



# НОС СУДНА

Авторы: В. С. Амелин

---

НОС СУДНА (носовая оконечность), передняя часть судна от форштевня до шпангоута с наибольшей площадью рабочего сечения подводной части. Длина Н. с. оценивается в долях от длины судна по ватерлинии: она может быть равной половине этой длины, превышать её половину или быть менее половины (при наличии у судна цилиндрич. вставки). Заострённость Н. с. выбирается из условий минимизации сопротивления воды движению судна. У тихоходных судов (сопротивление воды в осн. составляет сопротивление трения) заострённость Н. с. минимальна. У быстроходных судов (значит. часть сопротивления движению – волновое сопротивление) заострённость увеличивается; при этом миним. значение углов примыкания ватерлиний к диаметральной плоскости (вертикальной продольной плоскости, делящей судно на две симметричные части) из условия прочности Н. с. ограничивают  $8^\circ$ . Форма Н. с. в зависимости от соотношения ширины судна и осадки может быть ложкообразной (глубокая ложка, мелкая ложка) – с V-образными либо U-образными шпангоутами или санной. Ложкообразная форма обеспечивает необходимую мореходность при движении на волнении; она характерна для мор. судов и большинства судов внутр. плавания. Носовые ветви ватерлиний судов с ложкообразной формой носовой оконечности в зависимости от быстроходности судов могут быть выпуклыми, прямыми или S-образными. Санная форма Н. с. используется в осн. для речных барж, которые отличаются большой шириной корпуса и эксплуатируются в толкаемых составах. Мн. суда имеют носовые бульбы (выступающее вперёд каплевидное или полусферич. утолщение подводной части Н. с.), что способствует снижению волнового сопротивления. См. также [Корпус судна](#).