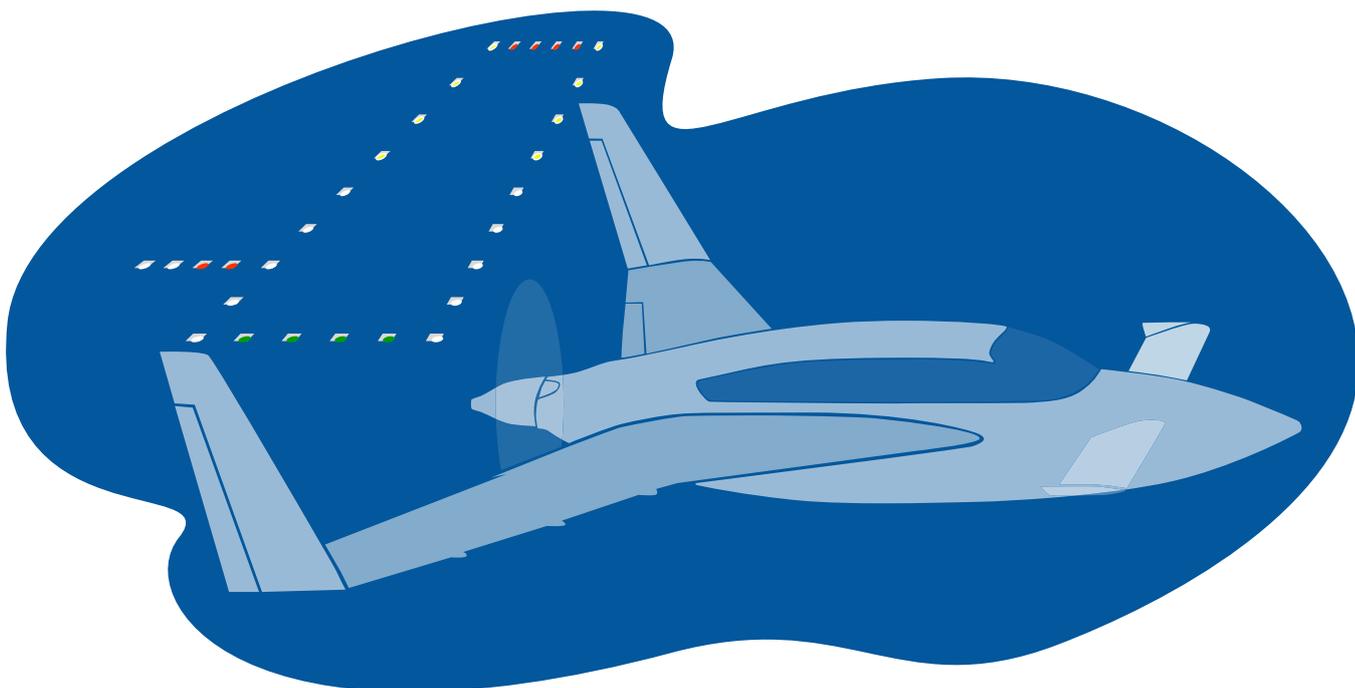




AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

г. Москва, Ленинградский пр-кт, д. 37, корп. 9, оф. 609
Телефон: +7(495)926-7038
Факс: +7(495)989-2012
E-mail: mail@aopa.ru

БЮЛЛЕТЕНЬ АОПА-РОССИЯ 2013/12



Содержание выпуска:

1. Светлые стороны ночной жизни АОН. Новая система светосигнального оборудования.
2. FAQ по ознакомительным полётам.
3. V24 поднялся в небо.



Светлые стороны ночной жизни аэродромов АОН. Новая система светосигнального оборудования.

Пока Дима Билан поет «Пусть станет невозможное возможным, пусть станет ближе все, что далеко, и пусть все то, что кажется так сложно, решается красиво и легко!», Дмитрий Шаповалов вместе с сотрудниками его компании Canard Avionics делают

невозможное возможным не в песне, а в реальной жизни. Трудно сказать, как легко это достигается, но получается красиво, стильно, эффективно.

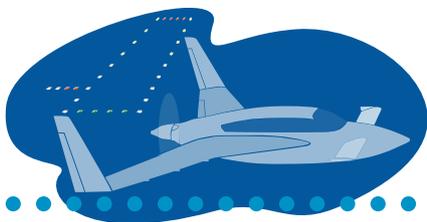
И, главное, многим необходимо.



В октябре-ноябре 2013 года несколько посадочных площадок получили и установили новое светосигнальное оборудование, позволяющее сделать эксплуатацию взлетно-посадочных полос круглосуточной. Ранее это звучало почти фантастически – позволить себе установку

такого оборудования мог далеко не каждый аэродром гражданской авиации. Что же АОН? То, что существовало на рынке, для посадочных площадок стоило безумных денег, и обычно это было довольно древнее «железо» с лампами накаливания.





Как совладелец посадочной площадки, Дмитрий Шаповалов приступил к решению вопроса светосигнального освещения своего объекта, и, как это часто бывает, пришел к выводу: хочешь сделать хорошо – сделай сам.

Было четкое понимание, что платить за «огонь» больше условных 100 долларов смогут очень немногие владельцы, поэтому цена для массового покупателя не должна выходить за эту сумму. С другой стороны, качество изделия и применяемых в нем компонентов должно быть наивысшим. Никаких компромиссов. Изделие подобного плана обязано работать лет 10 без ремонтов и выдерживать самые жесткие условия эксплуатации.

Около года занял поиск решений, проектирование и производство и, наконец, в начале октября первые огни начали поступать в эксплуатацию.

Одновременно с источником света проектировалось оборудование для его управления. Сегодня комплекс позволяет управлять светосигнальным оборудованием (ССО) в ручном или автоматическом режимах в зависимости от внешней освещенности, или с борта воздушного судна при помощи радиостанции. Разработывалась система управления и мониторинга из КДП. Впоследствии она будет интегрирована в общий комплекс.

Одной из главных задач, которые решались в процессе проектирования, было обеспечение электробезопасности оборудования и возможность его обслуживания без специальных допусков. В результате появилась электросистема, работающая на сверхнизком безопасном напряжении, эксплуатация которой не вызывает затруднений. Напряжение в линиях не превышает 48 В постоянного тока, тогда как сверхнизкое безопасное напряжение может быть до 70 В.



Световая отдача сверхярких светодиодов достигает 60-120 Люмен на Ватт, а ламп накаливания – 10-24 Люмен на Ватт (включая галогенные), то есть светодиоды в 5-10 раз более энергоэффективны. Срок жизни лампы накаливания в десятки раз короче светодиода.

Светодиод устанавливают сразу необходимого цвета, в отличие от лампы, для которой нужен светофильтр, пропускающий только заданный цвет и поглощающий остальной видимый спектр. Это дает большое преимущество в эффективности цветным светодиодам по сравнению с системой «лампа накаливания + фильтр». Стоимость светодиодов постоянно снижается, что способствует решению главной проблемы светодиодной техники – дороговизны.





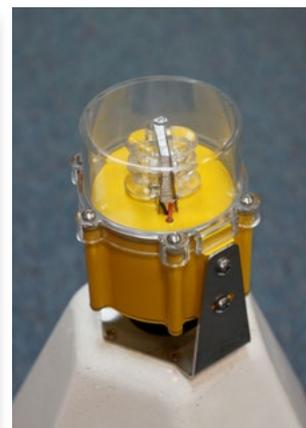
Уменьшение потребляемого тока позволяет использовать меньшее сечение силовых кабелей и сократить потери в них на больших расстояниях, что важно в условиях аэродромов.

Светодиоды – токовые устройства, которые позволяют легко смонтировать электрические цепи большой длины, имеющие абсолютно идентичную яркость с короткими электроцепями, т.к. стабилизаторы тока устанавливают равный ток на разных по сопротивлению цепях. Цепи длиной 400 м и 20 м даже с разным количеством ламп на них будут светиться совершенно одинаково, что упрощает проектирование систем светосигнального оборудования.

Применение современных сверхярких светодиодов совместно с высококачественной оптикой

известных производителей привело к созданию энергоэффективных огней, потребляющих, например, на 800-метровой полосе менее 50 Вт в ночном режиме и не более 500 Вт в режиме 100% яркости. Это привело к более простым и дешевым решениям по аварийному энергоснабжению.

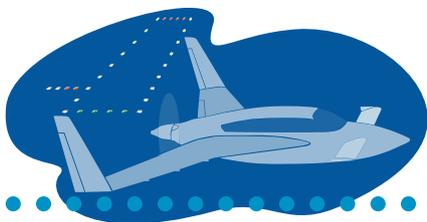
Для обеспечения аварийной работы оборудования можно использовать обычный UPS. Год тестовой эксплуатации ССО на собственной площадке дал необходимый Дмитрию опыт как в области разработки конструкции изделий и применяемых материалов, так и в различных эксплуатационных нюансах, которыми теперь можно поделиться с новыми владельцами оборудования.



Все управление оборудованием сведено в один шкаф. (фото слева)

Предусмотрено крепежное и установочное оборудование для разных типов площадок, что позволяет легко и быстро монтировать систему на аэродромах с любым типом покрытия. (Фото наверху)





Надо заметить, что разработаны и внедрены в производство не только сами световые приборы и оборудование для управления ими. Создана целая система, включающая в себя в том числе и все необходимые элементы для крепления оборудования как на грунтовых аэродромах, так и на аэродромах с твердым покрытием. Кроме того налажен выпуск ветроуказателей, одинаково хорошо заметных как днем, так и ночью.

Благодаря системе, созданной Дмитрием Шаповаловым, оборудование частных аэродромов и вертодромов системой ночного старта стало куда как более простой и дешевой задачей, чем раньше. При этом экономия достигается не только на этапе внедрения, но, самое главное, и на этапе эксплуатации системы.

Подробности в журнале АОН.



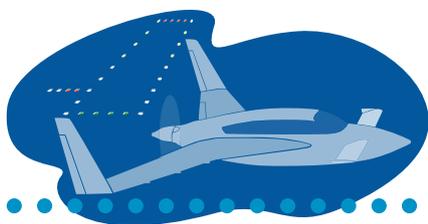


FAQ по ознакомительным полётам.

В настоящее время в среде частных пилотов регулярно обсуждается легитимность выполнения платных ознакомительных полётов, а также

законность продажи подарочных сертификатов. Ниже, в форме вопросов и ответов, отражена позиция АОПА-Россия.





1. Может ли АОН заниматься платными «ознакомительными полётами»?

Да, может. Авиации общего назначения (АОН) согласно статье 21 Воздушного Кодекса Российской Федерации запрещено заниматься коммерческими воздушными перевозками и авиационными работами. Коммерческая воздушная перевозка – это услуга по доставке пассажиров или грузов в пункт назначения, производимая за плату. Под ознакомительными полётами, иногда называемыми «покатушками», понимается иная услуга – услугой является непосредственно сам полёт, причем точки вылета и посадки совпадают. Подробный юридический анализ проводился Университетом гражданской авиации.

2. Может ли АОН заниматься предпринимательской деятельностью? Может ли организация АОН иметь прибыль?

Да. При условии соблюдения налогового законодательства, никаких запретов для субъекта АОН иметь доход и/или прибыль в действующем законодательстве не установлено.

3. Я слышал, что для легального выполнения ознакомительных полётов необходимо создавать некоммерческие организации и только члены этой организации могут участвовать в таких полётах.

Необходимости создавать некоммерческие организации (клубы) нет. Юридическая форма ведения предпринимательской деятельности может быть любая, включая некоммерческие организации, индивидуальный предприниматель (ИП/ПБОЮЛ), коммерческие организации – ООО, ЗАО и т.д. Некоммерческие организации могут расходовать прибыль лишь в целях достижения уставных целей и, в отличие от коммерческих организаций, не могут распределять прибыль между участниками организации.

4. Легальна ли деятельность компаний, продающих «купоны» на ознакомительные полёты? Кто в таком случае несёт ответственность за безопасность полёта?

Легальна. Такие компании выступают лишь в качестве агента пилота или компании, владеющих воздушным судном. Ответственность за безопасный исход полёта несёт командир воздушного судна, ответственность за техническую исправность воздушного судна несёт владелец воздушного судна.

5. Нужна ли лицензия на выполнение ознакомительных полётов?

Нет. В соответствии с федеральным законом 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежат только перевозки воздушным транспортом пассажиров или грузов. Все иные виды полётов не требуют лицензии.

6. Необходим ли сертификат (свидетельство) эксплуатанта для выполнения ознакомительного полёта?

Нет. Сертификат эксплуатанта требуется в случае эксплуатации самолётов с максимальной взлётной массой 5700 кг и более, либо вертолётов с максимальной взлётной массой 3100 кг и более. Сертификат эксплуатанта выполняющего авиационные работы (ФАП-249) необходим для выполнения авиационных работ, исчерпывающий перечень которых дан в 6-й главе ФАП-128. Сертификат эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки (ФАП-11), требуется при выполнении воздушных перевозок.





7. Я слышал про случаи возбуждения административных дел за ознакомительные полёты по части 2 Статьи КоАП 11.2 «Осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (такая лицензия) обязательно (обязательна)». Означает ли это, что при выполнении ознакомительных полётов лицензия требуется?

Нет, лицензия на производство таких полётов не требуется. Как правило, пилоты, против которых возбуждают такие дела, добровольно соглашаются признать вину, считая, что штраф не такой большой. Однако это не означает, что законодательство действительно нарушено.

8. Какие документы необходимы для выполнения ознакомительного полёта?

Свидетельство о регистрации воздушного судна, сертификат лётной годности (СЛГ), бортовой и санитарный журналы, РЛЭ, разрешение на бортовую радиостанцию, свидетельство члена экипажа воздушного судна с соответствующими квалификационными отметками, медицинское заключение о состоянии здоровья (справка ВЛЭК), список находящихся на борту воздушного судна лиц.

9. Может ли пилот сверхлегкого воздушного судна, а также частный пилот (пилот любитель) выполнять платные ознакомительные полёты или для этого требуется как минимум коммерческий пилот?

Пилот сверхлегкого воздушного судна, частный пилот (пилот любитель) могут выполнять платные ознакомительные полёты. В соответствии с ФАП-147 они не имеют права выполнять коммерческие воздушные перевозки.

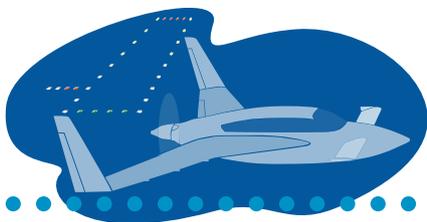
10. Можно ли выполнять платные ознакомительные полёты на единичных экземплярах воздушных судов (ЕЭВС)?

Да. В соответствии с п.1 ст.36 Воздушного Кодекса РФ использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат лётной годности, выданный на основании указанного акта оценки (ЕЭВС), не допускается лишь для осуществления коммерческих воздушных перевозок. Все остальные виды полётов на ЕЭВС разрешены.

11. У меня есть вопрос не перечисленный выше. Куда мне обращаться?

Обращайтесь в АОПА-Россия, mail@aopa.ru, +7(495)9267038, мы вам обязательно поможем.





V24 поднялся в небо.

27 ноября 2013г в небо поднялся первый серийный легкомоторный двухдвигательный самолёт V24 производства SOFTEX V24. Самолёт

оборудован двумя бензиновыми двигателями Rotax 912: 100 л.с. .



Лётно-технические характеристики самолета V 24

Экипаж 1+3 (пилот + пассажиры)
 Двигатели два ROTAX 912 ULS
 Мощность 100 л.с. (73,5 кВт) /2
 Тип топлива А-95, 100 LL
 Емкость топливных баков 128 * 2 = 256 л (190 кг)
 Расход топлива 40 л/ч
 Винт MTV-21-A-C-F/CFL 0178-51 (ВИШ)
 Максимальный взлетный вес 1300 кг
 Вес пустого (включая спас систему) 720 кг
 Размах крыла 11,18 м
 Площадь крыла 11,7 м²
 Длина фюзеляжа 7,34 м
 Высота 2,98 м
 База шасси 2,19 м

Ширина кабины 1,26 м
 Объем багажного отсека 150 л
 Максимальная непривышенная скорость [V_{ne}] 350 км/ч
 Крейсерская скорость 270 км/ч
 Скорость отрыва [V_{so}] 98 км/ч
 Скорость сваливания [V_{s1}] 130 км/ч
 Скороподъемность [Vy] 7,6 м/с
 Разбег 300 м
 Пробег 280 м
 Максимальная дальность полета со стандартным баком 1500 км
 Длительность полета 6,5 ч
 Предельные перегрузки +4/-2 G
 Практический потолок 4000 м
 Эксплуатационные температуры +45/-30°C

