

Проблема эта может решаться разными путями. Во-первых, если отечественные разработчики не в состоянии в настоящий момент предоставить современные беспилотные комплексы, их можно закупить в других странах. Во-вторых, можно продолжать разработку отечественных систем.

**БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЕ, ОТРЕГУЛИРОВАННЫЕ** Весной стало известно, что российские военные приняли решение о закупке беспилотников за рубежом. В настоящее время наиболее успешные решения в области беспилотных авиационных систем предлагают прежде всего США, Израиль и Европа. С США, которые, кстати, сами взяли на вооружение многие системы израильского происхождения, сотрудничество в этой области по понятным причинам невозможно. Интерес представляет сотрудничество с Израилем и рядом стран Европы, в первую очередь с Францией, Италией и Германией. В качестве поставщика была выбрана крупная государственная израильская компания Israel Aerospace Industries (IAI).

Сделка по закупке двух систем — Searcher Mk II и BigEye 400 среднетяжелого и мини-класса соответственно — наделала много шума. Вероятно, в качестве оправдания столь непопулярных действий военные начальники сделали заявление о том, что беспилотники были закуплены для изучения передового опыта. Некоторые официальные лица даже договорились до того, что мы будем просто копировать закупленные системы.

Впрочем, многие выражают сомнения в подобных мотивах. Так, глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров заметил: «В России эксплуатируются миллионы зарубежных автомобилей, однако уровень отечественной автопромышленности пока ниже мировых лидеров».

Кроме того, по информации израильских источников, Россией закуплены далеко не самые современные системы. Если будет принято решение об их копировании, на это уйдет несколько лет. В результате будет получена заведомо устаревшая система.

Сегодня уже очевидно, что невозможно сделать в приемлемые сроки отечественный беспилотник, который бы отвечал современным требованиям. По-видимому, истина, как всегда, посередине. Необходимо развивать собственные разработки, при этом не замыкаться в себе, а по возможности использовать передовые технические и технологические достижения, созданные в других странах.

В России есть тому положительные примеры. Ряд предприятий сумел проявить волю, собрать квалифицированных специалистов, мобилизовать необходимые финансовые ресурсы. К сожалению, им еще не хватает опыта. Как отмечал представитель компании IAI в России, странах СНГ и Балтии Роберт Фишер, процесс совершенствования систем длительный и включает постоянный сбор отзывов эксплуатантов и внесение коррективов в конструкцию. Так что период «набивания собственных шишек» неизбежен. Однако для получения этих самых отзывов потребителей нужны заказы.

**ОБЩЕСТВО ГРАЖДАНСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ** При отсутствии достаточного количества военных закупок ситуацию частично спасают заказчики из других специальных структур, таких как МВД, ФСБ, МЧС, а также гражданских министерств и коммерческих компаний.

Уже несколько лет беспилотники используются в Центре авиации МВД. Первоначально был закуплен аппарат мини-класса для использования в системах мониторинга безопасности, в том числе при проведении различных массовых мероприятий. Он, в частности, был задействован при проведении саммита «восьмерки» в Санкт-Петербурге. Приобретенный позднее беспилотник меньшего размера также использовался для контроля дорожного движения в окрестностях ЛИИ имени Громова во время проведения авиасалона МАКС-2007.

Активно занимается внедрением беспилотной техники ФСБ России. Несколько лет назад Центром спецтехники ФСБ совместно с Московским авиационным институтом был создан комплекс с беспилотным аппаратом вертолетного типа. Возможность вертикального взлета и посадки с использованием небольших площадок, способность зависать на месте вместе с малой акустической заметностью делают этот аппарат весьма востребованным при проведении силовых операций, в том числе в городских условиях.

Большой простор для применения беспилотных систем имеется и в пограничной службе ФСБ России. Наша страна обладает протяженной сухопутной и морской границей. Для обеспечения ее охраны не обойтись без применения современных систем и технологий. Подобный опыт уже имеется в США, где беспилотные аппараты обеспечивают мониторинг американо-мексиканской границы. Там для этого используются израильские аппараты Hermes-450 и американские Predator. В России наибольшие шансы в этой части имеют системы, разработанные питерской компанией «Транзас»: они отличаются большой продолжительностью полета.

Не отстает в части использования новой техники и МЧС. На вооружении Центроспаса находится комплекс с беспилотным аппаратом мини-класса «Элерон» разработки казанской компании «Эникс».

Что касается коммерческих компаний, заинтересованных в применении беспилотников, то, пожалуй, основное место среди них занимают компании топливно-энергетического комплекса. Нефтегазовые компании обладают протяженной сетью магистральных трубопроводов. Стабильное функционирование этой сети является стратегически важной задачей. Традиционно для контроля состояния таких трубопроводов используются пилотируемые вертолеты. К примеру, вертолетный парк компании «Газпромавиа» состоит из морально и технически устаревших вертолетов Ми-2, Ми-8, Ка-26. Стоимость летного часа превышает \$2 тыс. Беспилотник же может выполнить ту же задачу, которая обойдется, по некоторым оценкам, в пять раз дешевле. Ну а поскольку финансовый стимул налицо, положительные примеры не заставили себя ждать. Так, ряд беспилотных комплексов корпорации «Иркут» уже прошел опытно-промышленную эксплуатацию на объектах ОАО «Газпром» в 2007–2008 годах.

Похожие задачи в электроэнергетике. Здесь необходимо проводить облет высоковольтных линий электропередачи с целью контроля целостности проводов и опорных мачт. Энергопередающие компании сейчас изучают данный вопрос. В качестве возможных компаний-поставщиков, по некоторым данным, рассматриваются «Транзас» и «Аэрокон».

К уже упомянутым сферам применения можно также добавить аэрофотосъемку, картографию, экологический мониторинг и мониторинг биоресурсов, сельское хозяйство и т. д. К сожалению, в плане гражданского применения беспилотников существуют некоторые препятствия. Нерешенными остаются вопросы организации полетов беспилотных аппаратов в общем с другими пилотируемыми самолетами и вертолетами воздушном пространстве. Необходима также и сертификация беспилотных аппаратов, страхование полетов.

В начале августа главком ВВС Александр Зелин заявил, что к 2020 году около 40% отечественного военного авиапарка будет относиться к беспилотной авиации. Если интерес к развитию беспилотных систем у российских военных действительно всерьез и надолго, то закупленными в Израиле системами дело не закончится. Для российских вооруженных сил их необходимо гораздо больше. Если иметь в виду все типы и классы беспилотников — от мини до стратегических, то их количество должно составлять по крайней мере несколько сотен единиц. Гражданский рынок также достаточно велик и оценивается количеством от нескольких сотен до нескольких тысяч единиц. Впрочем, это экспертные оценки. Как будут развиваться события в реальности, покажет время. ■



## Переворот в гражданской авиации. Нам по силам!

Революционная технология привода вентилятора через редуктор PurePower™ позволяет добиться кардинального снижения показателей расхода топлива, шума и выбросов в атмосферу. Узнайте подробности на сайте [www.pw.utc.com](http://www.pw.utc.com).

Transforming commercial aviation.  
It's in our power.™

Game-changing, PurePower™ Geared Turbofan™ technology creates double-digit reductions in fuel burn, engine noise and emissions. Learn more at [www.pw.utc.com](http://www.pw.utc.com).



PurePower™ Engines



Pratt & Whitney  
A United Technologies Company