

плавать, а как судно, способное летать. Амфибийные свойства экранопланов позволяют им при отсутствии препятствий летать над поверхностью земли или льда, что в каком-то смысле приравнивает эти аппараты к сухопутному транспорту. К тому же существует отдельная категория экранопланов, так называемые экранолеты, которые способны на длительное время отрываться от экрана и переходить в «самолетный» режим полета. Принимая во внимание многорежимность экранопланов, страхование гражданской ответственности должно представлять собой гибрид морского и авиационного страхования ответственности.

Орлята учатся летать

Экраноплан при взлетной массе от 3 т до 350 т летит с людьми и грузом на борту в полуметре от поверхности воды со скоростью от 120 до 500 км/ч. Поэтому другим немаловажным аспектом страхования экранопланов является определение специфики рабочих рисков. Строительство и испытание новых разработок потребуют отдельных программ страхового обеспечения по рискам, таким же исключительным по своей природе, как и экраноплан.

Другой вопрос касается тарификации. Будут ли применять к экранопланам тарификацию, принятую в авиационном или в морском страховании, или все-таки необходим принципиально новый подход к расчету этих уникальных рисков? Очевидно, что сейчас отсутствует реальная статистика аварий и неисправностей оборудования, которая необходима для объективного расчета страховых тарифов. В связи с чем следует отметить высокую аварийность этих транспортных средств.

В начале 60-х годов прошлого века в СССР в условиях строжайшей секретности вплотную стали заниматься практическими разработками экранопланов для военных

целей. 22 июля 1961 года на испытательной станции ИС-2 состоялся первый полет первого отечественного экраноплана СМ-1. Однако в ходе испытаний последующих моделей постоянно случались аварии. Самая серьезная из них произошла в 1974 году в ходе испытаний экраноплана «Орленок». Несмотря на многочисленные аварии, разработка и строительство новых военных экранопланов продолжались, и в 1987 году первый полет совершил ударный экраноплан-ракетоносец «Лунь». Развал Советского Союза привел к прекращению работ в этом направлении. В настоящее время на вооружении ВМФ России находятся три военных экраноплана.

Флот-самолет

Возрождение экранопланов было связано с началом их использования в коммерческих целях. Первой организацией, занявшей эту нишу, стала «Арктическая торговая транспортная компания» (АТТК). В конце 1990-х компания выкупила Чкаловский производственный комплекс и объединила в своих рядах ведущих специалистов экранопланостроения. Помимо АТТК производством экранопланов сегодня занимается нижегородский авиастроительный завод «Сокол», на котором осуществляется сборка сертифицированных экранопланов гражданского назначения «Волга-2». Также планируется серийное производство транспортного экраноплана «Иволга» на базе аэрокосмического объединения «Полет» в Омске.

Неудивительно, что с началом коммерческого использования экранопланов вопрос страхования этого перспективного транспортного средства перешел в практическую плоскость. Существующие сейчас легкие экранопланы используются как для грузовых, так и для пассажирских перевозок, а их приблизительная стоимость колеблется в пределах от 120 до

300 тыс. долларов — именно эти факторы и формируют потребность в создании комплексных страховых программ.

Тем более что экранопланы продолжают оставаться отнюдь не самым безопасным транспортным средством. Достаточно вспомнить катастрофу пассажирского экраноплана «Волга-2», выполнявшего прогулочные рейсы. Во время очередного полета этот катер-экреноплан столкнулся с судном на подводных крыльях «Восход» и в считанные минуты затонул.

В последние годы сделаны первые практические шаги в области создания комплексных программ страхования экранопланов. По сути, единственной компанией, которая уделяет пристальное внимание этим вопросам, является «Русский страховой центр» (РСЦ). В целом, работа РСЦ ведется в рамках государственных программ развития сверхскоростного флота, разработанных Морской коллегией РФ. В 2006 году компания заключила соглашение о сотрудничестве с одним из крупнейших операторов скоростного флота ЗАО «Инмортранс-Лтд». Согласно условиям этого соглашения, «Русский страховой центр» обеспечивает страхование рисков при строительстве, модернизации скоростных грузопассажирских судов, а также их эксплуатации на международных линиях, осуществляемых ЗАО «Инмортранс-Лтд». К примеру, РСЦ оформил страховую защиту на два заказа «Инмортранс-Лтд» по производству современных экранопланов «Волга-2» на авиастроительном заводе «Сокол».

Возможно, дальнейшее развитие экранопланостроения и интенсивное использование экранопланов для коммерческих перевозок приведет к формированию принципиально новой отрасли страхования — авиационно-морской. Все будет зависеть от того, насколько эффективными, экономичными и безопасными экранопланы

