



Horizon startet mit neuem Ausbildungsmodell durch Flugschule mit Airline

Die Horizon Swiss Flight Academy und Helvetic Airways haben nicht nur denselben Besitzer, Martin Ebner, sie arbeiten auch intensiv zusammen und nutzen Synergien. Horizon gilt mit ihren neuen Räumlichkeiten in Kloten und dem neuen D-SIM-42 als eine der modernsten Flugschulen Europas.

Report von Hansjörg Bürgi

Vor knapp 30 Jahren, am 15. Juni 1979, hat Bruno Dobler die Flugschule Horizon gegründet. 2008 hat er sie vollumfänglich an Martin Ebners Patinex AG verkauft, welche auch Helvetic Airways zu 100 Prozent besitzt. Bruno Dobler hat sich mittlerweile aus seinen Managementpositionen in der Luftfahrt zurückgezogen und wirkt als Geschäftsführer der Toggenburg Bergbahnen. Horizon ist von Bülach nach Kloten ins selbe Gebäude umgezogen, in dem sich auch die Büros von Helvetic Airways befinden. Zudem ist gleich nebenan mit dem «Hangar 56» ein modernes Schulungszentrum mit dem neuesten D-SIM-42 Simulator eingerichtet worden, das Anfang April in Betrieb ging.

Helvetic-Piloten als Fluglehrer

Mit der Einführung der neuen Flight Duty Regulations (EU-OPS1) in Europa wurde das bisher nicht nur von der Horizon praktizierte Ausbildungsmodell mit zahlreichen Freelance-Fluglehrern, die in ihrem Hauptberuf Linienjets flogen, obsolet. Weshalb? Die neuen Gesetze lassen maximal 900 Blockstunden und insgesamt 2000 Arbeitsstunden pro Jahr und pro



Foto hjb

Der Ausbildungsleiter der Horizon Swiss Flight Academy, Silvio Dreier, präsentiert nicht ohne Stolz den «New Generation» D-SIM-42 im neuen Schulungszentrum in Kloten.

Pilot zu. Dabei zählt jede gewerbliche Tätigkeit als Arbeit, auch wenn sie nichts mit Fliegen zu tun hat. Dies war der Ausschlag für das neue Horizon-Modell, wobei die Fluglehrer zu 60 Prozent bei Helvetic fliegen und zu 40 Prozent bei Horizon Studenten ausbilden.

Wie Ausbildungsleiter (Head of Training) Silvio Dreier weiter ausführt, ist es das Ziel, acht solche Piloten-Fluglehrer bei Horizon einzusetzen. Aktuell arbeiten zwei in diesem Modell, zwei weitere sind in Ausbildung. Damit ist nicht nur Kontinuität und Qualität bei den Fluglehrern zugesichert, sondern auch Nachwuchs für künftige Experten. Oft ist es für Flugschulen schwierig, diese Positionen zu besetzen. «Kompetente und motivierte Instrukturen sind ein Erfolgsfaktor einer Flugschule. Im Weiteren ist die Organisation mit einer Handvoll von Fluglehrern einfacher, die direkte Führung wirkungsvoller», ergänzt Silvio Dreier, der selbst jeden Monat sechs Tage im Cockpit einer Fokker 100 von Helvetic fliegt, einige Proficiency

Checks als Examiner im Simulator in Amsterdam oder Paris abnimmt und damit seinen für die Horizon-Tätigkeit wichtigen Bezug zur Praxis als Linienpilot, Fluglehrer und Experte an der operativen Front aufrecht hält.

Aussergewöhnliche Leute fördern

Silvio Dreier betont jedoch, dass es sich nicht um das jenseits des Atlantiks gängige Modell handelt, wonach die angehenden Airline-Piloten nach Abschluss ihrer Ausbildung unmittelbar als Fluglehrer wirken, um auf die gewünschte Anzahl Stunden zur Anstellung bei einem kommerziellen Operator zu kommen. Die 25- bis 30-jährigen Helvetic-Horizon-Fluglehrer verfügen alle über eine zwei- bis dreijährige Erfahrung von etwa 1500 Flugstunden in einem operationell detailliert definierten Multi-Crew Cockpit. Zudem werden sie gegenüber den anderen Helvetic-Piloten bevorzugt behandelt. Sie erreichen beispielsweise trotz weniger



Foto hjb

Endanflug auf die Piste 14 in Zürich-Kloten.





Flugdienst annähernd identische Flugstundenzahlen (weniger Standby, dichtere Einsätze) und können sich bereits mit zehn Prozent weniger Stunden als ihre nicht auszubildenden Kollegen für ein Upgrading bewerben.

Silvio Dreier weiter: «Aussergewöhnliche junge Leute, welche mehr zu leisten gewillt und imstande sind, sollen speziell bei der heutzutage teils anzutreffenden Low-performance-Mentalität gefördert und gefordert werden.» Mit Überzeugung und Standvermögen hätten operativ Verantwortliche klar Position zu beziehen, fährt Silvio Dreier weiter und ergänzt: «Der vermeintlichen Harmonie durch leistungshemmende Gleichmacherei ist die Stirn zu bieten.»

Neuer DA-42 Simulator in Betrieb

Bereits in Bülach hatte die Horizon im Herbst 2007 einen D-SIM-42 in Betrieb genommen. Doch mit dem Umzug nach Kloten wurde dieser durch einen noch moderneren D-SIM-42 «New Generation» mit einem ausgezeichneten Visual ersetzt. Der vom BAZL nach JAR-FSTD A als FNPT II zertifizierte Simulator bildet die Flughäfen Zürich, Friedrichshafen, Basel, Genf und Wien bis ins letzte Detail – jede Pistenlampe stimmt – ab. Der Horizon-Simulator ist einer der ersten, welcher mit dem GFC700 Automatic Flight Control System AFCS ausgerüstet ist. Die Instrumentenflugausbildung verlangt 55 Stunden, wovon 40 Stunden auf diesem Simulator geflogen werden können.

Das «echte» Flugzeug besitzt die Horizon Swiss Flight Academy in der Form der Diamond DA42 Twin Star HB-LUK, die auch häufig für Swiss Aviation Training (SAT) zum Einsatz kommt. SAT besitzt selber zwei Twin Stars und deckt mit jener der Horizon ihre Spitzen ab. Zudem betreibt auch SAT einen D-SIM-42. Dazu Silvio Dreier: «Solch erhebliche Investitionen in Instruktoren, Simulatoren und Flugzeuge lassen sich nur rechtfertigen, wenn eine hohe Auslastung erwirkt werden kann. Durch die enge Zusammenarbeit zwischen SAT und Horizon im Bereich der Ressourcenoptimierung entstand hier eine weitere Win-win-Situation.»

Mehr Operator als Partner gesucht

Vorselektionierte und ausgewählte Horizon-Studenten können bei Helvetic beispielsweise das Crew-Training in regulären Kursen als Gast «live» mitverfolgen und haben so bereits früh Kontakt zu Linienpiloten, woraus sich ein abgerundetes und realeres Bild über die angestrebte Tätigkeit ergibt. Stimmen die Grundvoraussetzungen, erstellt Helvetic eine Absichtserklärung, wonach der Kandidat nach erfolgreicher Ausbildung bei Bedarf bevorzugt angestellt wird.



Foto Horizon

Als einziges Flugzeug setzt Horizon heute die Diamond DA42 Twin Star HB-LUK ein.

VFR bei Flugschule Eichenberger

FACTS

Mit ihrer Neuausrichtung arbeitet Horizon in der Sichtflugausbildung mit einem starken Partner zusammen. «Wir konzentrieren uns auf unsere Kernkompetenzen der Theorien auf allen Stufen (PPL, CPL, IR, ATPL) sowie die praktische IFR/MEP-Ausbildung auf Simulator und identischem Flugzeug», erwähnt Silvio Dreier. Für sämtliche VFR-Ausbildungen (PPL, CPL, Night) arbeitet Horizon seit rund einem Jahr mit der Flugschule Eichenberger zusammen. Sie verfügt mit Buttwil über einen eigenen Flugplatz und ist als eigene FTO anerkannt. Während der Wintermonate wird auch ab Hausen am Albis und Locarno geflogen. Höhere Ausbildung (CPL, NIT) gibt es auch ab Zürich. Die Zusammenarbeit mit Horizon wird durch ein effektives Reporting-System sowie den engen Kontakt zwischen den beiden Flugschulen unterstützt. Silvio Dreier ergänzt: »Obwohl wir gut gerüstet sind, blicken wir der Zukunft wachsam entgegen. Wir setzen einerseits auf starke und wenige Kernkompetenzen sowie andererseits auf abgerundete Angebote durch starke Partnerschaften.«

Doch nicht alle ausgebildeten Studenten können allein bei Martin Ebners Airline platziert werden. Deshalb sucht Horizon weitere Airlines oder taktisch orientierte Firmen aus der Business Aviation als Partner, die an vorselektionierten Horizon-Studenten interessiert sind. «Wir müssen Jobaussichten verkaufen, nicht Ausbildungen», bringt er es auf den Punkt.

Silvio Dreier nimmt auch zur aktuellen Lage prononciert Stellung: »Die heutige Krise hat diverse Operator unfreiwillig vom peinlichen Engpassfaktor befreit, Flugzeuge wegen Crewmangels am Boden halten zu müssen. Irgendwann wird das System zum Normalbetrieb zurückfinden. Die heutige Chance der Krise sollte bis dahin genutzt werden, um systematische Fehler der Vergangenheit aufzuarbeiten, Pools an vorselektionierten Piloten zu bilden um dann im Zeitpunkt des «Business Case X» rasch abdrücken zu können.»

Interesse an Pilotenberuf steigt

Das Interesse am Pilotenberuf habe wieder zugenommen, was sich in besser besuchten Infoabenden mit 12 bis 15 Teilnehmern im Schnitt widerspiegeln. Interessant sei, so Silvio Dreier, dass die meisten offenbar nicht Lang-

strecken-Kapitäne werden wollen, sondern Einsatzprofile als ideal betrachten, bei welchen sie möglichst jeden Abend zuhause sind und ein einigermaßen geregeltes Privat- und Familienleben pflegen können. Demografische Trends – beispielsweise heutige Scheidungsraten im Vergleich zu früher – hinterliessen hier wohl ihre Spuren, meint Silvio Dreier.

Die Ausbildung zum Linienpiloten (frozen ATPL) bietet Horizon nach wie vor für 106'500 Franken an. Ein junger Helvetic-Pilot verdient um die 5500 Franken pro Monat. Nach vier bis fünf Jahren kann das Jahressalär als Commander auf 100'000 bis 120'000 Franken steigen. Jene, die als Instruktoren und Examiner Mehrwert für das Unternehmen erzeugen, verdienen bis zu 150'000 Franken oder auch mehr, je nach dem wie viel sie arbeiten.

Helvetic unterstützt auch aktiv Teilzeitmodelle für Piloten. Rund 15 Prozent der Piloten arbeiten Teilzeit, zu 40, 60 oder 80 Prozent auf der Strecke und den Rest in ihrem angestammten Beruf als Ingenieur, Projektleiter oder die Frauen als Mütter. Nicht von ungefähr beträgt der Frauenanteil bei Helvetic über zehn Prozent, unter den 50 Cockpit Crew Members findet man immerhin sechs Damen. +

www.horizon-sfa.ch

