

Помощь на крыльях

Обработка полей против вредителей или болезней растений – залог успешного урожая. Однако порой провести своевременные работы наземными опрыскивателями практически не представляется возможным – техники не хватает или просто она не может выйти в поле в связи с поломкой, либо высокой влажностью почвы, а сроки горят... В такой сложный для сельхозтоваропроизводителя момент прийти на помощь может малая авиация. О современных реалиях проведения авиахимработ с нами беседует Васкевич Дмитрий Владиславович, генеральный директор ООО «Спектр», г. Волгоград.



- Добрый день, Дмитрий Владиславович! Ваша компания занимается авиационными работами для сельского хозяйства. Расскажите пожалуйста, каким парком машин сейчас обладают компании – поставщики услуг по авиахимобработке?

- Сельхозтоваропроизводителю сейчас предоставлена возможность выбрать авиатехнику на любой вкус. Еще есть традиционная техника – АН-2, МИ-2, но основной спрос на микросамолеты – это разновидности самолета «Спектр-30» (СП-30, СП-30сх, СП-38 и др.), «Бекас» (ХА-38, ...). Работают также и мотодельтапланы (МД-50 и др.). При этом предлагается широкий спектр услуг: подкормка, аэросев, защита от вредителей, болезней, сорняков, десикация.

- Дмитрий, преимущественно малую авиацию преподносят как помощника в сложной ситуации. Расскажите пожалуйста, миф это или реальность? Обращаются ли к вам при срыве сроков обработки или же чаще это вполне спланированное решение производителя?

- Конечно это реальность, о которой далеко не все знают. Сейчас по официальной статистике малой авиацией в России обрабатывается ежегодно около 7 000 000 гектар. Реально - раза в два больше. При этом услуги авиации доступны сейчас и небольшим хозяйствам. Цены стабильны и практически не изменились с 2000 года. Существующие мощности позволяют решать задачи регионального уровня, в том числе в чрезвычайных ситуациях, таких как нашествие саранчи, борьба с луговым мотыльком и др. Конечно, встречаются руководители которые ведут хозяйство по известной поговорке, но востребованность авиации, как и наземной техники, определяется и погодными условиями, и фитосанитарной обстановкой. Большинство руководителей заранее заключают договоры на услуги авиации, вно-

сят предоплату и в дальнейшем рационально распределяют загрузку своей наземной техники и работу авиации, чтобы уложиться в оптимальные агрономические сроки при минимальных потерях урожая.

- Есть ли положительная тенденция в использовании авиации? Можно ли сказать, что год к году услуга пользуется все большим спросом?

- Ситуация переходит на новый качественный уровень. Если по количеству вновь вводимой в работу авиатехники рост снизился, то по производительности и качеству работ безусловно тенденция положительная. Этому способствует постоянное совершенствование аппаратуры, внедрение современных информационных технологий.

- Какие преимущества предоставляет аграрии авиаобработка и какие существуют ограничения для проведения авиахимработ?

- С появлением сверхлегкой авиации в агропромышленном комплексе у аграриев существенно снизились сопутствующие расходы при выполнении защитных работ. В первую очередь по причине возможности применить инновационную технологию малообъемного опрыскивания. Аппаратура, установленная на сверхлегких воздушных судах, не только сокращает потребность в подвозе воды в десятки раз, но и дает возможность экономить дорогостоящие препараты за счет их точного внесения. При этом одновременно решается важнейшая экологическая задача по снижению пестицидной нагрузки на гектар. Работа с пестицидами требует аккуратности, исправной аппаратуры. Общие требования регламентированы соответствующими документами, аналогично как и к наземной технике.



- Насколько конкурентны малой авиации наземные машины на шинах низкого давления, в каких случаях они могут соперничать, а в каких преимущество однозначно остается за воздушной обработкой?

- Наземные машины на шинах низкого давления это лишь разновидность наземной техники. Их задача уменьшить давление на грунт и тем самым обеспечить выполнение работы в основном в весенний период при разбрасывании минеральных удобрений. Однако в этом секторе доля авиации (АН-2) и так уже снизилась. Основное преимущество авиации – производительность, мобильность перемещения, отсутствие технологической колеи и связанных с этим потерь. Вряд ли наземная техника сможет преодолеть эти преимущества. Если только начнет летать.

- Использование дронов в сельском хозяйстве – идея уже не новая, однако в России приживается очень постепенно. Используются они сейчас все больше как средства наблюдения и диагностики, в то время как в странах Азии применяются и для внесения СЗР. Как вы считаете, могут ли

они потеснить со временем малую авиацию или у каждой машины останется своя ниша?

- Существующие прогнозы на мой взгляд сверх оптимистичны. Это очень высокотехнологичная отрасль. Нужны кадры. Нужна техника с полезной нагрузкой (химбаком) не меньше 150 литров. Это уже другая весовая категория воздушного судна. Другие требования к двигателю. Нужно чтобы стоимость данной техники была ниже 3 000 000 рублей. (По агродронам сейчас есть предложения для 10 литрового бака от 1 500 000 рублей). У военных есть в этой категории аппараты самолетного типа, но кто даст приемлемую к работам в АПК цену на такой беспилотник? Тем не менее, мы прорабатываем вопрос использования беспилотников совместно с малой авиацией.



Swift Agro

smart- антенна с компенсацией рельефа для систем параллельного вождения

GNSS приемник - Novatel OEMStar;
частота - 10 гц;
коррекция - фазовый фильтр GL1DE;
- компенсация углов наклона антенны;
точность RMC - 15-20 см;
подключение - RS-232.

Стриж Агро

переезд через канаву :
коррекция бокового отклонения 86,08 см

разворот на гоне :
коррекция бокового отклонения 58,86 см

калибровка антенны через интерфейс НК «Агронавигатор»

калибровка антенны через смартфон

использование с любой системой параллельного вождения, принимающей координаты по RS-232

Россия
г.Новосибирск
ООО «СТЗ»
+7 (383)-344-98-06
sibaero@aerounion.ru