



Tony Birrers Flugschule umfasst je eine Cessna 152 (Bild) und 172 und eine Rockwell AC-114. Er hat 56 Jahre Flugerfahrung.

Seit 46 Jahren bildet Tony Birrer Flugschüler aus

Das Fluglehrer Urgestein

Tony Birrers Erfahrung als Pilot, Fluglehrer und Prüfungsexperte ist riesengross, davon zeugt eine beeindruckende Anzahl Flugbücher. Seit 46 Jahren führt der heute 77-jährige Generationen von Flugbegeisterten mit viel Geduld, Gelassenheit und Expertise zur Pilotenprüfungsreife.

Report von Jacqueline Egloff

Tony Birrers Leidenschaft für die Fliegerei begann bereits im Kindesalter. Er wuchs als Bauernsohn im Luzerner Hinterland auf und 1945, während seiner Primarschulzeit, hob er bei jedem Flugzeugbrummen den Kopf und bestaunte die Morane und Messerschmitt, welche von Emmen her Richtung Napfgebiet flogen. Bis er 19 Jahre alt war und einer seiner Brüder altersmässig nachgerückt war, arbeitete er auf dem elterlichen Hof. Es folgten ein Sprachaufenthalt in Freiburg, um Französisch zu lernen, und nachdem er etwas Geld gespart hatte, schloss er 1959 einen Segelfluggkurs im Birrfeld mit dem Brevet A ab. 1960 begann er eine Automechanikerlehre und seinen Lehr-

lingslohn investierte er 1961 in erste Flugstunden für den Erwerb der PPL in Langenthal. Jedemal, wenn er wieder ein paar Franken auf der hohen Kante hatte, setzte er die Flugausbildung fort. Seinen ersten Soloflug absolvierte er am 15. September 1962 auf einer Piper L4.

Nicht so wie geplant

1964 machte Tony Birrer seinen Lehrabschluss. Inzwischen hatte ihn das Interesse für Düsenflugzeuge gepackt. Er bewarb sich deshalb 1965 bei der Direktion der Militärflugplätze Dübendorf (DMP), die in Emmen einen Wartungsbetrieb für Militärflugzeuge unterhielt. Prompt erhielt er eine Stelle und arbeitete zwei Jahre lang an Vampire, Venom, Hunter, Mirage

und Bloodhound-Raketen. 1966 erwarb er die Privatpilotenlizenz und da er vom Militär etwas «angefressen» war – die Rekrutenschule hatte er bei den Transporttruppen absolviert –, beschloss er, Militärpilot zu werden.

Als Angehöriger einer anderen Truppengattung konnte er seine Anmeldung zur Ausbildung erst nach dem Abverdienen des Unteroffiziersgrades einreichen. Also schloss er gleich die Unteroffiziersschule ab und meldete sich anschliessend für die Militärpilotenausbildung an. Schriftlich wurde ihm mitgeteilt, seine Anmeldung könne nicht berücksichtigt werden, da Anwärter aus anderen Truppengattungen nur bis zum 23. Altersjahr aufgenommen würden – Tony Birrer war zu diesem Zeitpunkt 23 Jahre und zwei Monate alt...

Er steckte den Rückschlag weg und sah für sich eine neue Möglichkeit, als er erfuhr, dass die Armee plante, eine Fallschirmgrenadierkompanie ins Leben zu rufen. Um möglichst gute Voraussetzungen mitzubringen, erlangte er vorab in Sitterdorf privat das Fallschirmbrevet, bestand die obligatorische fliegerärztliche Untersuchung und meldete sich zu den Fallschirmspringern. Wieder erhielt er schriftlichen Bescheid: Für eine Versuchskompanie wolle man keine Unteroffiziere, sondern Soldaten einsetzen. Zwei Enttäuschungen nacheinander waren herb und obwohl ihm vom Wartungsbetrieb (DMP) in Emmen eine Stelle als Instruktor angeboten wurde, zog es Tony Birrer weiter. Er wollte sich neue Horizonte eröffnen.

Nach Südafrika und Nordamerika

Kurzentschlossen wanderte er 1967 nach Südafrika aus und arbeitete dort als Automechaniker in der Umgebung von Johannesburg. Der Rand Airport war nur einen Katzensprung entfernt und so ging er, wenn immer möglich, wieder in die Luft und erkundete das Land. Eines Tages rief ein Autofahrer, der in unwegsamem Gelände eine Panne erlitten hatte, in der Werkstatt an. Tony Birrer versprach zu helfen, sofern er nach Behebung des Problems mit dem Kunden wieder in die Stadt zurückfahren könne. Eine Bemerkung, die für den gestrandeten Fahrer nicht ganz nachvollziehbar war. Umso grösser dessen Überraschung, als der mobile Pannenhelfer eine Dreiviertelstunde später mit dem Fallschirm neben ihm landete!

Von Südafrika zog es ihn für ein halbes Jahr nach Edmonton, Kanada, wo er ebenfalls als Automechaniker eine Anstellung fand. Doch Tony Birrer hatte schon ein nächstes Ziel vor Augen und machte sich 1969 auf nach Kalifornien, wo sein Onkel wohnte und in Los Angeles einen Bauernhof und eine Landschaftsgärtnerei betrieb. Mit einem Ford V8 nahm er die Strecke von British Columbia über Oregon bis nach Kalifornien unter die Räder, arbeitete in den Betrieben seines Onkels und abends als «Benzin-Boy» an einer Tankstelle. Natürlich ging er auch stets wieder in die Luft, sobald es die Finanzen zuließen. 1971 kehrte er als 30-jähriger in die Schweiz zurück.

Berufswunsch Linienpilot

Die im Ausland gesammelten Flugstunden wollte er nun auch beruflich umsetzen. Er erkundigte sich bei der Alag (Alpine Lufttransport AG) nach den Kosten für das damals noch B-IFR genannte Brevet – heute CPL/IR. 30'000 bis 40'000 Franken wurden veranschlagt (heute 140'000 Franken) und Ende 1971 hatte er denn auch schon seine Lizenz in der Tasche.



Foto Archiv Tony Birrer

Tony Birrer (stehend) lernte 1959 im Rahmen eines Segelfluggurses im Birrfeld fliegen.

Über 105'000 Landungen

Tony Birrer ist mittlerweile seit knapp 46 Jahren beruflich und seit 56 Jahren privat in der Luft unterwegs, dies notabene unfall- und zwischenfallfrei. Bis November 2018 sind in seinen Flugbüchern 105'556 Landungen (2153 bei Nacht), 700 Stunden Nachtflug, 3013 Flugschüler, 1350 Prüfungskandidaten und stolze **34'365 Flugstunden** verzeichnet. Bei einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von 200 km/h hat er somit 6'873'000 Kilometer zurückgelegt, was dem Wert von 171, 5 Erdumrundungen entspricht!

FACTS

Mit 77 macht sich Tony Birrer natürlich auch Gedanken über seine **Nachfolge**. Selbstverständlich fliegt er noch so lange weiter, wie es seine Gesundheit zulässt – schliesslich fühlt er sich in der Luft in seinem Element, ein «Element», das er nicht missen möchte und welches er jeden Tag aufs Neue geniesst. Doch wünscht er sich natürlich, seine Flugschule, die er mit viel Engagement, harter Arbeit und einer grossen Portion Herzblut aufgebaut hat, in gute Hände übergeben zu können. Auf die Frage, ob er, wenn er die Wahl hätte, diesen Weg nochmals gehen würde, antwortet er mit einem Schmunzeln: «Ich habe nie an etwas anderes gedacht als zu fliegen. Ich gehöre einfach in die Luft.»

Er bewarb sich bei diversen Airlines und überbrückte die Wartezeit als Mechaniker bei Jet Aviation am Flughafen Zürich. Auf einer King Air hatte er Gelegenheit, ab und zu für das Chemieunternehmen Hoffmann-LaRoche als Copilot zu fliegen. Doch eine Anstellung als Linienpilot liess auf sich warten.

Ein Bekannter machte ihn darauf aufmerksam, dass in Ascona ein Pilot für Rund- und Taxiflüge gesucht werde. Tony Birrer bewarb sich und erhielt 1972 die Zusage. Ascona erwies sich nicht nur fliegerisch als Glücksgriff – dort lernte er ebenfalls seine Frau kennen.

Bei Rundflügen pflegte er stets den Passagieren die Hintergründe des Fliegens zu erklären, eine «Arbeit», die nicht nur ihm Vergnügen bereitere. So war es nicht weiter verwunderlich, dass ein Rundflugpassagier Tony Birrers Chef mitteilte, dass einer, der so gut erklären könne, eigentlich doch zum Fluglehrer prädestiniert sei. Gesagt, getan – der Vorschlag wurde unterbreitet und traf ihn völlig unvorbereitet, denn an eine Karriere als Fluglehrer hatte er nie

gedacht, zumal man sicher Nerven wie Stahlseile haben musste und er eigentlich seine Zukunft als Linienpilot sah. Die Entscheidung fiel zugunsten der Fluglehrerausbildung in Bern. Mit dem Fluglehrerbrevet in der Hand kehrte Tony Birrer nach Ascona zurück und übernahm seinen ersten Flugschüler, der innert drei Ferienwochen die PPL erwarb.

Ascona, Triengen und Basel

Auf dem Flugplatz Ascona kam Tony Birrer mit dem Leiter des Flugplatzes Beromünster ins Gespräch. Ein paar Monate später erhielt Tony Birrer das Angebot, die Flugschule Beromünster zu übernehmen und gleichzeitig als Flugplatzchef zu amtieren. Vom Tessin zog er über die Alpen ins Mittelland und startete 1973 als Cheffluglehrer bei der Flubag. Von morgens früh bis abends spät war er in Piper L4, Super Cub oder Cessna 150 am unterrichten. Auch die Theorie- und Radiotelefoniekurse gab er selbst.

Nach etwa vier Jahren im Angestelltenverhältnis in Beromünster ergab sich 1978 für Tony Birrer die Gelegenheit, in Triengen sein eigener Herr zu sein und eine Flugschule innerhalb der Flugschule «Flying Ranch» zu eröffnen. Bedingung war, dass er eigene Flugzeuge mitbringen müsse. Ein ehemaliger Flugschüler, der ihm den Tipp mit Triengen gegeben und ihn ans Verhandlungsgespräch begleitet hatte, überraschte Tony Birrer mit der Nachricht, eine fabrikneue Cessna 172 für ihn erworben zu haben. Dies im Wissen, dass sie schnell abgezahlt wäre, denn an Tony Birrers Erfolg als Fluglehrer hatte er keinerlei Zweifel.

Zehn Jahre blieb er in Triengen und flog bis zu 1000 Flugstunden pro Jahr, bis er wegen einer Nachfolgeregelung seine Flugschule aufgeben musste. So stand er von einem Tag auf dem anderen mit vier eigenen und drei gemieteten Flugzeugen auf der Strasse. Aufgeben war keine Option. Er hörte von einer freien Stelle am Euro-Airport bei der Flugschule Basel. Er war zwar wieder Fluglehrer im Angestelltenverhältnis, aber seine eigenen Flugzeuge konnte er nach Basel mitnehmen und sie von dort aus an seine Kunden vermieten. Von seinem Haus in Beromünster aus nahm er jeden Tag den 200 Kilometer langen Arbeitsweg unter die Räder, dies zehn Jahre lang.

In Grenchen sesshaft geworden

Den Traum der Selbstständigkeit hatte er nie begraben und 1996 gründete er erneut eine Einzelfirma und zog nach Grenchen, wo ihm der Verwaltungsrat der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG die Erlaubnis zum Führen einer Flugschule erteilt hatte. Mit seinen vier Flugzeugen ging Tony Birrer an den Start, eine Erfolgsgeschichte, die bis heute anhält. Seine Flotte umfasst inzwischen noch je eine Cessna 152 und 172 und eine Rockwell AC-114. Als Einmannunternehmen bildet er noch jetzt, im Alter von 77 Jahren, Flugschüler aus und

vermietet seine Flugzeuge. Alles aus einer Hand – vom Flugschulbetrieb über Flugzeugvermietung, -reinigung bis zur -betankung. Die schwarz-weiss-rote Bemalung hat er selber entworfen. Weiss sieht man im Sommer gut, Schwarz im Winter und das Rot steht für seine Liebe und Leidenschaft zur Fliegerei.

Insgesamt 17 Jahre, von 1986 bis 1991 und von 2000 bis 2011 – bis zu seinem 70. Altersjahr – war Tony Birrer ausserdem als Prüfungsexperte in der ganzen Schweiz für das BAZL aktiv. Geflogen ist er 120 verschiedene Flugzeugmodelle, darunter diverse Cessna- und Piper, Wasmer, Fuji, Rockwell Commander, Beechcraft 35, Bücker, Cap 10, DA 40 und 42, Robin, Mooney, nur um ein paar zu nennen. Sein Lieblingsflugzeug aber ist und bleibt der Rockwell Commander.

Jeder Tag ist einzigartig

Wo liegt der Reiz, auch nach so vielen Jahren, Fluglehrer zu sein? Für Tony Birrer ganz klar: «Der Kontakt zu den Menschen. Die Freude an der Instruktion, also Personen, die keine Voraussetzungen mitbringen, etwas Neues beizubringen, woran sie Spass und Vergnügen haben. Nicht alle, die das Fliegen erlernen wollen, sind gleich begabt, als Fluglehrer muss man Geduld haben und sich die nötige Zeit für jeden einzelnen Schüler nehmen. Die Schüler spüren, dass ich sie nicht unter Druck setze, sondern mir die erforderliche Zeit nehme, die nötige Geduld und Ausdauer habe. Das hat sich herumgesprochen und so überweisen auch andere Flugschulen Schüler an mich. Wichtig ist, dass Flugschüler wirklich motiviert sind und fliegen können wollen. Dann ist es nebensächlich, ob sie ein paar Stunden mehr bis zur Prüfungsreife brauchen.»

Auch nach unzähligen Flugstunden und noch unzähligeren Platzrunden setzt sich Tony Birrer immer noch mit Begeisterung zu seinen Schülern ins Cockpit. Er genießt es,

wenn sich bei angehenden Piloten die Freude darüber bemerkbar mache, dass sie bald für Solo-Flüge reif seien, also flügge werden. Auch wenn er etwas 20 bis 40 Mal wiederholen müsse, das gehöre einfach dazu. «Zum Fliegen wird kein Mensch geboren und dieses Naturgesetz zu überwinden, ist einzigartig. Für mich ist es ein unbeschreiblich befriedigendes Gefühl, wenn ich einem Flugschüler zur bestandenen Prüfung gratulieren darf, denn ich weiss, dass ich ihm alles beigebracht habe», erklärt Tony Birrer mit funkelnden Augen und einem Lächeln auf den Lippen.

Fliegen ist in den letzten Jahren wegen der Zunahme von Flugbewegungen, Flugzeugen und neuen Regulierungen komplexer und anspruchsvoller geworden. Dies setze eine gewisse Ordnung voraus, meint er. Doch würden gewisse Vorschriften inzwischen sehr kompliziert gestaltet, was einem zu denken gebe. Gemäss Tony Birrer wäre es wünschenswert, wenn diese wieder etwas vereinfacht und verständlicher würden. Gerade Anfänger fühlten sich manchmal von der Flut an Vorschriften und Regeln überschwemmt, da sei es dann Sache des Fluglehrers komplexe Szenarien zu entflechten und die Zusammenhänge verständlich zu erklären. Was die praktische Schulung betrifft, habe sich wenig verändert. «Es fliegt sich heute noch wie vor 50 Jahren. Es gelten weiterhin die Regeln von Auftrieb, Vortrieb, Widerstand und Gewicht sowohl für das kleinste als auch das grösste Flugzeug.» Was sich verändert habe, sei, dass Flugzeuge heutzutage weniger Widerstand erzeugen, die Motoren mehr Leistung bringen und die Aerodynamik der Profile verbessert worden sei.

Das Büro fliegt mit

Sein «kompaktes» Büro steckt in einer Umhängetasche, die ihn überallhin begleitet. Ob am Boden oder in der Luft, er ist stets erreichbar und koordiniert seine Termine mittels Papieragenda und Reservationsliste. Ein System, das sich seit den Anfängen über alle Jahre hinweg bestens bewährt hat. Kundenfreundlichkeit und Professionalität werden bei der Flugschule Birrer grossgeschrieben, was sich im 1100 Personen umfassenden Kundenstamm bemerkbar macht.

Schöne Erinnerungen hat Tony Birrer zuhauf. Weg vom Boden in die Luft – das macht für ihn die Faszination des Fliegens aus. Das unbeschreibliche Gefühl zu fliegen und dann natürlich die Landschaften, die Berge und fremde Länder zu bereisen. Aber auch die Sicherheit, die er beim Fliegen empfindet. Am Boden, wisse man ja nie, was einen von links, rechts, vorne oder hinten überraschen könnte. +



Seinen ersten Soloflug absolvierte Tony Birrer am 15. September 1962 auf einer Piper L4.