

Если конечная цель сделать отличную амфибию, которая будет продаваться, то заложиться в штампы придется. Однако, до того как закладываться в штампы следует изготовить летающий макет и здесь от пластика не уйти.

Лодка ИМХО однозначно должна быть ПЛАСТИКОВОЙ. Из условия обеспечения ремонтпригодности в полевых условиях. Зато само крыло, киль и ГО — металлические. Но с хорошей антикоррозийной грунтовкой и соответствующей окраской. Тогда штампы делать не придётся. Разве что на капоты мотогондол двигателей болван, на котором можно будет тянуть створки капотов с двойной кривизной. Как на нашем «аккордеоне» на фото ниже.



Створки капота из Д-16АТ тянутые на болване. И всё остальное тоже. Обошлись и без штампов.

То, что на первый взгляд кажется малореальным, на поверку достижимо, для этого необходимо иметь желание и финансовые возможности, желание как я предполагаю есть, а финансовые возможности изыскиваются, наработки в этой области имеются.

Даже если найдётся достаточно финансов, то высокотехнологичное пластиковое производство «поднимет» цену нового гидросамолёта до такой планки, что и Михайлов Александр прежде подумает, стоит ли платить за такой гидросамолёт ТАКИЕ деньги. Всё в жизни взаимосвязано: можно построить очень хороший гидросамолёт по заданному ТЗ, но цена у него при этом будет соответствующая. И количество потенциальных покупателей упадёт в разы.

Поверьте, я наремонтнировался, мне легче привезти сварочный аппарат, чем латать и перелатывать одно и то же по несколько раз. (Особенно если такой ремонт касается днища)

Вы умеете варить дюраль? В полевых условиях? С толщиной листа в пару миллиметров максимум? Верится, но как-то ну очень слабо. Уж извините...

Согласен, складывающееся крыло наверное лишнее, но предусмотреть несложную отстыковку крыльев силами 3 человек предусмотреть надо.

Стандартные узлы стыковки для подкосного крыла Вас чем не устраивают? Двое держат крыло, один — его отстыковывает. Как раз трое. Раз в полгода можно себе такое позволить.

При эксплуатации возникает столько всяких непредвиденных ситуаций, что покидание кабины через боковую дверь становится необходимостью, бывает так, что приходится выпрыгивать за борт в одежде и не до сапогов. Сдвижные створки удобны, например для ведения видео или фотосъемки, в полете открываются более безопасным способом чем открывающиеся в верх. Ничто не мешает предусмотреть в них аварийное открытие остекления без открывания створки. И конечно согласен с Вами, что боковые двери это не основной вход выход, а лишь вспомогательный.

На этот случай проще предусмотреть сбрасываемые боковые двери через замки навески типа парашютной чеки на ранце. Проще некуда. По поводу неудобства подъёмной двери ИМХО Вы слегка горячитесь — размер её по высоте будет максимум 500-600 мм. У нас на том же «аккордеоне» приходилось летать с открытой в полёте дверью (высотой вдвое больше — смотри на фото ниже).

И НИКАКИХ проблем при этом не было. Кроме сквозняка :-)



Опять же зависит от целевого назначения самолета, если Ваша стратегия направлена на реализацию машины только для частных лиц и частного использования (отдых и т.д.), то Вы правы. Однако если Вы ставите перед собой более обширные планы, то шасси необходимо. Поясню — купить машину ценой более 160.000 \$ может позволить не каждый. С теми же кто это может себе позволить я имел за эти годы массу бесед, считайте это моим маркетинговым исследованием.

Так вот, человек хочет приехать на место базирования на автомобиле, например с семьей, загрузить самолет и улететь на Селигер, а с Селигера он хочет слетать например на Волжанку, а оттуда в Питер к другу. Это лишь один из множества примеров. Отказываясь от шасси, Вы отказываетесь от расширенной функциональности, тем самым ограничиваете спрос. Как заявляет, наше правительство — освоение Севера это приоритетная задача, не будем фантазировать, но некоторый ориентир дан.

Таких людей как Михайлов Александр на всю Россию наберётся сотни две-три. А вот желающих купить себе гидросамолёт по цене не более 100.000 Евро — в десятки, если не в раз больше. Особенно на тюменском севере. И я ориентируюсь именно на них. А там бетонок и грунтов — в разы меньше. Недаром там сегодня так вертушки популярны. Р-44 к примеру за 600.000 Евро. А вот воды там — 90 %. Садись и взлетай ну где пожелаешь. Недаром тот же «Пеликан» себе купил в Питере чистую лодку «Пеликан-4». А он в Норильске живёт.

Так что в основной версии именно «чистая» лодка. А колёсное шасси — ЭТО уже как опция. За отдельные деньги за счёт уменьшения запаса топлива и коммерческой загрузки.

Что ж, это будет правильная чешка.

Я лично не против размерности и ТТХ “чешки”, но в честном виде, с соблюдением требований обеспечения при этом безопасности выполнения полётов. А не за счёт отказа от них, как это делает сегодня Борис Чернов.

Для начала хватит и 1,5 км (высоты полёта) но в перспективе стремиться к гермокабине придется.

Тогда количество потенциальных покупателей в стране упадёт до нескольких десятков. Стоит ли ради этого так уж напрягаться? Проще тогда «под заказ» клепать по одной машине в год, как это делает сегодня ООО «АЭРОВОЛГА» в Самаре.

Сейчас, Л-42 имеет реальную крейсерскую скорость 180 км/ч, понятно, что машина может быть легче и двигло ей нужно посolidнее, в результате ужю на этой машине можно добиться крейсера 220 км/ч, а если же учесть, что будет спроектирована и изготовлена новая металлическая машина + исправлены некоторые аэродинамические косяки, то достичь крейсера в 250 км/ч вполне реально, максимальная же скорость в этом случае будет колебаться в пределах 270-280 км/ч и потом правильнее рассматривать скорости на разных высотах. Здесь ответ и на пункт ниже.

Цена самолёта растёт гораздо быстрее его крейсерской скорости полёта. Нет проблем сделать скоростной гидросамолёт. Но цена у него будет ОЙ-Ёй-Ёй! Эксплуатация его выйдет в 60-О-Ольшую копеечку, а на посадке на воду всем на борту придётся использовать боксёрскую капу, чтобы зубов не лишиться. И синяки на заднице в бане после каждого полёта отпаривать. Вода — она мягкая лишь до тех пор, пока об неё не ударишься.



*Будем летать выше дальность будет больше.*

*Читайте Воздушный Кодекс, новые ФАП-ы, АП-23. Тогда поймёте, что выше 3000 м без гермокабины летать не придётся. Даже по ППП и на эшелонах.*

*Для моей мечты вряд ли реально, с хорошей килеватостью скорость 80-90 не страшна, даже для нашего самолёта (у которого практически отсутствует килеватость) посадка на скорости 100км/ч без закрылков на рябь высотой 10-15 см вызывает лишь легкий дискомфорт связанный больше со звуком чем с тряской.*

*От посадочной скорости зависит не только комфорт пассажиров, но и ресурс конструкции самолёта. Какой ресурс Вы желаете иметь за 100.000 Евро — в 5.000 часов и 5.000 посадок или на порядок меньше?*

*Мощность СУ, л.с - 2х160.*

*Круто, но такой табун ещё ведь и кормить придётся. Лучшие вдвое меньше, 2х80 л.с.*

*Хорошо для правильной чешки.*

*А мы и хотим получить в итоге гидросамолёт размерности «чешки», только ПРАВИЛЬНЫЙ. Честный!*

*Если бы Вы знали, что такое швартовка в ветреную погоду или посадка на пруд, то небыли бы столь категоричным, бог с ней с ценой, возможности, безопасность и комфорт выше денег. :)*

*Знаю, именно поэтому и предлагаю изначально установить водяной руль с подъёмным пером в полёте. Это по цене выйдет на два порядка дешевле чем реверсивные винты. На том же «аккордеоне» мы отказались изначально от реверсивных ВВ в пользу только лишь флюгируемых. Цена их вышла вдвое дешевле. А в реверсе необходимости мы не прочувствовали даже при отсутствии водяных рулей на поворотных поплавках.*



*Конечно, управление сдвоенное. Однозначно ручка и никаких штурвалов!*

***НИКАКИХ** ручек управления: только штурвал или, на крайний случай — сайдстик боковой, как на А-319 (при установке на все рулевые поверхности 100 %-ной весовой и 40 %-ной аэродинамической компенсации). Между ног пилота лёгкого двухмоторного гидросамолёта НИЧЕГО не должно быть. Чтобы выход пилота с рабочего места в аварийной ситуации занимал лишь пару-другую секунд. Жизнь — она дороже.*

*А ручка управления истребительного типа подразумевает размещение проводки управления в междудонном пространстве или в тоннеле над ним. Где от воды никак не избавиться. А отсюда — повышенная коррозия и как следствие — пониженная надёжность.*

*Пол кабины должен быть чистым. А узлы навески для педалей — только сверху (как на «чешке»).*

*С наилучшими!*