

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

70 660

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Kl. 65a, 35/70

Zgłoszono: 23.04.1971 (P. 147 722)

Pierwszeństwo: _____

MKP B63b 35/70

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 10.06.1974

Twórcy wynalazku: Andrzej Żylicz, Zbigniew Kuszewski

Uprawniony z patentu tymczasowego: Biuro Projektów i Studiów Taboru
Rzecznego, Wrocław (Polska)

Morska pchana barka barkowiec do przewozu barek zwykłych lub pojemnikowych uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich

Przedmiotem wynalazku jest morska pchana barka barkowiec do przewozu barek zwykłych lub pojemnikowych, uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich.

Dotychczas stosowane do przewozu barek barkowce były statkami z własnym napędem, przy czym barki były załadowywane za pomocą drogich, ciężkich urządzeń dźwigowych o dużej wydajności lub po zatopieniu ładowni, przez wykorzystanie pływalności własnej barek. Wadą tych barkowców była ograniczona możliwość wypełnienia ładowni w kierunku pionowym, zwłaszcza w przypadku gdy barki ładunkowe miały wysokości boczne mniejsze niż wysokość ładowni barkowca. Ponadto, ze względu na konieczność umieszczenia urządzeń napędowych, sterowych i ładunkowych na rufie barkowca, ta część statku była bardzo skomplikowana, co z kolei utrudniało wprowadzenie barek ładunkowych na barkowiec.

Powyższych wad nie posiadają barkowce typu katamaran, które jednak z uwagi na duży ciężar i duże wymiary szerokości mają ograniczone możliwości eksploatacyjne. Wspólną wadą, zarówno klasycznych barkowców, jak i barkowców typu katamaran jest to, że nie nadają się do przewozu barek pojemnikowych, uformowanych w zestaw.

Celem wynalazku jest wyeliminowanie powyższych wad i opracowanie barki barkowca bez napędu, przystosowanej do pchania i nadającej się do przewozu barek zwykłych lub pojemnikowych, uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich, zastosowanie której wyeliminuje straty czasu związane z przeładunkami przy dostawach pojemnikowych, umożliwi rozdzielanie członów ładunkowych i napędowo sterowych w przypadku awarii, remontów oraz potrzeby odmiennego skompletowania zestawu w zależności od rodzaju przewożonych ładunków, a ponadto zapewni uniwersalność systemu transportu dzięki możliwości przystosowania barek ładunkowych do dwóch, a nawet trzech typów drogi wodnej.

Barka barkowiec do przewozu barek pojemnikowych, uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich, ma kadłub, który w części od skrajnika dziobowego do rufy jest otwarty od dna i od rufy, przy czym konstrukcja osłon burtowych jest typu wypornościowego. W innym rozwiązaniu barki barkowca kadłub, w części od skrajnika dziobowego w kierunku rufy ma konstrukcję symetrycznego doku pływającego lub pontonu dokowego z bocznymi osłonami, przy czym takie rozwiązanie barki barkowca jest przystosowane

szczególnie do przewozu barek zwykłych. Dzięki otwartej rufie barki barkowca, barki zwykłe lub pojemnikowe są wprowadzane do ładowni barki barkowca przy wykorzystaniu ich własnej pływerności, co umożliwia wyeliminowanie ciężkich i drogich urządzeń dźwigowych i posługiwanie się prostymi wciągarkami, umieszczonymi na pchaczu lub w części dziobowej barki barkowca.

Przedmiot wynalazku jest pokazany w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia morską pchaną barkę barkowiec do przewozu barek pojemnikowych, uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich, w widoku z boku, fig. 2 - barkę barkowiec pchaną w widoku z góry, fig. 3 - odmianę barki barkowca, przystosowaną do przewozu barek zwykłych, fig. 4 - odmianę barki barkowca w widoku z góry.

Barka barkowiec do przewozu pojemnikowych barek uformowanych w zestaw przystosowany do pchania po wodach głębokich ma kadłub 1, który w części od skrajnika dziobowego do rufy, jest otwarty od dna i od rufy, przy czym konstrukcja osłon burtowych jest typu wypornościowego. Barki 2, mające kształt zamkniętych prostopadłościanów przystosowanych do pływania w dwóch położeniach, osiąganych przez obrót o kąt 90° , uformowane w zestaw krótki o dużym zanurzeniu, w którym wysokością barki 2 jest najdłuższa krawędź prostopadłościanu, są wprowadzane przez otwartą rufę do ładowni barki barkowca przy użyciu wciągarek, zamontowanych w części dziobowej barki barkowca, wykorzystując przy tym pływerność własną barek 2.

Odmiana barki barkowca przeznaczonej szczególnie do przewozu barek zwykłych ma kadłub 3, który w części od skrajnika dziobowego w kierunku rufy ma konstrukcję symetrycznego doku pływającego lub pontonu dokowego z bocznymi osłonami i jest otwarty od strony rufy. Barki 4 są wprowadzone do ładowni barki barkowca, podobnie jak w poprzednim rozwiązaniu za pomocą wciągarek umieszczonych w części dziobowej barki barkowca, przy wykorzystaniu pływerności własnej barek 4.

Zastrzeżenia patentowe

1. Morska pchana barka barkowiec do przewozu barek zwykłych lub pojemnikowych, uformowanych w zestaw przystosowany do eksploatacji po wodach głębokich, znamienna tym, że jej kadłub (1) w części od skrajnika dziobowego do rufy jest otwarty od dna i od rufy, przy czym konstrukcja osłon burtowych jest typu wypornościowego.

2. Odmiana morskiej pchanej barki barkowca według zastrz. 1, znamienna tym, że jej kadłub (3) w części od skrajnika dziobowego w kierunku rufy ma konstrukcję symetrycznego doku pływającego lub pontonu dokowego z bocznymi osłonami i jest otwarty od strony rufy.

