



Георгий Копылов

# Верхом на подушке

**Со времен** зарождения мореплавания корабели ломали голову над тем, как увеличить скорость морских судов. На смену господствовавшим в море парусникам пришли пароходы, которые вскоре уступили место более скоростным и эффективным теплоходам. Но, несмотря на технологический прорыв в области кораблестроения, скорость морских судов продолжала оставаться относительно низкой. В поисках новых методов повышения скорости мореплавания ученые и конструкторы пришли, как могло показаться, к научно-фантастическому решению: необходимо поднять корпус судна над водой, чтобы преодолеть ее сопротивление.

Впервые эту идею высказал в 1716 году шведский ученый Э. Сведенберг, дав описание судна, под которое с помощью двух воздушных винтов, вращаемых вручную, нагнетался воздух. Давление под днищем должно было приподнять судно над поверхностью воды и удерживать его на так называемой воздушной подушке. Однако ученый предупреждал,

что для воплощения этой идеи потребуются механический двигатель.

## First

Первые успешные попытки строительства судов на воздушной подушке (СВП) были предприняты в СССР в 30-е годы прошлого столетия. В 1935 году развернулось строительство серийных СВП

водоизмещением от 5 до 8 т, которые развивали небывалую по тем временам скорость — 70 узлов (около 130 км/ч). С началом Второй мировой войны разработки в этом направлении приостановили. Несмотря на имевшиеся в нашей стране достижения, первое судно на воздушной подушке было запатентовано в Англии в 1955 году конструктором

Коккереном. В 1959 году его судно «Ховеркрафт» пересекло Ла-Манш.

Во времена холодной войны военные очень быстро поняли незаменимость СВП для проведения десантных операций. Главное тактическое свойство этих кораблей состоит в том, что они способны передвигаться над водной поверхностью и над сушей, в