



Ausgabe 205 / Februar 2026

Volotea

Airbus A320-214 EC-NOM

fotografiert am 27.01.2026 von Robert Lang



Volotea ist eine spanische Fluggesellschaft mit Sitz am Flughafen Asturias und hat aktuell sechzehn Basen in Frankreich, Griechenland, Italien und Spanien und betreibt derzeit mehr als 40 Airbus A319/320. Im Jänner 2026 wurden diverse Sonderflüge ex Lyon, Paris-CDG und Toulouse zu einem Event in OÖ durchgeführt.

VFFL Vereinsabend im März

Mittwoch, 11. März 2026

Dr. Christoph Kralovec

Assoziierter-Professor am Leichtbauinstitut
der Johannes Kepler Universität Linz

Vorankündigung MUC-Ausflug im Herbst 2026

Blick zurück in die Geschichte des Flughafen Linz

Ein runder Geburtstag ist zu feiern, aber keiner gratuliert! So erging es dem Flughafen Linz 2025. Die Negativschlagzeilen überlagerten das Jubiläumsjahr.

Die Passagierzahlen brachen ein, die Eigentümer müssen Millionen von Euro zuschießen um das Überleben zu sichern, die letzte regelmäßige HUB-Verbindung nach Frankfurt wurde eingestellt und der Rechnungshof zeigte die Mängel der Vergangenheit auf.

Und dann, ja dann weiß natürlich ein jeder was gemacht werden muss, um den Airport wieder nach vorne zu bringen. Warum erst jetzt, jetzt nach dem der Airport am Boden liegt?

Am 11.01.1955 war das Gründungsdatum der Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Linz-Hörsching, kurz FLB genannt. Somit war 2025 das runde Jubiläum unseres Flughafens. 70 Jahre ist er bereits alt. Am 11. Jänner 2026 feierte er schon sein 71-jähriges bestehen, und wen interessiert es? Das Faksimile unten beschreibt die Gründungszeit in welcher aufgrund der Ungarn-Krise 1956 ein erster Passagierboom zu verzeichnen war.

Vielleicht kann man das Dreivierteljahrhundert am 11.01.2030 wieder gebührend feiern und die Gäste kommen mit dem Zug am Bahnhof "Linz Airport" an.

So sollte es zumindest sein, wenn die Unternehmenslenker die Kehrtwende schaffen und dem Airportbetrieb wieder Aufwind verleihen.

von Manfred Steiner



Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Linz-Hörsching

Am 11.01.1955 wurde nach langwierigen Verhandlungen mit den amerikanischen Besatzungstruppen die zivile „Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Linz-Hörsching“ gegründet und in der Halle 3 des Flugplatzes einquartiert. Der Flugverkehr stand jedoch weiterhin unter der Oberaufsicht der US-Besatzungsmacht. Erst am 12.08.1955 übergaben die Amerikaner die Flugplatzanlagen und ihre bisher ausgeübten Agenden an die zivile Leitung der Flughafenbetriebsgesellschaft.

Schon bald nach Übernahme der vollen Verantwortlichkeit über den zivilen Flugverkehr in Hörsching wurden von der Flughafenbetriebsgesellschaft Pläne für den Ausbau der zivilen Flughafenanlagen ausgearbeitet. Hatte der Zivillughafen im Jahre 1955 bei 70 Linienflügen ein Passagieraufkommen von 399 Personen und 71.490 kg Fracht gehabt, verlor Linz nach Abzug der russischen Besatzungsmacht und Freigabe der Flugplätze im Osten Österreichs einen Großteil des Verkehrsaufkommens und den gesamten Linienverkehr an Wien.



ehem. Tower der deutschen Luftwaffe

Ministerienübereinkommen zur zivilen Mitbenutzung

In einem Ministerienübereinkommen vom 20.08.1955 wurde die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hörsching geregelt und festgelegt, dass vom Bundesheer der Flughafenbetriebsgesellschaft die erforderlichen Anlagen und Räume zur Verfügung gestellt werden müssen. So wurde am 01.09.1955 der Hangar 3 mit Zubauten für die Abfertigung, Luftfrachtladung, Verwaltung, Expeditionen, Zoll und Büros der Fluggesellschaften, sowie die Halle selbst zum Abstellen von Bodengerät und Flugzeugen dem Zivillughafen überlassen. Der ehemalige deutsche Tower oben an der Westseite des Hangar 2 wurde vorerst zur Flugsicherung eingesetzt. Der Tower wurde Ende 1957/Anfang 1958 durch die Fliegertruppe abgetragen. Die Flugsicherung wurde an die Ostseite Hangar 2 verlegt.



Mittwoch, 11. März 2026 19:00 Uhr am Flughafen Linz



Dr. Christoph Kralovec

Assoziierter-Professor am Leichtbauinstitut
der Johannes Kepler Universität in Linz

Einer seiner Schwerpunkte ist unter anderem, im Flugzeugbau den Materialeinsatz bei der Produktion und im Betrieb von Flugzeugteilen möglichst gering zu halten und so Ressourcen zu sparen.

Eines seiner EU-Projekte, 12 Partner umfassend, heißt „**SUSTAINAIR**“, mit dem Thema „**Structural Health Monitoring**“. Dieses hat zum Ziel, leichte, multifunktionale und intelligente Bauteile aus Titan mit dem 3-D Drucker herzustellen.

Weitere Ziele sind die Steigerung der Nachhaltigkeit struktureller Komponenten durch neue Füge- und Fertigungstechnologien (mit Kleber und Pins, das sind kleine Stifte) und innovative Wartungskonzepte auf Basis integrierter Sensoren.

In seinem, nicht zu langen Vortrag, wird er das Projekt in seiner Gesamtheit mit Vertiefung zum Leichtbau, mit dem Konzept des „Structural Health Monitoring“ abbilden und uns damit einen kleinen, aber guten Einblick gewähren!

PS: “sustainable” - auf deutsch “nachhaltig” - “sustain**AIR**” ist ein Wortspiel.

Mittwoch, 11. März 2026, 19:00 Uhr

Flughafen Linz, Vortragssaal “Antonov” 1. OG

Getränke stehen zur kostenpflichtigen Entnahme bereit.



Rückblick der Jahreshauptversammlung vom 14. Jänner 2026

Bericht von Sebastian Pfeiffer

Am 14. Jänner 2026 fand unsere diesjährige Jahreshauptversammlung inkl. Vorstandswahl im **"Frederick & Sons" Bistro/Cafe** mit rund **60 Vereinsmitgliedern** statt.

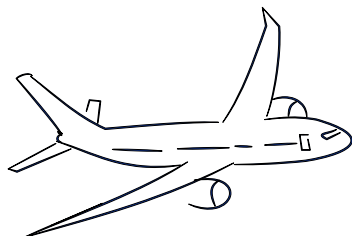


Nach einer kurzen Eröffnungsrede und einem äußerst ausführlichen Jahresrückblick durch unseren langjährigen **Obmann Robert Lang**, wurde das Wort an Herrn Prokuristen **Dipl. Ing. (FH) Markus Kugler** vom Flughafen Linz übergeben. Dieser informierte unsere Vereinsmitglieder über die derzeitige Situation des Flughafens, sowie über die kommende Charterflugsaison am Flughafen Linz.

Nach einer kurzen Pause und gestärkt durch ein sehr gutes Cordon Bleu, wurde der Bericht des Kassiers durch **Alois Friedl** vorgetragen. Anschließend fand die Wahl des neuen Vorstandes, geleitet durch VFFL Mitglied **Josef Gokl** (Gemeinderat, Fraktionsobmann) der Stadt Traun statt. Die Wahl des neuen VFFL Vorstandes wurde einstimmig angenommen.



Der **neue Vorstand** des VFFL stellt sich vor!



Unserem Mitglied **Aigner Hubert** wurde zu seiner **40-jährigen Mitgliedschaft (!)** im VFFL eine Urkunde überreicht!

Thank
you!



Unserem nunmehrigen **Ehrenobmann Robert Lang**, wurde für seine Verdienste für den VFFL äußerst viel Zuspruch und auch Dankbarkeit gezollt! Wir danken Ihm sehr für seine wunderbare Arbeit, die er in diesen **30 Jahren als Obmann** dem Verein gewidmet hat! **Danke Robert!**

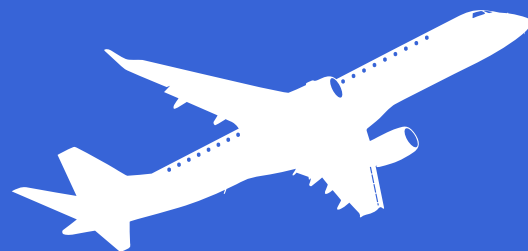
Mitgliedsbeiträge Neu 2026



Bei der Jahreshauptversammlung wurde ebenso über eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge abgestimmt und auch einstimmig von den anwesenden Mitgliedern beschlossen! Der Mitgliedsbeitrag wurde letztmalig vor ca. 20 Jahren erhöht! Die nunmehrige Erhöhung wurde notwendig, aufgrund der hohen Inflation und der für den Verein notwendigen Erneuerungen wie neue PC-Programme (Mitgliederverwaltung, Homepage, Werbematerialien, VFFL-Zeitschrift in Farbe usw. Wir bitten die Mitgliedsbeiträge innerhalb von 14 Tagen zur Einzahlung zu bringen!

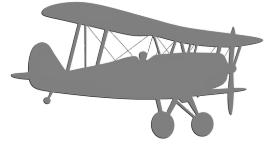
Die neuen Mitgliedsbeiträge für 2026 sind wie folgt:

- ° Hauptmitglied: € 31,00/Jahr
- ° Anschlussmitglied: € 16,00/Jahr
- ° Jugendmitglied (bis 18 Jahre): € 16,00/Jahr



IMPRESSUM: Redaktion, Produktion und Gestaltung:

Jürgen Stiglmaier, Sebastian Pfeiffer & Manfred Steiner - 4063 Hörsching, Flughafenstraße 1
Medieninhaber u.f.d. Inhalt verantwortlich: VFFL-Vorstand, Obmann: Walter Lorinser
Erscheint mindestens 6x jährlich in einer Auflage von 220 Stück.
Druck: 4615 Holzhausen - Birner Druck
(RLB ÖÖ) IBAN: AT84 3400 0000 0012 0394 / BIC: RZ00AT2L



Waren die Gebrüder Wright wirklich die ersten, die den ersten Motorflug der Geschichte durchgeführt haben ?



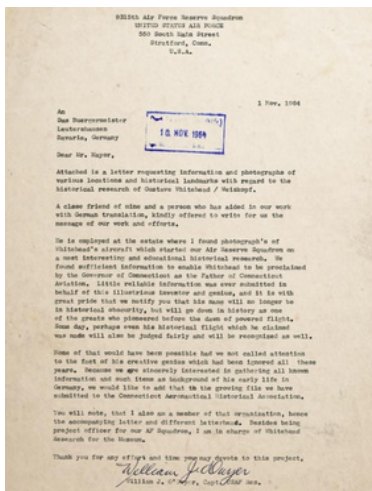
Gustav Weisskopf

Flugpionier Gustav Albin Weisskopf,
geb. am 1. Januar 1874

Wenn wir heute ganz selbstverständlich einen Linienflug buchen, der uns anschließend an ferne Ziele bringt, so denken wir kaum daran, wem wir diese Möglichkeit des Reisens wirklich zu verdanken haben.

Es waren die Visionäre und Tüftler vor fast 125 Jahren, die überzeugt waren, dass es für Menschen möglich sein wird, sich mit geeigneten Flugmaschinen schnell in der Luft fortzubewegen. Und sie tüftelten und experimentierten wissbegierig daran, dies unter Beweis zu stellen. Einer dieser Pioniere war unter anderem, der im mittelfränkischen Leutershausen geborene Gustav Albin Weisskopf. Kaum eine andere Pionierleistung wurde jemals so akribisch recherchiert, dokumentiert und auch nachgewiesen, wie die des Gustav Weisskopf.

Dabei wurde nur durch eine Folge glücklicher Zufälle verhindert, dass der Flugpionier für alle Zeiten vollkommen unentdeckt blieb. Ruhm und Anerkennung waren dem begabten Konstrukteur und findigen Tüftler bei weitem nicht so wichtig wie der Drang, seine Vision vom Fliegen verwirklicht zu lassen. Und so konnte es geschehen, dass die Brüder Orville und Wilbur Wright jahrzehntelang als die ersten Motorflieger der Welt galten, obwohl sie erst 855 Tage nach dem Pionierflug von Gustav Weisskopf mit ihrem "Flyer" genannten Flugapparat Entfernungen zwischen 37 und 260 Meter zurück gelegt hatten.



Dieses an den damaligen Bürgermeister von Leutershausen gerichtete Schreiben vom 01.11.1964 war der Auslöser für die intensiven Nachforschungen!

Dem Capt. William O'Dwyer, und seiner Entschlossenheit die Nachforschungen aktiv voranzutreiben, ist es zu verdanken, dass dem Flugpionier Gustav Weisskopf Jahrzehnte nach seinen Erfolgen die gebührende Ehre zuteil wurde. Während Capt. O'Dwyer sich seit 1963 in den USA intensiv mit Gustav Weisskopf befasste, wurde man parallel auch in seiner Geburtsstadt Leutershausen aktiv, was zur Gründung der "Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weisskopf" führte. Durch eine enge Zusammenarbeit, ist es schließlich gelungen, den Werdegang und die Pionierleistungen von Gustav Albin Weisskopf gründlich zu erforschen und zu dokumentieren.

In den frühen Morgenstunden des 14. August 1901 hat Gustav Weisskopf, schließlich Luftfahrtgeschichte geschrieben. Auf einem großen Feld außerhalb von Fairfield im US-Bundesstaat Connecticut, startete er mit seiner selbstgebauten Flugmaschine "Nr. 21", dem er den Namen "Condor" gegeben hatte, zum Ersten erfolgreichen motorbetriebenen Flug der Geschichte. Bis auf eine Höhe von rund 15 Meter trug ihn sein Flugapparat, angetrieben durch einen von ihm selbst gebauten Motor. Nach einer halben Meile (ca. 800 m) landete er seine Flugmaschine sanft und unbeschädigt. An diesem Tag unternahm er insgesamt vier Flüge, der weiteste reichte dabei über eine Strecke von rund 2,4 km.



Gustave Whitehead neben seiner Flugmaschine "Nr. 21" im Frühjahr 1901. Der Flugapparat hatte eine Spannweite von 10,6 Meter. Seine in Nordamerika verwendete Schreibweise, war bei eingewanderten Nordamerikanern eine gängige Praxis.

An den darauf folgenden Tagen berichteten die Zeitungen von diesem Ereignis. Weisskopf selbst war mit seinen Flügen allerdings immer unzufrieden: "Die Flüge taugen alle nichts, weil sie nicht lange genug anhalten. Hinfliegen können wir noch nicht überall. Das Fliegen wird erst dann eine Bedeutung erhalten, wenn wir jederzeit an jeden beliebigen Ort fliegen können."

Dieser Pionierleistung ging sehr viel Tüftelei und unzählige Experimente voraus. Es wäre jedoch niemals soweit gekommen, wäre da nicht Weisskopfs Entschlossenheit gewesen, zu beweisen, dass es einem Menschen möglich sein wird, mit Hilfe eines Fluggerätes sich durch die Lüfte zu bewegen. Im Jahre 1996 wurde mit einem Nachbau der Flugmaschine Nr. 21 am Flugplatz Ingolstadt-Manching, bemannte Schleppflüge durchgeführt. 1997 wurde mit einem motorisierten Fluggerät, der Beweis erbracht, dass die von Weisskopf verwendete Technik für Flüge geeignet war. Somit wurde bewiesen, dass mit der Maschine kontrollierte, sowie auch gesteuerte Flüge durchzuführen sind. Die Aussagen der vielen Zeitzeugen über Weisskopfs Pionierleistungen wurden somit bestätigt.

Der Nachbau 21B, wurde in einer großen Medienpräsentation der Öffentlichkeit auf dem Flughafen Manching im Februar 1998 vorgestellt. Mit einem Testpiloten am Steuer, flog er in etwa zwei Meter Höhe eine Strecke von ca. 1000 Meter, landete, drehte um und flog die Strecke wieder retour. Beide Flüge dauerten rund 90 Sekunden!

Siehe Bild rechts





VFFL Insiderwissen

von Sebastian Pfeiffer

Warum schwebt denn ein Hubschrauber im Schwebeflug nie exakt waagrecht in der Luft?

Wahrscheinlich haben sich das schon sehr viele von euch gefragt oder haben es bereits auch schon einmal selbst beobachten können?

Denn dahinter verbirgt sich ein äußerst spannendes Physikalisches Gesetz, das ich euch mit möglichst einfachen verständlichen Worten versuche kurz gefasst zu erklären!

Bei einem Hubschrauber mit standardmäßiger Haupt- und Heckrotor Konfiguration (unabhängig von der Bauart der Heckrotors), muss der Heckrotor ständig das Drehmoment welches der Hauptrotor auf den Rumpf ausübt, ausgleichen. Im Schwebeflug wirkt dieser seitliche Heckrotorschub (in Fachkreisen auch **Heckrotorabtrieb** genannt) auf den Rumpf ein. Dieser seitliche Schub (auch **Drift** genannt) erzeugt eine seitliche Kraft, die den Rumpf permanent zur Seite schieben würde. Der Pilot muss diesen seitlichen Schub mit dem Hauptrotor ausgleichen indem er die Hauptrotorebene leicht zur Seite neigt (Roll-Bewegung). Dadurch kann je nach Hauptrotordrehrichtung (links o. rechts) der Rumpf des Hubschraubers etwas schräg in der Luft "hängen". Natürlich haben aber auch noch weitere Faktoren darauf Einfluss, wie z.B. der Wind, das Drehmoment des Heckrotors selbst, die Anordnung der Heckrotors oder auch eine Bergung mittels einer Seilwinde, bei der z.B. mehrere Personen auf einmal auf einer Seite des Rumpfes angehoben werden, wodurch eine einseitige Gewichtsverlagerung ausgeglichen werden muss. Der Pilot hat, meist bei älteren Hubschraubern, unter anderem auch bei einer Alouette 3, diesen Drift ständig manuell auszugleichen und den Hubschrauber dabei stabil in der Luft halten!

Moderne Hubschrauber haben hierfür eine automatische Schwebeflug-Stabilisierungsautomatik, auch Hover-Automatik genannt, wo dies automatisch ausgeglichen wird, wie zB. AW-169, H-135, MilMi-26...



Links am Beispiel einer Alouette-3, wo man deutlich erkennen kann, dass das linke hintere Fahrwerk bereits den Erdboden verlassen hat, das rechte aber noch den Boden berührt. Da dieser Hubschrauber einen rechts drehenden Hauptrotor besitzt und somit auch der Heckrotor einen seitlichen Schub (Drift) nach rechts erzeugt, neigt sich der Rumpf ebenfalls nach rechts!



Vereinsausflug München Airport - Vorschau



3-Tages Fahrt von Samstag 05. September bis Montag 07. September 2026.

Der Grund für diesen ungewöhnlichen Reise-termin von Samstag bis Montag liegt in den von den Firmen vorgegebenen Besuchszeiten.

Nach derzeitigen Stand sieht das Besuchsprogramm folgendermaßen aus:

1.Tag: Flugwerft Schleißheim mit Führung, das ist eine Außenstelle des "Deutschen Museum" mit ca. 70 Flugobjekten. Abendliche Einkehr in einem guten Gasthof in der Nähe und Nächtigung mit Frühstück im Ramada-Hotel, nahe dem Flughafen München.



2.Tag: umfangreiches Tagesprogramm mit vielen Einblicken hinter die Kulissen am **Flughafen München** wie z.B. der **Flughafen-Feuerwehr**.

Der **Besucherhügel** und eine abendliche Einkehr im weltbekannten **AIRBRÄU**, mit der Halbe Bier ab 3,70 € stehen auch noch auf dem Programm.

Nächtigung/Frühstück im Ramada-Hotel.

3 Tag: Besichtigung der **HTM Helicopter Travel Munich GmbH** in München, welche an sechs Standorten 23 Hubschrauber betreibt und dann können wir noch an einer **BMW Werksbesichtigung** teilnehmen.

Nach diesem Besichtigungsprogramm treten wir die Heimfahrt an.



Die Kosten mit Busfahrt, Nächtigungen/Frühstück, Eintritten und Besichtigungen sowie der Bordjause, werden ca. 290 € betragen. Vielleicht kann dieser Betrag noch ein wenig reduziert werden. Aufgrund dieser Informationen besteht bereits die Möglichkeit, sich mit einer Anzahlung von € 100,- **FIX** anzumelden um sich seinen Platz schon vorweg zu sichern!

VFFL IBAN: AT84 3400 0000 0012 0394 Verwendungszweck: MUC

Kontakt: Alois Friedl Tel.: 0650/5545549 Email: alois.friedl@24speed.at





Die Runway im Winter 1

von Manfred Steiner

Wir wissen aus eigener Erfahrung wie im Winter die Straßen von Eis und Schnee befreit werden und anschließend weiterer Glätte vorgebeugt wird. Wie geschieht das allerdings auf der Runway eines/unseres Airports?

Um Landebahnen vor Vereisung zu schützen, werden spezielle Streumittel verwendet, welche den Aerospace Material Specification (AMS) 1435E vom 12.03.2024 entsprechen müssen. Diese von der Society of Automotive Engineers (SAE) entwickelten und gepflegten Normen definieren die für die Luft- und Raumfahrtanwendungen erforderlichen Materialeigenschaften, Herstellungsverfahren und Prüfmethode.

Das klassische Auftausalz ist auf der Airside verboten, da es die im Flugzeugbau eingesetzten Materialien, wie die Carbonbremsen zu stark angreifen würde.

In den meisten Anwendungsfällen kommt ein flüssiges Enteisungsmittel auf Basis von Kaliumacetat (KA) zum Einsatz. In speziellen Fällen, wie Eisregen, Pressschnee oder auch präventiv wird festes Taumittel auf Basis von Natriumformiat (NF) eingesetzt. Die Materialmengen die aufgetragen werden, liegen sowohl bei flüssig als auch bei fest zwischen 10-40 g/m², je nach vorherrschenden Bedingungen.

Für das Aufbringen dieser Streumittel stehen am Airport Linz verschiedene Geräte zur Verfügung. Auf der Runway kommen ein XXL-Flüssigstreuer mit einem Fassungsvermögen von 20.000 Liter und ein sogenannter Kombistreuer mit 6.850 Liter flüssigem und 7 m³ festem Streumittel zum Einsatz. Als Backup steht auch noch ein Kombistreuer-Anhänger zur Verfügung (4.000 Liter/5m³). Mit dem XXLStreuer kann eine Streubreite von bis zu 40 Meter erreicht werden. Dazu werden die Arme zweifach ausgeklappt. Der Kombistreuer erreicht eine Breite von 24 Meter bei festem Streumittel und 15 Meter im "Sprühbetrieb-flüssig". Bei allen unseren Streugeräten wird das Material über Streuteller aufgebracht. Bei anderen Airports kommen auch Sprühdüsen zum Einsatz. Das feste Streumittel wird im Normalfall angefeuchtet ausgebracht, das heißt, auf den Streuteller wird zeitgleich festes und flüssiges Streumaterial gefördert.

Das feste Streumittel wird nur eingesetzt, wenn eine vorhandene Eisschicht aufgebrochen werden muss. Dabei fällt das Korn/Granulat auf das Eis und arbeitet sich bis zum Boden durch, wo es noch weiter seine Arbeit verrichtet und das Eis von unten her aufbricht. Wenn dies dann erfolgt ist, was allerdings bis zu einer Stunde benötigen kann, dann kommen die Räumgeräte zum Einsatz. Das zweite Einsatzgebiet der festen Streumittel ist die Prävention wenn Eisregen angesagt ist.

Das war nun ein Einblick in die Eis- und Glättebekämpfung.
Wie ist das aber dann, wenn Schnee fällt?



Die Runway im Winter 2

von Manfred Steiner



“I’m dreaming of a white Christmas”

Allerdings nicht am Airport Linz. Schnee bedeutet Ausnahmezustand!

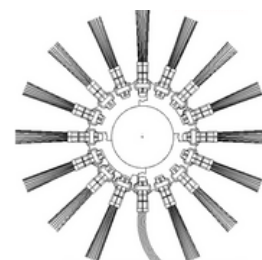


Zur Schneeräumung werden auf Runway, Taxiway und Apron schwere Räumgeräte eingesetzt. Am Flughafen Linz kann man auf fünf Kehrblasgeräte (KBG) mit 5 Meter Räumbreite und zwei Kehrblasgeräte mit 3 Meter Räumbreite zurückgreifen. Außerdem werden noch Schneefräsen, Schneeschleuder und zwei Räumtraktoren eingesetzt.

Zum Beginn der Schneeräumung fährt der Räumzug über die Rollbahnen auf die Piste und beginnt so die Schneeräumung. Vorgesehen ist, dass 4 Kehrblasgeräte einen Räumzug bilden. Dieser Zug fährt die Runway auf jeder Seite zweimal ab, um eine Räumbreite von zumindest 45 Meter zu erreichen, was der Breite einer internationalen Instrumenten-Landebahn entspricht.

Dann werden die beiden Rollbahnen Foxtrott und Golf gereinigt. Auf der Abstellfläche werden im ersten Schritt nur jene Positionen gereinigt, welche unmittelbar benötigt werden.

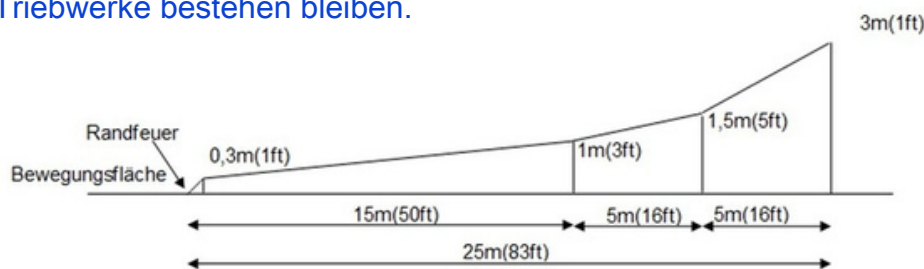
Die Arbeitsweise eines Kehrblasgerätes besteht aus 3 Schritten. Als erstes wird der Schnee mit dem Pflug auf die Seite befördert. Im Schritt 2 kommt die Kehrbürste zum Einsatz, welche den Restschnee mit den Stahlborsten aufwirbelt. Zum Abschluss bläst ein Ventilator, mittels gerichteter Düse, den aufgewirbelten Schnee zur Seite.



Seitenansicht eines Bürstenkranzes (KBG)

Die nun entstandenen Schneewälle werden entweder mit der Schneeschleuder oder mit der Schneefräse in die angrenzende Wiese geschleudert. Es ist darauf zu achten, dass an den Rändern der Bewegungsflächen die notwendigen Schneeprofile eingehalten werden, damit immer genügend Freiraum zu den Flugzeugen, wie Tragflächen oder Triebwerke bestehen bleiben.

unten: Schneeprofil für Widebodies



Falls nach der mechanischen Reinigung eine Glätte bestehen bleibt, wird mit einem geeigneten Streugerät nachgearbeitet um den, für die Landung notwendigen Bremswert zu erreichen. Damit sprechen wir allerdings ein weiteres Thema an, das im ICAO “Global Reporting Format” behandelt wird.



Die weiteren Flächen am Airport werden mit den beiden Räumtraktoren freigemacht. Einer dieser Traktoren ist mit Bürste (Kunststoff-Büschel) und Flüssigstreueinrichtung ausgestattet. Der zweite Traktor hat eine Streueinrichtung für festes Streugut.



LOWL Highlights

Fotos: Jürgen Stiglmaier



27.12.2025 easyJet (Diversion SZG)
Airbus A319-111 G-EZBX



20.12.2025 BUZZ (Ryanair Sun)
Boeing 737 MAX 8-200 SP-RZG



27.12.2025 TUI Airways (Diversion SZG)
Boeing 737 MAX 8 G-TUMO



27.12.2025 Flexjet
Gulfstream G650ER N658FX



25.01.2026 Transavia (Diversion INN)
Boeing 737-8K2 PH-HXF / PH-HXJ



01.01.2026 Union Aviation
Bombardier GLEX YL-VCR



11.01.2026 Jet Aviation
Bombardier Global 6000 N12G