

PRESSEMITTEILUNG DER MALIBU-MIRAGE INTEREST GROUP MMIG46

Einheitliches Type Rating für alle PA46 Varianten durch neuen EASA Beschluss

Mit Wirkung Juli 2012 hat die EASA eine erhebliche Erleichterung für alle Piloten beschlossen, die eine Piper Malibu in der Turbinenversion fliegen. Alle Malibu Piloten benötigen nunmehr nur noch ein einheitliches Typerating, unabhängig von der Frage, welches Triebwerk in der Maschine installiert ist. Was ist der Hintergrund und warum ist das bedeutsam? Seit ihrer Einführung im Jahr 1983 ist die Piper Malibu zu einem der beliebtesten Hochleistungsflugzeuge für den meist selbst fliegenden Unternehmer, Freiberufler oder anspruchsvollen Privatpiloten geworden. Die Maschine wurde in Ihrer Ursprungsversion mit einem Kolbenmotor der Fa. Continental (TSIO520) ausgerüstet, im Jahr 1989 entschied sich der Hersteller Piper das Triebwerk der Fa. Lycoming (TIO540) einzubauen. Die Malibu wurde in Mirage umbenannt und wird in nahezu unveränderter Form noch heute gebaut. Im Laufe der Jahre fand eine erhebliche technische Erneuerung im Bereich der Instrumentierung statt, es gibt vier Generationen von Autopilotensystemen und über ein Dutzend Ausstattungsvarianten mit den unterschiedlichsten Navigationssystemen. Die aktuelle Version ist mit Glascockpit von Garmin ausgerüstet. Im Jahre 1998 hat dann in Spokane USA die Firma **Rocket Engineering Corporation erstmals eine Kolbenmalibu mit einer leistungsstarken Propellerturbine von Pratt und Whitney PT6 umgebaut. Sie gaben dem Produkt den Namen JETPROP. Zwei Jahre später stellte der Hersteller Piper seine Version einer Turbinenmalibu die Meridian vor. Beide Varianten basieren auf der nahezu unveränderten Zellenstruktur und nutzen die thermodynamisch höhere Leistung der Turbine in großen Flughöhen, wo der eigentliche Einsatz dieser Maschinen vorgesehen ist. Man erkannte sehr schnell, dass dieser Flugzeugtyp mit etwas mehr Umsicht bedient werden muss als man das traditionell von weniger komplexen Mustern her gewohnt war. Das wurde sehr pragmatisch gelöst, indem die Versicherer sich die individuelle fliegerische Erfahrung und Unfallhistorie der Piloten ansahen und dann individuelle Auflagen hinsichtlich des Trainings machten. So war es durchaus üblich, von einem neuen Turbinen, aber auch Malibu Piloten bis zu 20 Stunden Flugeinweisung unter Aufsicht eines Einweisungsberechtigten zu verlangen. Dieses Konzept wurde mit der Einführung der JAR FCL und der Einstufung der Malibu als High Performance Flugzeug drastisch verschärft. Plötzlich war ein HPA Rating mit einer komplexen Theorie und einer Schulung notwendig, bevor man sich hinter das Steuer eines solchen Flugzeuges setzen durfte. Dies hat zahlreiche kaufkräftige Interessenten von dem Umstieg auf ein solches Flugzeug abgehalten. Die Flugsicherheit selbst ist mit Einführung des HPA Ratings auch nicht erhöht worden, es gibt keine belastbare Studie, die eine verbesserte Unfallstatistik nahelegt. Nun mussten also alle PA46 Flieger ein Rating erwerben, losgelöst von der Frage, welches der insgesamt vier PA46 Derivate sie nun fliegen. Dies wurde im Jahr 2009 zur Grotteske gesteigert, als man nun noch ein weiteres Rating für die umgebaute Piper/JetProp einführte. Damit musste ein Pilot, der schon ein Rating für seine Kolbenmalibu erworben hatte, noch einmal ein zweites Rating für seine umgebaute Maschine erwerben. Ein neuer Pilot, der aber ein Rating**

für seine Kolbenmalibu erworben hatte durfte mit diesem Rating direkt auch noch die „Originalversion“ des Herstellers Piper Meridian fliegen. Noch Fragen – alles verstanden? Dies wurde insbesondere für Fluglehrer, Prüfer und Werkstattpersonal zu einer Beschwerde, denn dort musste man jährlich zwei Überprüfungsflüge ablegen und doppelte Ratings vorhalten.

Diese Situation hat sich nun durch die gemeinsamen Bemühungen der Malibu-Mirage Interest Group, AOPA Germany und der EASA entspannt. Gegründet im Jahr 1999 hat die MMIG46 heute fast einhundert europäische PA46 Eigner und Flieger, deren Interessen sie vertritt. Insbesondere Sicherheitsseminare und technische Weiterbildungen, aber auch gemeinsame Reisen und der Austausch bei technischen Problemen über ein Internetforum zählen zu den Aktivitäten. Vorstandssprecher Wilhelm Schröder: „Wir sind sehr stolz darauf, dass wir als Interessengemeinschaft durch die enge und konstruktive Zusammenarbeit mit der EASA hier einen bahnbrechenden Erfolg erzielen konnten. Künftig können alle PA46 Varianten wieder mit einem einheitlichen Rating geflogen werden. Es bedarf lediglich der individuellen Unterschiedsschulung für die jeweilige Ausführung. Somit steht einer weiteren Verbreitung dieses erfolgreichen Flugzeugmusters nichts mehr im Wege. Besonderen Dank richte ich auch an unseren Geschäftsführer Klaus Tepper, der hier mit großem Engagement und Fachkunde dieses Verfahren betrieben hat.“

EASA setzt den OEB Report Status von DRAFT auf ACTIV →

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

⇒ click to Aeroplanes → click to Piper

Der nicht unerhebliche Kostenaufwand für dieses Wiederaufnahme Verfahren (CATCH UP PROCESS) wird aus dem Vermögen der MMIG46 gesponsert. Jeder Malibu Eigner der noch nicht MMIG46 Mitglied ist kann durch seine künftige Mitgliedschaft einen Beitrag leisten, damit solche oder ähnliche Herausforderungen auch in Zukunft durchgeführt werden können.

Gerade im Hinblick auf die AVGAS Preisentwicklung und Verfügbarkeit außerhalb Europas wurde durch MMIG46 für jeden Malibu Kolbenflieger der Weg zur Turbinen Konvertierung und der damit verbundenen Musterberechtigung vereinfacht

Verantwortlicher Herausgeber : MMIG46 e. V. – Registergericht Essen – für den Vorstand Klaus Tepper

Abdruck gewünscht und erbeten.