

## **Communiqué de Presse du Malibu-Mirage Interest Group MMIG46**

### **Décision de l'EASA: Qualification de type unique pour toutes les versions du PA46**

L'EASA a adopté une position qui sera reçue avec soulagement par tous les propriétaires et pilotes d'un Piper Malibu à turbine. Dès le mois de Juillet 2012, tous les pilotes de Malibu, quelle que soit la motorisation, sont soumis à la même et unique qualification de type. Pourquoi cette décision est elle si importante, et comment en est on arrivé là?

Depuis l'apparition du Piper Malibu en 1983, cet appareil est l'un des avions à haute performance les plus utilisés par des chefs d'entreprise, des professions indépendantes ou des pilotes exigeants. Dans sa version originale, le Malibu avait un moteur Continental à pistons (TSIO 520). En 1989, Piper a choisi de motoriser le Malibu avec un moteur Lycoming (TIO540) et a changé son nom en Mirage. L'avion est encore construit aujourd'hui dans cette configuration. Au fil des années, des changements techniques considérables sont intervenus en particulier sur le tableau de bord et les instruments de pilotage. Il y a aujourd'hui 4 générations de pilote automatique et plus d'une douzaine de versions d'avionique, les Mirages neufs étant équipés d'un Garmin 1000.

En 1998, **Rocket Engineering Corporation** a pour la première fois équipé un Malibu à pistons d'un puissant turbo-propulseur Pratt & Whitney. Cet appareil a été baptisé "Jetprop". Deux années plus tard, Piper a lancé sa propre version d'un Malibu "turbinisé", le Meridian. Les deux appareils sont construits à partir d'une cellule Malibu-Mirage peu modifiée, et bénéficient des performances améliorées d'une turbine à haute altitude. Il est évident que cet avion exige plus d'attention que les appareils moins complexes. La question a été traitée avec pragmatisme par les assureurs qui ont imposé des conditions strictes d'entraînement et de formation aux pilotes après avoir analysé leur expérience. Il est fréquent qu'un nouveau pilote d'avion à turbine, ou de Malibu à pistons, doive suivre une formation initiale de 20 heures avec un instructeur spécialisé.

Les conditions ont évolué avec l'introduction du JAL FCL et le classement du Malibu en avion à haute performance. Les exigences de formation théorique et pratique ont augmenté et aucune étude n'a pu démontrer une amélioration des statistiques en matière d'accidentologie. Tous les pilotes de PA46, quelle qu'en soit la version, doivent aujourd'hui posséder cette qualification. En 2009, la situation est devenue encore plus absurde lorsqu'une nouvelle qualification de type a été créée pour les Jetprop. Concrètement, un pilote qui a déjà la qualification de type pour un Malibu à

pistons doit aussi obtenir une nouvelle qualification de type s'il fait "turbiniser" son appareil. En revanche, un nouveau pilote passant la qualification Malibu à pistons, a le droit de piloter un Meridian à turbines. La situation est rapidement devenue ingérable pour les pilotes, instructeurs et examinateurs ou ateliers de réparation avec l'obligation de détenir deux qualifications de type et de les renouveler annuellement.

Grâce aux efforts conjoints du MMIG46, de l'AOPA Allemagne et de l'EASA, la situation a été simplifiée. Aujourd'hui, le MMIG46, fondé en 1999, a la fierté de représenter près de 100 pilotes et propriétaires européens. Les activités du MMIG46 couvrent des séminaires de sécurité et des formations techniques. D'autres formations, un blog technique et des activités touristiques sont également mises à la disposition des membres du MMIG46.

Wilhelm Schroerer, président du MMIG46 a déclaré: "Nous sommes très fiers de la coopération mise en œuvre avec l'EASA et des résultats obtenus. Toutes les versions du PA46 pourront dorénavant être pilotées avec une seule et unique qualification de type. La seule différence tiendra à la formation technique qui sera adaptée aux différentes versions. Il n'y a donc plus de frein au développement commercial de cet excellent appareil. Je voudrais aussi adresser mes remerciements à notre directeur général, Klaus Tepper, qui a mis dans ce processus une compétence technique et un engagement remarquables".

EASA met donc en oeuvre dès Juillet 2012 le rapport OEB:

<http://www.easa.europa.eu/certification/experts/OEB-reports.php>

⇒ click to Aeroplanes → click to Piper

Les coûts considérables de ces opérations seront pris en charge par le MMIG46. Tout pilote ou propriétaire de PA46 qui n'est pas encore membre du MMIG46 devrait nous rejoindre et contribuer aux futurs challenges de ce genre.

Au moment où l'AVGAS voit ses prix s'envoler tandis que ce carburant disparaît progressivement de nombreux aéroports, l'action du MMIG46 a simplifié l'environnement réglementaire du passage à une version "turbinisée".

Pour information: Klaus Tepper