

## Inhalt

1. Zweck.....	2
2. Leitung des Flugbetriebes und Aufsicht über Flugzeugunterhalt.....	2
3. Organisation des Flugbetriebes, Flugdienstordnung .....	2
4. Maximale Abfluggewichte für Flugplätze über 3500 ft AMSL.....	3
5. Starts und Touch and go – Übungen auf Graspisten.....	3
6. Folgende Flugplätze sind mit F-Air/KAS Flugzeugen nicht erlaubt: .....	3
7. Flugplatz-/Flugdienstvorschriften .....	3
8. Wettbewerbe, Meisterschaften und Formationsflüge .....	3
9. Pflicht zur Mitarbeit und Kontrolle im Flugbetrieb .....	3
10. Fliegerhygiene und Flugzeugpflege.....	4
11. Reservationen, Mindestflugzeiten und Tag-Nachtgrenzen.....	4
12. Einweisung, Checkflüge, Nachtflüge und Gültigkeit von Checkflügen.....	4
13. IFR Bedingungen.....	5
14. Flug- und Hilfsmaterial, Flugbereitschaft und Übernahme.....	5
15. Sorgfalts- und Meldepflicht.....	5
16. Verlorenes oder beschädigtes Flugmaterial.....	6
17. Hangarierung.....	6
18. Versicherungen.....	6
19. Haftung.....	6
20. Beschränkung der Haftung.....	6
21. Haftungsbefreiung.....	7
22. Schaden bei Überschreitung der Benützungsberechtigung.....	7
23. Haftungsausschluss .....	7
24. Flugscheine und Fluganmeldung.....	7
25. Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen.....	7
26. Abrechnung .....	7
27. GERICHTSSTAND, ANWENDBARES RECHT.....	7
28. Schlussbestimmungen, Inkrafttreten .....	8
29. Nichteinhaltung dieser Bestimmungen.....	8

## **1. Zweck**

F-air betreibt eines oder mehrere eigene oder fremde Flugzeuge zum Zweck der Vermietung an KREUTZER Aviation Services für Flugschulung und Rundflugtätigkeit, sowie für Charterpiloten zur Ausübung ihrer fliegerischen, nicht gewerbsmässigen Flugtätigkeit. Im weiteren kann F-air andere Flugzeuge einmieten, um im privaten, nicht gewerbsmässigen Einsatz Flüge durchzuführen.

Dieses Reglement legt die allgemeinen Bedingungen für die Charterung und die Benützung der von F-air operierten Flugzeuge fest.

Abweichungen von den Bestimmungen dieses Reglementes sind nur gültig, wenn sie im Chartervertrag schriftlich vereinbart wurden und beiderseits Einverständnis herrscht.

Jedem Pilot wird beim erstmaligen Abschluss des Chartervertrages ein Exemplar dieses Reglementes ausgehändigt. Mit Unterzeichnung des Chartervertrages anerkennt der Pilot die Bestimmungen dieses Reglementes.

## **2. Leitung des Flugbetriebes und Aufsicht über Flugzeugunterhalt**

Die Leitung des Flugbetriebes obliegt KREUTZER Aviation Services GmbH (nachfolgend KAS genannt). Diese regelt den Flugzeugunterhalt, überwacht laufend die Operation und den Zustand der Flugzeuge und ist Verbindungsperson zu:

- Unterhaltsbetrieb
- Flughafen
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

## **3. Organisation des Flugbetriebes, Flugdienstordnung**

### **Voraussetzungen**

Als Pilot in Command darf nur ein Pilot walten, der vom CFI der KAS dazu ermächtigt worden ist und einen Chartervertrag mit F-air unterschrieben hat.

Der Pilot ist verantwortlich für:

- das Vorhandensein der notwendigen gültigen Ausweise und des Medicals
- das Vorhandensein der notwendigen gültigen Bordpapiere
- die gewissenhafte Vorbereitung des Fluges
- die Beurteilung der sicheren Durchführbarkeit des Fluges im Hinblick auf die technischen, meteorologischen und rechtlichen Bedingungen, sowie die physische und psychische Belastung von Pilot und Passagieren
- die Kontrolle der Flugbereitschaft des Flugzeuges und des Hilfsmaterials
- die Einhaltung der Reservationszeiten des Flugzeuges
- die Durchführung allfälliger Checkflüge
- die Einhaltung der im AFM vorgeschriebenen Verfahren
- die Einhaltung der jeweils gültigen Checkliste der KAS, des vorliegenden Betriebsreglements sowie des Flughandbuchs

#### 4. Maximale Abfluggewichte für Flugplätze über 3500 ft AMSL

Aus Sicherheitsgründen muss auf Flugplätzen über 3500 ft AMSL ein reduziertes maximales Abfluggewicht eingehalten werden. Diese MTOW betragen für die einzelnen Flugzeuge:

HB-PHU/PPX: 1084 kg

Darüber hinaus sind besonders die Windverhältnisse und die Temperatur (density altitude) konservativ zu berücksichtigen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

#### 5. Starts und Touch and go – Übungen auf Graspisten

Auf der Graspiste vom Flughafen St.Gallen-Altenrhein sind Touchandgo – Übungen verboten (Schonung des Flugmaterials). Auch auf anderen Graspisten dürfen solche Übungen nur dann durchgeführt werden, wenn vorher der Zustand der Graspiste abgeklärt wurde. Diese Pflicht obliegt dem Fluglehrer oder dem PIC. **Benützung von Graspisten mit HBPPX ist nicht erlaubt.**

#### 6. Folgende Flugplätze sind mit F-Air/KAS Flugzeugen nicht erlaubt:

Lommis LSZT

Sitterdorf LSZV

Aussenlandeplätze welche befristet als Flugplatz umgebaut werden

**Für das Flugzeug HBPPX gilt zum Zwecke der Schonung der empfindlichen IFR-Instrumentierung ein generelles Verbot für Graspisten oder sonstige unbefestigte Pisten.**

#### 7. Flugplatz-/Flugdienstvorschriften

Nebst diesem Betriebsreglement und internen Weisungen der KAS hat jeder Teilnehmer am Flugbetrieb das gültige Flugplatzreglement sowie die gültigen Gesetze und Vorschriften über die Luftfahrt zu beachten.

Im Falle von Auslandflügen gilt dies auch für die entsprechenden ausländischen Gesetze und Vorschriften, besonders auch bezüglich erforderliche Bewilligungen und zollrechtliche Belangen.

#### 8. Wettbewerbe, Meisterschaften und Formationsflüge

Die Teilnahme an Wettbewerbsflügen, Meisterschaften jeder Art und Airshows ist strikte untersagt. **Formationsflüge jeglicher Art sind strikte verboten.**

#### 9. Pflicht zur Mitarbeit und Kontrolle im Flugbetrieb

Die Piloten sind zur Ausführung folgender Arbeiten verpflichtet:

- Bereitstellen und Hangarieren des Flugmaterials
- Vor Antritt des Fluges hat der Pilot eine Übernahmekontrolle des Flugzeuges gemäss Checklisten resp. Flughandbuch (AFM) durchzuführen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Bordpapiere und der verbleibenden Stunden bis zur nächsten Wartung. Es ist verboten mit einem Flugzeug zu fliegen das sich ausserhalb der Wartungstoleranz befindet. In so einem Fall ist unverzüglich die KAS zu verständigen.
- Betanken, Ölstand kontrollieren und gegebenenfalls Öl nachfüllen unter Berücksichtigung der richtigen Benzin- & Ölqualität gemäss Flughandbuch
- Sicherung des Flugzeuges (Verankerung des Flugzeuges, Steuerblockierung, Höhenruderarretierung etc.) und Schutz vor Sonnenbestrahlung auf Flugplätzen ohne Hangarierungsmöglichkeiten
- Malfunctions sind in der HIL, nicht im Flugreisebuch, mit einem entsprechenden Hinweis zu vermerken und der KAS zu melden. Die HIL befindet sich in einer Sichtmappe in der Dokumententasche. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Rapport erstellt werden.
- Sorgfältiges und vollständiges Führen des Flugreisebuches. Im Flugreisebuch sind folgende Eintragungen leserlich und eindeutig identifizierbar vorzunehmen:
  - Datum
  - Art des Fluges
  - Stand des Stundenzählers vor dem Flug

- Stand des Stundenzählers nach dem Flug
- Flugzeit gemäss Stundenzähler
- Start- und Landezeit
- Anzahl Landungen oder Touch and Go
- getanktes Benzin in Liter
- nachgefülltes Öl in Liter

## 10. Fliegerhygiene und Flugzeugpflege

Den Flugbetrieb aufnehmen oder fortführen darf nur, wer:

- gesund und ausgeruht ist und sich leistungsfähig fühlt
- nicht unter Alkohol oder Betäubungsmittelinfluss steht
- keine Medikamente einnimmt, die der Flugarzt nicht ausdrücklich erlaubt hat
- keine psychischen Probleme hat, die das Führen eines Flugzeuges erschweren

Der Pilot sorgt dafür:

- dass im Flugzeug nicht geraucht wird
- dass er und seine Passagiere vor und während des Fluges nur bekömmliche Nahrung und Getränke in vernünftiger Quantität zu sich nehmen
- dass Papiersäcke für Luftkranke an Bord sind
- dass die Flughöhe so gewählt wird, dass jederzeit eine genügende Sauerstoffversorgung, mindestens jedoch den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend gewährleistet ist
- dass das Flugzeug nach jedem Flug innen und aussen gereinigt wird und Abfälle entsorgt werden
- dass die Scheiben des Flugzeuges nur mit Haushaltpapier und Reinigungsmittel gereinigt werden (keinesfalls mit Schwamm (zerkratzen))
- dass das Flugzeug schadenfrei wieder einhangariert wird

## 11. Reservationen, Mindestflugzeiten und Tag-Nachtgrenzen

Reservationen sind online zu tätigen. Jeder Pilot erhält eine Zugriffsberechtigung. Die Reservationsdauer soll in der Regel eine Stunde vor dem Flug, den Flug selber, sowie eine halbe Stunde nach dem Flug nicht überschreiten.

Annullierungen sind so frühzeitig wie möglich zu machen, damit die Verfügbarkeit nicht unnötig eingeschränkt wird.

Bei ganztägiger Reservation beträgt die Mindestflugzeit an Werktagen 2 h/Tag, an Weekends und Feiertagen 3 h/Tag. Reservationen, die über eine Zeitdauer von 2 Tagen hinausgehen, ist die Bewilligung durch KAS mindestens 2 Wochen vorher einzuholen.

**Piloten die keine Nachtflugerweiterung besitzen müssen spätestens bei SS -45 Min. gelandet sein.**

## 12. Einweisung, Checkflüge, Nachtflüge und Gültigkeit von Checkflügen

Jeder Pilot muss vor der erstmaligen Benützung eines F-air Flugzeuges eine Einweisung oder Umschulung absolviert haben. Diese beinhaltet einen theoretischen und praktischen Teil und muss von einem KAS-FI bestätigt werden. Einweisungen müssen ausschliesslich über KAS absolviert werden. Jeder aktive Pilot muss jährlich einen Checkflug bei einem von KAS anerkannten Fluglehrer absolvieren. Wenn als notwendig erachtet, kann KAS jederzeit verlangen, dass ein Checkflug gemacht werden muss.

Die Trainingsanforderungen sind für Flüge mit Passagieren 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 3 Monate.

**Wer mehr als 90 Tage nicht mit einem Flugzeug der F-Air geflogen ist, muss einen Checkflug mit einem KAS-FI absolvieren. Ausnahmen können mit F-Air besprochen werden.**

Nachtflüge dürfen nur von Piloten, die die Nachtflugerweiterung haben, durchgeführt werden. F-Air Piloten müssen alle 12 Monate vor Beginn der Nachtflugsaison einen Nachtcheckflug mit einem KAS-FI absolvieren und diesen in allen Punkten (insbesondere Landungen) bestehen. **Mindestwetterbedingungen für Nachtflug auf der ganzen geplanten Strecke: Sicht mindestens 30km, keine**

**Wolken unter 3500ft AGL. Es müssen 2 anfliegbare Ausweichflugplätze geplant werden. Die Wetterbedingungen müssen mindestens eine Stunde vor Abflug bis eine Stunde nach der geplanten Landung vorherrschen.**

### **13. IFR Bedingungen**

Für IFR-Flüge gelten folgende Wettermindestbedingungen:

Start: visibility min 1000 m, ceiling 1000 ft AGL  
Enroute: Ceiling 1000ft/AGL  
Landung: Jeppesen App Minimum +1h ETA oder VFR-Minimum  
Alternate: Jeppesen Circling Minimum +1h ETA oder VFR-Minimum  
Wind: max 30 kts head, max 17 kts cross, max 10 kts tail

IFR Alpenüberquerungen sind, wenn die Flugstrecke ganz oder teilweise in IMC zurückgelegt werden muss, nicht gestattet. Es ist verboten in Vereisungsgebiete zu fliegen.

Flüge in bekannte Vereisungsgebiete sind verboten.

Ein F-air Flugzeug darf von einem Piloten nur dann nach IFR geflogen werden, wenn er nachweisen kann, dass er in den letzten 30 Tagen mindestens 1 IFR Ab- und Anflüge mit einem Enrouteteil von mindestens 15 Minuten geflogen ist.

### **14. Flug- und Hilfsmaterial, Flugbereitschaft und Übernahme**

F-air überträgt die Wartung der Flugzeuge an einen EASA-145 lizenzierten Maintenancebetrieb. Die Durchführung der periodischen Kontrollen, der notwendigen Reparaturen und Revisionen wird von KAS veranlasst. Für kleinere Arbeiten im In- und Ausland ist der Pilot, nur nach Rücksprache mit KAS oder einem anderen Mitglied der Geschäftsführung von F-air, selber zuständig. Verbrauchte Sauerstoffmasken und Relieftube sind durch den Piloten zu ersetzen bzw. zu reinigen.

Die KAS ist jederzeit berechtigt, ein Flugzeug ausser Betrieb zu nehmen. Ansprüche des Piloten gegenüber dem Vercharterer wegen Nicht-Verfügbarkeit des Flugzeuges sind ausgeschlossen. Über die Aberkennung der Flugtüchtigkeit entscheidet der Maintenancebetrieb, KAS oder das BAZL. Der Pilot hat vor Antritt des Fluges die Flugbereitschaft zu prüfen und eine seriöse Übernahmekontrolle gemäss Checkliste resp. AFM durchzuführen. Er ist dafür verantwortlich, dass die Bordpapiere an Bord sind und das Hilfsmaterial funktionstüchtig ist.

### **15. Sorgfalts- und Meldepflicht**

Der Pilot ist vom Moment der Übernahme bis zur erfolgten Rückgabe für das Flug- und Hilfsmaterial verantwortlich. Er hat jede Sorgfalt aufzuwenden und das Flugzeug gemäss Checkliste, AFM und eventuellen zusätzlichen Anweisungen zu bedienen und einzusetzen. Jeder Pilot ist verpflichtet, besondere Vorkommnisse während des Fluges sowie festgestellte oder vermutete Mängel und Defekte umgehend KAS zu melden, unter gleichzeitigem Eintrag in die HIL. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Rapport erstellt werden und KAS zugestellt werden. Sollte das Flugzeug nicht mehr flugbereit sein, so ist KAS so rasch als möglich darüber zu orientieren. Zudem ist das Flugzeug entsprechend zu kennzeichnen. Ist KAS nicht erreichbar, so hat die Meldung sowie die Zusendung des Rapports an ein Mitglied der Geschäftsleitung zu erfolgen. Der Pilot haftet gegenüber F-air für den Schaden, der aus Unterlassung der Meldung entsteht.

Das Flugzeug darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn in der HIL ein die Flugsicherheit beeinträchtigender Mangel ohne Behebung eingetragen ist. Dasselbe gilt, wenn eine periodische Kontrolle fällig ist. Bei der Landung auf auswärtigen Flugplätzen ist der Pilot für die Betankung (richtige Treibstoff- und Oelsorte), Verankerung, Steuerblockierung, Schutz vor Sonnenbestrahlung oder Hangarierung verantwortlich. Sind Wartungsarbeiten oder Reparaturen notwendig, muss er umgehend F-air oder KAS verständigen. Ohne ausdrückliche Ermächtigung durch F-air oder KAS dürfen weder Wartungs- noch Reparaturaufträge erteilt werden. Für Verzögerungen der Flugreise und daraus entstehende Kosten kann F-air nicht haftbar gemacht werden, aus welchen Gründen auch immer die Verzögerung entstanden sind.

## 16. Verlorenes oder beschädigtes Flugmaterial

Fehlendes oder beschädigtes Flugmaterial ist vor Antritt des Fluges KAS zu melden. Dazu gehören insbesondere auch Checklisten, Bordpapiere, Hilfsmaterial, usw. Wird diese Meldepflicht versäumt und das Flugzeug trotzdem in Betrieb genommen, so hat der Pilot zu beweisen, dass er weder für den Verlust, noch für die Beschädigung verantwortlich ist.

## 17. Hangarierung

Die Hangarierung ist jeweils Pflicht des Piloten. Er/Sie hat bei der Hangarierung äusserste Vorsicht walten zu lassen. Eventuelle Schäden sind sofort der KAS zu melden. Die Reparaturkosten gehen zulasten des Schadenverursachers. In den Hangars ist Ordnung zu halten. Die Hangarordnung des Flugplatzes ist zu beachten.

## 18. Versicherungen

F-air hat seine Flugzeuge wie folgt versichert:

- Haftpflichtversicherung
- Insassen- und Unfallversicherung
- Kaskoversicherung

Die Versicherungsleistungen werden in einem Anhang zum Betriebsreglement veröffentlicht. Änderungen werden von F-air schriftlich bekanntgegeben.

## 19. Haftung

Haftung gegenüber Dritten: Die Haftung für Schäden, welche ein Pilot im Flug oder am Boden Dritten zufügt, richtet sich nach dem Gesetz. Derartige Schäden sind umgehend F-air zu melden.

Haftung gegenüber F-air: Beschädigt ein Pilot ein Flugzeug von F-air oder dessen Einrichtungen am Boden, so ist es dafür schadenersatzpflichtig. Er ist auch ersatzpflichtig für Schäden, welche von ihm durch unsachgemässe Behandlung des übernommenen Flugzeuges verursacht werden.

F-air schliesst für die Flugzeuge eine Kaskoversicherung ab. Soweit Schäden durch diese gedeckt werden, reduziert sich der Schadenanspruch von F-air unter Vorbehalt des Regressrechts der Versicherung. Zum Schaden, welcher vom Piloten gegenüber F-air zu ersetzen ist, gehören insbesondere auch:

- der Versicherungs-Selbstbehalt
- die Aufwendungen für Miete von Ersatzflugzeugen und die Rückführung beschädigter Flugzeuge
- Verlust der Gewinnbeteiligung aus dem Versicherungsvertrag
- Einkommensverlust von F-air

Der durch einen Schadenfall entfallende Schadenfreiheitsrabatt wird durch den Verursacher und F-air je hälftig getragen.

## 20. Beschränkung der Haftung

Für Schäden an den Flugzeugen von F-air ist der Schadenanteil des Piloten, sofern ihn kein oder nur ein leichtes Verschulden trifft, auf die nachstehenden Beträge beschränkt:

Der Schadenanteil des Piloten beträgt bei

- a. Teilschadenfall 2,5% des Schadens, maximal CHF 10'000.--
- b. Totalschadenfall kein Schadenanteil

Bei grober Fahrlässigkeit haftet der verursachende Pilot ohne Beschränkung für den vollen massgeblichen Schaden. F-air kann durch den Piloten nicht verpflichtet werden, Leistungen der Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen, wenn dieser den Schaden grobfahrlässig verursacht hat. Grobe Fahrlässigkeit liegt beispielsweise dann vor, wenn:

- ein VFR-Flug unter IMC fortgesetzt worden ist
- zu wenig Treibstoff mitgeführt wurde und deshalb eine Notlandung erfolgen musste. (diese Aufzählung ist nicht abschliessend).

## **21. Haftungsbefreiung**

Ein Pilot ist von jeder Haftung gegenüber F-air inkl. Regress befreit, wenn ein Schaden durch technisches Versagen von Triebwerk, Zelle oder anderer für die Flugtauglichkeit wichtiger Teile verursacht worden ist, sofern er dieses nicht durch Fehlmanipulation (z.B. der Gemischregulierung, der Vergaserheizung, der Start- und Landeeinrichtungen etc.) selbst bewirkt hat. Der Pilot hat den Grund der Schadensbefreiung nachzuweisen.

## **22. Schaden bei Überschreitung der Benützungsberechtigung**

Benützt ein Pilot Flugzeuge von F-air, ohne dass er die Voraussetzungen dieses Reglements erfüllt, oder überschreitet er seine Benützungsrechte, so ist er in jedem Fall für den gesamten Schaden verantwortlich. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglements über die Beschränkung der Haftung und über die Haftungsbefreiung sind dann nicht anwendbar.

## **23. Haftungsausschluss**

F-air haftet nicht:

- für die in diesem Reglement bereits abgewiesenen Forderungen
- für nicht versicherte Risiken oder von der Versicherung abgelehnte Schadenfälle
- für Spesen von Piloten oder Passagieren, die wegen Wartezeiten, Ab- oder Unterbruch der Flugreise aus technischen, meteorologischen, politischen oder anderen Gründen entstehen
- für Kosten, die der Pilot oder seine Passagiere auf fremden Flugplätzen verursachen.

## **| 24. Flugscheine und Fluganmeldung**

Die Piloten sind verpflichtet, bei jedem Flug mit Passagieren Flugscheine auszustellen und die Fluganmeldung im Hangar auszufüllen.

## **25. Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen**

Nach Möglichkeit hat der Pilot verletzten Passagieren oder Drittpersonen erste Hilfe zu leisten oder dafür zu sorgen. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

Flugunfälle sind dem Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen auf dem schnellsten Weg zu melden. Dazu ist die Alarmzentrale der Schweizerischen Rettungsflugwacht unter der Telefonnummer **1414** zu kontaktieren.

## **26. Abrechnung**

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage des Flugreisebuches. Jeder Pilot ist dafür verantwortlich, dass dieses entsprechend sorgfältig ausgefüllt wird. Insbesondere ist vor dem Flug der vorgängige Eintrag im Flugreisebuch auf seine Richtigkeit hin zu überprüfen und nach dem Flug die exakten Flugdaten gemäss Flighttimecounter einzutragen. F-air stellt den Piloten monatlich Rechnung welche innert 20 Tagen zu begleichen ist. Preisanpassungen sind jederzeit und ohne Vorankündigung machbar.

Für auswärtige Betankungen wird gegen Einreichen der Quittung der zum Zeitpunkt der auswärtigen Betankung gültige Benzintagespreis von LSZR vergütet.

## **27. GERICHTSSTAND, ANWENDBARES RECHT**

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten zwischen Teilnehmern am Flugbetrieb und F-air mit Einschluss von Schadenersatz- und Regressansprüchen ist der Sitz von F-air. Dieser Gerichtsstand gilt, auch wenn im Zeitpunkt der Klage der Pilot keine Mitgliederberechtigung oder provisorische Mitgliederberechtigung mehr besitzt.

Für die Rechtsbeziehung zwischen F-air und dem Piloten ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Vorbehalten bleibt die zwingende Anwendung ausländischer luftrechtlicher Bestimmungen bei Auslandflügen.

#### **28. Schlussbestimmungen, Inkrafttreten**

Das vorliegende Betriebsreglement wurde im Anschluss an die Gründungsversammlung von F-air am 30. März 2007 in St.Gallen durch die Mitglieder der Geschäftsführung erlassen und im November 2015 überarbeitet. Die überarbeitete Fassung tritt per sofort in Kraft.

#### **29. Nichteinhaltung dieser Bestimmungen**

Das Nichteinhalten dieser Bestimmung hat den sofortigen Entzug der Charterberechtigung zur Folge. Ausnahmen können mit der Geschäftsführung von F-Air geregelt werden.

Altenrhein, den 18.07.2017

#### **Die Mitglieder der Geschäftsführung von F-air**

\_\_\_\_\_  
Ruedi Kreuzer (Geschäftsführer)

\_\_\_\_\_  
Thomas Wille

\_\_\_\_\_  
Hansulrich Schneebeili