

# Allgemeines zum FTW-Flugzeugbestand

## Welche Flugzeuge kommen in FTW zum Einsatz?

Fly The World deckt in seiner derzeitigen Ausbaustufe nahezu den kompletten Bereich der zivilen Luftfahrt ab. Dementsprechend groß ist das Spektrum der eingesetzten Flugzeuge. Hinzu kommen Transportaufträge aus dem militärischen Bereich, wodurch das Spektrum um entsprechende Frachtflugzeuge (z. B. C160 Transall, C-17 Globemaster oder C130 Hercules) erweitert wird. Militärische Kampffjets finden hingegen keinerlei Verwendung, da diese so gut wie kein Payload aufnehmen können und daher regelmäßig mehr Geld kosten als sie einbringen, sofern man sich nicht gerade ein paar neue Ölquellen damit zu "erschließen" weiß. Darüber hinaus können aber auch alte Klassiker aus dem militärischen Bereich verwendet werden. Gleiches gilt übrigens für alle Drehflügler (vulgo: Hubschrauber), die ebenfalls in FTW Berücksichtigung finden.

## Mieten, leasen und kaufen

Es gibt drei Methoden, zumindest in den Besitz eines Flugzeuges zu gelangen. Der einfachste Weg ist es, sich ein Flugzeug über einen vergleichsweise kurzen Zeitraum stundenweise zu mieten. Das Mieten eines Flugzeugs umfasst sowohl das Flugzeug selbst, dessen Wartung und die Crew (bis auf den Piloten). Der Mieter hat sich also nur noch um die Vermarktung bzw. Auslastung der Maschine sowie das Durchführen des Fluges als PIC (Pilot in Command) zu kümmern. Zudem übernimmt er neben der Flugzeugmiete auch noch Treibstoffkosten, Abfertigungsgebühren und die Gebühren für das Ground-Handling. Es ist momentan nur möglich Flugzeuge der Lizenzklasse PPL vom FTW-Stock zu mieten. Größere Flugzeuge müssen gekauft, vom Besitzer zur Miete freigestellt oder geleast werden.

In der Realität entspricht dieses stundenweise Mieten am ehesten dem **ACMI-Leasing**. ACMI steht für die englischen Begriffe Aircraft (Flugzeug), Crew (Besatzung), Maintenance (Wartung) und Insurance (Versicherung). Ebenfalls gängig ist der Begriff Wet-Leasing, da er ein ähnliches Leistungsspektrum umfasst, in der Regel aber langfristig ausgelegt ist. Beim ACMI-Leasing erfolgt die Bezahlung pro Blockstunde. Die Blockzeit ist jener Zeitraum, der zwischen dem Anlassen der Motoren am Startflughafen und dem Abschalten am Zielflughafen liegt. Genau diese Zeit ist auch in Fly The World für die Berechnung der Miete relevant.

Sollte eine Maschine länger benötigt werden (die Rede ist von mehreren Wochen oder Monaten), steht in einer der nächsten FTW-Versionen auch das **Wet-Leasing** als Option zur Verfügung. Hierzu muss jedoch zuerst ein Leasinggeber gefunden werden, der die gewünschte Maschine sein Eigentum nennt und gewillt ist, diese gegen eine monatliche Leasingrate dem Leasingnehmer zu überlassen. Ein wichtiger Unterschied: In FTW werden im Rahmen des Wet-Leasings die Wartungs- und Reparaturkosten vom Leasingnehmer getragen.

Die dritte Möglichkeit, in den Besitz eines Flugzeugs zu gelangen, besteht im käuflichen Erwerb. Auch wenn das eigene Flugzeug den meisten Piloten als besonders erstrebenswert erscheinen mag, ist jede der hier genannten Methoden - also auch der Eigentumserwerb - mit bestimmten Vor- und Nachteilen verbunden. **Vorteile des Mietens (ACMI)**: Die Maschine kann ganz nach Bedarf und üblicherweise auch in der Nähe des Einsatzortes angemietet werden. Es fallen keinerlei Fixkosten an. Das Mieten gewährt dem Piloten daher ein hohes Maß an Flexibilität. **Nachteile des Mietens (ACMI)**: Das Flugzeug steht dem Piloten nicht dauerhaft zur Verfügung. So kann es sein, dass es gerade von einem

anderen Piloten benutzt wird, während man es selbst anmieten möchte. Hinzu kommen die höheren variablen Kosten infolge des zu zahlenden Mietpreises. Darüber hinaus kann der Eigentümer eine Maschine auch sperren, sodass sie von anderen Piloten nicht mehr angemietet werden kann. Bei einer Sperrung steht sie nur den Piloten der entsprechenden Fluggesellschaft zur Verfügung. **Vorteile des Wet-Leasings:** Beim Leasing wird dem Piloten bzw. Leasingnehmer eine Maschine über einen längeren Zeitraum zum Festpreis überlassen. Die Konditionen (z. B. Preis, Dauer, Flugstunden) unterliegen der Vertragsfreiheit und können daher individuell festgelegt werden. Der Pilot muss also nicht fürchten, dass ihm jemand die Maschine vor der Nase "wegschnappt". **Nachteile des Wet-Leasings:** Beim Leasing hat der Pilot mindestens einen Teil Kosten zu tragen, die mit dem Eigentum an einem Flugzeug verbunden sind. Üblich ist es, dass der Leasingnehmer Reparaturen und Checks auf eigene Rechnung durchführen lässt. Zudem steigen mit den Leasingkosten auch die Fixkosten des Leasingnehmers. **Vorteile des Eigentums:** Eigentümer einer Maschine können frei entscheiden, ob sie das Flugzeug vermieten, verleasen oder selbst nutzen möchten. Das Flugzeug steht ihnen jederzeit zur Verfügung und es fallen weder Miet- noch Leasingkosten an.

**Nachteile des Eigentums:** Mit einem Wort: Fixkosten. Wer ein Flugzeug besitzt, der darf sich auch mit den AOC (Aircraft Ownership Costs) auseinandersetzen. In FTW bestehen diese aus Wartungs- und Reparaturkosten, Stellplatzgebühren und den Kosten für die regelmäßigen Checks. Bei älteren Maschinen können gegebenenfalls auch noch die Kosten für einen Triebwerksaustausch hinzukommen.

## Typen, Modelle und Konfigurationen

In Fly The World wird zwischen Flugzeugtypen, Modellen und Konfigurationen unterschieden. Im Bereich der Typen werden - sofern vorhanden - auch verschiedene Versionen erfasst, falls sich daraus nennenswerte Unterschiede bei den Gewichten oder der Treibstoffkapazität ergeben. So werden beispielsweise Beechcraft Bonanza F33, A36 und G36 als einzelne Typen erfasst. Gleiches gilt für die verschiedenen Versionen der Boeing 737 oder des Airbus A340.

Als Modelle werden die Umsetzungen der einzelnen Add-on-Hersteller bezeichnet. So entsprechen PMDG 737-800 und iFly 737-800 zwar demselben Typ, stellen aber zugleich unterschiedliche Modelle dar. Die Unterschiede machen sich in erster Linie beim DOW (Dry Operating Weight, Basis-Betriebsgewicht) bemerkbar, auf dessen Basis auch das zu Kontrollzwecken benötigte ZFW (Zero Fuel Weight, Null-Treibstoff Gewicht) berechnet wird.

Konfigurationen beziehen sich in erster Linie auf Art und Anzahl der im Flugzeug befindlichen Sitzplätze. Da es in FTW sowohl Business- als auch Economyclass gibt, kann die jeweilige Anzahl an Sitzplätzen mithilfe der Konfiguration vor dem Flug verändert werden.

**Wichtig:** Damit ein neuer Flugzeugtyp in FTW aufgenommen werden kann, muss mindestens ein Modell samt möglichst detaillierten Gewichtsdaten zur Verfügung stehen!

## Alter und Zustand

Das Alter eines Flugzeugs bemisst sich in Fly The World anhand der Anzahl der Betriebsstunden des gesamten Flugzeuges (Zellenstunden). Die Stundenzahlen der Motoren werden gesondert erfasst. Es hat zudem einen direkten Einfluss auf den kalkulierten Marktpreis von einzelnen Flugzeugen: Je älter der Vogel, desto günstiger ist er in der Regel auch zu haben. Da der Preis letzten Endes aber von

Angebot und Nachfrage bestimmt wird, kann es insbesondere bei seltenen Flugzeugen zu Abweichungen kommen.

Neben dem Alter spielt auch der Zustand einer Maschine eine wesentliche Rolle bei der Preisfindung. Der entsprechende Wert kann sich zwischen 100 (tadelloser Zustand) und 1 (ein bemitleidenswerter Haufen Altmetall, der entfernt noch an ein Flugzeug erinnert) bewegen. Im Zuge der Preisfindung wird der kalkulierte Marktpreis mit dem Zustand bzw. dem entsprechenden Faktor multipliziert. Bei einem Zustand von 95 % entspräche dieser Faktor 0,95. Daraus ergibt sich dann der Verkaufspreis. Unter 95% dürfen keine Passagiere und Fracht mehr transportiert werden. Unter 90% darf es nicht mehr bewegt werden und muss an Ort und Stelle repariert werden.

Alle 6 Monate ist bei den Flugzeugen ein C-Check durchzuführen. Ist der C-Check fällig, kann das Flugzeug nicht mehr bewegt werden. Bei einem C-Check wird die Maschine repariert und auf einen 100 prozentigen Zustand gebracht. Die Kosten für den C-Check und die Reparaturkosten sind im Hangar unter Service-Hangar zu finden.

Servicehangar



Reparaturkosten:	500 €
Benötigte Zeit (Min.):	63
Benötigte Zeit (std.):	1,05
Verschleiß in Prozent	0,64
Wieviel Prozent Reparieren	<input type="text" value="0,64"/>
Termin für C-Check	12.2018
Preis für C-Check	12.577,50 €
C-Check durchführen	<input type="button" value="Nein"/>

## Neue und gebrauchte Flugzeuge

Wann immer ein neuer Flugzeugtyp in den Datenbestand von FTW aufgenommen wird, erfolgt eine Prüfung, ob dieser gegenwärtig noch produziert wird. Ist dies der Fall, können Nutzer ein entsprechendes Flugzeug auch neu und direkt vom Hersteller erwerben. Für jeden Flugzeugtyp wird deswegen ein Hersteller-ICAO

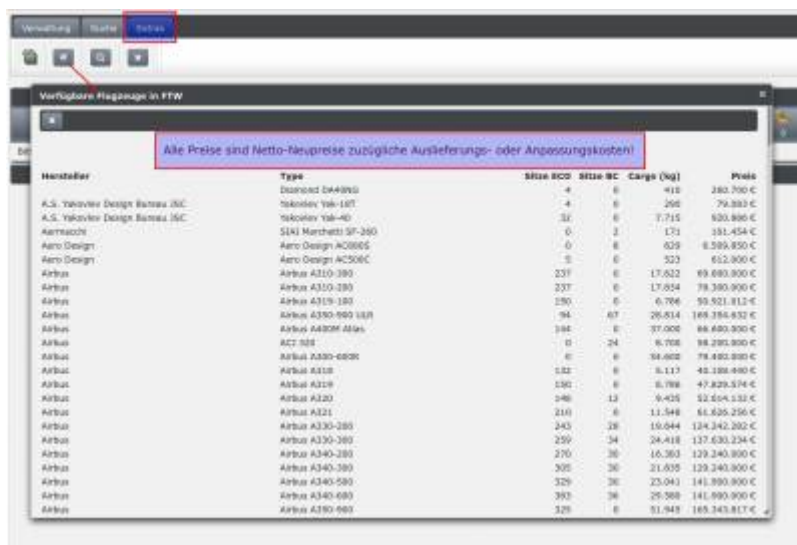
festgelegt, an dem die Maschine nach dem Kauf erscheint. So müsste eine Beechcraft Bonanza G36 nach dem Kauf am Beech Factory Airport KBEC in Wichita abgeholt werden.

Ob ein bestimmter Flugzeugtyp noch produziert wird, lässt sich in den Eigenschaften eines entsprechenden Flugzeugs ablesen. Der Hersteller-ICAO befindet sich gleich zwei Felder darunter.

Gebrauchte Flugzeuge jeden Typs können hingegen auf der ganzen Welt auftauchen. Ihr Standort lässt sich über die Typ-Auswahl im Flugzeughangar ausfindig machen. Hierzu einfach den gewünschten Flugzeugtyp aus der Dropdown-Liste auswählen und anschließend auf die Schaltfläche "Aktualisieren" klicken. Danach werden sämtliche Flugzeuge des gewünschten Typs angezeigt. Darunter allerdings auch solche, die nicht zum Verkauf stehen.

## Wo finde ich ungefähre Preise von Neuflugzeugen?

Die Toolbar im Hangar wurde angepasst und der Hangar bekam jetzt eine Flugzeugpreisliste. Bei den Preisen handelt es sich um den Neupreis Netto, hinzu kommen noch Auslieferungs- oder Anpassungskosten.



Alle Preise sind Netto-Neupreise zuzüglich Auslieferungs- oder Anpassungskosten!

Hersteller	Type	Size ACD	Size BC	Cargo (kg)	Preis
Dassault	Braun	4	0	415	280.700 €
A.S. Yakovlev Design Bureau JSC	Yakovlev Yak-10T	4	0	266	79.880 €
A.S. Yakovlev Design Bureau JSC	Yakovlev Yak-40	31	0	7.715	600.880 €
Aermacchi	Sikki Marchetti SF-260	0	2	171	151.454 €
Aero Design	Aero Design AC0805	0	6	619	8.299.850 €
Aero Design	Aero Design AC200C	0	0	323	612.300 €
Airbus	Airbus A21X-380	237	0	17.032	69.600.000 €
Airbus	Airbus A310-380	237	0	17.054	78.300.000 €
Airbus	Airbus A319-180	150	0	6.706	50.521.812 €
Airbus	Airbus A350-900 LRJ	34	67	26.614	169.354.632 €
Airbus	Airbus A400M Atlas	184	0	37.000	88.600.000 €
Airbus	ACT 705	0	24	6.708	98.299.000 €
Airbus	Airbus A330-600R	0	0	14.602	78.481.800 €
Airbus	Airbus A312	122	0	8.117	41.188.480 €
Airbus	Airbus A319	130	0	6.768	47.829.574 €
Airbus	Airbus A320	146	13	5.425	52.614.131 €
Airbus	Airbus A321	174	0	11.548	61.626.236 €
Airbus	Airbus A330-300	243	38	16.644	134.242.202 €
Airbus	Airbus A330-300	250	34	24.418	137.630.234 €
Airbus	Airbus A340-300	270	36	16.363	129.240.000 €
Airbus	Airbus A340-300	305	36	21.035	129.240.000 €
Airbus	Airbus A340-500	329	38	23.041	141.000.000 €
Airbus	Airbus A340-600	383	36	25.980	141.000.000 €
Airbus	Airbus A380-800	126	0	51.948	169.343.817 €

[https://www.street68.de/images/ftwWP/hangar-extras\\_001.jpg](https://www.street68.de/images/ftwWP/hangar-extras_001.jpg)

From: <http://wiki.ftw-sim.de/> - FTWiki - das FTW Wiki

Permanent link: [http://wiki.ftw-sim.de/doku.php?id=handbuch\\_basics:allgemeines\\_zum\\_ftw-flugzeugbestand&rev=1614337924](http://wiki.ftw-sim.de/doku.php?id=handbuch_basics:allgemeines_zum_ftw-flugzeugbestand&rev=1614337924)

Last update: 2021/02/26 12:12

