

1. Корпус глісуючого судна з V-подібним в поперечному перерізі днищем і бортами, забезпеченими кожний двома гострими скулами, основна з яких з вмонтованим бризковідбійником, виконаним у вигляді розташованого між його внутрішнім і зовнішнім ребрами уступу, направлено по відношенню до розташованої нижче обшивки корпусу у бік від діаметральної площини, тягнеться на всю довжину корпусу, підіймаючись в його носовому краю по S-подібній траєкторії майже до рівня верхньої палуби судна, а додаткова скула, розташована в безпосередній близькості від ходової ватерлінії судна, тягнеться від форштевня до ділянки основної скули в зоні її входу у воду, причому форштевень корпусу судна виконаний з різким зламом на рівні додаткової скули корпусу, що відділяє його похилу верхню частину від майже вертикальної його нижньої частини, кильова лінія в носовому краю корпусу плавно, у міру наближення до форштевня, відігнута вниз, а батокси кормової ділянки днища в проміжку між бризковідбійниками основної скули, включаючи і кильову лінію, також, у міру наближення до транця, відігнуті вниз, який **відрізняється** тим, що додаткова скула корпусу виконана у вигляді уступу, направлено по відношенню до розташованої нижче обшивки корпусу у бік його діаметральної площини, частина носового краю корпусу судна, розташована нижче за його додаткову скулу, висунута вперед за лінію форштевня вищерозташованої частини носового краю корпусу з утворенням тараноподібного виступу, що має ватерлінії, що монотонно звужуються до носа, і шпангоути у вигляді обкреслених прямими або слабкоопуклими кривими лініями рівнобедрених трикутників з направленою вниз вершиною, розташованою на кильовій лінії корпусу, верхня грань тараноподібного виступу виконана у вигляді плавного продовження в ніс поверхонь додаткових скул обох бортів корпусу, що розширюються до носа уступів, ребра додаткових скул і батокси верхньої грані тараноподібного виступу нахилені в ніс по відношенню до площини ходової ватерлінії судна, поверхні уступів додаткових скул, що плавно переходять в поверхні бортів носового краю корпусу, утворюють в них на ділянці між форштевнем, ребром додаткової і внутрішнім ребром основної скул западини з конусоподібною поверхнею, що має вершину в точці перетину ребра додаткової скули з внутрішнім ребром основної скули корпусу судна, днище корпусу забезпечено спеціальною трикутною в плані виїмкою, обмеженою з боку носа і бортів, бортовими скегами, які розширюються до носа, що тягнеться в корму до самого транця, з вершиною в точці перетину зривоутворюючих кромки бортових скегів, розташованій в носовій частині корпусу, а також розташованою перед виїмкою циліндровою вставкою днища, що має в плані форму підкови і обмежена з боку носа і бортів лінією, еквідистантною в напрямі уздовж судна зривоутворюючим кромкам бортових скегів, причому розташований в межах циліндрової вставки днища відрізок кильової лінії співпадає з дотичною до кормового кінця її відігнутої вниз носової ділянки.
2. Корпус судна за п. 1, який **відрізняється** тим, що кут нахилу в ніс ребра додаткової скули і батоксів верхньої грані тараноподібного виступу до площини ходової ватерлінії судна вибраний з розрахунку, щоб при проходженні тараноподібного виступу крізь хвилю на його верхній грані, уступах додаткових скул обох бортів носового краю корпусу і прилеглих до них нижніх поверхнях конусоподібних бортових западин при русі судна з максимальною швидкістю утворювалася сумарна гідродинамічна сила, вертикальна складова якої має величину, приблизно рівну величині сумарної додаткової сили плавучості носового краю корпусу судна, яку він набуває унаслідок занурення її в хвилю.
3. Корпус судна за п. 1 або п. 2, який **відрізняється** тим, що розташована вище за додаткову скулу корпусу ділянка форштевня нахилена вперед.
4. Корпус судна за пп. 1 або п. 2, який **відрізняється** тим, що розташована вище за додаткову скулу корпусу ділянка форштевня нахилена назад.
5. Корпус судна за будь-яким з пп. 1-4, який **відрізняється** тим, що верхні частини шпангоутів носового краю корпусу, розташовані вище за його додаткову скулу, не виходять за межі кута, утвореного на проекції корпусу теоретичного креслення корпусу лінією діаметральної площини корпусу і дотичної до ділянки нижньої частини відповідного шпангоута, безпосередньо примикаючої до ребра додаткової скули знизу.
6. Корпус судна за будь-яким з пп. 1-5, який **відрізняється** тим, що носова частина днища корпусу, розташована ближче до носа, ніж циліндрова вставка днища, забезпечена подовжніми реданами, які переходять на бортах в поперечні, що сягають додаткової скули і переходять на ній в поперечні редани верхньої грані тараноподібного виступу носового краю корпусу судна.
7. Корпус судна за будь-яким з пп. 1-6, який **відрізняється** тим, що ділянки бортів носового краю корпусу, розташовані між основною і додатковою скулами, забезпечені додатковими бризковідбійниками, виконаними у вигляді поперечних реданів, що є продовженням поперечних реданів верхньої грані тараноподібного виступу носового краю корпусу судна.