

# Wer so gut erklären kann ...

Er hat sich um die Luftfahrt verdient gemacht. Während 48 Jahren begleitete Tony Birrer Hunderte von Flugschülern auf ihrem Weg zum Pilotenbrevet und gar Tausende in anderen aviatischen Belangen. Dabei war Fluglehrer ursprünglich gar nicht sein Ziel.

Autorin: Evelyn Pesentheiner

**S**üdafrika 1967 – ein Autofahrer wartet in der Nähe von Johannesburg in unwegsamem Gelände auf seinen Pannenhelfer. Nicht schlecht staunt er, als kurze Zeit später ein Fallschirmspringer neben seinem Wagen landet. Tony Birrer, der Mechaniker, hat sich von einem Flugzeug absetzen lassen. Ein passendes Auto fürs Gelände habe er in jenem Moment grad nicht zur Verfügung gehabt, so seine Begründung. «Ausserdem hätte eine Autofahrt länger gedauert.»

Wenn Tony Birrer aus seinem Leben als Fluglehrer, Auto- und Flugzeugmechaniker erzählt, vergeht die Zeit buchstäblich wie im Flug. «Er erklärt super», sagen ehemalige Flugschüler und das fand auch jener Passagier, der 1972 im Tessin den Grundstein zu seiner Fluglehrerkarriere legte. Birrer war damals als Taxi- und Rundflugpilot am Flugplatz Ascona tätig. Ein Job, der ihm grossen Spass bereitete. «Ich hatte Freude daran, den Kunden neben Landschaft und Bergen auch die Grundprinzipien des Fliegens näherzubringen.» Einer, der so gut erklären könne, müsste doch eigentlich Fluglehrer werden, zeigte sich der Gast nach dem Rundflug überzeugt. Ein Vorschlag, der bei Birrers Chef gut ankam.

«Die Idee, Instruktor zu werden, war für mich völlig überraschend gekommen.»

## Flugschüler statt Linienflüge

Die Geschichte vom Fallschirmsprung in Südafrika ist bezeichnend für Birrer. Einerseits, weil seine Schilderung so anschaulich ist, dass das verblüffte Gesicht des Kunden lebendig wird, so wie alles andere, was Tony in den zweieinhalb Stunden unseres Gesprächs erzählt und erklärt. Andererseits, weil sie seine Bereitschaft, sich der Situation anzupassen, unterstreicht. Mit dem 1971 bestandenen B-IFR-Brevet, also der Berufspilotenlizenz, strebte er damals als Rundflugpilot in Ascona den Wechsel zu einer Airline an. Eine Karriere in grossen Linienflugzeugen ist es letztlich nicht geworden, aber eine grosse Geschichte als Fluglehrer.

«Die Idee, Instruktor zu werden, war für mich völlig überraschend gekommen. In dieser Sparte der Fliegerei habe ich mich eigentlich nie gesehen», verrät Tony Birrer. «Ich war mir sicher, da brauchst du Nerven wie Drahtseile,



**Auch heute noch verwaltet Tony Birrer seine Termine in seiner dicken Papieragenda, dem «Büro für unterwegs». Im Hintergrund die Sujets seiner Neujahrskarten.** | Aujourd'hui encore, Tony Birrer gère ses rendez-vous dans son épais agenda papier, son «bureau mobile». En arrière-plan, les sujets de ses cartes de vœux pour le Nouvel An.

## Tony Birrer in Zahlen

3050	Personen fliegerisch betreut
1350	Prüfungsabnahmen im Auftrag des BAZL
18	Fluglehreraspiranten ausgebildet
34 847	Flugstunden
106 542	Landungen



Ursprünglich lernte Tony Birrer (rechts) Automechaniker. Mit seinem Lohn finanzierte er sich eine Segelflugausbildung. | À l'origine, Tony Birrer (à droite) a appris le métier de mécanicien automobile. Avec son salaire, il a financé sa formation de pilote de planeur.



Erst Rundflugpilot, dann Fluglehrer. In Ascona traf Tony Birrer die Entscheidung fürs Leben. | D'abord pilote de vol touristique, puis instructeur de vol. C'est à Ascona que Tony Birrer a pris la décision de sa vie.



Die Fluglehrerausbildung erwies sich als Glücksfall. Tony Birrer (auf dem linken Sitz) mit seinem Fluglehrer in Bern bei der Fluglehrerschulung. | La formation d'instructeur de vol s'est avérée être un coup de chance. Tony Birrer à Berne, avec son instructeur de vol lors de sa formation pour instructeur de vol.



In Grenchen betrieb Tony Birrer seine Flugschule als Einmannbetrieb. Einen Büroraum brauchte er nicht. Termine organisierte er mit dem Handy und dem «Büro für unterwegs». | À Granges, Tony Birrer exploitait son école de pilotage comme une entreprise unipersonnelle. Il n'avait pas besoin de bureau. Il organisait ses rendez-vous avec son natel et son «bureau mobile».



Viele Jahre unterrichtete Tony Birrer auch Theorie- und Voice-Kurse. In seinem Wohnhaus in Beromünster richtete er dafür eigens ein Theorielokal ein. | Pendant de nombreuses années, Tony Birrer a également enseigné la théorie et la radio. A cet effet, il avait aménagé une salle de théorie dans sa maison privée de Beromünster.

Bilder: Archiv Tony Birrer

und unsicher, ob ich diese haben könnte.» Ob Drahtseile oder nicht – was ehemalige Flugschüler ihrem Lehrer auf jeden Fall attestieren, ist eine ruhige, besonnene Art und eine schier unendliche Geduld. Dass er damit bei seiner Kundschaft gut angekommen ist, beweist das prall gefüllte Mäppchen auf dem Tisch. Tony Birrer hat es zu unserem Treffen im Hirschen in seinem Wohnort Beromünster mitgebracht, zusammen mit seinem Markenzeichen, dem «Büro für unterwegs». So nennt er die dicke Brieftasche mit Papieragenda, Kugelschreiber und Visitenkarten der Flugschule drin. «48 Jahre Fluglehrer», er tippt auf den Blätterstapel und zieht ein paar Listen heraus. In Handschrift sind hier die Namen all jener verzeichnet, die bei und mit ihm das Fliegen gelernt haben. «Und zum Neujahr bekommen alle eine Karte mit einem Fliegerfoto drauf.» 8500 Neujahrskarten hat Tony Birrer zwischen 1972 und 2020 versandt. Auch das ist auf einer der Listen verzeichnet. Und ich beginne zu verstehen, wie es kommt, dass Piloten, die vor vierzig Jahren ihre Lizenz bei ihm gemacht haben, erzählen, sie hätten grad kürzlich mit Tony telefoniert.

### Gelassenheit und eingängige Sprüche

Wie blicken ehemalige Flugschüler auf die Ausbildung bei Tony Birrer zurück? Was ist ihnen von ihm geblieben? Die «AeroRevue» hat nachgefragt. Hans Zemp, ein Schüler aus den Anfangsjahren, erinnert sich vor allem an die grosse Geduld und Ruhe, die Birrer schon als junger Fluglehrer hatte. In besonderer Weise erlebte er diese Gelassenheit bei seinem Checkflug vor der Prüfung. «Auf dem Rückweg verjagte es uns einen Zylinder. Tony managte die Situation sehr cool und schaffte es auch, mich für die Prüfung in kürzester Zeit mit einer anderen Maschine vertraut zu machen.» Bis immer komplexere Regularien die Kombination quasi verunmöglichten, bot Tony Birrer neben der praktischen Ausbildung auch Voice- und Theoriekurse an. Ob Praxis oder Theorie, der ehemalige Linienpilot Bruno Schaller erzählt gerne von seinem ersten Fluglehrer. Er erinnert sich vor allem an Tonys eingängige Sprüche. PPL-Theorie, Fach Meteorologie: «Wenn's Wind het, het's kei Näbu. Wenn's Näbu het, het's kei Wind. Nid so schwierig – oder?» (weitere O-Töne siehe Kasten rechts.) Auch Privatpilot Kurt Fretz hat einen solchen Satz auf Lager: «Wenn's en Righthand Downwind isch, hesch d'Piste immer rächts.»

René Mühlethaler hatte seinen ersten Flug mit Tony Birrer am 2. Januar 1987 in Triengen. «Seither gehen wir jedes Jahr am Bärzeli zusammen essen, das ist sozusagen Tradition.» Diesen ersten Flug hält Mühlethaler für typisch. Zu Birrer kam er damals durch Kollegen. Der Besuch auf dem Flugplatz war spontan, kein vereinbarter Termin. ««Grad reinsitzen und probieren», sagte Tony, als er mitbekam, dass ich gerne fliegen lernen möchte. Das war dann die erste Flugstunde, die wir in mein Flugbuch eingetragen haben.» Heute ist Mühlethaler leidenschaftlicher IFR-Pilot, der auch Atlantikflüge unternimmt. In der Grenchner Zeit der «Flugschule Tony Birrer» war der Mitinhaber der Firma Aerotec AG für den



Bild: Archiv Tony Birrer

**Fallschirmspringer im Militär wurde Tony Birrer letztlich nicht. Sein Schirm leistete ihm aber in Südafrika gute Dienste.** | Tony Birrer n'est finalement pas devenu éclairer-parachutiste au service militaire. Son parachute lui a toutefois rendu de fiers services en Afrique du Sud.

### O-Töne aus dem Cockpit (Erinnerungen von Bruno Schaller)

**Alpeneinweisung, Cumulonimbuswolke über dem Pilatus.**

Tony: «Versprich mer, dass nie in so ne Wolke ineFlügsch? Nie im Läbel! Versprich mer's!»

**PPL, Anflug auf Triengen. Das Wetter ist bockig. Die Bumslandung war vorhersehbar.**

Tony: «Bisch Rächtshänder. Wenn d'muesch entscheide, öb jetzt mit de rächte Hand de Gashebel bediensch oder bi so Turbulänze beid Händ am Stüür hesch, lass s Gas los und stüür de Flüüger beidhändig. De kontrolliersch wenigstens d'Fluglag.»

**PPL-Theorie – Fach Meteorologie.**

Tony: «Ihr müend wüsse: E Chaltfront und e Warmfront hend nüt mitenand z tue. Ich bi da. Du bisch det. – Isch wie inere schlächte Beziehig.»

Unterhalt der Flotte zuständig. Mühlethalers Privatpilotenausbildung fiel in die Zeit, als Birrer mit seinen Flugzeugen von Triengen nach Basel wechselte. Auf dem kontrollierten Flughafen durfte Mühlethaler, der die Voice noch nicht hatte, nicht selbstständig funken. Der Fluglehrer fand eine kreative Lösung für das Problem. «Damit ich trotzdem solo fliegen konnte, ist Tony in einer zweiten Maschine vorausgeflogen und hat den Funk für uns beide übernommen.»

### Dranbleiben und weitermachen

Seine Pläne hat Tony Birrer mehrmals im Leben geändert. Mal waren es die äusseren Umstände, die ihn dazu zwangen, mal waren es unerwartete Gelegenheiten, die ihm neue Wege eröffneten. Rückblickend sind es Flugschulstationen von Ascona über Beromünster, Triengen und Basel bis nach Grenchen. Seine erwachsenen Kinder, Cornelia und David, haben sie ihm zum achtzigsten Geburtstag in einem Buch zusammengestellt. Fotos, Texte und Auszüge aus Arbeitszeugnissen, Lizenzen und Briefen geben Einblick ins Fluglehrerleben ihres Vaters und erzählen auch von den Anfängen als Mechaniker und Hobbypilot im In- und Ausland.

Wenige Jahre nach dem ersten Abheben hätte der junge Tony allen Grund gehabt, der Fliegerei den Rücken zu kehren. Aufgewachsen im Napfgebiet im luzernischen Luthern, wurde dem Bauernbuben das Fliegen zwar nicht in die Wiege gelegt, doch bei der Arbeit auf den Feldern konnte er regelmässig Militärmaschinen bei ihren Trainingsflügen beobachten. Er habe, so erzählt er, so oft in den Himmel geschaut, dass ihn der Vater ermahnen musste, mehr auf die «Härdöpfu» zu achten. Als junger Automechaniker-Lehrling begann er mit dem Segelfliegen. 1962 stieg er auf Motorflugzeuge um. Bei der Arbeit als Flugzeugmechaniker, die er inzwischen am Militärflugplatz

in Emmen ausübte, erwachte seine Begeisterung für Düsenflugzeuge. Maschinen wie Vampire, Venom, Hunter und Mirage weckten in ihm den Wunsch, Militärpilot zu werden. Dass er dafür erst Unteroffizier werden musste, schreckte ihn nicht. Nach dem Abverdienen folgte die Ernüchterung. Sein Gesuch um Aufnahme zur Ausbildung wurde

«Ich war mir sicher, da brauchst du Nerven wie Drahtseile.»

abgelehnt. Mit 23 Jahren und zwei Monaten, so beschied man ihm, habe er die Altersgrenze um eben diese zwei Monate überschritten. Wenn nicht Militärpilot, dann halt Fallschirmgrenadier in der neu geplanten Kompanie der Armee. Um die Aufnahmekriterien zu erfüllen, liess er sich in Sitterdorf privat zum Fallschirmspringer ausbilden. Doch wieder kam ihm sein Dienstgrad in die Quere. Für die Versuchskompanie wurden Soldaten gesucht, keine Unteroffiziere.

Tony Birrer hat weitergemacht, nicht im Militär, aber im Cockpit. Die Ausbildung zum Fluglehrer hat sich als Glücksfall erwiesen. Die Freude an der Instruktion und am Kontakt zu den Menschen ist ihm bis heute nicht abhandengekommen. Leider konnte im Frühling 2020, beim 82. Medical Check, sein Ausweis nicht mehr verlängert werden. So musste sich Tony Birrer mit 78 Jahren von seinen Flugzeugen trennen und die Flugschule schliessen. Im Herzen bleibt er ein Fluglehrer, der zeigt, erklärt und sich über die Begeisterung anderer freut. ◀



**Tony Birrer vor der HB-CGU, einer Cessna 172. Die Bemalung seiner Flotte hat er selber entworfen. Weiss sieht man im Sommer gut, Schwarz im Winter und das Rot steht für seine Liebe zum Fliegen.** | Tony Birrer devant le HB-CGU, un Cessna 172. Il a créé lui-même la peinture de sa flotte. Le blanc se voit bien en été, le noir en hiver et le rouge représente son amour pour l'aviation.

Bild: Archiv Tony Birrer