01/2025 Deutschland € 7,90 / Österreich € 8,90 / Schweiz CHF 12,90 / BeNeLux € 9,30 / Italien € 10,50

www.aerokurier.de / 69. Jahrgang

aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN

36 Seiten EXTRA Maintenance

Der persönliche Airliner

Piper Malibu Mirage

latzer Kiebitz im Film • Winterwetter verstehen • Zukunft Avgas 100LL

4 191110 007907 01

Der persönliche **Airliner**

Für Raoul Hille war es Liebe auf den ersten Blick: Die schicke Piper Malibu M
mit allem drum und dran – Druckkabine und hubraumstarker Turbomoto
inklusive –, musste es sein. Der Kauf war Herzenssache, die sich gelohnt h

Text *Raoul Hille* **Fotos** *Philipp Prinzing*

Meine Liebe

Piper Malibu Mirage

Ute und Raoul Hille sind ein eingespieltes Team im Cockpit. Gemeinsam erobern sie die Welt.

Bis heute ist das Flugzeug in Produktion. Als M350 ist sie Pipers aktuelles Kolbenmotor-Flaggschiff.

Oktober 2017: Am General Aviation Bereich des Hannoveraner Flughafens schlendere ich am Hangar 13 vorbei, als ich sie durch eines der Fenster sehe. Wow, genau die wäre mein Flieger, und exakt so müsste sie aussehen! Eine Piper Malibu Mirage mit weiß-blauer Lackierung und schnittigem Design, Emoji „überwältigt“. Der Kopf sagt: „So viel Geld, außerdem hab ich ja schon mit der Impulse Xcite einen tollen Flieger.“ Das Herz sagt, sie war schon immer mein Traum, seit die Modellreihe 1983 am Markt eingeführt wurde, also zu einer Zeit, als ich mir als Student mit Zwölf-Stunden-Nachtschicht an der Tankstelle gerade eine Stunde Motorsegler leisten konnte. Kennen Sie vielleicht den Schlager von Peter Cornelius mit der Liedzeile „I hab' Nächte lang net g'schlaf'n, nur weil du ... einmal mit die Aug'n zwinkert hast”? So ähnlich ging es mir nach dieser Begegnung.

Einige Wochen später zu meinem Geburtstag steht dann tatsächlich der gemeinsame Flug mit dem Eigentümer an. Er ist Unternehmer, und der Zufall will es, dass er auf eine zweimotorige Turboprop wechseln möchte. Wir kommen ins Gespräch. Zehn Tage später ist der Kaufvertrag unterschrieben – nach Beratung mit meiner Frau, die mich im Cockpit begleitet, seit wir uns kennen. Er nimmt die Xcite als seinen Spaßflieger in Zahlung mit der Möglichkeit, dass ich sie gegen Entgelt weiterhin fliegen kann. Perfekt! Und die bisherige Not-

Die schicke weiß-blaue Lackierung aus dem Jahr 2011 hält noch viele weitere Jahre.

Ein Hauch von Business Jet: Der Innnenraum wurde mit schwarzem Leder aufgewertet.

Raoul Hille hat seinen Kunstflugboliden gegen das stattliche Reiseflugzeug getauscht.

Die Avionik mit analogen und digitalen Elementen bietet alles, was Piloten für ausgedehnte Flüge rund um den Globus benötigen.

Der Einstieg erfolgt über die hintere Von dort klettert man ins Cockpit.

Daten Piper Malibu Mirage PA46-350P, D-EZPA

Allgemeines	
Hersteller	Piper Aircraft, Vero Beach, Florida
Bauweise	Ganzmetall
Besatzung	1+5
Einsatz	Reiseflugzeug
Antrieb	
Motor	Biturbo Lycoming TIO-540-AE2A
Leistung	257 kW (350 PS)
Zylinder	6
TBO	2000 h
Propeller (nachgerüstet)	Mühlbauer Vierblatt Constant Speed MTV-14-B/195-30b
Abmessungen	
Spannweite	13,11 m
Länge	8,81 m
Höhe	3,44 m
Massen und Mengen	
Leermasse	1387 kg
MTOW	1950 kg
Tankinhalt (Long Range)	450 (525) l
Flugleistungen	
max. Reisegeschwindigkeit	215 KTAS
max. Flughöhe	25 000 ft
Steigleistung	1200 ft/min
Reichweite (Long-Range-Tanks)	1500 NM
Startstrecke (Roll/15-m-Hindernis)	331/637 m
Landestrecke (Roll/15-m-Hindernis)	311/600 m
Druckkabine	
max zulässiger Differenzdruck (25 000 ft Flughöhe = 8000 ft Kabinenhöhe)	5,5 psi

wendigkeit, für IFR-Flüge Ein- oder Zweimots zu chartern, erübrigt sich für mich durch den neuen Flieger auch.

Unsere 1995er Malibu Mirage gehört gegenüber dem ursprünglichen Modell schon zur weiterentwickelten Version mit dem 8,8 Liter großen, 350 PS starken Lycoming-Motor und einigen Verbesserungen. Die Lackierung ist von 2011 und bleibt bis auf das Polieren samt Keramikversiegelung unangetastet. Der noch originale, beige Innenraum erhält im Zuge des Kaufs neues, schwarzes Leder, graues Alcantara, neue Teppiche und Gurte, die Avionik ein partielles Upgrade auf aktuelle Garmin-Geräte. Nicht mehr wegzudenken ist das Flight Stream von Garmin, um die elektronischen Flugpläne per Fingertipp via Bluetooth vom Tablet oder Smartphone ins Cockpit zu senden. Wer wie ich früher noch langwierig GPS-Wegpunkte einzeln per Drehschalter eingeben musste, weiß das sehr zu schätzen. Als später neue Bremsen fällig sind, rüsten wir auf die leistungsfähigeren und besser zu dosierenden Beringer-Bremsen um. Gerade bei kurzen Plätzen sind sie ein Segen und ein Augenschmaus dazu.

Meine Liebe

Die Malibu erfordert vom Piloten ein gutes Systemverständnis und eine professionelle Einstellung zum Fliegen.

Obwohl die EASA 2014 für die Kolben-Malibu festgelegt hat, dass keine eigene Klassenberechtigung und kein Rating für High Performance Aircraft (HPA) mehr erforderlich sind, ist dennoch ein sehr gründliches theoretisches und praktisches Vertrautmachen mit dem neuen Flugzeug unter Anleitung Pflicht. Einziehfahrwerk, Doppelturbo, Verstellpropeller, Druckkabine, Enteisungsequipment, zwei Alternatoren, zwei Vakuumpumpen, Klimaanlage, Notsauerstoffversorgung und das Fliegen in großen Höhen erfordern vom Piloten ein gutes Systemverständnis und eine professionelle Einstellung zum Fliegen.

Hat man das erstmal alles verinnerlicht, ist das Fliegen mit der Piper die reine Freude. Sie fliegt sehr stabil, landet fast von alleine und besitzt darüber hinaus einen Yaw Damper, was gerade die hinten sitzenden Mitflieger zu schätzen wissen. Die Druckkabine mit ihrer soliden

Struktur und dickeren Scheiben sowie mit dem von uns nachgerüsteten Mühlbauer-Vierblattpropeller gewährleistet einen vibrationsarmen und leisen Innenraum – so leise, dass wir mit unseren aktiven Headsets auf langen Legs herrlich Musik hören können, was manchmal die wunderschönen emotionalen Momente des Fliegens noch verstärkt. Die meiste Zeit fliegt man in ruhiger Luft in der Sonne. Ist man zum Beispiel in Flugfläche 180 unterwegs, bewegt man sich über 90 Prozent des Wetters in wenig genutzten Lufträumen. Jets fliegen höher, die Non-Pressurized und Non-Turbos meist alle tiefer. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, als wir das erste Mal mit der Malibu eine längere Überwasserstrecke von Portimão an der Algarve nach Funchal auf Madeira geflogen sind, fast 1000 Kilometer gefühlt ganz allein über den Atlantik – keine Funkverbindung mehr, absolut ruhige Luft wie bei einem Airliner, nur umgeben von faszinierendem Blau aus Himmel und Wasser. Als Musik spielte „Take Me Where the Sun is Shining" von Coleske, einfach magisch!

Bevor ich abschweife und meinen Träumen nachjage, noch ein paar Informationen. Als hilfreiches Detail bei anspruchsvolleren IFR-Flügen hat sich für uns das Onboard-Wetterradar erwiesen. Anders als das Satellitenwetter, welches sich für die (weiträumige) Streckenplanung eignet, aber mit bis zu 15 Minuten Zeitverzug bei aktiven Gewittern nicht aktuell genug wäre, erlaubt das Bild des Bordradars taktisches Manövrieren auf Basis von Echtzeitdaten. Die zeitlich unbegrenzt nutzbare Enteisungsanlage mit Boots, elektrischer Propeller- und Scheibenenteisung ist für Flight into Known Icing, kurz „FIKI", zugelassen und ermöglicht mehr Flughöhen- und Routenoptionen. Nichtdestotrotz reizen wir das nicht aus, sondern sehen es als zusätzliches Sicherheitsfeature.

Es gibt es nur noch wenige Flugzeuge mit ebenso großer Reichweite und ähnlich hoher Geschwindigkeit wie die Malibu. Für uns persönlich ist die Druckkabine der absolute Gamechanger. Die Malibu ist zwar nicht die erste Kolbeneinmot mit Druckkabine – zuvor gab es die Cessna 210P –, aber die Piper war seinerzeit das erste Flugzeug, das von Grund auf dieserart entwickelt wurde. Nach dem Produktionsstopp der Cessna war die Piper mit ihren überlegenen Flugleistungen und ihrem

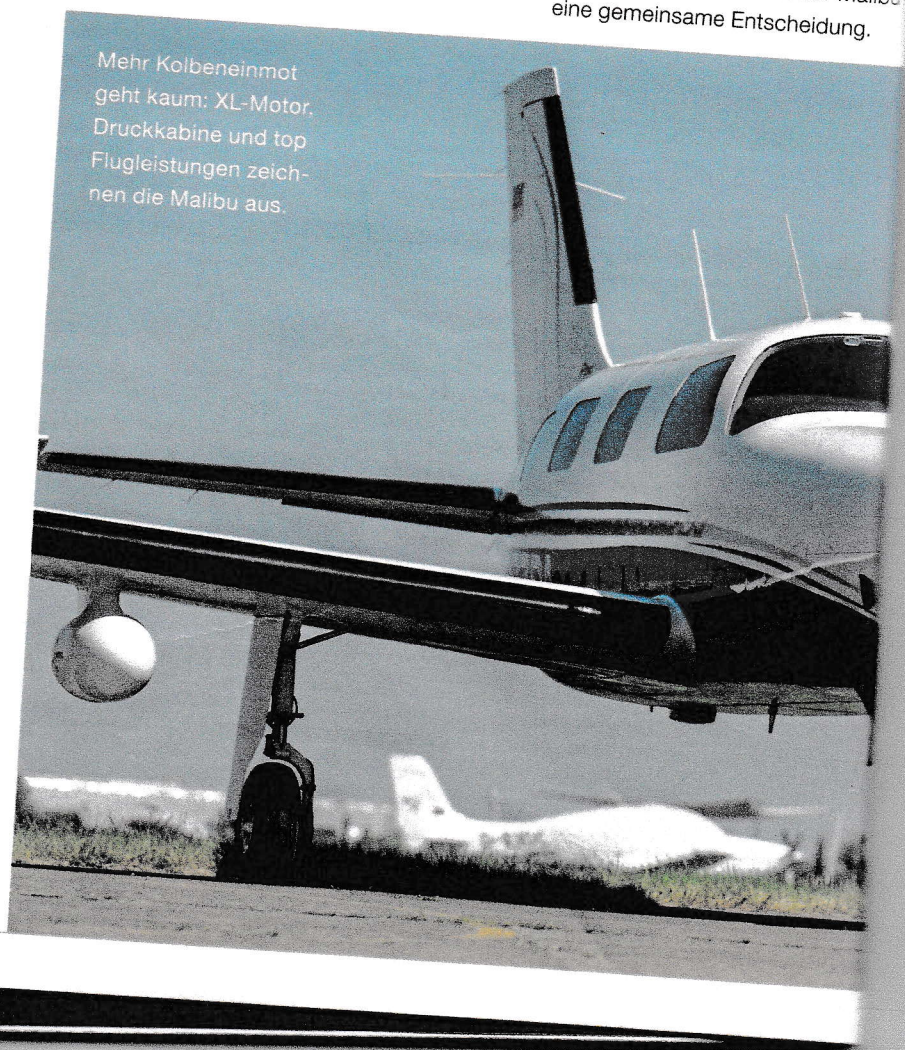
Meine Liebe

Allein überm Atlantik, umgeben vom Blau aus Himmel und Wasser, spielt „Take Me Where the Sun is Shining".

– gemessen an üblichen Kolbenmotorstandards – unvergleichlichen Komfort fortan die Einzige ihrer Klasse. Sie wird bis heute produziert: Kostete sie einst als Neuflugzeug 300 000 US-Dollar, so sind es heute als Piper M350 mit modernster Avionik stolze 1,5 Millionen Euro.

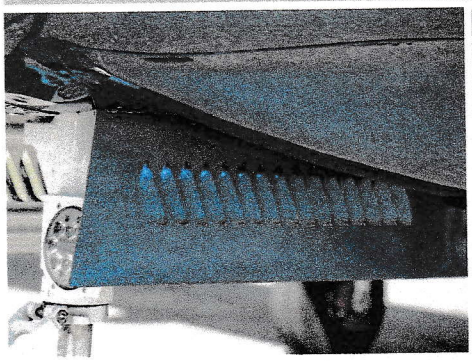
In Sachen Geschwindigkeit, Höhe, Endurance und Reichweite hat die Malibu eine hohe Flexibilität. Unser Flugzeug verfügt über eine Tankerweiterung in den Flächen, die die ohnehin schon große Kapazität bei Bedarf von 450 auf 525 Liter erhöht. So wären gemütlich in niedriger Höhe VFR und bei reduzierter Leistung mit 120 Knoten mehr als zehn (!) Stunden gemütliches Cruisen möglich – oder IFR mit bis zu 215 Knoten in Flight Level 250 über 1100 Nautische Meilen Strecke. Oder man belegt alle Sitze bei gleichzeitig weniger

Herzenssache: Der Kauf der Malibu eine gemeinsame Entscheidung.

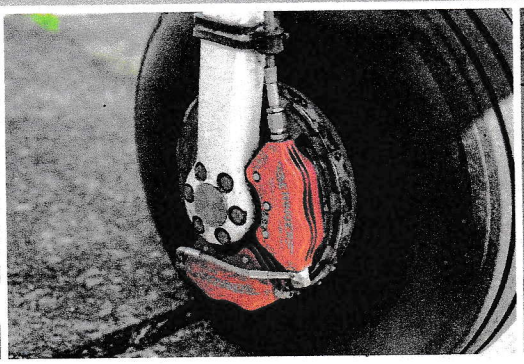


Mehr Kolbeneinmot geht kaum: XL-Motor, Druckkabine und top Flugleistungen zeichnen die Malibu aus.

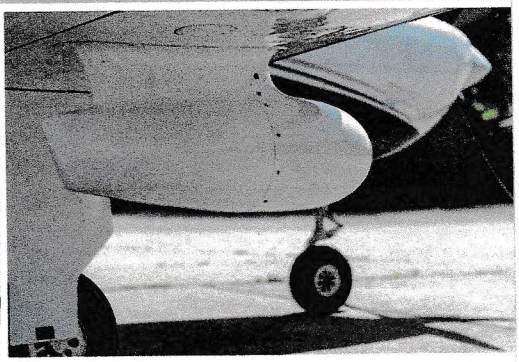
Ob gemütliches Bummeln im Sichtflug oder richtig Strecke machen im Instrumentenflug: Die Malibu ist vielseitig einsetzbar.



Die Piper ist gepflegt bis ins Detail, auch in den „Kiemen" klemmt kein Dreck.



Die Bremsen von Beringer sind auf kurzen Pisten ein Segen und sehen auch noch gut aus.



Das Wetterradar erleichtert mit Echtzeitdaten die Routenplanung auf der Langstrecke.

Sprit in den Tanks, dann reicht es immer noch von Hamburg bis nach Friedrichshafen. Die längste Strecke, die wir mit der Malibu bisher geflogen sind, waren 1400 Nautische Meilen von St. John's Neufundland nach Santa Maria auf den Azoren, als wir den Atlantik im Juni 2022 auf der Südroute auf dem Rückweg von einer Karibikreise nach Europa überquerten (aerokurier 12a/2023).

Für uns ist das Flugzeug überdies auch der schnellste Weg der Familienzusammenführung, da unsere drei erwachsenen Kinder in Europa verteilt leben. Einschließlich Urlaubsflügen kommen so im Durchschnitt 100 Flugstunden im Jahr zusammen. Etliche Länder haben wir schon beflogen, aber es gibt noch so viel mehr zu entdecken und zu erfliegen.

Was sollte man vor dem Kauf eines derart komplexen Flugzeugs bei aller Begeisterung nüchtern im Blick behalten? Eine ausführliche Pre-Buy Inspection gehört immer dazu, sonst kann es teuer werden. Die Notwendigkeit, das zunehmend schlechter verfügbare Avgas 100LL zu tanken, kann außerhalb Europas und Nordamerikas ein Thema sein. Wer korpulenter oder sehr groß ist, muss sich etwas mühen, zwischen Piloten- und Co-Pilotensitz hindurch seinen Platz einzunehmen. Außerdem sollten es schon 650 Meter Piste sein. Schließlich sind die Ersatzteilpreise leider nicht von schlechten Eltern. Perfekt für die Zukunft wäre der von einer deutschen Ingenieursgesellschaft nahezu fertig entwickelte 340 PS leistende Turbodieselmotor zur Nachrüstung, der bei gleichem Gewicht und Abmessungen mit uneingeschränkter Spritverfügbarkeit mit 30 Prozent weniger Verbrauch glänzt.

Als Personal Airliner ist die Malibu unser absolutes Traumflugzeug. Für private Nutzer stellt sie eine ökonomische Alternative zu Twins und Turbinen-Singles dar. „Dream until your dreams come true" (Aerosmith)! ae

Eine neue Liebe?

Haben auch Sie ein fliegendes Heiligtum, von dem Sie unbedingt berichten wollen? Dann melden Sie sich gerne bei uns unter redaktion@aerokurier.de!