

Interview mit Bruno Dobler, Gründer der Flugschule Horizon

«Die Luftfahrt muss kein schlechtes Gewissen haben»

Die Luftfahrt hat in Bruno Doblens Leben eine zentrale Bedeutung – ob als Pilot, Fluglehrer, Gründer der Flugschule Horizon und der Classic Air oder als Redner an Seminaren und Workshops. Welche Bedeutung die Luftfahrt für die Schweiz hat und warum die beteiligten Akteure mehr in die Pflicht genommen werden sollten, erklärt er im Interview mit SkyNews.ch

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Wie kam es 1979 zur Gründung der Horizon-Flugschule?

Ich habe ursprünglich bei einer Regionalbank eine fundierte Banklehre absolviert und kam später zur Schweizerischen Bankgesellschaft, wo ich im In- und Ausland Weiterbildungen absolvieren durfte. Während dieser Zeit machte ich auch die Ausbildung zum Berufspiloten. 1977 wurde ich bei der FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG) für den

Verkauf von Flugzeugen und die Ausbildung der Flugzeugkäufer angestellt – vornehmlich in Indonesien, im Irak und vor allem in Uganda. In diesem Zusammenhang kam auch die Idee der Pilotenausbildung auf. Ich wollte selbst Unternehmer werden und ein Ausbildungszentrum für Linienpiloten ins Leben rufen. 1979 war es dann so weit. In einem Alter, wo andere noch mitten im Studium standen, bildete ich Piloten in Uganda aus, und als andere noch an ihrer Doktorarbeit schrieben, gründete ich Horizon.

1979 startete auch die Crossair?

Ja, zum gleichen Zeitpunkt starteten bei Crossair die Operationen. Doch 1979 wartete niemand auf eine neue Flugschule. Eigentlich gab es auch keine Nachfrage nach Piloten. Die Swissair bildete ihre eigenen über die SLS aus. Für mich war es bei der Unternehmensgründung wichtig, dass die übrigen Piloten, die eine Instrumentenflugausbildung anstrebten, dies bei Horizon tun würden. Mein Anspruch war es, auf diesem Gebiet das Beste zu bieten. Alles begann in Kloten am Spechtweg 1. In einer Dreieinhalb-Zimmer-Wohnung, wo auch meine ehemalige Frau Ursula stark im Projekt involviert war, haben wir Kursunterlagen und Terminpläne erstellt. Zu Beginn führten wir dezentral an verschiedenen Orten in der Schweiz – St. Margrethen, Kloten, Nebikon, Grenchen – Theoriekurse durch. Schnell brauchten wir viele Instrukturen. Um lange Anfahrtswege zu ersparen, fuhren wir zu den Kursteilnehmern. Als wir mit unseren Gründungsplänen beim BAZL vorstellig wurden, sagte uns Hans Versell fürsorglich: «Sie wollen eine Flugschule gründen und geben eine Garantie, dass alle, die die Theorie nicht bestehen, nur in Ihrem Unterricht zu sitzen brauchen? Aber wissen Sie, wie hoch die Durchfallquote ist? 80 Prozent! Da wird sich Ihre Schule nicht lange über Wasser halten.» Darauf antwortete ich ihm, dass es Horizon recht geschehen würde unterzugehen, wenn 80 Prozent der Studenten die Prüfung nicht bestehen würden. Schon im ersten Durchlauf bestanden 96 Prozent, was sich schnell herumsprach. Die Schüler konnten so lange gratis in den Theorieunterricht sitzen, bis sie den nötigen Wissensstand hatten. Bei Horizon gibt es einen ausserordentlichen Team-Spirit. Wir haben in allen Bereichen ausgezeichnetes Personal –

Bruno Dobler

Der 1952 geborene Bruno Dobler durchlief eine Bankausbildung und lernte im Alter von 20 Jahren fliegen. 1976 bis 1979 wirkte er als stellvertretender Verkaufsleiter der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG und demonstrierte die Fähigkeiten des AS202 Bravo in vielen Ländern. Ab 1979 flog er als Pilot «Nummer 007» bei Crossair, im gleichen Jahr erfolgte die Gründung der Flugschule Horizon. Für Crossair flog Bruno Dobler bis 2001 auf den Flugzeugtypen Metro II und III, Saab SF340 und Avro «Jumbolino». 2001 bis 2003 flog er als Captain für Swiss. 1985 gründete er die Erlebnisfluggesellschaft Classic Air AG, mit ihren beiden DC-3-Oldtimern, welche die Basis für die 2003 gegründete Helvetic Airways bildete. Bei dieser wirkte Bruno Dobler von 2003 bis 2006 als Chefpilot. Bis 2008 leitete er die Horizon Swiss Flight Academy, welche dann – wie bereits Helvetic Airways – von Rosmarie und Martin Ebner übernommen wurde. Dann nahm Bruno Dobler als CEO der Toggenburger Bergbahnen eine Herausforderung ausserhalb der Aviatik an, welche aber nicht weniger spannend war, fusionierte er doch zwei Bergbahnbetriebe. 2011 wurde er Mitglied des Bankpräsidiums der Zürcher Kantonalbank und Vizepräsident des Bankrats. Seit Juli 2019 ist er als selbstständiger Business Coach und Redner tätig und wohnt nun in Andermatt. Er ist Vater zweier erwachsener Söhne, der eine arbeitet im Bankenwesen, der andere im Sicherheitsbereich, beide sind aber fliegerisch interessiert. In seiner Freizeit liest er gerne, so auch viel Literatur zum Weltall. Dabei kam er zur Einsicht, dass die Art Leben und Bedeutung, welche wir hier auf der Erde als Menschen haben, endlich ist: «Wir sind ein Teil einer riesig grossen Geschichte, aber ich habe nicht die Illusion, dass wir ein wichtiger Teil im ganzen Universum sind.» www.dobler.ch

ZUR PERSON



Bruno Dobler: «Der Flughafen Zürich erbringt eine grosse volkswirtschaftliche und wirtschaftliche Leistung, dessen müssen sich der Kanton, die Schweiz und das angrenzende Ausland bewusst sein. Dafür erhält er jedoch kein Lob, im Gegenteil.»

als Ausbilder in der Theorie und Praxis und in der Administration. Was Horizon einen gehörigen Aufschwung brachte, war, dass Crossair neben anderen Firmen bis 2001 auf über 70 Flugzeuge anwuchs.

« Heutzutage wird von Piloten verlangt, dass sie bei der Flugstundenproduktion bis an die Grenze gehen.

Wie hat sich der Pilotenberuf in den vergangenen 40 Jahren in der Schweiz verändert?

Geändert haben sich die Rahmenbedingungen, was die Technik betrifft. Heutzutage wird von Piloten verlangt, dass sie bei der Flugstundenproduktion bis an die Grenze gehen. Die Flugzeuge sind moderner geworden. Es gibt viele Hilfeleistungen im und rund ums Cockpit, die es vor 40 Jahren noch nicht gab. Der Pilotenberuf ist für mich nach wie vor ein Traumjob und hat auch viel mit Charakterbil-

dung und Selbstständigkeit zu tun. Auch die Philosophie vom Pilotsein lässt sich in vielen anderen Bereichen anwenden. Die Unterschiede zwischen Piloten und den Fluggesellschaften haben sich allgemein etwas verwässert, werden aber dann wieder augenscheinlich, wenn es zu einem Vorfall kommt.

Würden Sie heute wieder Pilot werden?

Ja, auf jeden Fall. Die Ausbildung und die Tätigkeit sind charakterbildend, und Fliegen hat etwas Philosophisches – man ist unterwegs, mit Crew und Fluggästen. Man trägt Verantwortung für sich und andere. Vom Preflight Briefing über den Flug bis zum Schlussbriefing gibt es kein «Entrinnen». In unserer Welt voller Ablenkungen und News ist Fliegen etwas ganz Besonderes. Die Weiterbildung von Managern zu Privatpiloten wäre genauso wertvoll und erst noch günstiger als andere Weiterbildungen, die angeboten werden. Ich bin überzeugt, dass das Gespür für Menschen und die Natur im Zusammenhang mit der Technik durch das Fliegen und die unternehmerischen Tätigkeiten weiterentwickelt wird. Ebenfalls ist

es entscheidend, mit guten Leuten zusammenarbeiten zu können. Ein Pilot will ankommen – eine Aussage, die für alles im Leben gilt.

« Ein Pilot will ankommen – eine Aussage, die für alles im Leben gilt.

Was bedeutet das?

Bei all den gigantischen und schnellen Entwicklungen sollte man aufpassen, dass man nicht übers Ziel hinaus überlegt. Man muss grob wissen, wohin man will. Konzentriert man sich nur aufs Ziel, ist man übermotiviert und übersieht, was links, rechts, oben und unten passiert. Siehe Captain Sullenberger – er schaffte es nicht ans Ziel, aber er kam an, niemand kam ums Leben. Die Landung auf dem Hudson River hätten wohl auch andere Piloten geschafft. Was entscheidend war, ist, dass er den Entscheid traf, nicht zum Flughafen zurückzukehren, sondern auf dem Fluss zu landen. Ob dies andere Piloten auch getan hät-

ten? Ich zweifle daran. Alle haben im Simulator gelernt: Alle Motoren stellen nie gleichzeitig ab und wir landen auf dem Flugplatz. Auch wenn etwas Extremes geschieht, es war immer klar, wir landen auf einem Flughafen.

I Piloten für Schweizer Airlines müssen zunehmend auch aus dem Ausland rekrutiert werden. Schmerzt dieser Umstand?

Das muss einem nicht weh tun. Wir leben in einer globalisierten Welt. Der Pilotenberuf ist verbindlich und findet in der dritten Dimension statt. Dort kann man nicht alle paar Sekunden aufs Handy starren und eine SMS absetzen. Es braucht Personal, dass auch «abschalten» kann. Abschalten im Sinne von für eine Tätigkeit voll – auch über Stunden – da sein. Das ist heute ein gesellschaftliches Problem. Da steckt auch System dahinter, denn solange ich abgelenkt werde, werde ich auch davon abgehalten, selbstständig zu denken. Das kann für gewisse Leute sehr wichtig sein. Abgesehen davon wird mit diesen «Ablenkungen» auch reichlich Geld verdient.

I Kleiner Verdienst zu Beginn und unregelmässige Arbeitszeiten – Dinge, die junge Menschen von einer Pilotenkarriere abhalten?

Unregelmässige Arbeitszeiten habe ich persönlich nie als Nachteil empfunden, im Gegenteil. Ich glaube, das ist eine Sache der persönlichen Einstellung. Der Beruf des Piloten bietet zudem sehr interessante Perspektiven für Karriereentwicklungen.

«*Dann folgt die Lust an der Freude und ich möchte wieder einen Tag pro Woche als Fluglehrer tätig sein.*»

I Wie oft fliegen Sie heute noch und womit?

Bald werde ich wieder mehr fliegen. Ende Oktober mache ich meinen Check für Instrumentenflug mit einmotorigen Flugzeugen. Dann folgt die Lust an der Freude und ich möchte wieder einen Tag pro Woche als Fluglehrer tätig sein, nebst meinen anderen Tätigkeiten.

I Was hat Sie bewogen, 1985 Classic Air zu gründen?

Classic Air startete mit einem grünen Ordner. Darauf stand mit Schreibmaschine geschrieben «Spinneroperation SD-3». Bei einem Abendessen sagte Moritz Suter schon vor 1985, er wolle die DC-3 in die Schweiz

bringen. Da war ich gleich Feuer und Flamme und bot mich als Chefpilot an. Lange geschah nichts. Die Idee liess mich aber nicht los. Viel später haben wir uns dann die Flugzeuge angeschaut und so entstand eine Operation, auf die ich heute noch stolz bin. Ich bin dankbar, dass wir sie aufbauen und durchführen konnten und ohne Unfall über die Runden kamen. In solch alten Flugzeugen fehlen nun mal viele passive Sicherheiten – wie, wenn etwa das ABS aus allen Autos entfernt würde. Es war eine tolle Zeit und wir haben unzählige wunderbare Reisen mit aufgestellten Fluggästen unternehmen können.

I Aus Classic Air entstand 2003 Helvetic Airways, die heute grösste schweizerisch finanzierte Airline. Sehen Sie gewisse Parallelen von Helvetic zu Swiss, wie damals von Crossair zu Swissair?

Die neuen Besitzer von Classic Air gründeten die Firma Odette, aus der nach einer Namensänderung Helvetic Airways wurde. Es gibt operationelle Parallelen, wenn man den Wet-lease betrachtet. Ein grosser Unterschied ist allerdings, dass Swissair schon relativ früh an Crossair beteiligt war, was bei Helvetic und Swiss nicht der Fall ist. Hier wurde eine andere Ausgangslage geschaffen, dies auch durch die Übernahme von Martin Ebner, welcher, anders als andere in dieser Branche, mit Weitblick längerfristige Verträge abgeschlossen hat. Wir haben bei Helvetic eine hervorragende Auslastung pro Flugzeug erreicht: über 1000 Stunden pro Jahr mehr als bei Crossair und das bei einer hohen Zuverlässigkeit. Somit ist Helvetic in der bestehenden Konstellation und mit ihrem Angebot bestens auf dem Markt positioniert. Der Kauf der Embraer der neusten Generation eröffnet nun nicht nur den Mitarbeitern, sondern auch der Schweizer Zivilluftfahrt sehr gute Perspektiven.

«*Wir haben bei Helvetic eine hervorragende Auslastung pro Flugzeug erreicht: über 1000 Stunden pro Jahr mehr als bei Crossair.*»

I Wie soll sich die Luftfahrt Ihrer Meinung nach in der aktuellen Klimadiskussion verhalten?

Wenn ich die Fakten betrachte, dann hat die Luftfahrt seit ihrer Entstehung eine unvergleichliche Entwicklung mitgemacht. Ein Triebwerk von 1970 im Vergleich zu heutigen Triebwerken zeigt, dass die Effizienz massiv gestei-

gert, Kraftstoffverbrauch, Lärm und andere Emissionen drastisch gesenkt wurden. Dies wird aber nicht honoriert. Fluggesellschaften können sich heute die Finger wund schreiben – niemand nimmt davon Kenntnis. Es gibt viele sehr interessante Unterlagen zum Thema, die werden aber nicht erwähnt. Die Politiker nehmen das Thema nicht auf, vor den Wahlen schon gar nicht. Es gibt verschiedenste Studien zur Umweltbelastung durch den Gesamtverkehr, die beweisen, dass die Luftfahrt global nur zwei bis drei Prozent CO₂-Emissionen verursacht. Diese Zahlen sollten einem zu denken geben. Da scheint doch der Fokus auf die Luftfahrt übertrieben. Das sollte jedem auffallen, der sich Gedanken dazu macht. Selbst wenn man den Luftverkehr verbieten würde, wäre das CO₂-Problem nicht vom Tisch.

«*Ich persönlich halte nicht viel von Lösungen einzelner Länder, dies nicht nur bezüglich Luftfahrt.*»

I Doch unternimmt die Branche nicht zu wenig?

Auf der anderen Seite liefert der Luftverkehr viel: über vier Milliarden Menschen werden pro Jahr transportiert, täglich starten 100'000 Flugzeuge. Und obwohl eine so grosse Nachfrage besteht, spricht niemand davon. Ich persönlich halte nicht viel von Lösungen einzelner Länder, dies nicht nur bezüglich Luftfahrt. So wird nur die Wettbewerbsfähigkeit verändert. Bemühungen müssen global unternommen werden, sonst schadet man sich selbst. Eine Vorreiterrolle zu spielen, nützt nichts, im Gegenteil, da freuen sich bloss die anderen darüber. Zudem käme es dadurch zu Umwegverkehr. Die Luftfahrt muss anders auftreten, auf eine Art wie sie es bisher nicht getan hat, über unerwartete Plattformen und klar aufzeigen, welche Massnahmen sie bereits ergriffen hat. Aufzeigen, welches Ingenieurwissen dahintersteckt und wie viel Geld schon geflossen ist, um Verbesserungen zu erzielen. Ich bin der festen Überzeugung, dass die Luftfahrt kein schlechtes Gewissen haben muss. Sie leistet einen grossen Beitrag an die Völkerverständigung. So kommt es nicht nur zu einer gedanklichen Vermischung. Das ist für das gegenseitige Verständnis auf dieser Welt ein Faktor, der nie zur Sprache kommt, aber für die Entwicklung der Menschheit von grösster Bedeutung ist. Vielleicht wird dies erst in 50 Jahren klar, wenn man merkt, dass es ohne Luftfahrt und dem damit verbundenen gegenseitigen Verständnis zu anderen Konflikten gekommen wäre. Überspitzt könnte man sagen, dass die

Luftfahrt mehr für die Völkerverständigung leistet als alle Politiker zusammen.

«Überspitzt könnte man sagen, dass die Luftfahrt mehr für die Völkerverständigung leistet als alle Politiker zusammen.»

I Sie haben sich acht Jahre als Zürcher Bankrat und politisch als Kantonsrat betätigt. Wie sollte der Kanton Zürich auf den Flughafen Zürich Einfluss nehmen?

Der Flughafen Zürich erbringt eine grosse volkswirtschaftliche und wirtschaftliche Leistung, dessen müssen sich der Kanton, die Schweiz und das angrenzende Ausland – ich denke da an Baden-Württemberg und Bayern – bewusst sein. Dafür erhält er jedoch kein Lob, im Gegenteil. Gleichzeitig reden alle vom Import-Exportland Schweiz und verschweigen, dass der wertmässige Export über den Luftverkehr mehr als 50 Prozent beträgt – eine gigantische Zahl. Wer würde denn noch unsere teuren Güter kaufen, wenn diese nicht mehr transportiert werden können? Für gewisse Güter ist ja auch Schnelligkeit beim Transport gefragt. Politiker führen lange Diskussionen über die Bedeutung der Globalisierung, den freien Warenhandel zwischen Ländern, und dies, ohne jemals die Luftfracht zu erwähnen! Das kommt einem Kunststück gleich. Politiker stecken zwischen zwei Stühlen: Einerseits wollen sie wiedergewählt werden, andererseits ist der Luftverkehr ein Thema, das durchaus eine Wiederwahl in Frage stellen kann. Die Luftfahrt sollte die Wähler über ihre Funktion als Nutzer abholen – etwa, wenn sie im Flugzeug sitzen mit den Worten: «Wir starten erst, wenn es alle auswendig können!» So in der Art: «Die Luftfahrt ist für die Entwicklung der Schweiz und für jeden Einzelnen bedeutend!» Die positiven Aspekte zum Thema Luftfahrt werden von der Politik grossräumig gemieden.

I Welches ist Ihrer Ansicht nach die grösste Herausforderung für die Schweizer Luftfahrt?

Dass wir herausfinden, was eigentlich Sache ist. Nicht nur die Luftfahrt von der Unternehmenseite her, sondern auch die Menschen, die von der Luftfahrt abhängig sind, indem sie ihre Mitarbeiter ins Ausland fliegen, dort Geschäfte anbahnen. Aber auch die Firmen, welche viel Import und Export betreiben, sollten sich mehr zum Thema outen. Aber leider passiert das nicht. Es wäre sicher möglich, die verschiedenen Interessengruppen besser zu ver-

einen, anders abzuholen und sie in die Pflicht zu nehmen, damit sie sich äussern. Wenn wir die Globalisierung schon wünschen – und das scheint bei vielen der Fall zu sein – dann ist dies die logische Konsequenz für den Transport in der Luft, auf dem Wasser und auf der Strasse.

I Welches war Ihr schönstes oder unvergesslichstes Erlebnis als Pilot?

Sicher mein erster Soloflug, den ich in Bero-münster mit einem Segelflieger der Fluggruppe Pilatus unternahm. Das war ein grossartiges Erlebnis – während und nach dem Flug. Dann in den 1980er-Jahren, als die Grenzen durchlässiger wurden, ein Flug von Leipzig nach Zürich. Damals durften Passagiere noch ins Cockpit. Eine Frau kam nach vorn, blickte hinaus, sah einen Wald, der die Grenze zwischen der DDR und BRD bildete, und umarmte mich spontan mit den Worten: «Dass ich das noch erleben darf, über die Grenze fliegen zu dürfen!» Und dann natürlich noch die unzähligen positiven Feedbacks von Passagieren und der Support aller involvierten Mitarbeiter und Kollegen, welche ich erfahren durfte.

«Ruhestand ist für mich die Zeit, in der ich aktiv sein kann.»

I Welche Pläne hegen Sie für die Zukunft?

Ruhestand ist für mich die Zeit, in der ich aktiv sein kann. Ich möchte gern meine Erfahrungen weitergeben, damit andere davon profi-

tieren können. Dies in Form von Key Notes, also kurzen Vorträgen, was man von Piloten in allen Unternehmen lernen kann. Dann weiterführende Seminare und Workshops, so zu den Themen Entscheiden, Ankommen und die Klärung der Frage aus Sicht des Piloten «Darf man Fehler machen?». Auch bin ich jetzt vermehrt als Sparringspartner für CEOs, Unternehmer und Verwaltungsräte tätig und kann, da wo es gewünscht wird, eine erfrischende Aussensicht einbringen.

I Im Vorfeld der letzten Bundesratswahlen gerieten Sie als Partner der Urner Regierungsrätin und der neuen Ständerätin Heidi Z'graggen ins Rampenlicht, wie war das?

Das war eine einmalige Erfahrung. Interessant war, wie sich die Journalisten auch um mich gekümmert haben. Ich habe zwar keine Auskunft erteilt, aber sie schrieben trotzdem über mich. Heidi ist aviatisch sehr interessiert. Und sie begleitet mich auch an Flugshows.

I Blicken Sie auf ein erfülltes Leben zurück?

Ja, auf jeden Fall. Ich hatte das Glück, dass ich in jungen Jahren Chancen erhielt, oft von inspirierenden Leuten und Mitarbeitern umgeben war und mir wurde auch viel Vertrauen entgegengebracht während meiner unternehmerischen Herausforderungen. Ich konnte stets das tun, was ich wollte. Auch Tiefschläge konnte ich gut wegstecken. Wenn einen etwas ereilt, dann muss man nicht hadern, sondern die Initiative ergreifen und mit Zuversicht in die Zukunft schreiten. +

STICHWORTE

Flugzeug, das mich am meisten begeistert

Eine gute Frage, es ist das Flugzeug, in dem ich jeweils gerade drinsitze. Übrigens hat mir in Mollis am Zigermeed die Vorführung des Gripens sehr gut gefallen.

Am liebsten esse und trinke ich

Fondue, die Früchtekuchen meiner Partnerin und zwischendurch ein Glas Wein.

Musik

Rock 'n' Roll, fetzige Musik beim Autofahren, melodische Songs und ich gucke gern Rosamunde Pilcher Filme.

Lieblingsdestination

Moskau, Andermatt, Zürich – die Gegensätze. Wenn ich als Pilot unterwegs bin, ist die Destination nicht so wichtig – der Weg ist das Ziel.

Grösster Ärger

Ich stecke Ärger relativ schnell weg. Ich kann mich besser an die guten Dinge im Leben erinnern. Ich bin nicht ein Mensch, der glaubt, andere und das Leben im Allgemeinen würden ihn prellen. Wenn etwas nicht klappt, dann stehe ich wieder auf und versuche es besser zu machen.