

Klasa „M” obejmuje popularne samoloty spod znaku Pipera, dwa z napędem tłokowym: *Matrix* i *Mirage* oraz model z napędem turbinowym – *Meridian*.

Postępujący od roku 2008 kryzys gospodarczy, który dotknął praktycznie cały świat, nie ominął też lotnictwa lekkiego. Popyt na samoloty GA przeniósł się w kierunku rynku samolotów używanych, gdzie pojawiło się wiele atrakcyjnych ofert samolotów sprzedawanych od pierwszego właściciela.

W przypadku sześciomiejscowych samolotów *Piper M-Class* tendencja jest odwrotna. Rynek używanych samolotów *Malibu* jest marginalny. Światowy popyt na nowe samoloty *M-Class* wzrósł znacząco. Cała planowana produkcja samolotów napędzanych silnikami tłokowymi (*Mirage* oraz *Matrix*) została sprzedana już w marcu 2012. Wykupione są już sloty produkcyjne prawie do połowy roku 2013. Z planowanej na 2012 produkcji dostępne są ostatnie egzemplarze modelu *Meridian*.

W czym tkwi siła tych samolotów?

Przede wszystkim cylindryczny kadłub, który na całej długości przedziału pasażerskiego ma stałą średnicę zapewnia najobszerniejszą w klasie sześciomiejscowych samolotów, luksusowo wykończoną kabinę. Dodatkowo, kabina ta w modelach *Mirage* i *Meridian* jest ciśnieniowana. W przedziale ciśnieniowym znajduje się bagażnik, za tylnymi fotelami pasażerów. Samoloty *M-Class* wyposażone są jeszcze w bagażniki niehermetyczne, znajdujące się pomiędzy silnikiem a kabiną pasażerską. Dzięki oddzieleniu komory silnika od kabiny pasażerskiej bagażnikiem, samoloty są wewnątrz ciche. Bez najmniejszego problemu można porozumiewać się bez użycia słuchawek. Na wyciszenie kabiny duży wpływ ma również stosowana przez firmę Piper izolacja dźwiękowa i termiczna w ścianach kadłuba. Do kabiny wchodzi się przez dwuczęściowe drzwi. Część górna z oknem otwiera się do góry jako pierwsza. Część dolną można opuścić dopiero po otwarciu górnej połowki. W dolnej czę-

Wbrew tytułowi, nie mamy do czynienia z pojawieniem się nowego typu samolotu. Pod nowym hasłem *M-Class* kryją się znane i lubiane samoloty *Piper Malibu*.



Piper M-Class — odporny na kryzys

ści drzwi wbudowane są schodki, po których wchodzi się do kabiny i bardzo łatwo zajmuje miejsca pasażerskie. Otwarcie dolnej części drzwi automatycznie włącza oświetlenie kabiny pasażerskiej.

Samoloty standardowo wyposażone są w układ przeciwbłodzeniowy, klimatyzację i zaawansowaną awionikę *Garmin G1000*

współpracującą ze zintegrowanym, trzyosiowym autopilotem *GFC700*. W zależności od wymogów kraju, do którego trafia samolot, opcjonalnie można wzbogacić go o urządzenia DME, czy ADF. Transponder z modem „S” jest standardem systemu *G1000*. Zestaw awioniki tego samolotu znacznie przewyższa pod wzglę-

dem funkcjonalności wyposażenie niejednego samolotu liniowego, zwłaszcza, że w opcji są systemy ostrzegania o pogodzie z radarem pogodowym, ostrzegania o ruchu i ostrzegania terenowego. Standardowo instalowane hamulce aerodynamiczne pozwalają na szybkie zejście samolotu przy podwyższonych obrotach silnika. Za-

pobiega to przechłodzeniu silnika podczas szybkiego zniżania.

Możliwość startu z małych lotnisk trawiastych dotyczy wszystkich modeli *M-Class*, również napędzanego silnikiem turbinowym modelem *Meridian*. Samoloty są certyfikowane do operowania z lotnisk nieutwardzonych. Piper specjalizuje się w wykonywaniu bardzo trwa-

łych i niezawodnych chowanych podwozi, w Polsce znanych doskonale z modeli *Mewa* oraz *Seneca*. Zasięg do 2400 km otwiera przed samolotami *M-Class* bardzo gęstą sieć lotnisk i lądowisk na terenie całej Europy.

Z punktu widzenia pilotażu są to samoloty charakteryzujące się łatwością pilotażu, przewidywalno-



foto: Piper Aircraft Inc.

PA-46 oferuje wygodną i nowoczesną kabinę - zapewni ona komfort w czasie długich podróży



foto: Wojciech Jeziorski

Zwykłe żarówki zastąpiono diodami LED nie tylko w oświetleniu pozycyjnym...

ściąg zachowania i wysokim poziomem niezawodności. Przyzwyczajai się należy do tego, że są to samoloty szybkie.

Szkolenie pilotów

Samoloty *Mirage* oraz *Meridian* są wpisane na listę samolotów HPA (High Performance Aircraft). Aby nimi latać, wymagane jest przeszkolenie i wpisanie typu do stosow-

nych dokumentów pilota. Dodatkowo, w przypadku samolotu *Meridian*, wymagane jest uprawnienie do wykonywania lotów na samolocie z napędem turbinowym. Wymogi przeszkolenia nie wynikają bynajmniej z faktu, że samoloty te są trudne pilotażowo. Czynnikiem, który je odróżnia od reszty jest ciśnieniowa kabina. Model *Matrix* nie jest wyposażony w kabinę ciśnieniową i w związku z tym nie wymaga przeszkolenia na typ.

Każdorazowo przy zakupie nowego samolotu producent – Piper Aircraft Inc. oferuje przeszkolenie na typ w szkole lotniczej współpracującej z fabryką. Przeszkolenie odbywa się na samolocie klienta i na szkolnym symulatorze. Szkolenie fabryczne daje pilotowi duży zastrzyk przydatnej wiedzy. Niestety, nie jest uznawane przez EASA. W polskich warunkach przeszkoleniem na ten typ zajęły się polskie szkoły lotnicze, które robią to bardzo dobrze.

...ale także w reflektorach lądowania. Wszystko po to by oszczędzać energię



foto: Wojciech Jeziorski

Gwarancja i serwis

Niemal wszystkie prace obsługowe na samolotach *M-Class* używanych w Polsce są wykonywane w kraju. Jediną czynnością obsługową, z którą jeszcze trzeba lecieć do zagranicznych punktów obsługi jest w samolotach *Mirage* i *Meridian* kontrola ciśnieniowania kabiny. Jest to jednak czynność niedroga i wykonuje się ją co 500 h.

Wszystkie nowe samoloty *M-Class* objęte są dwuletnią gwarancją na płatowiec, ograniczoną do 1000 h (w zależności od tego, co nastąpi pierwsze). Podzespoły, jak w każdym samolocie objęte są odrębnymi gwarancjami ich producentów.

Rok 2012 dla samolotów *M-Class* jest rokiem wielu drobnych zmian, które w znaczny sposób podniosły ich i tak dużą funkcjonalność. Dla oszczędzania energii akumulatora i odciążenia alternatora, całe oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne samolotu zamieniono z klasycznych żarówek na lampy LED. Przednie fotele (z prawej stro-



foto: Wojciech Jeziorski

Podwozie w *M-Class* pozwala na operowania z nietwardzonych lotnisk

ny) co-pilota i pasażera wyposażono w składane oparcia. Dzięki temu pilot w łatwy sposób zajmuje swoje miejsce. Dodatkowo, złożone stoliki z miejscami na napoje.

Awionika *Garmin G1000* z trzema wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi (dwa 10" PFD i jeden 15" MFD) została opcjonalnie wyposażona w technologię obrazowania rzeźby terenu – *Synthetic Vision*.

Dla podniesienia atrakcyjności wyglądu zewnętrznego, zaprojektowano nowe schematy malowania. Dzięki wybudowaniu nowych stanowisk lakierniczych, jakość malowania uległa znacznej poprawie. *Face lifting* objął również nazwę rodziny opisywanych samolotów. Dotychczasowa nazwa *Malibu* ustąpiła miejsca nazwie *M-Class*. W Polsce jest zarejestrowanych i lata ponad 10 samolotów *PA-46*. Wszystkie są wyborem przedsiębiorców, którzy poszukiwali niezawodnego, bezpiecznego i szybkiego samolotu zapewniającego wysoki komfort podróży.

Wojciech Jeziorski

Reklama



AeroShell Official Distributor

Biuro Handlowe JOTA Sp. z o.o.
Janikowo, ul. Gnieźnieńska 33
62-006 Kobylnica

Tel. 61 8158 803
tel. 61 8158 800
fax 61 8158 823

**PEŁNA GAMA OLEJÓW I SPECYFIKÓW AEROSHELL
DLA LOTNICTWA**

Realizujemy również zamówienia telefoniczne i poprzez naszą stronę www

 Największy autoryzowany dystrybutor
Shell w Polsce

www.aeroshell.pl