

В апреле 2006 года в г. Москве состоялась презентация экономического и инвестиционного потенциала Волгоградской области. Региональный проект «Внедрение современной авиатехники и технологий в экономику региона» и специализированный сельхозсамолет СП-30 был представлен предприятием ООО «Научно-Техническая Корпорация» (г. Волгоград). Данный проект тесно связан с развитием малого бизнеса, с приоритетным национальным проектом «Развитие АПК», с транспортной стратегией РФ.

О проблемах и перспективах развития Малой авиации статья генерального директора ООО «НТК» Генералова С. А.



Возрождение малой авиации

Актуальность работ по теме малой авиации давно отмечена в поручениях Правительства, подтверждена заключениями различных Министерств и ведомств. Еще с 1999 года поставлен вопрос о включении в перечень важнейших проблем развития высокотехнологичных отраслей проблему создания авианосителей, оборудования, технологий с применением малой авиации. В настоящее время Правительством РФ ведется работа над Федеральной целевой программой «Возрождение малой авиации России».

В отличие от Сибири и Дальнего Востока, где наиболее важен вопрос транспортного обеспечения, для европейской части России, а особенно на Юге и в Поволжье, острая востребованность малой авиации обусловлена агропромышленным сектором (АПК). При сравнительно небольших затратах авиаработы дают значительную прибавку урожая высокого качества. Ежегодная потребность АПК в авиауслугах составляет сейчас более 6 000 000 га.

Вместе с тем рынок авиаработ для нужд АПК в настоящее время в значительной степени стихийен. Его заполняют наследники бывших авиаотрядов сельскохозяйственной

авиации, вынужденные работать полуполюгально на свой страх и риск, на технике, отлетавшей свой ресурс (АН-2, МИ-2), а также вновь образованные «авиакомпании и группы без образования юридического лица» на разношерстной технике так называемой «клубной постройки». Современной, профессиональной, высококачественной, надежной, простой, недорогой авиатехники нет. Потребность же в специализированном сельхозсамолете для защитных работ на Юге и в Поволжье сейчас оценивается в пределах 500-600 самолетов. Традиционные в этом классе воздушные суда - АН-2 уже практически безресурсны и экономически расточительны.

Экономика России сегодня на пороге быстрого внедрения малой авиации. Потребительские, летно-технические характеристики, экологическая безопасность применения, эффективность использования, мобильность и неприхотливость, возможность быстрой модификации при невысокой стоимости и другие качества, безусловно, определили малой авиации свою «нишу» и влияние на развитие различных отраслей экономики. Кто же первым займет эту нишу?

Сегодня во многих регионах РФ

производство и применение малых летательных аппаратов инициирует создание отрасли малой авиации на новом качественном уровне. Это НАЗ «Сокол» (г. Нижний Новгород – М101Т), авиастроительный холдинг ООО «Зевс-Авиа» (г. Москва – «Сигма-4», «Элитар»), самолетостроительная компания «Авантаж» (г. Самара – А-27, А-31, А-35), Истринский экспериментальный механический завод (г. Истра- «Ежик»), ОКБ «Сухой» (г. Москва – СУ-38 Л), ООО «Гидроплан» (г. Самара – Че22, Че25), Рязанский экспериментально-механический завод (г. Рязань – «Синтал»), КБ «Спектр-Аэро» (г. Таганрог – СП-30, СП-40) и др. По существу это малый бизнес высоких технологий.

На Юге России и в Поволжье лидирующее положение по комплексному всестороннему развитию малой авиации сейчас обеспечивает холдинг предприятий, объединивший проектное КБ, эксплуатантов сервисный технический центр и др. Координацию деятельности этих предприятий осуществляет ООО «Научно-техническая корпорация» (г. Волгоград). Пройден «классический» путь решения сложной технической задачи от ее постановки, проведения науч-

но-исследовательской, опытно-конструкторской работы до производства опытных единичных образцов и их эксплуатации. За короткое время сложилась взаимозаинтересованная кооперация и с ведущими авиационными предприятиями: ТАНТК им. Бериева (г. Таганрог), ОКБ «Сухого» (г. Москва), Государственным институтом гражданской авиации ГосНИИГА (г. Москва), Авиарегистром МАК (г. Москва), ОАО НПК ПАНХ (г. Краснодар), НП ЛА (г. Самара), Росавиационным центром (г. Москва), исполнительным комитетом Ассоциации экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Большая Волга» (г. Самара), эксплуатантами Ростова, Ставрополя, Краснодара, предприятиями АПК Волгоградской, Саратовской, Самарской, Астраханской областей и Республики Калмыкия.

Концепция самолета СП-30 определилась заказчиком и эксплуатантом и заключалась в разработке относительно недорогого, технологичного в производстве, с низкими эксплуатационными затратами самолета, летно-технические данные которого учитывали бы специфику выполнения авиаработ и сложившиеся на сегодня условия эксплуатации. А это внеаэродромное базирование, короткие взлетно-посадочные дистанции, обработка малых площадей сложной конфигурации, мобильность передвижения, точность и качество обработки при небольших расходах рабочего препарата. В отличие от предприятий корпорации МИГ (самолеты «ИЛ 103», «Авиатика»), ОКБ «Сухого» (СУ-38Л) и др., которые начали приспосабливать известные воздушные суда к сельхозприменению, принципиальным в нашем подходе было то, что изначально создавался специализированный сельхозсамолет. Многочисленные испытания, проведенные совместно с ведущим институтом применения авиации в народном хозяйстве ОАО НПК ПАНХ (г. Краснодар) показали, что оптимальная конструкция воздушного судна для 2/3 выполняемых объемов работ определяется технологической нишей малообъемного опрыскивания, которая накладывает определяющие требования к скоростям и аэродинамическим характеристикам самолета.

Построено более десяти самолетов СП-30 различных модификаций. Результаты испытаний СП-30 в Поволжье и на Юге России по борьбе с сорной растительностью в посевах зерновых колосовых культур (ковбой, гранстар, дифезан, секатор, аврора, луварам); по борьбе с сорной растительностью на паровых полях (раун-

дап, торнадо); по борьбе с сосущими вредителями в посевах пшеницы (каратэ, децис экстра, фьюри, базудин, актара); по борьбе с саранчовыми на сельхозугодьях (фастак, дарсбан-УМО, адонис); по внесению регуляторов роста на посевах зерновых колосовых культур (кристалон, экстрасол); десикации подсолнечника (реглон супер, баста), аэросеву горчицы подтвердили целесообразность его серийного производства. Простота конструкции, надежность, эффективность вполне соответствует данному самолету СП-30 определению – «воздушный трактор». Самолет демонстрировался на МАКС-2003, получил дипломы на агропромышленной выставке в Самаре, на Нижегородской ярмарке, региональных выставках.

В настоящее время сложилась благоприятная ситуация по динамичному продвижению малой авиации в экономику субъектов РФ Юга России и Поволжья. Здесь существует реальный научный, производственный, административный потенциал, а движущей силой может стать малый бизнес в сфере авиаработ и АПК. Опыт государственного регулирования, накопленный Приволжским территориальным управлением воздушного транспорта (сейчас Приволжское УГАН ФС НСТ МТ РФ (г. Самара) совместно с ОАО «НПК «ПАНХ» (г. Краснодар) и активная позиция руководства Южного УГАН ФС НСТ МТ РФ (г. Ростов) в настоящее время позволяет создать механизм взаимодействия всех субъектов малой авиации, включая контроль, научно-методическое, правовое обеспечение, подготовку кадров. Единая региональная политика на использование всех ресурсов по линии поддержки АПК, малого бизнеса, внедрения новой техники и технологий позволит эффективно обеспечить достижение целей, поставленных Президентом в области АПК и тесно связана с мероприятиями, проводимыми на региональном, муниципальном уровнях субъектов РФ, направленных на развитие этих районов, на привлечение профессиональных кадров на село, воспитание молодежи, привлечение инвестиций и имеет четкую географическую территориальную привязку.

Возможности современной авиатехники и технологий позволяют максимально приблизить ее к потребителю и развивать необходимую инфраструктуру с учетом территориальных интересов сельхозтоваропроизводителей, предпринимателей, инвесторов. Точка базирования территориальной авиакомпании малой

авиации может быть выбрана оптимально для развития наземной инфраструктуры (взлетно-посадочные полосы, ангары хранения техники и оборудования, бытовые корпуса). На первом этапе основное назначение такой площадки – выполнение всех видов авиаработ в интересах ближайших сельхозтоваропроизводителей. Основу воздушного парка могут составить самолеты типа СП-30. Их количество в зависимости от объема работ может составлять от 3 до 7 на площадку, а количество площадок, например в Волгоградской области, 5...7. В дальнейшем, при приобретении воздушных судов малой авиации для авиоперевозок, такая площадка может стать аэродромом МВЛ и частью сети областного авиатранспортного обеспечения. При этом в субъекте РФ достаточно иметь 1–2 центра технического обслуживания ВС и подготовки персонала. На наш взгляд, авиопредприятия, связанные с территориями, позволят стабилизировать рынок авиаработ, создадут условия для восстановления сети областного авиатранспортного обеспечения, что повысит инвестиционную привлекательность территорий и налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Применение малой авиации, в том числе и СП-30, не ограничивается только защитными авиационно-химическими работами. В сочетании с современными приборами, оборудованием для наблюдений, измерений, регистрации, передачи и обработки информации, малая авиация делает доступным большой перечень работ в различных отраслях. Летно-технические характеристики малой авиации позволяют выполнять аэрофотосъемку с малых высот при сложном рельефе местности, магнитометрические измерения, видео и тепловизионные обследования высоковольтных линий электропередач, патрулирование нефте- и газопроводов, железнодорожных путей, автомобильных дорог, акваторий рек, береговой черты, лесных массивов. В сельском хозяйстве возможны фото- и кино съемка полей, проведение аэровизуальных наблюдений за состоянием полей с целью определения огрехов посевов, засоренности, выполнение аэросева определенных культур, применение прогрессивных технологий по биологической защите растений.

**Контактный телефон:
8-902-363-17-27**