

Rückblick auf das
MMIG46 / PA46 Sicherheitsseminar in Schwäbisch Hall / EDTY
10. – 12. Oktober 2008



Erstes Sicherheitsseminar für Piloten in Schwäbisch Hall mit
internationaler Beteiligung

Am Wochenende vom 10. – 12.10.2008 trafen ca. 50 Piloten und Flugzeugeigner zu einem Pilotensicherheitsseminar in Schwäbisch Hall ein.

Die Piloten kamen aus Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Dänemark und Finnland.

Alle fliegen jeweils den gleichen Flugzeugtyp des US-Herstellers Piper mit den

Modellen Malibu, Malibu-Mirage und den modifizierten Turbopropversionen Jetprop und Meridian .

Als Referent wurde einer der Konstrukteure dieses Flugzeuges – John Mariani aus Florida, USA – engagiert. Er war nicht nur maßgeblich an der Entwicklung der Piper Malibu Anfang der 80er Jahre beteiligt, sondern flog auch die erste Serie als Testpilot.

So ist er einer der besten Kenner dieses Flugzeugs und konnte der interessierten Pilotenschaft viel über Flugverhalten, Sicherheit und aerodynamischen Grenzen aufzeigen.

Neben dem Seminar lernten die Piloten auch die Stadt Schwäbisch Hall und ihre Umgebung kennen. Mit viel Wissen um ihr Flugzeug und besten Eindrücken aus Hohenlohe kehrten sie am Sonntag Abend in ihre Heimatorte zurück.

(Udo Illig, Pressemitteilung)

Sicherheitsseminar in Schwäbisch Hall mit John Mariani

Sicher pilotiert derjenige sein Flugzeug, der die Informationen und Hinweise des Flughandbuches stets beachtet. Je komplexer ein Flugzeug mit seinen Systemen ist, desto schwieriger in den verschiedenen Situationen eines Fluges all diese Informationen des Handbuches richtig umzusetzen. Die mit einer Druckkabine, Enteisierungssystemen, konventionellen Kolbenmotoren oder Gasturbinen ausgerüstete PA 46 ist nicht nur eins der schnellsten einmotorigen Flugzeuge, mit dem man bis Flugfläche 270 fliegen kann, sondern auch dementsprechend komplex. Die jährlichen Unfälle mit Flugzeugen dieser Klasse zeigen deutlich die tödliche Gefahr. Ziel eines Sicherheitsseminars muss es sein, die fliegerischen Todsünden direkt anzusprechen, konstruktive Grenzen des Flugzeuges aufzuzeigen und durch detaillierte Erläuterung der einzelnen Systeme ein tieferes Verständnis zu erlangen, damit die Informationen des Handbuches kein Faktenwissen bleiben.

Vom 10. bis 12. Oktober veranstaltete die Malibu Mirage Interessengemeinschaft ein Sicherheitsseminar, indem der Mitkonstrukteur der Piper Malibu PA 46, Herr John Mariani, den Teilnehmern die technischen Zusammenhänge der Systeme hinsichtlich einer sicheren Verwendung erläuterte. Dabei wurde von ihm detailliert auf die unterschiedlichen Systeme der MALIBU, der MIRAGE, der JETPROP und der MERIDIAN eingegangen.

Ein kurzer Bericht zu einem Seminar kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Die Fülle an wichtigen Informationen würde ein ganzes Buch füllen. Die folgenden Fragen sollen einen generellen Überblick geben und animieren die Thematik weiter zu vertiefen:

Wie nutzt man die Funktionen der verschiedenen Autopiloten optimal, damit man den „workload“ des Piloten in allen Flugsituationen minimiert wird? Bei welchen Konstellationen „captured“ der Autopilot das ILS nicht? Welche Information über die Fluglage verwenden die verschiedenen Autopiloten, die in der PA 46 verwendet werden? Welche Funktionalität bietet die Aufschaltung von GPS-Navigationsgeräten auf den Autopiloten? Was sind die Tücken des „Pre-Selects“? In welchen Situationen darf der Autopilot nicht aufgeschaltet werden?

Für welche Intensität von Vereisung ist das Enteisierungssystem der PA 46 „designed“? Welche Steuerelemente sind von der Enteisierung ausgenommen? Wie verhindert man an diesen eine Einschränkung der Funktionalität aufgrund eines Eisansatzes bzw. wie kann man das Flugzeug anderweitig noch sicher fliegen? Wie beeinträchtigt ein Eisansatz die Flugeigenschaften und welche Manöver sind zu unterlassen? Welche Systeme haben zwingend zu funktionieren, wenn im geplanten Flug die Gefahr von Vereisung besteht?

Wie kommt die Druckluft in die Kabine, welche Kontroll- und Sicherheitssysteme gibt es? Wie arbeitet die Heizung am wirkungsvollsten? Welche Bedienung führt zum besten Komfort in der Kabine?

Aus welchen Komponenten besteht die „stall warning“ und auf welche mechanischen Beanspruchungen reagieren sie sehr empfindlich? Gehört der Spin mit der PA 46 zum jährlichen Checkflug? In welchen Situationen ist mit Manöverspeed zu fliegen? Welche Komponenten gehören zum Fahrwerk und welche sind redundant?

In guter Tradition der Malibu Mirage Interessengemeinschaft vollendete ein gelungenes Rahmenprogramm das Sicherheitsseminar in Schwäbisch Hall. Die Teilnehmer vertieften in angeregten Unterhaltungen während der vorzüglichen, abendlichen Dinner das vorgetragene Fachwissen. John Mariani hat uns die tödlichen Gefahren klar aufgezeigt und mit seinen Erläuterungen zum besseren Verständnis der Systeme der PA 46 beigetragen. Danke John.

(Stefan Stöhr)