

Kalkulation der Flugzeugpreise

Wer sich die Preise einzelner Flugzeuge genauer ansieht, wird feststellen, dass diese ganz und gar nicht der Realität entsprechen. Das stimmt jedoch nur teilweise, denn die Preise in FTW sind aus den echten Marktpreisen abgeleitet. Die Aircraft-Administration geht dazu wie folgt vor: Zuerst werden mehrere Preise eines Flugzeugtyps recherchiert, wobei es sich entweder um den Neupreis oder den Preis für ein neuwertiges Exemplar handelt. Daraus wird dann ein Durchschnitt gebildet. Um zum kalkulierten FTW-Neupreis zu gelangen, kommt der Faktor 0,4 zum Einsatz, der im Expertenhandbuch noch genauer erläutert wird. Bei gebrauchten Flugzeugen kommen noch weitere Faktoren hinzu, nämlich Baujahr, Zellenstunden und Zustand des Flugzeuges.

Baujahr

Für jedes einzelne Flugzeug in Fly The World wird ein individuelles Baujahr festgelegt. Das kann natürlich nicht einfach so frei gewählt werden, sondern muss in dem Zeitraum liegen, in dem das Modell in der Realität tatsächlich produziert wurde. Beispiel: Die McDonnell Douglas MD-81 hatte ihren Erstflug zwischen 1979 und wurde bis ins Jahr 1994 hinein produziert. Das Baujahr kann also logischerweise nur dazwischen liegen. Anhand des Baujahres wird intern auch das Alter der Maschine bestimmt, welches sich auf den Verschleiß pro Flugstunde auswirkt. Das bedeutet, dass sich der Zustand älterer Flugzeuge schneller verschlechtert als der von nahezu fabrikneuen Modellen. In der Realität ist dieser Effekt beispielsweise auf Materialermüdung und veraltete Produktionstechniken zurückzuführen.

Zellenstunden und Zustand

Den zweiten wichtigen Faktor bei der Bestimmung des Flugzeugwertes bilden die Zellenstunden. Damit sind die Stunden gemeint, die das Flugzeug bereits im Einsatz gewesen ist. Grundlage hierfür ist auch hier die Blockzeit. Abhängig vom Antrieb wird für jede Maschine eine gewöhnliche und eine maximale Nutzungsdauer festgelegt. Die gewöhnliche Nutzungsdauer dient zusammen mit der Anzahl an Zellenstunden intern als Berechnungsgrundlage für die Reparaturkosten. Die maximale Nutzungsdauer stellt das obere Limit dar. Ist diese Stundenzahl erreicht, ist die Kiste reif für den Flugzeugfriedhof und darf auch nicht mehr benutzt werden.

Antriebsart	Gewöhnliche Nutzungsdauer	Maximale Nutzungsdauer
Kolbentriebwerk	12.000 Stunden	24.000 Stunden
Turboprop	16.000 Stunden	32.000 Stunden
Strahltriebwerk	20.000 Stunden	40.000 Stunden

Ob ein Flugzeug gut gepflegt und regelmäßig gewartet wird, spiegelt sich in dessen Zustand wider. Dieser wird immer in Prozent mit zwei Nachkommastellen angegeben. Zwischen dem Zustand einer Maschine und deren Alter besteht kein direkter Zusammenhang. Es gibt schließlich auch alte Flugzeuge, die bestens gepflegt und gewartet werden. Der Zustand sollte stets zwischen 90 und 100 Prozent liegen. Fällt er unter 95 Prozent, darf die Maschine nicht mehr kommerziell eingesetzt werden. Fällt der Zustand unter 90 Prozent, muss die Maschine repariert und darf bis dahin nicht mehr geflogen werden. Bei systemeigenen Flugzeugen erfolgt eine automatische Reparatur, sobald der Wert unter 97 Prozent fällt.

Die Anzahl der Zellenstunden wirkt sich direkt auf die Berechnung der Reparaturkosten aus, denn je mehr Stunden die Maschine auf der Uhr hat, desto teurer wird es, ihren Zustand wieder auf 100 Prozent zu bringen. Für jeden Flugzeugtyp wird dazu ein Standardpreis kalkuliert, der sich auf 0,01 Prozent des Zustands bezieht. Bei einer Cessna 172 liegt dieser beispielsweise bei 6,99 Euro und gilt, während sich die aktuelle Stundenzahl der Maschine im Bereich (+/- 25 %) der gewöhnlichen Nutzungsdauer bewegt. Hat die Maschine weniger Stunden auf dem Tacho, liegt der Preis darunter, hat sie mehr, liegt er darüber.

Gerade bei größeren Flugzeugen empfiehlt es sich, diese regelmäßig zu warten, da sonst schnell enorme Summen zusammenkommen können.

Kalkulierter Marktpreis und Verkaufspreis

Aus der Multiplikation des realen Preises mit dem Faktor 0,4 erhalten wir den kalkulierten Neupreis der Maschine. Spielern wird es künftig möglich sein, Maschinen neu ab Werk zu kaufen bzw. zu bestellen, sofern sich diese noch in der Produktion befinden. Deswegen ist jedem Flugzeugtyp auch ein Werksflughafen zugeordnet, von dem er sein neu erworbenes Schmuckstück abholen kann. Da es aber auch in FTW einen Markt für Gebrauchtflugzeuge gibt, spielen zur Kalkulation des aktuellen Flugzeugwerts die oben erwähnten Faktoren Alter, Zellenstunden und Zustand eine wesentliche Rolle.

Bei einem neuen Flugzeug mit null Stunden entspricht der kalkulierte Marktpreis noch genau dem FTW-Neupreis. Danach sinkt der Wert kontinuierlich ab. Ist die gewöhnliche Nutzungsdauer erreicht, hat die Maschine ein Alter erreicht, bei dem sie normalerweise in Drittweltländer abgeschoben wird. Sie wird wartungsintensiver und muss häufiger nach Flügen in die Werkstatt geschoben werden. Ist die maximale Nutzungsdauer erreicht, ist die Kiste an ihrem endgültigen Ende angelangt. Ihr Wert beträgt damit genau null Euro; und wenn jemand in der Nähe hustet, zerlegt sie sich von selbst. Um zartbesaiteten Nutzern diesen traurigen Anblick zu ersparen, führt sie ihr letzter Weg zum Flugzeugfriedhof.

Wer aber sehr an seiner Maschine hängt, kann gegen einen nicht geringen Kostenaufwand seine Maschine bei FTW durchrestaurieren lassen, hierzu bitte einen Thread im Forum eröffnen. Diese Restauration dauert natürlich einiges an Zeit und ist kein einfacher Prozess, deswegen bei solchen Anfragen Geduld mitbringen. (Zur Bearbeitung und Durchführung)

<https://forum.aiana.de/index.php?board/53-ftw-aircraft/>

Beim Zustand wird nach dem gleichen Prinzip verfahren: Liegt er bei 100 Prozent, entspricht der individuelle Verkaufspreis dem kalkulierten Marktpreis. Analog dazu sinkt der Verkaufspreis umso weiter ab, je schlechter der Zustand der Maschine ist.

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

Permanent link: http://wiki.ftw-sim.de/doku.php?id=handbuch_basics:kalkulation_der_flugzeugpreise

Last update: **2021/07/10 17:31**

