

авиастроение

Беспилотные перспективы

Еще в советский период наша страна обладала хорошими наработками в области беспилотных летательных аппаратов (БЛА), но имевшийся научно-технический задел в этой сфере был практически полностью растерян в 90-е годы. Однако отставание России от ведущих мировых держав в этой сфере может быть уже в скором времени преодолено благодаря высокой потребности в беспилотниках как силовых, так и гражданских структур.

— госзаказ —

Своими силами

Значительная часть имеющихся в настоящее время в России беспилотных систем была разработана компаниями промышленности в инициативном порядке. Прежде всего это системы мини-класса, которые могут найти и уже находят применение не только в силовых, но и в гражданских структурах. Основных игроков, предлагающих на российский рынок беспилотные системы в этом классе несколько. Одна из них — компания «Ижмаш — Беспилотные системы», предлагающая мини-БЛА «Груша» и «Тахион». Относительно простые и недорогие беспилотники ближнего действия «Груша», предназначенные для использования в подразделениях низшего звена, уже в небольших количествах поставлялись российскому военному ведомству.

А среди ожидаемых поставок в этом классе — беспилотные комплексы «Элерон» (разработки казанской компании «Эникс») и «Орлан» (петербургской компании «Специальный технологический центр»). Заинтересовавшие военных системы из линеек беспилотников обеих компаний уже прошли госиспытания по линии российского Минобороны и, как ожидается, в ближайшем будущем могут быть приняты на снабжение.

Также на российском рынке мини-БЛА хорошо известна ижевская компания ZALA. Их системы «Стрекоза» и «Ласточка» достаточно востребованы рынком и уже поставались гражданским заказчикам. В частности, их используют в МВД, МЧС и Рослесхозе.

А отечественная компания «Транзас», один из мировых лидеров производства морских и авиационных навигационных систем и тренажеров, приняла решение подняться на класс выше, создав в систему тактического класса «Дозор-100». Система создавалась в инициативном порядке и не вполне вписалась в размерность, требуемую российскими военными. Впрочем, она может найти применение в парамилитарных структурах — пограничной службе, береговой охране, Наркоконтроле, МЧС и им подобных.

Что же касается БЛА вертолетного типа, то нельзя не отметить достаточно популярную в настоящее время тематику беспилотных многовинтовых аппаратов. На российском рынке в настоящее время присутствует немало предложений в этой области как от российских, так и от иностранных разработчиков. Среди российских систем, пожалуй, наиболее интересными можно назвать проекты компании НЕЛК, специализирующейся именно на аппаратах-мультикоптерах. В частности, совсем недавно на выставке «Комплексная безопасность» ею был продемонстрирован достаточно крупный 12-винтовой БЛА, способный поднять существенную для аппаратов подобного типа и класса целевую нагрузку массой до 10 кг. Он, вероятно, будет востребован российским МЧС, а также военными, в частности силами специальных операций.

Заграница нам поможет

Присутствуют на российском рынке и беспилотные «иномарки». Озабоченность неразвитостью данной темы возникла в российском Минобороны около пяти лет назад после российско-грузинской кампании. Именно тогда военные на практике ощутили проблему отсутствия в их распоряжении современных беспилотных средств разведки, которые, однако, имелись у грузинской стороны. Закупки за рубежом стали своего рода экстренной мерой, призванной быстро снять проблему.

Самой известной сделкой стал контракт с израильской компанией Israel Aeronautics Industries, по которому российским военным было поставлено некоторое количество БЛА мини-класса Bird Eye 400 и тактического класса Searcher Mk II. Первоначальная стоимость контракта составила чуть более \$50 млн, однако позднее был заключен второй договор на организацию лицензионной сборки этих систем в России. Производство было развернуто на базе принадлежащего ОПК «Оборонп-



Отечественные беспилотники еще не вполне удовлетворяют Министерство обороны, но уже активно используются в других силовых ведомствах

ром» предприятия УЗГА из Екатеринбурга. Стоимость второго контракта оценивалась уже в гораздо большую сумму — \$400 млн. БЛА Bird Eye 400 и Searcher Mk II, получившие в России наименования «Застава» и «Форпост», не стали музейными экспонатами, а достаточно активно эксплуатируются российскими военными в рамках различных учений.

Импортные БЛА вертолетного типа в нашей стране достаточно многочисленны. Пожалуй, наибольшим успехов в этой сфере добилась немецкая компания Microdrones, являющаяся одним из основоположников направления многовинтовых беспилотников. Известно, что мультикоптеры этой компании уже применяются в отдельных подразделениях МЧС.

Более сложную крупную беспилотную систему вертолетного типа на российском рынке представляет компания «Горизонт» из Ростова-на-Дону. 200-килограммовый беспилотник Samcopter S-100 разработки австрийской компании Schiebel достаточно хорошо известная на мировом рынке система. «Горизонт» ведет в России их лицензионную сборку, одним из традиционных заказчиков для «Горизонта» является Пограничная служба ФСБ России. Именно пограничники в лице береговой охраны стали первыми покупателями этой системы, получившей в нашей стране наименование «Горизонт Эйр S-100». Теперь, по-видимому, компания «Горизонт» хотела бы расширить круг заказчиков, в том числе за счет Министерства обороны.

Государственный заказ

В начале и в середине 2000-х заказы Минобороны на разработку отечественных беспилотников были более чем скромными. Самой современной в арсенале российских военных долгое время была система тактического класса «Строй-П» с дистанционно-пилотируемыми аппаратами «Пчела», разработанная на излете советской эпохи. Увы, за 90-е эта система успела сильно морально устареть. Модернизация комплекса, проведенная на деньги Минобороны в начале 2000-х его разработчиком московским НИИ «Кулон», вошедшим в состав концерна «Вега», не решила всех проблем. Заменить его мог бы новый комплекс «Типчак», созданный другой, также входящей в состав концерна «Вега», организацией — рыбинским КБ «Луч». Однако этот проект также не устроил российских военных.

Неудачи этих проектов тем не менее не остановили концерн «Вега», который продолжает активно работать в области беспилотников. По просочившейся в прессу информации сейчас «Вега» работает над созданием некоего нового тактического беспилотного комплекса для вооруженных сил, хотя ни официального подтверждения, ни каких-либо дополнительных данных по этому гипотетическому проекту пока нет.

Также весьма ограничены данные по проектам более крупных средневысотных беспилотников большой продолжительности полета, над которыми работают петербургская «Транзас» и казанское ОКБ «Сокол». О них известно только то, что это будут аппараты взлетной массой порядка одной и пяти тонн соответственно. Некоторое время назад «Транзас» обнародовала также

планы создания гражданского БЛА, близкого по размерности к реализуемому компанией военному проекту. Впрочем, приведенное тогда изображение перспективного гражданского беспилотника все же не дает оснований делать выводы об облике военного варианта, который, скорее всего, будет иметь существенные отличия от гражданского.

Что касается проекта российского высотного ударного беспилотника (аналога зарубежному проекту Reaper), над которым работает ОКБ «Сокол», то журналисты располагают лишь фотографией модели БЛА, утекшей в прессу во время визита Сергея Шойгу в Казань в феврале текущего года. По снимку можно только сказать, что это не заимствованный, а оригинальный проект двухдвигательного БЛА-высокоплана с крылом большого удлинения и V-образным хвостовым оперением. В этом контексте необходимо добавить, что на прошедшем в июне авиасалоне в Ле-Бурже министр обороны России, посещая стенд израильской компании IAI, заявил, что Россия создаст большой беспилотник самостоятельно и сделает это быстрее, чем израильская компания сможет получить разрешение на экспорт своей системы Heron в нашу страну.

Таким образом, теперь российские разработчики, получившие всего пару лет назад от Минобороны заказ на проведение соответствующих НИОКР, оказались в крайне непростом положении. Военное руководство хотело бы сократить и без того весьма сжатые сроки работ, но трудно сказать, насколько это возможно в нынешней ситуации. Ведь даже американская компания General Atomics потратила едва ли не 15 лет на создание и доведение до ума систем аналогичного класса Predator и Reaper. И это при изначально более высоком технологическом уровне и гораздо более обширном финансировании.

Ускориться, видимо, придется и разработчикам из компании «Сухой», работающим над проектом большого ударного беспилотника в рамках ОКР «Охотник». О том, что компания занимается данной работой, в прошлом году заявил глава ОАК Михаил Погосян. Пока вся информация по проекту закрыта, и можно только предполагать, что в итоге предполагается создать что-то похожее на американские аппараты X-45, X-47 или европейский nEUROn.

Также под завесой гостайны находятся и разработки беспилотных вертолетных систем, которые ведутся холдингом «Вертолеты России». О состоянии работ по ОКР «Роллер» и «Альбатрос» ничего не известно. Некогда время назад компания не демонстрировала на выставке макет перспективного беспилотника «Коршун», созданный на базе кувертауского проекта пилотируемого вертолета «Орленок». Тогда высказывались предположения, что именно он мог бы стать основой для «Роллера». Более же крупный беспилотник массой около трех тонн мог быть построен на базе пилотируемого вертолета Ka-226. Опыт создания БЛА вертолетного типа на основе пилотируемых аппаратов в мире имеется: тот же B/LA Fire Scout (разработка американской компании Northrop Grumman) имеет в своей основе пилотируемый вертолет Schweizer. Тем не менее есть основания полагать, что в «Вертолетах России» в этом вопросе решили пойти своим путем и создавать оба БЛА с нуля в компании «Камов».

Денис Федутин

ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

Ми-171А2

Новейший многоцелевой вертолёт среднего класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолётов типа Ми-8/17 по всему миру и современные технические решения.

Высочайший уровень надёжности, безопасности, комфорта и функциональности.

www.russianhelicopters.aero

Современная классика

РЕКЛАМА