



Horizon-CEO Michael Anklin und Fluglehrer Martin Pauli freuen sich nach der ersten Landung der HB-LVC in Zürich über ihre brandneue DA42-VI.

Horizon Swiss Flight Academy hat zwei DA42-VI im Einsatz

Neues Flaggschiff abgeholt

Der Ablieferungsflug eines neuen Flugzeugs ist immer speziell. Funktioniert auch alles? Genügend Zeit einzuplanen, zahlt sich aus. Das war Ende Juni bei der neuen Diamond DA42-VI HB-LVC der Horizon Swiss Flight Academy auch so.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Am heissesten Tag der letzten Juni-Woche trifft Horizon-Fluglehrer Martin Pauli gegen 10 Uhr am Flugplatz Wiener-Neustadt Ost am Hauptsitz von Diamond Aircraft ein und wird herzlich empfangen. Man kennt sich, denn schliesslich hat Martin Pauli im März bereits die erste werksneue DA42-VI für Horizon, die HB-LVB, abgeholt. Er arbeitet hauptberuflich als Edel-

weiss-Pilot auf A340 und A320. Zuvor flog er für die Rega die Challengers.

Noch ein Testflug notwendig

Doch gleich nach der Ankunft wird klar, die werksneue HB-LVC muss vor dem Ablieferungsflug noch einen Checkflug absolvieren, um die Stall-Warnung nochmals zu überprüfen. Damit rückt die geplante Abflugzeit nach

Zürich von 13 Uhr in die Schwebe. Der Flug sollte zwei Stunden und 15 Minuten dauern.

Martin Pauli absolviert den Prüfflug mit dem Diamond-Testpiloten und kehrt gegen 11.30 Uhr zurück – alles ok. Tage zuvor hat bereits ein anderer Horizon-Fluglehrer die HB-LVC auf allfällige Schäden geprüft und eine Mängeliste erstellt. Diese muss vor der Übernahme abgearbeitet werden, um sicherzugehen, dass alle Mängel behoben sind. Ein Start um



Martin Paul während des «RNAV GNSS RW14»-Anfluges, der auf dem rechten Bildschirm des Garmin 1000 NXi dargestellt wird.

FACTS

Diamond DA42-VI

- Zwei Austro Engine AE 300 Common-Rail 2,0 Liter mit je 168 PS
- Höchstgeschwindigkeit (16'000 ft) 1760 km/h oder 197 kts TAS
- Reisegeschwindigkeit bei 75% (16'000 Fuss): 326 km/h oder 176 kts
- Dienstgipfelhöhe mit einem Motor: 5486 Meter oder 18'000 Fuss
- Reichweite bei 60% (12'000 Fuss, inkl. Aux-Tank): 2250 km oder 1215 nm
- Gesamtverbrauch bei 60% Leistung: 39,4 l/Stunde oder 10,4 US gal/h
- Startrollstrecke, 1760 kg TOW: 280 Meter / 919 ft
- Landerollstrecke: 340 Meter / 1115 ft
- Maximale nachgewiesene Seitenwindkomponente: 46 km/h oder 25 kts
- Spannweite: 13.55 Meter
- Länge: 8.56 Meter
- Höhe: 2.49 Meter
- Leergewicht: 1410 kg
- Maximale Zuladung: 589 kg
- Maximales Abfluggewicht: 1999 kg
- Treibstoffvorrat: 289 Liter

13 Uhr scheint immer noch möglich. Doch es geht nicht ganz so schnell wie erwartet. Martin Pauli muss in Zürich einen neuen Inbound-Slot verlangen. Der nächste ist erst nach 17 Uhr erhältlich. Also essen wir erst mal. Der Start ist nun auf 15 Uhr angesagt.

IFR-Departure nach Zürich

Der Flugplatz Wiener-Neustadt Ost mit seiner 1067 Meter langen Piste 09/27 verfügt auch über ein satellitengestütztes RNAV-Instrumenten-An- und -abflugverfahren. Vor dem Start versucht Martin Pauli von «Wien Radar» eine Clearance zu erhalten, doch auf beiden Frequenzen stellt sich kein Erfolg ein. Erst nachdem «Neustadt-Tower» mit dem Kollegen am Radar telefoniert hat, erhalten wir die Freigabe für den IFR-Abflug. Zuerst limitiert bis 4000 Fuss. Um 15.15 Uhr hebt die HB-LVC mit nur 5,4 Flugstunden auf dem Zähler ab und wird kurz darauf bis 10'000 Fuss – unsere gewünschte Reiseflughöhe – freigegeben.

Während des zweistündigen Flugs hat Martin Pauli nochmals ausreichend Zeit, um alle Systeme zu checken, auch das Anticing und das neue Wetterradar. Dieses ist in DA42-Schulflugzeugen in der Schweiz bislang einzigartig. Alles funktioniert einwandfrei. Insbesondere das Garmin 1000 NXi Cockpit lässt keine Wünsche offen. Damit offeriert Horizon den künftigen Linienspilots ein besseres Cockpit als es sich in vielen aktiven Verkehrsflugzeugen heute findet.

GPS-Approach in Zürich

Bald kommt der Bodensee in Sicht. Martin Pauli hat einen «RNAV GNSS RW14» im Flugplan eingegeben, also einen satellitengestützten RNAV-Anflug auf die Piste 14. Dieser wird problemlos von «Zürich Approach» gewährt, somit fliegen wir nicht per ILS, sondern dank Garmin 1000 NXi präzise mit GPS-Daten. Mit diesem Anflugverfahren kann das Minimum eines Kategorie-1-Instrumentenanflugs (ILS CAT 1) erreicht werden, für Schulflugzeuge auch etwas Neues. Ohne ein Holding können wir direkt in den Endanflug steuern und kurz vor 17.30 Uhr berührt die HB-LVC erstmals Schweizer Boden. Im GAC Sektor 1 werden wir von Horizon-CEO Michael Anklin empfangen, der sich sehr über sein neues Flaggschiff freut.

Horizon baut kräftig aus

2019 hat die Horizon Swiss Flight Academy gleich zwei werksneue Diamond DA42-VI mit einem Garmin 1000 NXi-Cockpit beschafft. Im September folgt noch ein identischer Simula-

tor. Damit ist die Schweizer Flugschule bestens gerüstet, um der aktuell grossen Nachfrage bei der Pilotenausbildung nachzukommen. Hauptsächlich werden neue Piloten für Helvetic Airways und EasyJet Switzerland ausgebildet.

«Wir bilden für Airlines aus, deshalb fliegen wir auch unsere Flugzeuge wie Airliner. Michael Anklin

Michael Anklin, CEO von Horizon und selber Linienspilot, betont, dass Horizon den angehenden Linienspilots einen sehr hohen Qualitätsstandard mit neustem Equipment bietet. Mit dem Garmin 1000 NXi – alle nötigen Optionen sind eingebaut – in den Flugzeugen und im Simulator bietet Horizon in dieser Klasse das modernste, heute verfügbare Cockpit an. Michael Anklin schwärmt vom neuen Flugzeug: «Die Austro-Motoren leisten einiges mehr Power als die TDI-Version, alleine der Startvorgang hat mich begeistert. Die DA42-VI können wir wie ein CS-25 Flugzeug operieren. Neben dem modernen Wetterradar schätze ich das EPS-System sehr, das automatisch verhindert, dass die Geschwindigkeit und Querlage die zulässigen Werte überschreiten, so wie es bei Airbussen der Fall ist.» Insbesondere bei der Grundschulung ist dieser Aspekt sehr wichtig.

Piloten für Airlines

Michael Anklin weiter: «Unsere Philosophie ist: Wir bilden für Airlines aus, deshalb fliegen wir auch unsere Flugzeuge wie Airliner und wir haben unsere Operation Manuals und das gesamte Ausbildungskonzept nach Airlinestandards aufgebaut.» Dies erleichtert den Übergang vom Schulflugzeug auf ein Verkehrsflugzeug massiv. Anhand der Feedbacks ihrer beiden Hauptkunden Helvetic und EasyJet hat Horizon bereits die PPL-Ausbildung angepasst. Gleich nach der Privatpilotsausbildung fliegen die angehenden Linienspilots in einer frühen Phase auf DA42.

«Wir bilden von den Regularien her nicht integriert aus, denn ich bin felsenfest davon überzeugt, dass der modulare Aufbau am besten ist: Im integrierten Training fliegt man 45 Stunden IFR, was die Piloten anschliessend eigentlich auch bei der Airline erledigen können. Viel anspruchsvoller ist jedoch das VFR-Fliegen und die entsprechende Navigation, das gehört meiner Ansicht nach zum Handwerk eines Piloten. Man könnte unser Airline Cadet Programme somit als integriert-modular bezeichnen, alle Ausbildungsphasen sind aufeinander abgestimmt», so Michael Anklin.

In Zürich und Bern

Die beiden neuen DA42-VI werden in Zürich (HB-LVC) und in Bern (LVB) stationiert. Michael Anklin sieht im Berner Flughafen ein grosses Potenzial, weil viel Kapazität vorhanden ist und grosszügige Öffnungszeiten ohne Restriktionen über Mittag angeboten werden. Zudem ist Bern für die Studenten aus der Westschweiz gut erreichbar. Auf dem Belpmoos arbeitet Horizon mit Alpavation eng zusammen.

Die Nachfrage nach Pilotenausbildungen bei Horizon sei derzeit sehr gross, fährt Michael Anklin fort. Dies sei auch eine Wirkung der überarbeiteten VFAL, der Unterstützung der Pilotenausbildung durch den Bund. Bis die Verordnung überarbeitet war, haben viele Interessenten mit der Ausbildung zugewartet, jetzt sind sie aber ready – und werden auch unterstützt, allerdings gibt es noch einige administrative Hürden zu nehmen.

2019 ist für die Horizon Swiss Flight Academy ein sehr herausforderndes Jahr. Nicht nur die Einflottung der neuen DA42-VI und die Inbetriebnahme des Simulators haben viele Ressourcen gebunden, auch das 40 Jubiläum bringt einigen Aufwand, aber auch die Befriedigung mit sich, nämlich in 40 Jahren über 1000 Piloten in der Schweiz ausgebildet zu haben.