

DEPARTURE

NEWSLETTER FÜR FLUGHÄFEN UND AIRLINES

Ausgabe September 2019

**inter
airport
europe** 

The world's leading airport exhibition

Messe München
8. - 9. - 10. - 11. Oktober 2019

**WILLKOMMEN AUF DER INTER AIRPORT 2019
HALLE B6 - STAND 120**



DEPARTURE ist eine Publikation der WEYER GmbH, D-86919 Utting am Ammersee

EDITORIAL

Liebe LeserInnen,

dieses Heft ist für uns eine besondere Angelegenheit – es ist nicht nur eine Einladung zur größten GSE-Messe Europas, sondern zugleich zu unserem Jubiläum.

Inzwischen zum 13. Mal, also seit 1995 alle 2 Jahre, lädt die Weyer GmbH Sie ein, sich auf der Inter Airport über Neuheiten zu informieren. Das ist eine lange Zeit, 24 Jahre lang im Dienste der Kunden. Anfangs als Mitaussteller, beim ersten Mal bei der Firma Kahlbacher, später mit einem eigenen Stand. Wobei es stets unser Bestreben war, gemeinsam mit unseren Partnern auszustellen, sich als Team zu zeigen.

Zugleich feiern wir 25 Jahre Weyer GmbH – unglaublich wie die Zeit verging. In diesem Heft werden wir auch ein wenig über die Vergangenheit reden und warum die 25 Jahre GmbH nicht identisch sind mit den über 60 Jahren Weyer im Flughafenmarkt.

Kommen Sie auf unseren Stand, wir freuen uns bereits auf Sie und halten für Sie ein Glas zum Anstoßen bereit!

Niklas Weyer
Geschäftsführer



Impressum und Kontakt

WEYER GmbH
Schönbachstr. 2,
D-86919 Utting am Ammersee

Tel. +49 / 8806 / 95 83 50
Fax +49 / 8806 / 95 83 51
Email: info@weyer.aero
Internet: www.weyer.aero

Geschäftsführer: Niklas Weyer
Amtsgericht Augsburg HRB17889
USt-IdNr.: DE.212.297.769

KURZNACHRICHTEN

WIR GRATULIEREN: 15 JAHRE VIA GUIDE GMBH Eine echte Erfolgsstory aus dem Sauerland

Als wegweisende Entscheidung kann aus heutiger Sicht bezeichnet werden, was der amerikanische Hersteller Lavi Industries mit seiner deutschen Vertretung Cronenberg im Jahr 1994 beschloss: eine eigene Produktion in Europa zu eröffnen. Heute wird in Arnsherg weit mehr als nur produziert, eigene wegweisende Entwicklungen werden inzwischen auch dankbar von der amerikanischen Mutter übernommen.

Als ebenso gute Entscheidung erwies sich auch die Kooperation mit der WEYER GmbH im Jahr 2006. In gemeinsamer Zusammenarbeit konnte mit herausragenden Produkten und Service die heutige Marktführerschaft im Flughafenbereich erreicht werden. Auch die in 2018 erfolgte Vergröße-

rung und Umzug in ein neues Firmengebäude innerhalb des Cronenberg-Konzerns ermöglicht die Produktion deutlich zu beschleunigen und zu optimieren.



Foto der ersten Stunde - die Gründer (vlnr):
Schnieder, Ehepaar Lavi, Julius Cronenberg

NEUE VERTRETUNG: FLYER TRUCK Flugzeugschlepper made in Germany

Rechtzeitig vor der Messe können wir eine weitere neue Zusammenarbeit bekanntgeben: Wir haben die Vertretung von ZAGtruck übernommen, die im vergangenen Jahr aus Flyer-Truck entstanden ist und auch weiterhin unter diesem Namen operiert. Beheimatet ist die deutsche Firma in Mühldorf in Oberbayern. Werner Zaglauer's Flugzeugschlepper haben im Markt einen exzellenten Ruf. Das Programm ist inzwischen gewachsen und umfasst nicht mehr nur Schlepper für die General Aviation, sondern reicht bis zu B737/A320. Näheres dazu können Sie

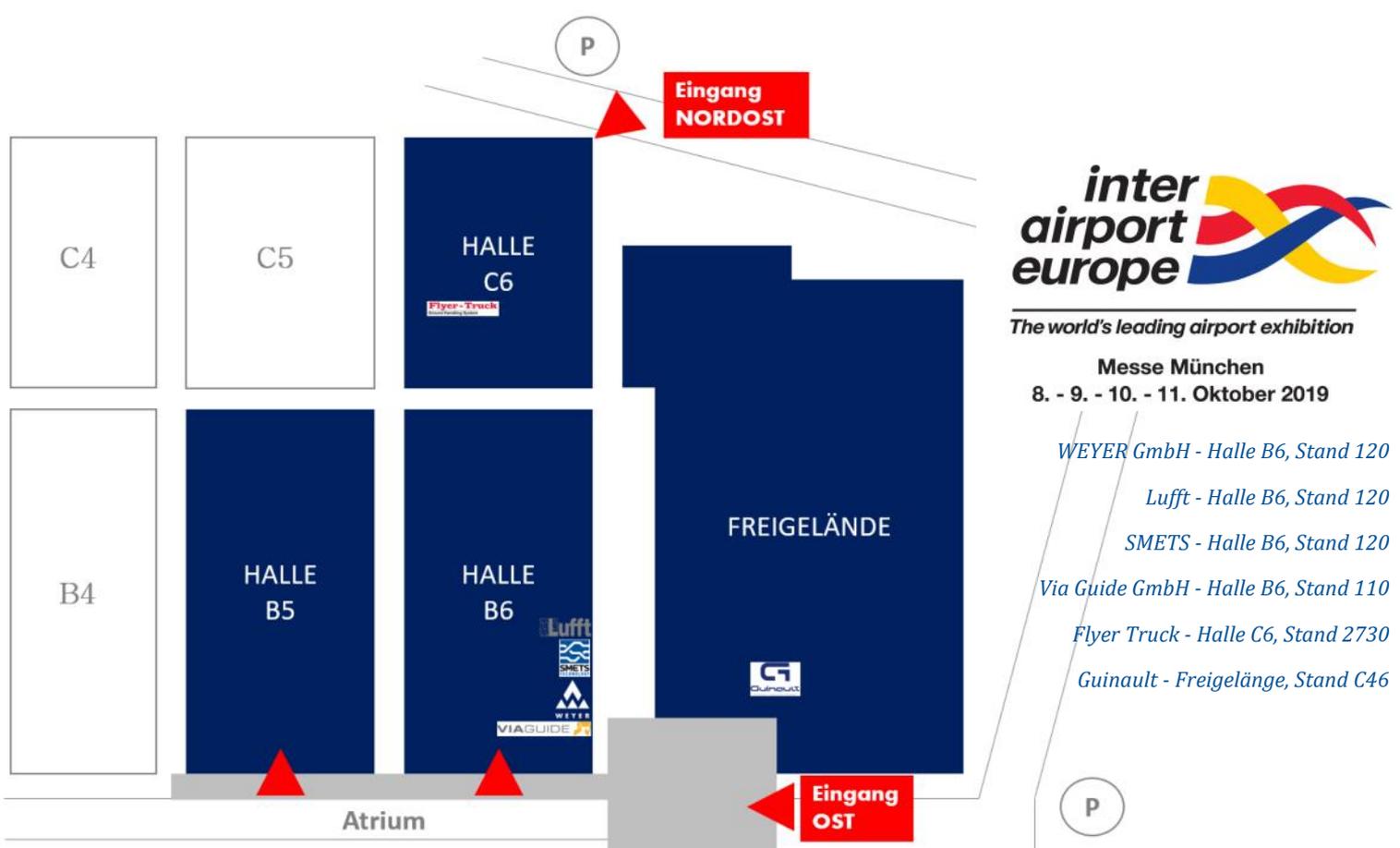
auf der Inter Airport in München erfahren: auf beiden Ständen, bei Flyer-Truck direkt oder bei WEYER.



Werner Zaglauer mit Handschlepper

INHALT

02	Editorial/ Kurznachrichten	12	Kundenstimmen
03	Inter Airport 2019	14	Einfach und Robust
04	25jähriges Firmenjubiläum	15	Wichtige Aufgabe
06	Ene, meine, muh und raus bist du	16	Neue Kooperation: Flyer-Truck
07	Mit Sicherheit gut gesichert	18	Neu: Klimageräte von Guinault
08	Vom Gurtpfosten zum Kunden- Management	19	Hotspray - die dritte Generation
10	Dauerbrenner - Einwinkstäbe	20	Landebahn blockiert - was nun?
11	Neuer JetTrac	22	Mehr Sicherheit bei Landungen auf Nässe
		23	Mehr Power für mehr Sicherheit
		24	Ihre Hilfe erbeten



The world's leading airport exhibition

Messe München

8. - 9. - 10. - 11. Oktober 2019

WEYER GmbH - Halle B6, Stand 120

Lufft - Halle B6, Stand 120

SMETS - Halle B6, Stand 120

Via Guide GmbH - Halle B6, Stand 110

Flyer Truck - Halle C6, Stand 2730

Guinault - Freigelände, Stand C46

INTER AIRPORT 2019

WEYER und seine Partner auf dem Münchner Messegelände

Alle zwei Jahre öffnet die Inter Airport Europe Ihre Tore auf dem Münchener Messegelände. Kontinuierlich entwickelt sich die Messe weiter und zählt heutzutage zu einer der bedeutendsten im Bereich Luftfahrt. Was es damit auf sich hat, erfahren Sie hier.

Seit 1995 sind auch wir als Aussteller vertreten; zeigen eigene Produktentwicklungen genauso wie innovative Lösungen unserer Partnerfirmen. Nachfolgend geben wir einen ersten Überblick über uns und unserer Partner:

GUINAULT: Freigelände, Stand C46

Als Neuheit werden dort die selbst entwickelten Klimageräte gezeigt, ein Markt, auf dem Guinault in der Zukunft deutlich stärker agieren wird. Daneben auch die neueste Generation von Luftstartgeräten, die sich durch eine neue Steuerung für besonders einfache Bedienung auszeichnen.

SMETS TECHNOLOGY: Stand B6 120

Die Brüder Smets entwickeln und bauen ihre eigenen Fahrzeuge zur scho-

nenden und effektiven Reinigung von Gummiabrieb auf Landebahnen. Reinigungen wurden bereits auf vielen deutschen Landebahnen durchgeführt, die Fahrzeuge sind hocheffizient und schnell, haben einen enorm geringen Wasserbedarf und der Gummiabrieb wird durch ein spezielles Filtersystem vom Wasser getrennt, was die Entsorgungskosten senkt.

LUFFT: Stand B6 120

Der schwäbische Hersteller ist bekannt für seine hochqualitativen Messsensoren für die Wettermessung und -prognose. Weyer hat sich insbesondere auf den Vertrieb des Feuchtesensors MARWIS konzentriert, mit dem Wassertiefen auf der Start- und Landebahn gemessen werden und Flugzeugführer vor unliebsamen Überraschungen gewarnt werden können.

VIA GUIDE: Stand B6 110

Auf seinem Stand wird Via Guide zeigen, wie moderne, hocheffiziente Linings gebaut werden. Der Marktführer im Bereich der Personenleitsysteme hat sein Angebot sukzessive ausgebaut mit dem Ziel, dass Wartezeiten mini-

miert und der Personenfluss in Wartebereichen optimiert wird. Das geschieht nicht nur mit den klassischen Gurtpfosten, sondern auch mit modernen Leitsystemen, mit denen das Management den Überblick behält.

Flyer-Truck: Stand C6 2730

Es ist der erste Auftritt von Flyer-Truck seit Jahren auf der Inter Airport. Gezeigt wird ein Flugzeugschlepper, beispielhaft für das gesamte Produktionsprogramm. Werner Zaglauer und seine Assistentin Katrin Jost werden Sie dort persönlich empfangen.

WEYER: Stand B6 120

Dieses Jahr sind wir selbst mit einem größeren Stand vertreten. Gezeigt wird das Eigenprogramm – die neue Generation vom Hotspray v3, das ohne getrenntem Heizstab auskommt. Bei den Chocks können Sie selbst testen, wie der Unterschied verschiedener Chocks auf Untergründen ist. Auch eine komplette Neuentwicklung wird zu sehen sein: das neue Sperrkreuz für Landebahnen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

25 JAHRE WEYER GMBH

... und seit über 60 Jahren im Dienste der Luftfahrt



Ein besonderes Jubiläum steht in diesem Jahr an: Am 10. August 1994 wurde die heutige WEYER GmbH gegründet. Eigentlich ein respektables Alter – doch die Familie Weyer ist seit viel längerer Zeit in der Luftfahrt aktiv: seit 1958. Was es hiermit auf sich hat, erfahren Sie hier.

Den Grundstein des Erfolges legte der Vater des heutigen Firmeninhabers, Manfred Weyer: 1958 gründete er gerade aus England zurückgezogene Jungunternehmer seine eigene Firma, Weyer Import, und nutzte den Schwung der damaligen Wirtschaftswunder-Zeit, innerhalb kürzester Zeit mehrere Standbeine aufzubauen. Das wichtigste war das Autozubehör, doch auch das Luftfahrtgeschäft wurde relativ schnell erfolgreich. Mit dem Vertrieb von Turbinenschaukeln für Flugzeuge und die Zusammenarbeit mit einer kleinen, damals noch unbekannt chemischen Firma für Enteisungsmittel – Kilfrost. Der Durchbruch kam 1963, als Kilfrost das erste verdickte Enteisungsmittel der Welt entwickelte und es Manfred Weyer in den Folgejahren gelang, dieses Produkt, Kilfrost ABC, in allen Flughäfen und Airlines in seinem Vertriebsgebiet als DAS Enteisungsmittel zu etablieren.

1987 Einstieg Niklas Weyer

Nach Studium zum Wirtschaftsingenieur und ersten Berufserfahrungen au-

ßerhalb entschied sich der heutige Inhaber Niklas Weyer im Jahr 1987 in das väterliche Unternehmen einzusteigen, jedoch zunächst mit einem Auslandsjahr, während dessen er verschiedensten Partnerunternehmen in England und USA über die Schulter schauen und viel im Marketing wie auch in der Enteisung lernen konnte. Es erwartete ihn eine Menge Arbeit – sowohl der Autozubehörmarkt war im Umbruch und auch bei der Flugzeugenteisung war harter Wettbewerb.

1994 Gründung Weyer Indutec GmbH

Das Jahr 1994 war ein einschneidendes Jahr für die Familie Weyer. Durch den Zusammenbruch des Autozubehörgeschäftes und entsprechender Veränderung des Marktes wurde ein Konkurs unausweichlich. Doch zugleich blieb der damalige CEO von Kilfrost, Simon Halbert, der Familie Weyer loyal und ermöglichte die Neugründung einer reinen Handelsvertretung mit Kilfrost, dadurch eine reibungslose Fortsetzung der Vertretung. Gleichzeitig gebührte ein Respekt gegenüber der Kunden, die wissend der Situation der Firma Kilfrost/Weyer die Treue hielten. Es wurde hierfür die Firma Weyer Indutec GmbH gegründet, Indutec stehend für Industrietechnik, denn es war geplant, weitere Vertretungen aufzunehmen.

Die neue Vertretung bekam ihr erstes

Zuhause im Privathaus des Gründer Niklas Weyer in Ratingen (bei Düsseldorf), ein reiner Familienbetrieb, Niklas Weyer im Außendienst und Ehefrau Cornelia Weyer unterstützte im Innenbereich.

Doch ein Jahr später wurde neuer Platz benötigt - für den nächsten Nachwuchs der Familie und das Büro zog in eigene Räume um, gerade 900 Meter weiter. Die erste externen Angestellte des jungen Unternehmens begann ihre Arbeit: Silke Naumann.

Wachstum mit neuen Vertretungen

Zugleich begann das Wachstum des Unternehmens, es konnten namhafte Firmen gewonnen werden, mit denen das Vertretungsprogramm ausgebaut wurde: Kahlbacher mit seinen Fluggasttreppen, Stalder mit Enteisungsfahrzeugen, Guinault mit Bodenstrom-, Luftstart- und Heizgeräten. Im Markt konnten so schnell Erfolge erreicht werden, die neuen Produkte kamen gut an.

Umzug in 2000

Das Millennium brachte auch eine gravierende Veränderung für die Firma Weyer – den Umzug ins bayerische Utting am Ammersee. Es waren private Gründe, die zu der Veränderung geführt hatten, die aber nie bereut wurden. Das Büro ist heute eine getrennte Einliegerwohnung im Wohnhaus und

bietet mehrere Arbeitsplätze in moderner, freundlicher Umgebung. Margit Wurf half nun, den Umzug abzuschließen und alles aufzubauen.

Die nächsten Jahre waren ein wenig herausfordernd: Die Anschläge in den USA und die SARS-Krise schüttelten die Luftfahrt kräftig durch. Durch den geschickten Produktmix war Weyer aber gut aufgestellt und überstand die Krisenjahre gut.

Weyer Indutec wird Weyer GmbH

Im Jahr 2003 wurde ein optischer Schritt getan – das Wort Indutec wurde aus der Firmenbezeichnung eliminiert, eine neue Webseite www.weyer.aero konnte erworben werden, die Telefonnummer 0700-WEYERTEL wurde eingeführt.

Weitere namhafte Vertretungen wie Douglas kamen hinzu, im Jahr 2004 auch Andreas Tillmann als freier Mitarbeiter, der bis heute im technischen Produktsupport und After-Sales unterstützt.

Azubi-Sharing und Azubi-Akademie

Ein weiterer neuer Schritt: der erste Auszubildende – es war gedacht als ein soziales Engagement, Ausbildungsplätze zu schaffen und jungen Leuten eine Chance zu geben. Der erste Auszubildende wurde noch mit einem lokalen Partner gemeinsam ausgebildet: Zwei Unternehmen teilen sich Zeit und Kosten. Wir nannten das Azubi-Sharing, eine neue Idee, die auch vom Rundfunk und Fernsehen begeistert aufgenommen wurde und zu ersten Auszeichnungen führte.

Kurze Zeit später wurde auf Initiative von Niklas Weyer die erste Azubi-Akademie gegründet – mehrere Ausbildungsbetriebe geben gemeinsamen Betriebsunterricht, teilen sich die Zeit und Aufwand und für die Auszubildenden ein deutliches Mehr an Wissen. Sehr erfolgreich, denn 2006 wurde mit 16 Auszubildenden gestartet, heute sind bayernweit über 1.000 Azubis in der BDS Azubi-Akademie erfasst.



Niklas und Cornelia Weyer



Manfred Weyer (3.v.r.) mit Kilfrost



Ausgezeichnet für gute Ausbildung - 2009



Gelebter After-Sales-Service

Kilfrost-Kündigung nach 50 Jahren

Den größten Schnitt der Firmengeschichte brachte die Umstrukturierung durch den neuen CEO bei Kilfrost, der weltweit allen Vertretungen, also auch Weyer, kündigte – genau im 50. Jahr der Zusammenarbeit. Unser Marktanteil an Flugzeugenteisungsmitteln betrug zu dem Zeitpunkt immer noch über 50%. Es war ein schmerzhafter Schnitt in mehrfacher Hinsicht, brachte aber doch auch die Chance für Neues.

Anja Bukoll steigt mit ein

2010 startete Anja Bukoll ihre Ausbildung zur Bürokauffrau. Nach dem erfolgreichen Abschluss bildet sie bis heute das Rückgrat der Firma Weyer.

Unser Ziel: Kunden begeistern

Das Unternehmen wird seit vielen Jahren über regelmäßig definierte Ziele und Strategien geführt. Wobei unser wichtigstes Ziel stets die Kundenzufriedenheit ist – nur ein zufriedener Kunde kauft wieder, und das ist unser Ziel, eine dauerhafte Kundenbindung. Immer für den Kunden da zu sein, flexibel zu reagieren, bei Problemen mit Herstellern zu vermitteln sehen wir als unsere wichtigste Aufgabe.

Zufrieden mit dem Erreichten

Aus heutiger Sicht sind wir sehr stolz auf das Erreichte – wir sind mit mehreren Produkten weiterhin Marktführer. Obwohl manche Vertretungen sich verändert haben, so konnten wir viele zum Erfolg bringen. Eigene Entwicklungen wurden vorgenommen, wie das Hotspray oder auch die Chocks, die wir zum Teil auch als Patent anmelden konnten. Auch auf der Inter Airport planen wir eine Neuentwicklung als Antwort auf einen Kundenwunsch.

Feiern Sie mit uns

Kommen Sie auf unseren Stand und feiern Sie mit uns auf die weitere Zukunft – wir freuen uns auf Sie, denn Sie sind der Grund, warum wir so erfolgreich sind.

ENE, MENE, MUH UND RAUS BIST DU

Moderne Randomizer helfen bei der Personalkontrolle

„Bitte rechts – bitte links“ – auf immer mehr Flughäfen sortiert ein Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes ankommendes Personal vor der Sicherheitskontrolle.

Wer das Glück auf seiner Seite hat, kann durch den einfachen Sprengstoff-Abstrich geprüft werden - eine deutliche Vereinfachung und Beschleunigung des Überprüfungsprozesses. Und die andere Seite? Die wird klassisch kontrolliert, alles ablegen, durch den Metalldetektor gehen, alles wieder anziehen.

Hintergrund ist eine neue Verordnung, die bei Kontrollen von Personal, Waren oder Crew-Mitglieder einen vereinfachten Prozess ermöglicht. Voraussetzung ist, dass zufallsgesteuert ein bestimmter Anteil von Personen weiterhin durch den klassischen Metallde-

tektor gehen muss. Die Quote dieser Personen schwankt je nach Flughafen und Genehmigungsbehörde, zwischen 10% und 35%.

Bei der Einführung solcher Verfahren wird häufig ein weiterer Mitarbeiter abgestellt, der nach eigenem Entscheidungsspielraum Personen in die eine oder andere Richtung schickt. Doch stellt sich hier die Frage, wie weit dieser Mitarbeiter tatsächlich völlig willkürlich entscheidet.

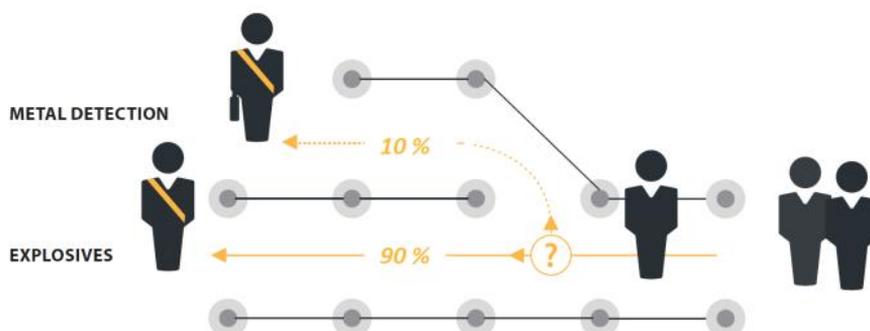
Via Guide GmbH aus Arnsberg hat daher ein komplett neues Randomizer-Konzept erarbeitet.

Personalkontrolle leicht gemacht

Hier wird per Zufallsgenerator entschieden, wer in welche Kontrolle zu gehen hat, bis die Quote erfüllt worden ist. Entscheidender Faktor dabei ist,

dass der Zufallsalgorithmus vom Luftfahrtbundesamt (LBA) abgenommen wurde. Das Auswahlverfahren erfolgt in der Warteschlange kurz vor der Sicherheitskontrolle selbst. Über Bewegungssensoren wird überwacht, ob die Person der Anweisung auch tatsächlich Folge leistet und gibt Alarm, sobald sich die Person anders als angezeigt verhält.

Die Logarithmen und Entscheidungsfindungen sind manipulationsicher, können dokumentiert werden und optimieren einen strukturierten Prozess bei der Mitarbeiterkontrolle. Der große Vorteil ist die Einsparung des bisherigen Mitarbeiters, der die Zuweisung nach Gutdünken vorgenommen hat. Eingesetzt werden diese Via Guide Systeme unter anderem in München und Frankfurt. An weiteren Flughäfen sind sie bereits in der Umsetzung.



Mittels Zufallsgenerator entscheidet der Randomizer welche Mitarbeiter wie kontrolliert werden

STANDARD-CHOCK ODER
NEW GENERATION
BEI WEYER FINDEN SIE DEN
PERFEKTEN BREMSKLOTZ FÜR
IHRE ANFORDERUNGEN

MIT SICHERHEIT GUT GESICHERT

Chock ist nicht gleich Chock

Fotos: Weyer GmbH

Bremsklötze, auch Chocks genannt, müssen das Flugzeug sicher und zuverlässig auf der Position halten: unabhängig vom Untergrund. Umso erstaunlicher, dass es nur wenige Vorgaben oder gar Spezifikationen zur Beschaffenheit von Chocks gibt.

Eine Vielzahl an Ausführungen

Chocks werden in der Regel ohne große Überlegungen beschafft. Sieht man sich auf den Flughäfen um, entdeckt man teilweise abenteuerliche Lösungen, beispielsweise aus Metall, die bei einer Beschädigung das Flugzeugrad aufschlitzen können. Auch Bremsklötze aus Holz werden eingesetzt, in unterschiedlichen Formen und sogar lackiert - diese rutschen bei Nässe sofort weg. Auch die Gefahr durch Absplittterung ist nicht zu unterschätzen. Auch Produkte, die beim Überrollen durch das Flugzeug einfach zusammengequetscht werden sieht man.

Chocks haben eine Aufgabe

Ein viele Millionen Euro teures Flugzeug soll durch Bremsklötze am Wegrollen gehindert werden. Gegen Wind, Neigungen auf dem Vorfeld, bei Glätte und Nässe. Unabhängig von der Reifengröße soll der selbe Chock für ein 30cm Bugrad einer Embreair genauso verwendet werden können, wie für das

Hauptfahrwerk einer A380. Dabei spielt es keine Rolle ob sommerliche Gluthitze oder tiefste Wintertemperaturen. Gerade dann müssen Chocks auch resistent gegen aggressive Enteisungsmittel sein und dürfen auf Rückständen davon nicht wegrutschen.

WEYER testet und entwickelt

Seit Jahren testen und entwickeln wir zusammen mit dem Feedback unserer Kunden neue Chocks aus PUR (Polyurethan). Im neuesten Modell NG-L (New Generation Chock) kommt die SAE Spezifikation AIR4905 zum Tragen: Diese empfiehlt einen Winkel von 45° am Berührungspunkt Flugzeugrei-

fen - Bremsklotz. Zudem bestehen die neuen Chocks aus zwei unterschiedlichen Materialien, die einerseits ein Zusammenquetschen verhindern andererseits aber für ein „Festsetzen“ des Chocks am Boden sorgen. WEYER bietet zwar weiterhin auch die bisherige Standardform an, empfiehlt aber aus Sicherheit für das Flugzeug eindeutig die neue Variante NG-L.

Auch die General Aviation bedienen

Bei uns erhalten Sie auch Bremsklötze für Ultra-Leichtflugzeuge und General Aviation an. Besuchen Sie uns auf der Messe - gerne beraten wir Sie über das passende Modell für Sie.



Chocks von Weyer: verfügbar in verschiedenen Varianten, Längen und Farben

**LINING IST NICHT GLEICH LINING.
VIA GUIDE OPTIMIERT DIE PERSONENFÜH-
RUNG UND DAS WARTESCHLANGEN-
MANAGEMENT AM FLUGHAFEN - DAMIT
IHRE PASSAGIERE ENTSPANNT STARTEN
KÖNNEN.**



VOM GURTPFOSTEN ZUM KUNDENMANAGEMENT

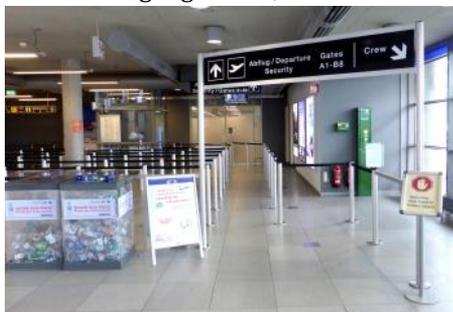
Wie sich Via Guide zum Spezialisten für Flow-Management entwickelte

Als die Via Guide GmbH im Jahr 2004 gegründet wurde, lag der Fokus auf der europäischen Produktion von Gurtpfosten. Schnell entwickelte sich das Geschäft weiter, insbesondere nach Beginn der Zusammenarbeit mit der Weyer GmbH auf den Flughäfen kamen schnell die Nextrac-Wandsysteme hinzu. Doch die eigentliche Kernkompetenz von Via Guide liegt heute im gesamten Flow-Management, der Steuerung und Beobachtung von Passagierströmen.

Der Flugverkehr weist weiterhin eine jährliche gesunde Steigerung auf, trotz neuer Tendenzen wie Flugshaming. Dazu ist der Wunsch der Deutschen nach Erholung am Strand oder Reisen in ferne Länder ungebrochen. Deutlich zu merken ist das für die Flughäfen besonders an den ersten Ferientagen, wenn Passagiere die Kapazitäten des Terminals über das Maximum belasten. Aber auch die Geschäftsreisenden spüren morgens, dass alternative Verkehrsmittel den Flug für das persönliche Gespräch nicht ersetzen können.

Mit Gurtpfosten leiten

Der klassische Ansatz ist zunächst, mit möglichst vielen Gurtpfosten die Massen in geordnete Bahnen zu lenken, sowohl vor dem Check-In als auch vor der Security. Doch schon hier zeigen sich erste Unterschiede: Welche Eingänge, richtig zu kennzeichnen, wo ist der optimale Ausgang, was ist die optimale Durchgangsbreite, wie vermeidet



Beschilderung für schnelle Orientierung



Mit Nextrac-Elementen schnell und einfach Räume schaffen

man aber das ständige Verschieben von Pfosten?

Nextrac zur Abgrenzung

Im nächsten Schritt wird das Lining mit einer stabilen Außenumrandung versehen. Damit können an der Sicherheitskontrolle Bordkartenkontrollen effizient eingeführt werden, ohne dass Passagiere – oder Besucher – unter dem Gurt hindurch huschen und die Kontrolle umgehen. Auch können damit Kabinen gebildet werden, zur Nachkontrolle von Personen nach dem Körperscanner. Auch Rollstuhlräume können gebildet werden.

Eingang klar beschildern

Ein weiterer Punkt ist die deutliche Beschilderung von Eingängen – wo ist der Business-Eingang, wo Economy, wo ist die Fast-Lane? Denn auch dieser Punkt beschleunigt den Passagierfluss, wenn die Fluggäste nicht lange suchen müssen. Via Guide bietet dazu eine Reihe von Lösungen an: von einfachen Hinweisschildern über Kopfschildern bis zu elektronisch angesteuerten Hinweisschildern.

Abkürzungen erlauben

Jetzt geht es an die Details: Ein großes Ärgernis für Passagiere ist der ständige Slalomlauf durch ein leeres Lining. Meist hat das Personal keine Zeit, im Lining Abkürzungen zu öffnen oder bei mehr Andrang zu schließen. Deshalb hat Via Guide das SMARTGATE eingeführt – im Lining integrierte Schwenktüren, die ohne Stromanschluss auf Funkkontakt – manuell oder über intelligente Steuerung – sich öffnen und schließen lassen. Das ist Kundenservice pur, den gerade ältere Passagiere zu schätzen wissen werden.



Die intelligente Steuerung: Smart Gate

Passagierfluss beobachten

Leere Linings können mit einem Schlag gefüllt sein, entleeren sich aber auch genau so schnell wieder. Ist ein Check-In-Lining voll, kann man kurze Zeit später ein Füllen der Security-Linings erwarten. Gut ist, wer die Passagierströme beobachtet und weiß, wann durch Öffnen weiterer Schalter oder Schließen nicht mehr benötigter Schalter reagiert werden kann. Es war ein großer Schritt für Via Guide in der Kooperation mit Qmetrix zu gehen. Mittels Sensoren werden diese Passagierflüsse gemessen. Der zuständige Manager wird über Alarmlevel informiert. Erst jetzt ist es möglich, dass Wartezeiten aktiv gesteuert und aktiv beeinflusst werden können.

Passagierfluss managen

Ein richtiges Management bedeutet aber die vorausschauende Planung auf den Tagesverlauf, die Woche, den Monat. Berücksichtigung von Flugplänen,



Sensoren messen Passagierströme

Feiertagen, Ferien. Das ausgeklügelte Managementsystem von Via Guide erlaubt die vorausschauende Planung von Passagierströmen über die Auswertung von Statistiken und Einbindung externer Faktoren.



Testen Sie

Testen Sie das professionelle Lining selbst und erleben Sie auf der Inter Airport die ausgefeilte Technik.

Via Guide wird auf seinem Stand ein komplettes Lining zeigen, bei dem Sie selbst testen können, wie moderne Linings auf Passagierströme reagieren. Holen Sie sich dort die Anregung für die Verbesserung an Ihrem Flughafen.

Halle B6 - Stand 110

Dauerbrenner...

...im wahren Sinne des Wortes

Die Einwinkstäbe von Weyer halten mit einer Batterieladung über 400 Betriebsstunden lang.

In den Farben rot und gelb lieferbar, sorgen die Einwinkstäbe mit ihren hellen LEDs für sehr gute Sichtbarkeit. Die simple Handhabung begeistert die Kunden: ein Knopf zum An- und Ausschalten und ein durch Drehverschluss gesichertes Batteriefach.

Patentierete Qualität

Geschätzt von den Kunden werden die Marshalling Wands auch wegen ihrer ergonomischen Form und dem geringen Gewicht.

Sie sind aus extrem robustem Kunststoff gefertigt und verfügen über einen

Qualitätsschalter für mehr als 10.000 Schaltungen. Eine Epoxy-Beschichtung auf der Leiterplatte im Inneren sorgt für Schutz vor Korrosion.

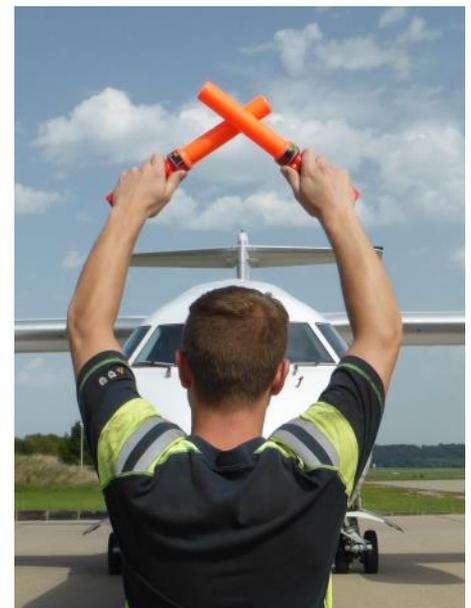
Setzen auch Sie, wie bereits viele internationale und regionale Flughäfen auf Einwinkstäbe von Weyer.

Auf der Inter Airport München stehen unsere Wands zum Testen für Sie bereit.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch:
Halle B6 - Stand 120

Übrigens: unsere Einwinkstäbe können Sie jetzt auch bequem über unseren Onlineshop kaufen:

www.weyer.aero/shop



Best-Seller: Einwinkstäbe von Weyer

Neuer JetTrac endlich lieferbar

Nach langer Entwicklungszeit ist das Produkt marktreif

Bereits zur letzten Inter Airport war ein Prototyp zu besichtigen. Doch fiel die Ausführung in den Praxistests durch. Was ist jetzt anders?

Der JetTrac von Via Guide ist der führende Standard auf dem Vorfeld, wenn es um Absicherung von Gefahrenstellen am Flugzeug geht. Insbesondere wenn verhindert werden soll, dass Passagiere in den Bereich der Triebwerke laufen. Das Grundkonzept hatte sich über die Jahre bewährt, doch wurden Forderungen nach einem längerem Gurtband laut: von 22 Meter auf 25 Meter Länge – und einer besseren Windbeständigkeit des Gurtbandes.

Einfache Bedienung

Von den Anwendern wurde immer wieder gelobt, wie einfach die Bedienung des JetTracs ist. Das Positionieren und einfache Aus- und Einziehen des Gurtbandes ist für eine schnelle Handhabung wichtig. Auch die hohe

Robustheit des Systems – auf dem Vorfeld geht es recht rau zu. So hatte Via Guide im letzten Jahr bereits die Gurtkassette modifiziert, sodass das Gurtband ohne Verdrehen leicht in die Kassette läuft.

Winddurchlässiges Band

Vor zwei Jahren hatte Via Guide dann ein neues, winddurchlässiges Band auf der Inter Airport vorgestellt, das bei kräftigem Wind – der auf dem Vorfeld durchaus vorkommt – das Band nicht mehr soweit herausdehnt. Doch erst die Dauertests im Haus zeigten, dass das Band leider die Verschleißkriterien nicht erfüllt. Daher musste Via Guide auf eine erneute Suche gehen.

Das neue Gurtband ist nicht mehr so winddurchlässig, aber dafür deutlich robuster als das bisherige Band. Gleichzeitig ist es aber auch etwas dicker, somit passen nur noch 18 Meter in die vorhandene Gurtkassette – zu

wenig. Daher die Entscheidung, zugleich eine neue Gurtkassette zu entwickeln.

Eigenreparatur möglich

Die neue Gurtkassette ermöglicht nicht nur mehr Band aufzunehmen, sie hat auch weitere Vorteile: Eine Arretierung verhindert, dass das Gurtband durch Wind weiter herausgezogen wird. Der größte Vorteil wird aber sein, dass durch die modulare Bauweise das Gurtband, welches ja ein Verschleißteil ist, vom Nutzer selbst ausgetauscht werden kann. Reparaturen sind damit deutlich kostengünstiger und können ohne Einsenden der Kassetten an den Hersteller erfolgen.

Neues Modell auf der Inter Airport

Das neue Modell wird auf der Inter Airport gezeigt. Hier kann sich der Nutzer selbst von der Weiterentwicklung überzeugen.



Der neue JetTrac von Via Guide erscheint mit einer komplett überarbeiteten Gurtkassette

25
JAHRE

Seit 25 Jahren unser Ziel: Kunden begeistern

„... herausragendes Engagement, kundenorientierte Lösungen und – für uns besonders wichtig – durch hohe Zuverlässigkeit.“

Athanasios Titonius, Techn. Direktor Flughafen Köln/Bonn GmbH 2010

„... Er steht für die Werte des inhabergeführten Mittelstands wie Zuverlässigkeit, Vertrauen und Qualität.“

Ingolf F. Brauner, Präsident mib – Mittelstand in Bayern e.V. und Vizepräsident German Mittelstand e.V. 2019

„... der unaufdringliche, aber stets präsente Service, fast wie ein Rundum Sorglos-Paket, der stets mitdenkt ...“

Oliver Arzt, N*ICE Aircraft Services & Support GmbH/ Co-Chair SAE G-12 Training & Quality Committee 2010

„... sehr guten, richtig gelebten After-Sales-Service. Hier werden Zusagen auch eingehalten.“

Tim Gerstenberg, (Leiter technischer Dienst, Technical Manager), HAM Groundhandling Group 2019

„... der Erfolg hat uns Recht gegeben: Innerhalb von nur 8 Jahren sind wir von Null zum Marktführer aufgestiegen.“

Andreas Schnieder, Geschäftsführer Via Guide GmbH 2016

„... If necessary, we always were be sure, to get help and information by Niklas Weyer around the clock, 7 days a week during icing seasons.“

Christopher Selle, Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH 2009

„... schätzen das umfangreiche Wissen auf dem Flughafengebiet, ... hohe Zuverlässigkeit ... jederzeit erreichbar ist, auch nach dem Verkauf“

Sven Frank, Leiter Fahrzeug-/ Gerätepool, Flughafen Köln-Bonn GmbH 2019

„... Ihre hohe fachliche Kompetenz und Zuverlässigkeit ...“

Ing. Johann Nichtenberger, Einkauf Flughafen Wien AG 2002

„... Wir ... können Herrn Weyer als Vertretung im Flughafenbereich ohne Einschränkungen empfehlen.“

Horst Kahlbacher, CEO Kahlbacher Machinery GmbH 2016

„... Vielen Dank an Dich und die Erfahrung, die wir gemeinsam machen durften.“

Jürgen Jung, Verkaufsleiter Business Development BBS Verkaufsregion Süd, Brenntag AG 2016

„... Sie haben stets zu Ihrem Wort gestanden und uns mit gekonnter Eigeninitiative diese neuen Operationen erst ermöglicht.“

Marc Losch, Geschäftsleitung Losch Airport Service GmbH 2006

„... The cooperation with Weyer Indutec has been the success key to enter the very difficult German market.“

Lionel Clermont, CEO Guinault SA 2002

„... haben Sie stets bewiesen, dass bei Ihnen der After-Sales-Service dem Verkauf in nichts nachsteht.“

Bendix Wejwer, Betriebsleiter Flughafen Hof-Plauen GmbH&Co.KG 2009

„... super Support bei den von uns gekauften Produkten...“

Thorsten Bienasch, Leiter Technik, WISAG Airport Werkstatt Service Berlin GmbH & Co. KG 2017

„... vertrauensvolle Zusammenarbeit ...“

Andreas Loritz, Head of Non-Aviation Flughafen Memmingen 2019

„... We highly recommend Niklas Weyer as a reliable partner with very customer-orientated engagement.“

Christian Stoschek, Managing Director Aeroground Group 2019

„... die stets kompetente und glaubwürdige Beratung, die unkomplizierte Abwicklung und prompte Hilfe bei welchem Problem auch immer.“

Klaus Stender, Geschäftsführer, FMO Airport Services GmbH, 2019

„... Der Name „Weyer“ ist bei der Lufthansa Technik AG tief eingeebrannt und steht für hohe Qualität, 100%ige Zuverlässigkeit, fachliches Know-How und fairer Geschäftspartner.“

Mathias Offen, Stationsleiter Bremen Lufthansa Technik AG 2009

„... Weyer GmbH have always met or exceeded expectations.“

Ron Hopkins, Director Special Products Division Douglas Equipment 2012

„... schätzen ... sein Fachwissen ... seine gesamtheitliche Betrachtung der Prozesse im Flughafen, ohne dass es gleich in den Verkauf geht ...“

Michael Günther, Bereichsleiter Airport Operations // Senior Vice President Airport Operations 2019

„... We would be glad if we could carry this excellent cooperation well into the future.“

Wolthard Gräf, M.D. N*ICE Aircraft Services & Support GmbH 2002

EINFACH UND ROBUST

Die Bodenstromgeräte von Guinault erfreuen sich hoher Beliebtheit



Ein Guinault-Bodenstromgerät: fertig zum Einsatz auf dem Vorfeld

Foto: Weyer GmbH

Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste müssen unzählige Geräte bedienen können – umso besser, wenn diese leicht und unkompliziert in der Handhabung sind, Fehler und Ausfälle dadurch vermieden werden können.

Als Guinault die Steuerung seiner Geräte vor wenigen Jahren neu entwickelte, lag der Fokus auf einer sehr einfachen und intuitiven Bedienung. Denn es zeigte sich immer wieder, dass Ausfälle von GSE auf fehlerhafte Bedienung zurückzuführen sind. Dabei ist dem Bedienerpersonal kein Vorwurf zu machen – unzählige unterschiedliche Geräte müssen bedient werden, jedes hat eine andere Abfolge. Umso wichtiger, dass Geräte ohne langes Nachdenken ein- und ausgeschaltet werden können und trotzdem alle Sicherheits-Features aufweisen.

Intuitive Bedienung

Guinault hat sich in den letzten Jahrzehnten vom 400Hz Spezialisten zum weltweiten Marktführer entwickelt. Wer Geräte in über 100 Länder exportiert, lernt, dass diese möglichst einfach zu halten sind. So werden grundsätzlich, wo immer möglich, Symbole

verwendet anstelle von Beschreibungen. Das Display ist in vielen Sprachen erhältlich und das integrierte WLAN-Modul erlaubt detaillierte Informationen über den Zustand und auch mögliche Fehlermeldungen des Geräts.

Eine Vielzahl an Optionen

Die Guinault GPU ist erhältlich in 90, 140 und 180kVA, mit und ohne 28Vdc, mit einer Vielzahl von Optionen, die eine Anpassung an die individuelle Operation ermöglichen. Das geringe Gewicht, das leichtes Manövrieren erlaubt, ist bedingt durch die solide, aber durchdachte Bauweise mit offenen Profilen und einer Glasfaserhaube.

Modernste Technik

Auch motortechnisch hat sich eine Menge getan. Die neuen Motoren nach Abgasstufe V sind nicht nur angenehm leise, sondern durch die intelligente Steuerung von Guinault sind auch keine Ausfälle mehr durch zugesetzte Dieselpartikelfilter zu befürchten. Dies war eines der großen Probleme in der Vergangenheit. Denn GPUs sind mit ihrer kurzen Laufzeit am Flugzeug und zugleich niedrigen Stromabnahme eigentlich nicht für Dieselpartikelfilter

geschaffen, es muss also hier eine gezielte Technik eingreifen. Ein Vorführgerät, das an verschiedenen Flughäfen im Einsatz war, zeigte diese Zuverlässigkeit eindrucksvoll.

Das Bodenstromgerät der Serie GA kann auf der Inter Airport von Ihnen begutachtet werden. Lassen Sie sich zeigen, wie die intelligente Datenablesung funktioniert.

FAKTEN

- ⇒ Guinault-GPUs sind von 90kVA bis 180kVA lieferbar
- ⇒ Bis zu zwei 400Hz-Ausgänge pro Gerät sind möglich
- ⇒ Optional bis zu zwei 28,5VDC-Ausgänge
- ⇒ Möglichkeit AC- und DC-Ausgang parallel zu nutzen
- ⇒ Simple und intuitive Bedienung

WICHTIGE AUFGABE

Auf Luftstartgeräte kann nicht verzichtet werden

Aus Kosten- oder Umweltschutzgründen bleibt bei vielen Airlines und Flughäfen die APU (Auxiliary Power Unit), also das Hilfstriebwerk am Heck des Flugzeuges aus. Folglich kann die APU nicht zum Start der Triebwerke genutzt werden - zum Glück gibt es Luftstartgeräte, die diese Aufgabe übernehmen.

Triebwerke richtig starten

Flugzeugturbinen sind sog. Selbstzünder, allerdings wird dazu eine Mindestdrehzahl benötigt. Wird bereits vor dem Erreichen dieser Minstdrehzahl Sprit eingespritzt, kann es zu einem Triebwerksbrand kommen. Um dies zu verhindern werden die Triebwerke nicht elektrisch angetrieben, sondern mit enormer Druckluft: 42psi. So erreicht die Turbine schnell die richtige Drehzahl.

Ausgefeilte Steuerung

Zum Start der Triebwerke wird zunächst ein spezieller Schlauch, der für die hohen Drücke geeignet ist, am Flugzeug angeschlossen. Im nächsten Schritt erzeugt der Airstarter, wie Luftstartgeräte auch genannt werden, den erforderlichen Druck. Viele Geräte verfügen über ein Überdruckventil, das die überschüssige Luft in die Umwelt bläst - bis der Druck dann tatsächlich



Ein unverzichtbarer Helfer im Notfall: das Luftstartgerät

Foto: Guinault SA

benötigt wird. Die intelligenten Geräte von Guinault hingegen bauen den Druck auf, fahren ihre Leistung dann aber zurück, bis der tatsächlich benötigte Luftdruck durch den Piloten im Cockpit abgerufen wird.

Bewährte Technik

In der Regel kommen auf den Flughäfen Airstarter mit Dieselmotoren zum Einsatz. Dieser Motor treibt einen Kompressor an, der dann den erforderlichen Druck erzeugt. Solche Geräte sind deutlich günstiger, als beispiels-

weise Airstarter mit ausrangierten APUs, äußerst zuverlässig und kostengünstig im Betrieb. Besonders wenn sie, wie die Guinault-Geräte, eine Automatik aufweisen, die das Ablassen überschüssiger Luft vermeiden.

Selten im Einsatz aber notwendig

Airstarter sind ein Muss für jeden Flughafen. Ohne Sie kann ein Flugzeug ohne APU oder bei defekter APU nicht starten. Zugegeben: Wirtschaftlich betreiben lassen Sie sich nur selten. Daher sind günstige Anschaffungs- und geringe Betriebs- und Wartungskosten umso wichtiger. Guinault und WEYER informieren auch auf der Inter Airport über Luftstartgeräte.



Ein Airstarter im Einsatz auf dem Flughafen-Vorfeld

Foto: Guinault SA

FAKTEN

- ⇒ Erhältlich mit 280/ 350 und 400ppm
- ⇒ Als Anhänger oder auf LKW
- ⇒ Mit Motoren der neuesten Abgasnorm
- ⇒ Günstige Anschaffungs- und Betriebskosten

NEUE KOOPERATION: FLYER-TRUCK

Führender Schlepperhersteller entscheidet sich für WEYER



Flugzeugschlepper von Flyer-Truck sind für Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 100to geeignet.

Fotos: Flyer-Truck

Manchmal ist ein Neustart auch eine Chance für neue Wege. So geschehen beim Flugzeugschlepper-Hersteller Flyer-Truck. Durch die Firmengründung in 2018 entstand der Bedarf für einen effektiven Vertrieb – in Kooperation mit WEYER GmbH.

Im Jahr 1993 entschied der Firmengründer Konrad Zaglauer, dass es viel zu mühsam ist, sein Flugzeug von Hand aus dem Hangar zu ziehen – und baute sich ein eigenes motorbetriebenes Handzugerät, um seine Piper Arrow 4 bequem hangarieren zu können. Dieser kleine Schlepper fand schnell Aufmerksamkeit und so wurden mehr Schlepper gebaut. Der Grundstock für eine neue Firma namens Flyer-Truck war gelegt. Im Jahr 2018 beschloss der Sohn, Werner Zaglauer, der die Geschäfte schon seit vielen Jahren von seinem Vater übernahm, aus der Firma eine GmbH zu bilden – die ZAGtruck gmbh, die die Marke Flyer-Truck weiterführt.

Über 400 Geräte im Einsatz

Über die Jahre wurden über 400 Geräte an Kunden in über 25 Länder ausgeliefert. Dazu zählen viele namhafte

Flughäfen und Operator. Geschätzt wird die hohe Zuverlässigkeit und Robustheit der Geräte, der geringe Wartungsaufwand – und damit auch geringe Betriebskosten – sowie die einfache Bedienung. Viele Kunden haben mit Ausbau ihrer Operation auch weitere Flyer-Truck gekauft, was für eine hohe Kundenzufriedenheit spricht. Mit unterschiedlichen Baureihen von 2to bis 100to MTOW können nahezu alle Pisten- und Privatflugzeuge bewegt werden. Helikopter-Schlepper bis 3600kg runden das Portfolio ab.

Handgeführte Schlepper bis 18to

Das Programm umfasst für die kleineren Flugzeuge handgeführte Schlepper, mit Verbrennungs- oder Elektromotoren, in verschiedenen Größen bis zu einem maximalen Flugzeugabfluggewicht von 18 Tonnen.



Die Fertigung - Handarbeit

wicht von 18 Tonnen. Die Radaufnahme erfolgt durch eine kippbare Auffahrrampe mittels Hand- oder Elektrowinde. Sonderadapter sind erhältlich für Flugzeugtypen mit Radverkleidung.

Selbstfahrend mit Fahrerstand bis 40to

Größere Flugzeuge werden mittels elektrisch-hydraulisch gesteuerter Technik aufgeladen. Das Aufnahmeerack ist für verschiedenste Radbreiten und -durchmesser geeignet und ist über ein ausgeklügeltes Haltesystem gegen Ausheben gesichert. Der Bediener sitzt auf dem Fahrerstand und kann den Business-Jet so leicht auch über größere Strecken transportieren.

Kabine bis 100to

Die größten Schlepper sind für Passagierjets der Kategorie C geeignet und garantieren ausreichend Leistung, auch für längere Schleppläufe. Die kraftvollen Elektromotoren und die ausgeklügelte Steuerung ermöglichen eine einfache Bedienung und ein sicheres Arbeiten. Die ergonomische Fahrerkabine mit 360° Rundumsicht erlaubt auch längeres entspanntes Fahren und Arbeiten. Mit der Universalaufnahme

mit mechanischen und elektronischen Sicherheitseinrichtungen wird ein sicheres Operating gewährleistet.

Ferngesteuert

Die neueste Entwicklung von ZAGtruck sind ferngesteuerte Schlepper, die insbesondere in beengten Verhältnissen – oder Hallen – eine genaue Positionierung des Flugzeuges erlauben. Dabei kann sich der Bediener unabhängig vom Gerät so positionieren, dass er kritische Rangierstellen direkt im Auge behalten kann. Dadurch kann Hallenplatz optimal genutzt werden.

Helikopter-Schlepper

Selbst für Helikopter mit Kufen und einem maximalen Abfluggewicht von 3,6 Tonnen hat ZAGtruck die passende Lösung: die einfache Aufnahme an den Kufen ermöglicht das sichere Umpositionieren des Hubschraubers. Hierbei kommt ein Parallel-Aufnahmerahmen mit Hydraulikzylinder zum Einsatz.

Ziel der Kooperation

Die Zusammenarbeit der beiden mittelständischen, oberbayerischen Firmen hat natürlich einen großen Nutzen, nicht nur für die Unternehmen, sondern auch für die Kunden. WEYER bietet damit seinen Kunden der Gene-



Der FLT 500 RC ist für Flugzeuge und Hubschrauber bis 50,0to max. Abfluggewicht geeignet.



Elektrisch angetrieben: FLT 400 e-drive



Elektrohydraulische Bugfahrwerkaufnahme

ral Aviation, Helikopter und Wartung eine inzwischen umfangreiche Palette an Geräte an, sei es im Wartungsbetrieb, Bodenstromgeräte oder Schlepper. ZAGtruck kann sich so stärker auf die Weiterentwicklung und Produktion seiner Produktpalette konzentrieren und sicherlich interessante Produkte auf dem Markt präsentieren.

Es ist geplant, die Produktreihe – zumindest in ausgewählter Form – auch im neuen Onlineshop von Weyer zu integrieren.

Besuchen Sie auch Flyer-Truck auf der Inter Airport 2019 in München:

Halle C6, Stand 2730

Flyer - Truck
Ground Handling System

NEU: KLIMAGERÄTE VON GUINAULT

Eine neue Generation von Klimageräten mit interessanten Features



Eine Besonderheit: ein Gerät für 400Hz Bodenstrom und zugleich Klimatisierung.

Fotos: Guinault

Bereits zu Zeiten der Zusammenarbeit mit Lebrun kam ein Großteil der Entwicklungen von Guinault. Das zahlt sich heute nach der Trennung voneinander aus. Guinault ist derzeit dabei, die gesamte Reihe der Klimageräte neu zu entwickeln, dabei auf die neueste und von den Anwendern geschätzte GUINAULT Steuerungstechnologie umzustellen die die Geräte einfach zu bedienen macht, so wie es bereits von anderen GUINAULT-Geräten gewohnt ist.

Kompakt und einfach

Das erste Gerät dieser Reihe ist das GF10 - ein Klimagerät, das für Flugzeuge der Klassen B und C konzipiert ist, also den am häufigsten eingesetzten Flugzeugtypen wie B737 und A320 Serien. Das GF10 ist durch seine kompakte Bauweise sehr beliebt bei den Anwendern. Die Wendigkeit des Geräts ist sehr hoch, damit das mühsame Rangieren am Flugzeug leichter fällt. Auch die simple und logische Bedienung gefällt den Anwendern, denn bei unzähligen verschiedenen GSE-Geräten auf dem Vorfeld ist das eine erhebliche Erleichterung.

Genial - der COMBO

Optional hat das GF10 noch eine Be-

sonderheit: Der COMBO. Bedeutet, dass das GF10 sowohl als Klimagerät als auch als GPU genutzt werden kann. Dadurch können Kosten und Aufwand eingespart werden, es ist nur noch ein Gerät für beide Einsatzzwecke erforderlich. Das erhöht natürlich auch den Kosten-Nutzen-Effekt beim Einsatz des Gerätes, denn es können dem Kunden gegenüber beide Leistungen abgerechnet werden, erforderlich ist dafür aber nur ein Gerät. Was letztendlich auch der Umwelt zu Gute kommt.

Hochwertige Komponenten

Ein wichtiger Aspekt bei der Zuverlässigkeit ist der Einsatz hochwertiger Komponenten. Neben dem Deutz-Motor setzt Guinault auf bekannte Hersteller wie Danfoss für die Frequenzumformer und andere Komponenten, die weltweit erhältlich sind und vielfach bewährt.

Möglich wird das durch eine Änderung im Inneren des Gerätes. Beim normalen Klimagerät erzeugt der Dieselmotor eine Spannung mit 60Hz, die das Klimagerät antreibt. Für den Combo wird jedoch diese Frequenz verändert auf 400Hz und steht damit auch der GPU zur Verfügung. Da die Flugzeuge im Stand nur sehr wenig Leistung ziehen, ist die Stromabnahme nicht so

erheblich und die Klimafunktion kann normal genutzt werden. Die Spannungsspitze kommt erst beim Triebwerkstart - zu diesem Zeitpunkt ist die Klimaanlage bereits abmontiert.

Informieren Sie sich auf der Inter Airport München genauer über die Möglichkeiten des GF10 und GF10 COMBO:

Freigelände - Stand C46

FAKTEN

- ⇒ **GF10:**
geeignet bis einschl. A320/ B737
- ⇒ **GF10 Combo:**
einschl. 90kVA, 28V GPU
- ⇒ **GF 40:**
für alle Flugzeugtypen geeignet
- ⇒ **Antrieb:**
Diesel oder 50Hz

HOTSPRAY - DIE DRITTE GENERATION

Neue Entwicklung macht das Gerät bedienungsfreundlicher

Seit 17 Jahren ist das HOTSPRAY der Standard für „kleine Enteisungen“ – seien es Fluggasttreppen, Propeller oder Einsätze in der General Aviation. Jetzt kommt die neue Generation mit deutlichen Erleichterungen für die tägliche Bedienung.

Als 2002 das HOTSPRAY im Markt eingeführt wurde, hatte man eigentlich nur ein Problem im Auge: Wie kann auf einer MD80/B717 die Flügelwurzel mit möglichst wenig Aufwand enteisungsfähig werden, ohne gleich ein ganzes Enteisungsfahrzeug zu beauftragen. Ein dänischer Hersteller hatte zusammen mit der SAS eine Lösung entwickelt, die wir dann unter dem Namen HOTSPRAY in unseren Markt eingeführt haben.

Anfangs schwer und anfällig

Die Zusammenarbeit war von Anfang an problematisch; auch war das Gerät nicht praxistauglich: Komplette aus Stahl gebaut, war es sehr schwer und von Bedienern kaum zu halten, besonders wenn es befüllt war. Auch waren die Geräte sehr anfällig und zugleich der After-Sales-Service mangelhaft, sodass kommen musste, was absehbar war:

V2 – die erste Eigenentwicklung

Im Jahr 2011 stellten wir die erste Eigenentwicklung vor, eine Gemeinschaftsentwicklung mit lokalen Betrieben. Durch Verwendung eines hochwertigen Standardbehälters konnten wir das Gewicht und auch den Preis fast halbieren. Ein wichtiger Punkt zur Gewichtsreduzierung war der herausnehmbare Heizstab. So wurde das Gerät viel leichter handelbar und auch sicherer im Einsatz.

V3 ab Winter 2019/2020 verfügbar

Die neue Generation profitiert von der



Treppen-Enteisung leicht gemacht



Anwendung in der General Aviation



Helfer bei der Propeller-Enteisung

Weiterentwicklung auch elektronischer Komponenten. Die Generation V3 wird die Heizpatrone fest im Gerät installiert haben, damit ist das lästige Entfernen des Heizstabes Geschichte. Das neue Hotspray wird eine Betriebsspannung von 48 Volt Gleichstrom haben, ist damit auch in Feuchträumen – wie es die Enteisung naturgemäß ist – sicher und wird mit einem separaten Ladegerät wieder aufgeheizt.

Das Gesamtgewicht wird nur minimal höher sein als das betriebsbereite bisherige Hotspray, auf jeden Fall leichter als die bisherige Variante mit Heizstab.

Geeignete Enteisungsflüssigkeiten

Auch die neue Generation wird bei der Flugzeugenteisung die zugelassenen Enteisungs-Flüssigkeiten Type I, II oder IV versprühen können. Die Aufheizung wird schonend durchgeführt und die maximale Kontakttemperatur nicht überschritten. Die Flüssigkeitstemperatur wird bei 50°C abgeregelt, damit sind auch keine besonderen Sicherheitsmaßnahmen gegen Verbrühung erforderlich.

Zur Enteisung von Böden oder Geräten, Treppen etc. wird das neue SpecialMelt von Westermaier empfohlen, ein sehr schonendes Enteisungsmittel auf Glykolbasis mit sehr gutem Schutz gegen erneute Vereisung.

Vielseitige Anwendungen

Über die Jahre haben sich vielseitige Anwendungen ergeben – neben der ursprünglichen Flugzeugenteisung gibt es eine Reihe von spezialisierten Anwendungen – bei der Eisenbahn, in der Industrie und in Fahrzeugparks. Überall wo sich kritische kleinere Vereisungen gebildet haben, die entfernt werden müssen. Gerne stehen wir für Fragen zur Verfügung.

Inter Airport: Halle B6 - Stand 120



**WIE FUNKTIONIERT DIE
SICHERUNG EINER BLOCKIERTEN
RUNWAY?
WEYER ENTWICKELT EIN SYSTEM
FÜR KURZFRISTIGE SPERRUNGEN -
EINFACH UND SICHER.**

LANDEBAHN BLOCKIERT - WAS NUN?

Beleuchtetes Sperrkreuz auf Anhänger sichert bei kurzfristigen Sperrungen

Es ist schnell passiert – ein Reifenplatzer bei der Landung, abgebrochene Teile, die gesucht werden müssen. Manchmal muss die Landebahn ganz schnell und für nur kurze Zeit gesperrt werden – wie erfolgt die Sicherung?

Es gibt verschiedenste Formen der Landebahn-Sperrungen. Die einfachsten sind geplante Wartungsarbeiten, bevorzugt in der Nacht, wenn der Flughafen für Starts und Landungen gesperrt ist – zumindest die meisten Flughäfen verfügen über ein Nachtflugverbot. Sei es für Gummiabrieb-Entfernung, Kontrolle der Beleuchtung oder andere Instandhaltungsmaßnahmen. Ist der Flughafen geschlossen, kann in Ruhe gearbeitet werden. Gleiches gilt, wenn mehrere Landebahnen verfügbar sind. Auch dann kann eine Bahn zwischendurch ohne großen Aufwand gesperrt werden.

Wie wird aber verhindert, dass trotzdem Flugzeuge irrtümlicher Weise landen? Das ILS wird abgeschaltet, die Beleuchtung kann je nach Aufgabe nicht immer deaktiviert werden. Also werden große Kreuze ausgelegt: 36 x 9 Meter Größe, beschwert mit Sandsäcken, damit sie auf den Bahnen nicht verweht werden können. Der Arbeitsaufwand wird also schon erheblicher, ein Trupp von Mitarbeitern ist hierfür erforderlich. Bei längerfristigen Sperrungen sicher ein vertretbarer Aufwand, aber bei kurzfristigen Sperrungen?

Einfache Lösung gefordert

Die Flughäfen benötigen hierfür eine Lösung, die in kürzester Zeit – innerhalb von fünf Minuten – und einfach durch eine Person installiert werden kann. Die ebenso für eine halbe Stunde wie auch für mehrere Tage Dauer bleiben kann, wenn nicht absehbar ist, wie lange die Arbeiten andauern werden. Die idealerweise durch die Verkehrsleitung selbst aufgestellt und entfernt

werden kann. Und zugleich für anfliegende Flugzeuge deutlich sichtbar ist.

Lösung: Beleuchtetes Sperrkreuz

Die Lösung des Problems ist ein beleuchtetes Sperrkreuz, montiert auf einem Anhänger, das innerhalb weniger Minuten an den Anfang der Landebahn positioniert wird, mit Blickrichtung auf den ILS-Gleisfeld. Das Kreuz mit einer automatisch umschaltbaren Leuchtstärke für Tag und Nacht blinkt im 2,5 Sekunden Takt und mit einem Leuchtwinkel von nur 10°, um nur in Landerichtung anfliegende Flugzeuge zu warnen, nicht aber andere Flugzeugführer zu irritieren.

Vorschriften zu beachten

Neben den amerikanischen Normen, die aber nicht vollständig auf Europa angewendet werden können, sind auch die wichtigsten europäischen Normen für Luftfahrt-Geräte zu beachten. Und natürlich auch die Besonderheiten europäischer Eigenheiten, wie von aggressiven Enteismitteln, die besondere Schutzmaßnahmen erfordern. Das umfangreiche Wissen über die vielen Jahre im GSE Luftfahrtmarkt hilft natürlich, alle wichtigen Bereiche abzudecken.

Eigenentwicklung gefordert

Nachdem ein internationaler Flughafen mit einer entsprechenden Anfrage auf Weyer zukam, beschäftigten wir uns ausführlich mit dieser Thematik. Der erste Gedanke war, einfach ein amerikanisches Produkt zu importieren – doch der hohe Importaufwand, unterschiedliche Auffassungen von Garantie, Normen und weitere Gründe führten zur Prüfung, ob dieses Gerät gegebenenfalls auch in Deutschland zu produzieren sei. Eine Prüfung der vielfachen Luftfahrtnormen und Vorgaben ergab schnell eine Reihe von Auflagen, die zu beachten sind und das Gerät auch nicht mehr vergleichbar machen

mit den amerikanischen Produkten.

Autark

Eine Forderung, die für uns äußerst wichtig ist, ist dass das Gerät auch bei Ausfall des Generators noch autark sein muss, denn es handelt sich hier um ein Gerät der Flugsicherheit. Über eine entsprechende Steuerung wurde also sichergestellt, dass selbst nach Abschalten des Generators die Lichtanlage noch für mindestens drei Stunden weiter leuchtet – die von der FAA vorgegebenen Prüfzyklen betragen zwei Stunden. Auch die Leuchtstärke wird automatisch angepasst nach Tag oder Nacht, der Leuchtwinkel aufwändig konstruiert und die Lichtstärke mittels LED-Lampen hoher Zuverlässigkeit ermittelt.

Einfache Bedienung

Ein Hauptaugenmerk wurde auf die einfache Bedienung gelegt – wenn das Gerät aufgestellt werden muss, ist Hektik angesagt, Fehler und langes Suchen sind Tabu. Also wurde das Bedienfeld auf einfache Logik hin konzipiert. Die Steuerung und Überwachung der Lampen wird im Hintergrund geregelt.

Zweitnutzen Taxiway

Ein weiterer Nutzen ist, dass der Anhänger auch auf Rollwegen eingesetzt werden kann. Hier ist der Einsatzzweck häufiger, somit auch für die Wirtschaftlichkeit wichtig. Um kein Lufthindernis für landende Flugzeuge zu bilden, können die Arme auf eine Höhe von circa drei Meter zusammengeklappt werden, auch die Leuchtstärke und -farbe wird entsprechend angeglichen.

Diskutieren Sie mit uns

Erzählen Sie uns von Ihren Erfahrungen und Maßnahmen wie Sie Ihre Runway sichern. Wir freuen uns auf den Austausch auf der Inter Airport.



Foto: iStock

DIE SICHERHEIT BEI LANDUNGEN AUF NÄSSE ERHÖHEN

MARWIS misst Wasserfilmhöhe

Fluglotsen kennen den Funkspruch aus dem Cockpit: „Tower, requesting runway condition.“ Gerade nach einem Gewitter oder vorangegangenen Regenschauer, wenn die Landebahn noch nass ist eine berechtigte Frage. Eine Fahrt über die Piste mit dem Follow-Me schafft am Boden Klarheit - doch was meldet man den Piloten, damit diese die Bremsysteme für eine sichere Landung richtig einstellen können?

Zuverlässige und genaue Messung

MARWIS (Mobile Advanced Road Weather Information Sensor) hilft die wichtigsten Fragen zu klären: Wet oder Standing Water? Ist Aquaplaning beim Aufsetzen zu erwarten? Das System des schwäbischen Herstellers Luft wird am Fahrzeug montiert und misst zuverlässig die Wassertiefe im Vorbeifahren. Die dabei erhobenen Daten werden einem dezentralen Server gemeldet und sind somit zeitgleich sicher dokumentiert. Doch nicht nur die Nässe wird gemessen: Auch Schnee, Schneematsch und Eis werden erkannt, ebenso die Temperatur und



Gemessen wird mit LEDs

die Taupunkttemperatur. Die analysierten Daten wandern nicht nur auf einen Server, sondern können über ein mitgeführtes Laptop, Tablet oder Smartphone direkt abgelesen werden. Der Fahrer erhält dazu ein GPS-unterstütztes Abbild der Runway und kann so den Tower umfassend über



Fahrzeugmontage des MARWIS

den aktuellen Zustand der Bahn informieren. Die Daten sind für den Flughafen jederzeit abrufbar, können jedoch nicht nachträglich geändert oder manipuliert werden.

Kombination mit Frictiontester

Auch im Winter kann das System eingesetzt werden - in Kombination mit einem Frictiontester ergibt sich so ein zuverlässiges Gesamtbild über den Zustand der Runway. MARWIS kann mittels Infrarotmessung nicht nur Eis und Schnee erkennen, sondern auch Enteisungsmittelreste.

Intuitive Bedienung

Flughäfen die MARWIS bereits einsetzen sind von der Benutzerfreundlichkeit beeindruckt. Die simple Steuerung, beispielsweise über ein Tablet, überzeugt. Zur Datenerhebung wird ein optisch-spektroskopische Messverfahren angewandt - mittels LED-Messungen über Wellenlängen.

Luft ist mit diesem System ebenfalls auf der Inter Airport in München vertreten und freut sich auf Ihren Besuch.

MEHR POWER FÜR MEHR SICHERHEIT

Gummiabrieb auf der Runway kann zur Gefahr werden

Bei Regen können vom Gummiabrieb verschmutzte Start- und Landebahnen glatt wie Schmierseife werden. Ein zuverlässiger Partner hilft, die Startbahn wieder sicher zu machen.

Landende Flugzeuge hinterlassen ihre Spuren: Von Zeit zu Zeit muss der entstandene Gummiabrieb entfernt werden, um sichere Bremswerte gewährleisten zu können. Üblicherweise wird dazu Hochdruck-Wasserstrahlung eingesetzt: 2.500 bar. Bei diesem hohen Druck kann es aber auch vorkommen, dass die Befehrerung, Fugen oder Markierungen auf der Runway beschädigt werden.

Effektive und schonende Reinigung

Damit das nicht passiert, hat die Berliner Firma SMETS ein spezielles Gerät entwickelt, das mit der richtigen Kombination aus Druck, Wassermenge, Düsenart und DüsenEinstellung sowie Rotationsgeschwindigkeit überzeugt. Durch die hohe Drehzahl minimiert sich die Flächenbelastung der Wasserdüsen - der Garant für eine schonende Behandlung der Oberfläche. Die Abtragsleistung von durchschnittlich 1.200m² pro Stunde überzeugt ebenfalls. Im Notfall kann der Truck

die Bahn für landende Flugzeuge innerhalb kürzester Zeit verlassen. Größere Runways können auf Wunsch auch mit mehreren Fahrzeugen gleichzeitig gereinigt werden.

Komplettes Dienstleistungspaket

SMETS übernimmt aber nicht nur die Reinigung der Start- und Landebahn, sondern kümmert sich auf Wunsch auch um Kehrarbeiten und die Entsorgung des Gummiabriebs sowie des

Schmutzwassers. Dieses wird in Spezialcontainern entwässert. Der daraus resultierende Schlamm wird auf Wunsch mit einem Entsorgungsnachweis entsorgt. Bei jedem Einsatz wird das Reinigungsfahrzeug von einem Service-Wagen begleitet, um Verschleißteile direkt vor Ort austauschen zu können.

Besuchen Sie SMETS auf der Inter Airport und machen Sie sich selbst ein Bild.



Professionelle und effektive Reinigung der Runway durch SMETS

CHICKEN WINGS®



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER



IHRE HILFE ERBETEN

Datenschutz als Chance

Sie erhalten diesen Newsletter, weil wir im geschäftlichen Kontakt stehen, Sie bei uns gekauft oder Interesse an unseren Produkten oder Dienstleistungen bekundet hatten.

Natürlich senden wir Ihnen diesen gern auch weiterhin zu – in diesem Fall müssen Sie nichts weiter tun. Ihre Daten werden gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) sicher gespeichert und auch nicht an Dritte weitergegeben.

Doch Dinge ändern sich über die Zeit – veränderte Aufgaben, Interessen oder das Unternehmen wurde verlassen. Wir bekommen das leider nicht mit.

Bitte helfen Sie uns

Hat sich die Anschrift verändert, die Person ist nicht mehr im Unternehmen tätig? Die Datenbestände aktualisieren wir mit Ihrer Hilfe gerne.

Bitte kreuzen Sie das nachfolgend an, scannen und emailen oder faxen Sie die Seite an uns und wir korrigieren die Daten sofort.

Selbstverständlich steht dieses Magazin auch als Download zur Verfügung:

- ◆ auf unserer Webseite www.weyer.aero/downloads
- ◆ oder wir senden es per email

- Ja**, ich möchte weiterhin den Newsletter Departure erhalten.
- Nein**, ich möchte den Newsletter nicht mehr erhalten.
- Bitte **löschen** Sie meine vollständigen persönlichen Daten
- Person** ist nicht mehr in unserem Unternehmen beschäftigt.
- Bitte senden Sie den Newsletter **auch** an folgende Person(en):

Fax: +49 (0)8806 / 95 83 51
Email: info@weyer.aero

TERMINAL MANAGEMENT

GROUND HANDLING

AIRCRAFT MAINTENANCE

RUNWAY MANAGEMENT



NEXTRAC GUIDANCE

WAITING TIME MANAGEMENT



AIRSTARTER

AIR CONDITIONING UNIT



FANBLADE WASHING TABLE

MAINTENANCE STAIRS



REFRACTOMETER

HOTSPRAY DEICER



FACILITY MANAGEMENT

BELT POSTS



ELECTRIC HEATING UNITS

CHOCKS



GPU LOAD BANK

WHEEL LIFT UNIT



STARTBAHNNREINIGUNG

NÄSSESENSOR



SMART GATES

WAITING TIME INFORMATION



GROUND POWER UNITS

AIRCRAFT TOWING TRACTOR



400HZ STATIC CONVERTER