

«Вертолеты России» уточняют свою беспилотную концепцию

Уже три года в составе ОАО «Вертолеты России» действует дирекция беспилотных программ. На прошедшем в октябре в Москве в рамках выставки «Интерполитех-2011» очередном форуме беспилотной авиации UVS Tech 2011 холдинг «Вертолеты России» представил презентацию текущего состояния работ по беспилотным вертолетам.

По мнению руководителя дирекции беспилотных программ холдинга Геннадия Бебешко, главными проблемами на пути развития беспилотных вертолетов в России по-прежнему остаются отсутствие двигателей и целевых нагрузок отечественной разработки с требуемыми характеристиками. Кроме того, медленно решаются нормативно-правовые вопросы применения БЛА вертолетного типа, а финансирование по приоритетным направлениям пока весьма ограничено. Но есть и позитивный фактор: достаточно активно и успешно идет разработка аппаратной и алгоритмической частей системы автоматического управления беспилотными вертолетами. Эта работа проводится в саратовском ОАО «КБПА».

Как следует из представленной презентации, в связи с новыми требованиями заказчика к настоящему моменту в модельном ряду «Вертолетов России» произошли определенные изменения. Теперь он представлен пятью беспилотными аппаратами тактического и оперативного класса, причем основные перспективы связываются с двумя из них. При этом сделан еще больший акцент в сторону модульности самих БЛА и полезной нагрузки, а все аппараты по-прежнему ориентированы на двойное применение.

Кроме ранее анонсированных беспилотных вертолетов, в том или ином виде оставшихся в линейке холдинга, теперь в нее входит и легкий БЛА ближнего действия с массой 150–200 кг. Ранее в эту нишу, занятую предложениями компаний «Беспилотные системы» из Ижевска (выступает под брендом ZALA) и «Радар ММС» из С.-Петербурга, вертолетный холдинг не планировал вступать. Но, как отметил Геннадий

Бебешко, именно аппараты такого класса будут наиболее востребованы и найдут широкое применение, поскольку они относительно недороги и способны решать большинство задач силовых структур и военных в ближайшей тактической глубине. Вертолет такого класса, по мнению разработчиков, должен обладать максимальной скоростью 120 км/ч, продолжительностью полета 2 ч и поднимать полезную нагрузку массой до 40 кг.

По перспективному беспилотному вертолету Ка-135 к настоящему времени проведены предварительные исследования и проработки. Этот 300-кг аппарат малой дальности сможет нести полезную нагрузку массой 80–100 кг, выполнять задачи в течение 3–4 ч днем и ночью в простых и сложных метеословиях. Скорость его полета составит 160–175 км/ч, а радиус действия – 100–150 км. В качестве зарубежного аналога и конкурента Ка-135 на российском рынке можно назвать аппарат S-100 «Камкоптер» австрийской фирмы «Шибель». Но тогда как Ка-135 еще только планируется к разработке, сборка его соперника S-100 для российских пограничников уже налаживается в Ростове-на-Дону компанией «Горизонт».

В качестве беспилотного вертолета средней дальности с взлетной массой 500 кг до недавнего времени продвигался аппарат «Коршун» кумертауского ОКБ «Ротор», который планировалось создать на

базе уже летающего двухместного легкого вертолета «Роторфлай» («Орленок»). Однако холдингу не удалось адаптировать этот аппарат под требования заказчика. В результате, учитывая уточненные требования, «Вертолеты России» подготовили предложение по новому модульному БЛА вертолетного типа Ка-175 взлетной массой 700 кг с радиусом действия до 300 км. Планируется получить следующие характеристики: масса полезной нагрузки – до 200 кг, продолжительность полета – до 6–8 ч, максимальная скорость полета – 190 км/ч. В настоящее время ожидается решение конкурсной комиссии по данной теме. В качестве ближайшего западного аналога рассматривается семейство беспилотных вертолетов «Виджилент» 500/502.

Следующий более тяжелый аппарат средней дальности, известный ранее под наименованием Ка-117, предлагается как аналог американского MQ-8B «Файр Скаут». Первоначально он должен был иметь взлетную массу 1500 кг и нести нагрузку до 500 кг. Образец с такими параметрами рекламировался в ходе авиасалона МАКС-2011. Теперь же госзаказчик обновил свои требования: аппарат должен нести полезную нагрузку массой до 1 т при взлетной массе 3 т. «Вертолеты России» в связи с этим планируют предложить беспилотный вертолет другого типа.

Самый тяжелый среди предлагаемых к разработке БЛА вертолет-

ного типа известен под названием Ка-126. Это беспилотная платформа модульной конструкции с большой дальностью действия, способная выполнять мониторинговые и транспортные задачи днем и ночью в простых и сложных метеословиях. Планы по этому вертолету несколько раз изменялись. Теперь по теме Ка-126 рассматривается три направления работ. Основной вариант – однодвигательный беспилотный вертолет на основе Ка-226Т, как аналог американского A-160 «Хаммингберд», с взлетной массой 3500 кг и полезной нагрузкой до 1200 кг, обладающий продолжительностью полета 10–26 часов и радиусом действия 800 км. Срок реализации проекта оценивается в 4–5 лет.

Финансирование новых беспилотных проектов ОАО «Вертолеты России» по линии Минобороны есть пока только по двум приоритетным темам. При этом, по оценке специалистов холдинга, для реализации всего модельного ряда перспективных беспилотных вертолетов в период с 2011 по 2020 гг. нужны инвестиции в объеме около 10 млрд руб. На период до 2015 г. потребности российской авиации беспилотных вертолетов оцениваются в 750 комплексов. Из них около 350 может потребоваться Министерству обороны и другим силовым структурам, остальные – гражданским заказчикам.



ОАО «Вертолеты России»