

том числе над ледовым покровом и заболоченной местностью. Все это в сочетании с большой скоростью хода и высокой грузоподъемностью давало новым плавсредствам ряд существенных тактических преимуществ над обычными судами. СССР стал одним из лидеров в области создания СВП. В 70—80-х годах реализовывались крупномасштабные проекты строительства десантных катеров на воздушной подушке типа «Омар», «Джейран» и «Мурена». Серьезным шагом в развитии больших катеров на ВП стал серийно выпускавшийся с 1988 года десантный корабль «Зубр», который до настоящего времени является самым эффективным в мире кораблем этого класса.

Disney

Несмотря на кажущуюся сложность и, может, даже волшебство, концепция транспортных средств на ВП достаточно проста. Воздушная подушка — это толща сжатого воздуха под днищем судна, ко-

торая приподнимает его над поверхностью воды или земли. Воздух нагнетается мощными вентиляторами. Именно благодаря воздушной прослойке судно скользит со скоростью до 130 км/ч над любой поверхностью. В отличие от обычных морских судов, СВП не имеют физического контакта с поверхностью, над которой движутся, а в отличие от летательных аппаратов, они не могут подняться над этой поверхностью на высоту, превышающую определенную часть их размера по горизонтали.

В силу универсальности суда на воздушной подушке нашли применение в сфере грузовых и пассажирских перевозок, в службах спасения, водолазных бригадах и даже в парках аттракционов корпорации Disney. В последнее время на Западе эти машины все чаще приобретают для личных нужд и наслаждаются поездками в недостижимые районы или просто получают удовольствие от управления такими вездеходами.

Commerce

С началом использования СВП в коммерческих целях возникла проблема страхования новых транспортных средств. На сегодняшний день даже за рубежом страхование СВП, по сути, лишь зарождается, а спрос на этот вид страхового продукта превышает предложение. Главной проблемой для страховщиков стало определение рисков. Многофункциональность СВП не позволяет отнести их к какой-нибудь одной категории транспортных средств и требует создания комплексных программ страхования, покрывающих как морские, так и сухопутные риски.

Оказалось, что многофункциональность СВП сбита с толку не только страховщиками, но и регулирующие органы. К примеру, в Великобритании сначала требовалось, чтобы все СВП регистрировались как воздушные суда, что повлекло их страхование в качестве летательных аппаратов. Затем требования изменились: сейчас все СВП в Великобритании регистрируются в агентстве военно-морского флота и береговой охраны, но при этом не учитывается возможность их передвижения над поверхностью земли.

Столкнувшись с такой неразберихой, подавляющее большинство страховых компаний пошли по пути наименьшего сопротивления и вообще отказались от предоставления подобного вида услуг. Сейчас в Великобритании, которая славится традициями в сфере морского страхования, судно на воздушной подушке можно застраховать только в двух компаниях. Любопытно, что одна из них, Onrisk, которая на сегодняшний день предлагает первую по-настоящему комплексную страховую программу, покрывающую все виды рисков, задумалась о страховании СВП, после того как в офис пришел один из пилотов и попросил застраховать его гражданскую ответственность перед третьими лицами.



Амфибийный КВП «Рысь»



Ракетный КВП «Самум»



Десантный КВП «Зубр»



Десантный КВП «Скат»



Десантный КВП «Джейран»



Пассажирский КВП «Ирбис»