert, ich muss es einfach machen. Es macht Spaß, ich fühle mich frei.“ Vito sieht in seiner Sportart die perfekte Balance, man ist Teil eines Teams und dennoch Einzelkämpfer. „Du trainierst im Team, aber wenn du dann fliegst, gibt es nur dich und das Flugzeug. Machst du einen Fehler, dann bist du dafür selbst verantwortlich, du kannst niemand anderem die Schuld in die Schuhe schieben.“ Schon gar nicht einem Trainer, wie

Catherine Manoury und Patrick Paris. Von diesen beiden Kunstflug-Größen zu lernen und Feedback zu bekommen ist ein Muss, wenn man zur Spitze gehören will. Vito hat beide schon gebucht. Das Ergebnis: ein Mal Schweizer Meister (2005 - Advanced), zwei Mal Vizemeister (2004 - Intermediate und 2007 - Advanced) und ein Mal dritter (2006 – Advanced). „Die schwierigste Meisterschaft war die, nachdem ich Schweizer Meister geworden bin. Ich wollte natürlich ein zweites Mal gewinnen und habe mir einfach zuviel vorgenommen.“ Seitdem steuert Vito seine Ziele vorsichtiger und überlegter an.

Als nächstes will Vito Wyprächtiger die Werkzeugkiste so oft wie möglich beiseite legen und fliegen. „Zunächst muss wieder hinein kommen. Wenn ich dann das Gefühl habe, dass ich die Figuren sauber fliege, dann werde ich mit einem Trainer arbeiten.“ Und dann? Ganz klar, an internationalen Kunstflugmeisterschaften teilnehmen und den Schritt in die Red Bull Air Race World Championship wagen. „An sich hat das Red Bull Air Race nichts mit Kunstflug zu tun, aber ich stelle es mir unheimlich spannend vor, durch die Air Gates zu fliegen. Der Kampf gegen die Zeit, das präzise Fliegen, die Ideallinie finden, das alles ist eine große Herausforderung, die ich nicht missen möchte.“ In den folgenden zwei Jahren wird Vito also den anderen noch beim Fliegen zusehen, sie beobachten, von ihnen lernen. Doch neben seinem Job als Chefmechaniker bei Hannes Arch will er 2009 schon „an einer Meisterschaft teilnehmen und mindestens drei Air Shows fliegen. Auf jeden Fall die in Dittigen, meine Heimflugshow.“

4. Flugzeug

Spannweite	7.30 m
Länge	6.50 m
Höhe	2.50 m
Flügelfläche	10.50 m ²
Motor	Lycoming AEIO 540
Leistung	320 PS
Drehzahl	2700 U/Min max.
Propeller	MTV-14 4Blatt Const. Speed
Max. Speed	220 kt
Stall Speed	55 kt

Die Votec 322 wurde von der MSW Aviation in der Schweiz gebaut. Das Kraftpaket beeindruckt besonders durch seine Leistungen. Die Rollrate liegt bei knapp 400 Grad pro Sekunde d.h. das Flugzeug dreht mehr als einmal in der Sekunde um seine Längsachse. Der Rumpf besteht aus einem Rohrrahmen der mit Kohlefaserverkleidungen versehen ist. Beim Flügel handelt es sich um eine Holzkonstruktion, die ebenfalls mit Kohlefaser eingekleidet ist. Für Vortrieb sorgt ein 6 Zylinder Boxer Motor. Der speziell für den Kunstflug hergestellte Motor verfügt über eine Leistung von 320 Pferdestärken (PS). Diese gibt er an den 4 Blatt Propeller weiter.



5. Der Kunstflug

Es gibt zwei Arten des Kunstflugs: Den klassischen Wettbewerbskunstflug und die Showfliegerei, auch Freestyle genannt.

Der klassische Kunstflug

In dieser Art der Kunstfliegerei handelt es sich um Grundfiguren, die abhängig vom Schwierigkeitsgrad mit zusätzlichen Rollbewegungen und Rotationen versehen sind. Diese Figuren sind in einem Katalog aufgeführt, an den sich bei allen nationalen und internationalen Wettbewerben die Piloten halten müssen.

Das vorgeführte Flugprogramm wird am Boden von einer mehrköpfigen Jury nach den Wettbewerbsrichtlinien bewertet. Die Piloten müssen die strengen Vorgaben und Regeln beachten. Die Auflagen gelten sowohl für Wertungsflüge, als auch für die Gestaltung ihrer Programme.

An Meisterschaften werden vier Programme geflogen. Als erstes die Qualifikation, die jedoch nicht zur Endwertung zählt. Als zweites folgt die Kür.

Meist trennt sich erst bei den beiden unbekanntem Programmen die Spreu vom Weizen. Bei den sogenannten „Unknown“ kann jeder Pilot eine Figur bei der Jury eingeben. Am Ende wird aus allen Figuren ein Programm zusammengestellt, das man in dieser Konstellation wahrscheinlich noch nie geflogen ist. In der Regel hat der Pilot 24 Stunden Zeit, um sich auf das Programm vorzubereiten. Das besondere daran ist, dass diese Programme nicht trainiert werden können. Die Vorbereitung erfolgt rein mental.

Freestyle Kunstflug

Bei der Freestyle Fliegerei gelten andere Gesetze. In dieser Disziplin gibt es nebst klassischen Figuren auch Überschläge und vieles mehr zu sehen, diese Manöver erfolgen mit eingeschalteter Rauchanlage, Smoke On.

Für diese Art von Kunstfliegerei gibt es ebenfalls Wettbewerbe. Die Bewertungskriterien sind aber andere, als bei der klassischen Kunstfliegerei. Diese Programme sind für die Piloten Fun pur.

6. Training

Um ein hohes fliegerisches Niveau zu erreichen, sind Trainingslager unabdingbar. Trainiert wird mit professionellen Trainern. Meist Ex-Weltmeistern, die nach ihrer aktiven Zeit ihr Wissen nachrückenden Piloten weitervermitteln wollen. Diese Trainingslager finden meist in Frankreich, Tschechien und Deutschland statt.

7. Presse

7.1. Beiträge in Zeitschriften und Zeitungen

Veröffentlichung		Anhang
September 2007	Bild in Aero Revue	
August 2007	Interview Volksstimme	
August 2007	Interview Basellandschaftliche Zeitung	13
Juli 2006	Bild in Aero Revue	
3. Januar 2007	Basellandschaftliche Zeitung	12
15. Dezember 2006	Volksstimme	11
September 2006	Bild in Aero Revue	
24. Juni 2006	Walliser Bote	10
16. November 2005	Handels Zeitung Uhren + Schmuckspecial	09
November 2005	Regio Aktuell	08
4. Oktober 2005	Baslerstab	07
September 2005	Cockpit Nr.9	06
10. September 2005	Basellandschaftliche Zeitung	05
09. September 2005	Volksstimme	04
05. September 2005	Bericht von SAA Contest Director Philipp Sprecher	03
27. Mai 2005	Volksstimme	02
10. September 2004	Volksstimme	01

7.2. TV- Beiträge / Auftritte

Veröffentlichung		Anhang
22.09.2007	Airrace San Diego	
01.09.2007	Airrace Porto Live	
20.08.2007	Airrace Budapest	
29.07.2007	Airrace London Live	
15.07.2007	Airrace Interlaken Live	
02.06.2007	Airrace Istanbul Live	
12.05.2007	Airrace Monument Valley Live	
21.04.2007	Airrace Rio Live	
06.04.2007	Airrace Abu Dabi Live	
Mai 2007	Tele Basel (Takeoff Dittingen2007, Presseanlass)	CD
19.11.2006	Airrace Perth Live	
07.10.2006	Airrace San Francisco Live	
02.09.2006	Airrace Longleat	
20.08.2006	Airrace Budapest Live	
29.07.2006	Airrace Istanbul Live	
22. Juli 2006	Tele Basel	CD
Juni 2006	Star TV beitrage im der Sendung Freestyle	CD
27.05.2006	Airrace Berlin Live	
06.05.2006	Airrace Barcelona Live	
19. September 2005	Tele Basel	CD

Bei den aufgelisteten Airrace war Wyprächtiger jeweils als Kommentator für Star TV tätig.

8. Sponsoren

- ORIS Watch SA

9. Kontakt

Interviewanfragen anna.grunder@airpower.ch

Airshows service@airpower.ch

Weitere Informationen finden Sie unter
www.airpower.ch

