



SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

Oshkosh Airshow lockte
650'000 Fliegerfans an



CHF 12.00 Nr. 9, September 2022



**Interview mit der Ferryflug-
Legende Margrit Waltz**



**Wie EasyJet Switzerland aus
der TEA Basel entstanden ist**

Interview mit Margrit Waltz, der berühmtesten Ferry-Pilotin

«Ruft man mich heute an, so bin ich morgen startklar»

1976 war sie nicht nur die jüngste Fluglehrerin Deutschlands, sondern startete bereits auch zu ihrem ersten Ferry-Flug. Seither hat sie über 900-mal Flugzeuge in die ganze Welt überführt. Margrit Waltz ist seit über 43 Jahren erfolgreich in einer typischen Männerdomäne unterwegs. Im Interview auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein erzählt sie SkyNews.ch, was ihren Job so speziell macht.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Wie viele Ferry-Flüge haben Sie inzwischen durchgeführt und welche Flugzeugtypen sind Sie geflogen?

Per Ende Juli 2022 und gezählt ab 1979 sind es 923 Flüge. Meine Flugzeug-Palette ist ziemlich gross (siehe Kasten). Bei Cessna reicht sie etwa von der 150 bis zur 421, gefolgt von den Prop-Jets Conquest I und II. Ich besitze auch das Rating für den Citation Mustang Jet. Bei Piper kommen ebenfalls einige Typen zusammen, darunter die Meridian, die Cheyenne I und II. Beechcraft bin ich für den deutschen

Händler geflogen, der damals in der Hanseatischen Luftwerft in Bremen tätig war. Aber auch Aerostar und Socatas gehören zu meinen Ferry-Flugzeugen. Eine Decathlon durfte ich nach Shannon überfliegen und auch eine Meyers bin ich geflogen – ein Viersitzer, der kunstflugtauglich ist. Auch Exoten wie eine Glasair oder Columbia sind in meinem Flugbuch zu finden. Seit 1991 bin ich aber hauptsächlich für Daher mit TBMs unterwegs. Auf dem Rückweg nehme ich ab und zu eine Kodiak mit, die ja auch zum Daher-Konzern gehört. Als ich 2007 dann 50 Jahre alt wurde, beschloss ich nach einem Zwischenfall, nur

noch Turboprops und keine Kolbenflugzeuge mehr zu überführen. Ich habe einige Motorausfälle erlebt, hatte aber das Glück, dass die Motoren meistens wieder angesprungen sind. Ein Motor «verreckte» über der Nordsee, aber ich brachte die Maschine «mit stehender Latte» noch bis nach Rotterdam. Das sind Meilensteine im Leben. Ich habe inzwischen über 25'050 Flugstunden absolviert.

Wo liegt der Reiz am Ferry-Fliegen?

Es macht Spass – ganz meine Welt. Diese Art von Job mag man oder man mag ihn nicht. Man macht ihn nicht fürs Geld, dazu ist er zu ner-

ZUR PERSON

Margrit Waltz

1957 kam sie als Margrit Budert zur Welt und wuchs in Deutschland auf. Ihr Vater war im Zweiten Weltkrieg Luftwaffenpilot. Im Internat in Bonn sah sie von ihrem Fenster aus über dem Rhein die Segelflieger auf dem Flugplatz Bonn-Handorf. Das war ein Stück Freiheit, also wollte sie den Segelflugschein erwerben.

Da sie in einem katholischen Internat lebte, brauchte sie die Bewilligung der Nonnen, um wochentags mit dem Fahrrad zum Flugplatz zu radeln.

Der Club schulte jedoch nur am Wochenende, wenn Margrit nach Hause fuhr oder mit Freundinnen etwas unternehmen wollte. Die Motorflugschule Nordrhein-Westfalen bot ihr aber unter der Woche Flugunterricht an. Da dies mit höheren Kosten verbunden war, schlug ihr Vater vor, sie solle gute Noten schreiben, um das Internat verlassen zu können, dann dürfe sie im Sommer mit 17 Jahren zum Flugunterricht. Das war Motivation genug.

Erich Hartmann – ein Pilotenass im Zweiten Weltkrieg – wurde ihr Fluglehrer. Mit 19 wurde Margrit Waltz Deutschlands jüngste Fluglehrerin und erhielt gleichzeitig Gelegenheit ihren ersten Ferry-Flug durchzuführen. Einer ihrer Flugschüler hatte sich eine Commander 112 gekauft. Der Ferry-Flug dauerte dreimal länger und war dreimal teurer als geplant, auch machte sie jeden Fehler, den eine Ferry-Novizin machen kann. Doch zwei Monate später kam be-

reits der nächste Auftrag, eine Piper Arrow aus den USA zu überführen. In Deutschland absolvierte sie zuvor die IFR-Theorie, in den USA den praktischen Teil, der vom Kunden finanziert wurde. Margrit Waltz arbeitete dann für Aero-Ferry in Europa. 1992 überflog sie für diese Firma eine Cessna Turbo 210 mit Zusatz tanks und meldete die Maschine für den Nonstop- Weltrekordflug Goose Bay-Düsseldorf an. Die Medien nahmen die Story auf. Der WDR meldete sich bei Margrit Waltz und bot ihr den Job als «Wettermädchen» bei WDR3 an.

Ihren späteren Ehemann David Waltz lernte sie 1980 in den USA kennen und 1983 zog sie zu ihm und gründete eine Ferryflug-Firma. Während einer Besichtigung beim Mooney-Werk erfuhr sie, dass deren Ferry-Pilot ins Wasser gefallen war. Margrit Waltz wurde gebeten, seine Flüge zu übernehmen.

Ihr Heiratsantrag war unkonventionell, aber perfekt auf sie zugeschnitten. Beim Abendessen schob David seine frischgebackene Pilotenlizenz über den Tisch und fragte: «Will you marry me? I'm a pilot!» Margrit Waltz wohnt seit 40 Jahren in Pennsylvania mit ihrem Mann und zwei Hunden. Sie ist Mutter von zwei Töchtern – die ältere ist Konzertpianistin, die jüngere Tochter arbeitet an ihrer Doktorarbeit.

venraubend. Es gibt immer wieder Probleme auf den Flügen. Viele Piloten haben Angst vor dem Wetter oder den langen Wasserstrecken. Angst auf Ferry-Flügen, das geht gar nicht. Für mich ist der Job mittlerweile zur Routine geworden. Meine grösste Herausforderung ist es heute, Richtung Ruhestand zu gucken. Ich habe beschlossen, Ende dieses Jahres aufzuhören, denn ich bin jetzt 65. Irgendwann muss man einen Schlusstrich ziehen. Mein Mann ist zwölf Jahre älter als ich und ich schulde ihm viel. Er hat während meiner ganzen Ferry-Zeit nie dagegengeredet – ein wirklich toller Partner! Aber nun braucht er mich auch mehr zu Hause. Viele Leute fragen mich, ob mir denn das Fliegen nicht fehlen wird. Das lässt sich ja leicht lösen, indem ich mal ein Flugzeug miete, oder bei Freunden eine Mitflugebene wahrnehme. Überall auf der Welt habe ich Freunde – die Verbindung zwischen uns ist die Ferry-Fliegerei. Diese Leute sehe ich normalerweise drei- bis viermal im Monat in Island oder Grönland. In 40 Jahren sind tolle Freundschaften entstanden. Ich bin mitten über dem Indischen Ozean und höre am Funk «Hi Maggie, is that you?» und dann stellt sich heraus, das ist jemand, mit dem ich vor 30 Jahren geflogen bin. Diese Treffen, diese Leute werde ich vermissen.

«Irgendwann muss man einen Schlusstrich ziehen. Mein Mann ist zwölf Jahre älter als ich und ich schulde ihm viel.

■ Sind Sie auch auf Social Media aktiv?

Natürlich kann man über Social Media in Verbindung bleiben, aber erstens bin ich kaum in den Social Medias präsent und zweitens ersetzt das nicht den persönlichen Kontakt. Ich hatte früher Facebook, um zu kontrollieren, dass meine Kinder nichts Dummes hochladen. In meinem Instagram-Account gibt es aber nur sieben Bilder. Im Prinzip hätte ich jetzt von allem Fotos schießen müssen, als Erinnerung. Aber das entspricht mir nicht, ich trage die Bilder in meinem Kopf. Ich habe ein paar Privatkunden, die möchten, dass ich mit ihnen weiterfliege, quasi als Begleitung oder Safety Pilot. Das werde ich tun, aber nicht mehr in dem Umfang wie ich bisher geflogen bin.

■ Gibt es sowas wie Routine beim Ferry-Fliegen?

Eine gewisse Routine schon. Für den ersten, zweiten Flug an eine Destination sind viel Vorbereitungsarbeit und Administration nötig. Macht man es regelmässig, dann braucht es



Margrit Waltz im Cockpit einer brandneuen TBM 960 bei Altenrhein Aviation, einem Service Center für TBM.

Fotos Hansjörg Bürgi

keinen Vorlauf mehr. Ruft man mich heute an, so bin ich morgen startklar. Ich weiss, was ich brauche, und guck mir nur noch das Wetter an. Ich sehe auf einen Blick, ob ein Flug machbar ist oder nicht. Die Flugpläne habe ich im Kopf. Es ist stets das gleiche Schema, nur die Flugrichtung ändert. Es entsteht eine Routine. Nicht eine, die gefährlich wird. Die Vorbereitung der Flüge wird zur Routine, das Fliegen selbst nicht.

■ Als Frau seit Jahrzehnten in einer Männerdomäne? Wie gehen Sie damit um?

Eigentlich recht gut. Am Anfang war es schwierig, in diese Männerwelt einzubrechen. Ich war extrem jung, sah eher wie eine «Barbie» aus, blond und blauäugig, und wurde auch so behandelt. Als ich etwa eine Wetterinformation einholen wollte, wurde mir nahegelegt, auf den Piloten zu warten, der könne mir dann alles erklären. Ich habe das als Kompliment statt als Kritik interpretiert und dachte mir, ich muss wohl wie ein Modell aussehen, wenn die Männer so reagieren. Man nahm an, ich würde nach dem ersten harten Winter aufgeben – denn minus 20 Grad sind nichts für ein Püppchen. Aber ich habe nicht kapituliert. Als ich mich verlobt habe, hiess es, der Verlobte würde mir jetzt einen Strich durch die Rech-

nung machen. Auch bei meiner Heirat und der Ankunft meiner Babys wurde entsprechend spekuliert, aber ich machte weiter und flog auch als ich schwanger war. Im Mai 1987 habe ich drei Flugzeuge und ein Baby ausgeliefert, das soll mir mal ein Mann nachmachen!

«Im Mai 1987 habe ich drei Flugzeuge und ein Baby ausgeliefert, das soll mir mal ein Mann nachmachen!

■ Und dann hat Sie die Männerwelt akzeptiert?

Ja, als ich endlich akzeptiert wurde, war ich 30 Jahre alt und galt unter Kollegen als «eine von uns». Sie mutierten zu wahren Gentlemen. Als ich 1991 in Island mit einer TBM ankam und jemand sagte: «Wenn ich einen Rock tragen würde, sässe ich heute auch in einer TBM!», kam mir der Handling Agent zuvor: «Better slow down, boy, she's gonna kick ass!» Ich hatte meine Standardantwort parat: «Du würdest sehr witzig in einem Rock aussehen, aber den Ferry-Job würdest Du trotzdem nicht kriegen!» Ich hatte wahnsinniges Glück – so viele Menschen haben mich unterstützt und an

Hersteller	Flugzeugtyp
American Champion Aircraft	Decathlon
Beechcraft	Sundowner, Baron, Bonanza, Duke, King Air
Commander Aircraft	Single Engine 112, 114, 114TC Aero Commander, Shrike Commander
Cessna	150, 152, 172, 177, 180, 182, 185, 210, Ag Truck (188), 310, 314, 340, 337, 402, 404, 421, Conquest I, Conquest II, Mustang-Jet
Columbia Aircraft Corporation	Columbia
Daher	TBM 700, TBM 960, Kodiak
Glasair Aviation	Glasair
Meyers Aircraft Company	Meyers
Mooney Aircraft	201, 205, 231, 252, TLS, Ovation
North American Aviation	Mustang
Piper	Aerostar, Archer, Arrow, Aztec, Navajo, Piper Cub, Piper Six, Tomahawk, Warrior, Seneca I, II, III, IV, Single Engine and Twin Engine Comanche, Malibu, Saratoga, Meridian Turboprop, Cheyenne I, Cheyenne II
Pilatus	PC-12
Socata/Daher	TB20, TB21, TBM700, 850, 900, 910, 930, 940, 960

mich geglaubt. Es gab bisher nur ganz wenige Ferry-Pilotinnen, aber nie mit einem Vollzeitpensum. Ich konnte den Ferry-Job von der Amerikanerin Louise Sacchi übernehmen. Sie stammt aus der Ära des Zweiten Weltkriegs und war Ferry-Pilotin für Beechcraft. Alexandra Keuper, eine Holländerin, die vor Goose Bay mit ihrer Tochter tödlich verunfallte, war ebenfalls eine der wenigen Ferry-Pilotinnen.

Der beste Flug Ihrer Karriere?

Ein Highlight war damals, die TBM 700 fliegen zu dürfen, als sie auf den Markt kam. Es gab noch kein solches Flugzeug, das Konzept war völlig neu. Auf meinem ersten Flug mit der TBM in die USA – wir hatten damals noch kein GPS, sondern ein Loran-Gemisch – fiel das Loran aus, es war nur in Küstennähe brauchbar und ich flog eh schon seit zehn Jahren per «Dead Reckoning». Da fragte ein englischer Controller, was denn das für ein Flugzeug sei. Ein Jet? Wir flogen auf 31'000 Fuss mit 300 Knoten. Ich antwortete: «Single engine turboprop, 31'000 ft, we are doing 300 kts and we rock!» Es war einzigartig, ganz am Anfang der Produktion mit dabei sein zu können. Die 301 von Mooney hatte ein ähnliches Konzept, jedoch einen Kolbenmotor, Druckkabine, Platz für sechs Personen. Piper kam jedoch mit ihrer Malibu vor Mooney auf den Markt, was das Ende für Mooney bedeutete. Socata kaufte 49 Prozent von Mooney und wusste, dass sie mit einer Turbine nicht nur konkurrenzfähig wäre, sondern ein total neues Konzept auf den Markt bringen würde: einen sehr schnellen einmotorigen Turboprop. Das war die Geburtsstunde der TBM. Als Mooney erneut in Konkurs ging, hat Socata in Frankreich die TBM weiter entwickelt. Ich habe noch Bilder von der 301 als Prototyp. Das ist schön, denn ich habe ja 20 Jahre für Mooney gearbeitet und war dann

bei den Anfängen der TBM dabei, ich wurde als Ferry Pilotin für die TBM ins Unternehmen übernommen.

Und Ihr schlimmster Flug?

Schlimme Flüge gab es ein paar. Bei 30 Grad West, mitten über dem Atlantik, stellte bei einer Mooney 231 der Motor auf 22'000 Fuss ab. Ich ging in den Gleitflug und sprach über Funk mit einer PanAm-Maschine. Ich hatte kein GPS für die Positionsbestimmung und wurde gefragt, welcher meiner Motoren ausgefallen sei – die gingen von einer viermotorigen Maschine aus. Im ersten Augenblick hat mich dies geärgert: «The only one I've got, the one in front!» Mit typischer PanAm-Stimme kam die Antwort: «Oh my God!» Ich hatte den Überlebensanzug bereits angezogen und das Schlauchboot lag neben mir. Bei 3000 Fuss sprang der Motor nach mehreren Startversuchen wieder an. Er lief sehr rau und mit Vibrationen. Ich blieb auf 3000 Fuss, versuchte weder zu steigen noch zu sinken und sass über vier Stunden auf der Sitzkannte, bevor ich in Irland landen konnte. Ein wirklich unangenehmer Flug! Grund war, dass das Flugzeug keine «pressurized magnetos» hatte. Auf einem anderen Flug stieg die Vakuumpumpe aus und der Alternator eine Minute später. Die Standby-Vakuumpumpe war elektrisch, aber es gab nur einen Alternator.

«Ich hatte den Überlebensanzug bereits angezogen und das Schlauchboot lag neben mir. Bei 3000 Fuss sprang der Motor nach mehreren Startversuchen wieder an.»

Und gibt es weitere solche Abenteuer?

Im Nachhinein lustig – jung und arrogant, wie ich war – sass ich mit den Füßen auf dem Copilotensitz und las ein Buch, während der Autopilot flog. Jedes Mal, wenn ich eine Seite umblätterte, überprüfte ich die Instrumente. Und plötzlich lag der Horizont schief – über Nordkanada und in den Wolken. Meine Reaktion kam, ohne zu denken: Der Autopilot spinnt! Ich richtete die Maschine auf und legte sie prompt aufs Kreuz... sie nahm Speed auf. Und was macht man, wenn die Maschine Speed aufnimmt? Man zieht... und prompt kam die Stall-Warnung. Nun ist eine Mooney ja nicht für 4g ausgelegt. Ich kam ins Trudeln, auf 2000 Fuss konnte ich die Maschine auffangen, aber ich war noch immer voll in den Wolken. Bei Lac Eon in Quebec gibt es eine kleine Piste für Wartungsarbeiten an der ADF-Antenne. Dort bin ich gelandet, nachdem ich das Fahrwerk herausgepumpt hatte. Ich machte das ELT an, denn ich hatte ja kein Radio mehr, und wurde schliesslich von einem Helikopter abgeholt. Das Werk fragte mich, ob ich das Flugzeug zurück fliegen könnte, es war eine der ersten Seriennummern eines neuen Modells und keine gute Reklame, hätten sie diese Seriennummer offiziell verloren. Zwei Tage später war das Wetter wieder gut und ich flog mit einem Buschpiloten in einer Piper Cub zur Mooney zurück, eine aufgeladene Batterie im Gepäck. Mit dem Werk hatte ich vereinbart, das Flugzeug in die USA zu bringen, aber das Fahrwerk draussen zu lassen. Sachte und sanft war das Motto.

Sie haben sicher noch eine solche Geschichte auf Lager?

Ja. An meinem 50. Geburtstag flog ich eine Cessna 421. Das linke Triebwerk fiel aus und das rechte lief auch nicht mehr rund, die Temperaturen stimmten nicht mehr. Ich war zwischen Grönland und Goose Bay unterwegs. Eine Tieffliegergruppe der US Air Force, die beim Training war, fing mich ab und begleitete mich bis zur Küste. Dann mussten sich die Flieger verabschieden, sie hatten nicht genug Sprit, um mich im Langsamflug weiter zu begleiten. Mein abgesetztes «Mayday» wurde sofort aufgenommen und ich hörte am Funk: «Maggie is in trouble!» und ähnliche Meldungen. Ich erhielt unheimlich guten Support und konnte das Flugzeug mit einem Motor bei sehr schlechtem Wetter in einem Schneesturm noch bis Goose Bay fliegen und dort landen. Dieser Zwischenfall war ausschlaggebend. Ich beschloss, in Zukunft keine «Kolbenshüttler» mehr zu fliegen. Meine Auftraggeber hatten genügend Turbinenflugzeuge, die ich überfliegen konnte – Kodiak, Caravan, Cheyenne, TBM, King Air, Meridian.

Und Sachschaden gab es nie?

In meiner Karriere habe ich nur ein Flugzeug zu Schrott geflogen. Eine V-Bonanza, bei der auch alles ausfiel. Bei Eisregen bin ich in Gander gelandet. Der Controller gab mir einen Non-Radar Approach, obwohl Gander dafür nicht ausgelegt war, aber er hatte viel Erfahrung, da er häufig in Goose Bay Non-Radar Approaches mit dem Militär praktiziert hatte. Er gab sein Bestes und es war gut genug, um mich auf die Bahn zu bringen. Die Maschine war vor der Landung stark vereist, der Motor lief sehr unrund. Ich lag schon unter dem Gleitwinkel, bei Vollgas. Ich wollte das Fahrwerk nicht zu früh ausfahren, das wäre schlecht gewesen. Als der Controller mir meldete, dass ich über dem Threshold war, fuhr ich es aus. Die Sicht lag bei knapp 50 bis 100 Fuss über Grund. In letzter Minute habe ich noch die Zündung ausgemacht und den Tank geschlossen. Das Fahrwerk schlug bei der Landung durch die Tragflächen durch – Totalschaden. Die Untersuchungsbehörden attestierten mir, dass ich keine Schuld hatte, das Wetter hatte sich anders entwickelt als prognostiziert. Ich gelte also als unfallfreie Pilotin.

Sind Sie die neue TBM 960 schon geflogen?

Ja, ich habe die erste 960 mit französischer Kennung nach Nordamerika gebracht. Ein fantastisches Flugzeug. Viele Kleinigkeiten – ein Understatement – machen diese Maschine aus. Dank «Low Beta» spare ich Bremsen und Treibstoff. Der Auto-Throttle ist nun via eine Art «Feder» gesteuert, man muss gar nichts mehr machen. Die Sitze sind viel bequemer, das ist bei Langstrecken wichtig, wie etwa nach Australien, wo ich fünfeinhalb Stunden nonstop unterwegs bin.

«Ich habe jedoch zwei Pässe. In den USA habe ich den amerikanischen benutzt, in Europa habe ich meinen deutschen Pass eingesetzt – das half.»

Gab es Beeinträchtigungen durch die Pandemie?

Zu Beginn waren wir alle geschockt, wir durften ja nicht mehr fliegen. Dann rief mich das Werk an und fragte, ob ich nach Frankreich kommen könne, um eine Maschine zurückzuflogen. In den USA stand eine gebrauchte TBM, die nach England musste, dies zu Beginn der Pandemie. Wir waren gerade in Bangor (USA) eingetroffen, als der Zoll uns mitteilte, dass falls



Der Altenrheiner Pilot Bozi Filipaj fliegt eine TBM 850. Er ist mit Magrit Waltz befreundet und hat sie auch schon in den USA besucht.

wir beim Weiterflug nach Goose Bay (Kanada) ein Problem haben würden, eine Rückkehr nach Bangor nicht mehr möglich wäre. Die Kanadier liessen schon gar keine Flugzeuge mehr raus. Ich habe jedoch zwei Pässe. In den USA habe ich den amerikanischen benutzt, in Europa habe ich meinen deutschen Pass eingesetzt – das half. Das Problem war, dass ich zwar aus den USA privat herausfliegen, aber wegen der Covid-Vorschriften nicht per Linienflug einfliegen konnte. Für den Kunden flog ich also aus den USA nach England, wusste aber nicht, wie ich von England nach Frankreich kommen würde. Das Werk versprach, mich mit einer TBM in Bournemouth abzuholen. Alles lief reibungslos. In Keflavik musste ich mich ins Hotel fahren lassen und dort wurde mir das

Essen vor die Tür gestellt. Am nächsten Tag wurde ich wieder zum Flughafen gebracht. In die USA zurück kam ich ebenfalls problemlos, denn ich war im Privatflugzeug mit amerikanischem Pass unterwegs. Die Behörden gehen anscheinend davon aus, dass man sich im Privatjet nicht mit Covid ansteckt, aber im Linienflugzeug schon – ein merkwürdiger Gedankengang, nicht wahr?

Wie sehen Ihre Zukunftspläne aus?

Mit meinem Mann viel reisen. Ein befreundetes Ehepaar – er ist Pilot – findet es toll, mit uns zu reisen, denn sie wissen, falls etwas schief geht, ist ja noch eine Pilotin an Bord. Ich muss nicht unbedingt herumgefliegen werden, aber ich möchte noch viel sehen.

STICHWORTE

Flugzeug, das mich am meisten begeistert

Ganz klar, die TBM 960.

Am liebsten esse und trinke ich

Obst und Gemüse esse ich am liebsten. Zu Hause während eines Schneesturms ein schönes Glas Rotwein oder an den Feiertagen ein Glas Champagner oder Sekt.

Musik, die ich besonders mag

Ich mag Musik aus den 1970er- und 1980er-Jahren, aber auch Songs von Reinhard Mey, so etwas wie «Über den Wolken...»

Liebungsdestination

Auf dem Weg nach Australien verbringe ich gerne Zeit in Singapur oder Bali. Es ist aber schwierig, denn es liegt häufig auch daran, wie nett die Leute sind und wo man Freunde hat.

Grösster Ärger

Der Papierkrieg, der heute vor allem am Computer stattfindet und diese Programme funktionieren nicht zuverlässig, vor allem seit der Covid-Geschichte, aber das löst sich ja nun wieder auf.

DAHER



TBM **960** **DIGITAL POWER**

Our latest TBM very fast turboprop aircraft delivers the full benefits of digital power. Taking maximum advantage of today's turboprop technology, the single-engine TBM 960 provides high efficiency for more sustainability. In its Prestige cabin, passengers regulate temperature and ambient lighting with exactitude. Featuring outstanding safety systems such as the TBM e-copilot® and HomeSafe™ emergency autoland, the TBM 960 is the quintessential TBM.

**SAFETY & EFFICIENCY
ARE OUR PRIORITIES.**

Visit us at tbm.aero or

Contact a TBM expert
in Switzerland:

+41 (0)79 890 02 02
www.swissflyaero.com

