

Horizon lud zur grossen Geburtstagsparty

Die Horizon Swiss Flight Academy lud aus Anlass ihres 40-jährigen Bestehens zur grossen Geburtstagsparty ein. 200 Gäste feierten am 14. September 2019 die Flugschule, welche die Schweizer Luftfahrt massgeblich mitgeprägt hat: Rund 4000 Piloten starteten ihre fliegerische Karriere in der Pilotenschmiede.

Eine Flugschule feiert den 40. Geburtstag – und 200 Gäste feierten mit. Im Beisein des heutigen Eigners Martin Ebner und seiner Gattin Rosmarie sowie des Gründers Bruno Dobler liess CEO Michael Anklin im Fliegermuseum Dübendorf die Meilensteine aus den 40 vergangenen Jahren nochmals aufleben. Und davon gibt es in der bewegten Geschichte viele.

4000 Piloten ausgebildet

Was in einem kleinen Büro in Kloten und ersten, dezentral durchgeführten Theoriekursen begann, wurde zu einer Institution, welche die Luftfahrt in der Schweiz nachhaltig mitgeprägt hat. Rund 4000 Piloten haben sich bei der Horizon das fliegerische Rüstzeug geholt. Sie haben Karriere gemacht, fliegen über die ganze Welt verstreut als Captain oder First Officer auf Flugzeugtypen wie Airbus A380, Boeing 777, Embraer E190, Boeing 747. Horizon-Absolventen sind heute unter anderem in Cockpits von Helvetic Airways, easyJet, Rega, Emirates, British Airways, Swiss, Edelweiss, Lufthansa und Cargolux anzutreffen.

Zwei prägende Persönlichkeiten

Die Geschichte der Horizon ist eng mit zwei Persönlichkeiten verknüpft: Bruno Dobler und Martin Ebner. Ersterer hat 1979 die Flugschule ins Leben gerufen, aufgebaut und mit einem Gespür für die Entwicklung der Schweizer Luftfahrt zu einer der grössten Pilotenschmieden in der Schweiz entwickelt.



Foto: Cockpit

Von links: Leonardo De Luca, VR-Präsident, CEO Michael Anklin, Gründer Bruno Dobler und Besitzer Rosmarie und Martin Ebner.

Martin Ebner hat 2008 die Horizon in einer schwierigen Phase übernommen, sie in die Gruppe mit Helvetic Airways integriert und für den Markt der Zukunft fit gemacht. Die Flugschule darf denn auch zuversichtlich in die Zukunft blicken, denn Piloten sind derzeit gefragter denn je.

Erfolgsgeschichte mit Fortsetzung

Heute operiert die Flugschule mit topmodernen Flugzeugen Diamond DA42-VI sowie einem DA42-VI-Simulator. Sie begleitet ihre Studenten mit modernsten Ausbildungshilfen im Herzen von Europa auf dem Weg zur EASA-Lizenz und direkt ins Cockpit schweizerischer und europäischer Fluggesellschaften wie Helvetic Airways und easyJet. Die Horizon schreibt seit 40 Jahren eine Erfolgsgeschichte mit Fortsetzung. **CP**

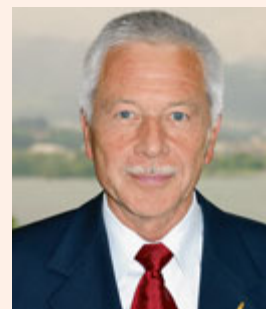
Special: 40 Jahre Horizon

Die Flugschule Horizon Swiss Flight Academy ist ein führender Anbieter von aviatischen Ausbildungen in Europa. Mit einem innovativen, praxisorientierten Angebot setzt die Flugschule immer wieder Standards bei Ausbildung und Training von Piloten. Im Laufe der Zeit wurde das Schulungsangebot verbreitert. Zum 40-jährigen Bestehen liegt dieser Ausgabe von «Cockpit» ein 12-seitiges Special bei – mit Informationen über die Flugschule, Interviews und Porträts unter dem Titel «Eine Flugschule erobert die Schweiz». Rund 4000 Piloten haben bei der Horizon ihre Karriere gestartet. «Cockpit» gratuliert herzlich zum runden Jubiläum!

www.horizon-sfa.ch

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Transponder und Funk im Luftraum E – ein zukunftsgerichteter Schritt

Optisch und elektronisch «sehen und gesehen werden» ist das A und O der Luftfahrt. Darum hat der verantwortungsbewusste Pilot auch im unkontrollierten Luftraum den Transponder ausnahmslos aktiviert und ist am Funk empfangsbereit. Dies gilt für alle Luftraumnutzer, egal ob Motorflieger, Helikopterpilot, Segelflieger oder Ballonfahrer. Wir dürfen davon ausgehen, dass für alle Besetzungen die Sicherheit der mitgeführten Passagiere, jene der andern Luftraumbenutzer und damit auch die eigene Sicherheit an oberster Stelle steht. Warum sich dennoch Einzelne einer Transponderpflicht widersetzen, ist nicht nachvollziehbar. Argumente wie etwa Stromversorgung, welche vor einigen Jahren eine gewisse Berechtigung hatten, sind heute obsolet. Wenn sich ein Pilot gegen eine Transponderanwendung mit Funkbereitschaft stellt, ist es angebracht, dass er sich fragt, ob er künftig wohl besser auf die Nutzung der dritten Dimension verzichten sollte. Denn eine neue Luftraumstruktur, welche den Bedürfnissen der VFR-Piloten weiter entgegenkommt, bedingt Funk und Transponder. Bekanntlich möchten alle möglichst viel Luftraum nutzen und wünschen sich gleichzeitig auch maximale Flexibilität; dies ist legitim. Konsequenterweise muss somit alles darangesetzt werden, dass die notwendigen Voraussetzungen dazu geschaffen werden. Mittelfristig wäre eine Anpassung der Luftverkehrsverordnung mit Transponder- und Funkobligatorium im Luftraum E anzustreben. Dies als erster Schritt zu einer einfacheren Luftraumstruktur im Rahmen von AVISTRAT. Eine «Transponder Mandatory-Zone Schweiz» (TMZ CH) mit der Anwendung von «Listening Squawk» könnte jene Lösung sein, welche den Forderungen des VFR-Verkehrs nach einer besseren und vor allem flexibleren Nutzung des Luftraums entgegenkommt. Zudem hilft es Skyguide-FIS zu qualitativ besserer Verkehrsinformation für VFR-Piloten und ermöglicht die längst fällige Bildung von einfacheren Luftraumstrukturen in der Schweiz. Das Projekt AVISTRAT muss umgesetzt werden. Alles Punkte, die definitiv im Interesse des VFR-Verkehrs und dessen Zukunft liegen.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.

Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen.