

IOF System - Bugs, Features, Frage usw.

Beitrag von „Dionysius Buddenberg“ vom 5. Juli 2019, 09:18

Zitat von Constantin I.

Das stimmt allerdings. Wendezeiten sollten auch berücksichtigt sein. Besonders bei langen Flügen geht hin und zurück an einem Tag rechnerisch nicht mehr auf. Deswegen habe ich auch Flugzeuge, die entsprechend jeden Tag anders fliegen. Quasi die gleiche Relation nur immer etwas später jeden Tag.

Da ich als Ramp Agent arbeite habe ich mit diesen "Wendezeiten" oder Turnarounds einige Erfahrung. Hier mal meine Einschätzung wieviel Zeiten als absolutes Minimum zwischen zwei Flügen gelten sollten

<50 Pax = 20 min.

51-75 Pax = 25 min.

76-100 Pax = 30 min.

101-125 Pax = 35 min.

126-150 Pax = 40 min.

151-175 Pax = 45 min.

176-200 Pax = 50 min.

201-225 Pax = 55 min.

226-250 Pax = 60 min.

251-275 Pax = 65 min.

276-300 Pax = 70 min.

Im (kapazitätsmäßig) dann folgenden Langstreckenbereich sollte man die Standzeit von 1h 15m auf keinen Fall unterschreiten, da hier (neben einem meist notwendigen Crewwechsel) auch technische Checks stattfinden, die bei der Kurzstrecke nur bedingt oder am Ende des

Einsatztages durchgeführt werden.

Natürlich gibt es (insbesondere unter den Billigfliegern) Standzeiten die erheblich kürzer ausfallen, es kommt aber immer auch auf die Art der Airline und das Flugzeug an. Meine Liste hier gilt hauptsächlich für Flüge von Airlines, bei denen an jedem Flughafen ordentlich gesäubert und bei Bedarf auch nachgecatert wird, allerdings auch das hier in meinem Beispiel unter sehr starkem Zeitdruck und unter der Voraussetzung das alles läuft wie geplant. Das sind Dinge auf die die Billigflieger verzichten - kurzum: Simuliert man eine Premiumairline mit kurzen Standzeiten ist die Airline entweder nicht in der Lage dauerhaft pünktlich zu fliegen oder eben doch keine Premiumairline.

Eventuell werde ich (so gewünscht) Zuhause mal einen "Turnaround-Baukasten" erstellen. Mehr dazu dann. 😊