



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Int. Cl.³ B63B 1/06

Zgłoszono: 03.10.80 (P. 227108)

Pierwszeństwo _____

Zgłoszenie ogłoszono: 21.08.81

Opis patentowy opublikowano: 31.01.1984

Twórcy wynalazku: Zdzisław Chrzan, Antoni Karczewski, Zbigniew Ziółek

Uprawniony z patentu tymczasowego: Centrum Badawczo-Projektowe
Żeglugi Śródlądowej „Navicentrum”,
Wrocław (Polska)

Kadłub statku wodnego, zwłaszcza śródlądowego

Przedmiotem wynalazku jest kadłub statku wodnego, zwłaszcza śródlądowego, z zaostrozonym dziobem.

Znane są kadłuby statków wodnych zawierające zaostrome dzioby z pawężą, podcięciem dziobowym dna, obłem i zwężeniem dziobowym burt, przy czym większość blach poszycia tych dziobów wymaga gięcia na skomplikowanych i drogich przyrządach, a zarysy wręgów są krzywoliniowe i przez to trudne do wykonania.

Kadłub statku wodnego, zwłaszcza śródlądowego, według wynalazku, zawierający zaostrozony dziób z pawężą, podcięciem dziobowym dna, obłem i zwężeniem dziobowy burt, charakteryzuje się tym, że długość pawęzy wynosi od 0,7 do 0,8 konstrukcyjnej szerokości statku. Dziobowe podcięcie dna rozpoczyna się w odległości równej od 1,4 do 1,6 konstrukcyjnego zanurzenia, mierzonej wzdłuż płaszczyzny symetrii statku od pawęzy dziobu. Obrys przejścia dziobowego podcięcia dna w obł rozpoczyna się w odległości równej od 1,8 do 2,2 konstrukcyjnego zanurzenia, mierzonej od pawęzy dziobu wzdłuż płaszczyzny symetrii. Promień krzywizny przejścia środkowej burty w dziobową burtę stanowi 0,5 konstrukcyjnej szerokości statku. Punkt zaczepienia promienia krzywizny przejścia środkowej burty w dziobową burtę leży na płaszczyźnie symetrii w odległości równej od 0,3 do 0,5 konstrukcyjnej szerokości statku, mierzonej od pawęzy dziobu.

Początek przejścia środkowej burty w dziobową burtę znajduje się w odległości równej 0,4 konstrukcyjnej szerokości, mierzonej od pawęzy dziobu. Linia przejścia dziobowej burty w obł rozpoczyna się w odległości równej od 1,8 do 2,2 konstrukcyjnego zanurzenia, mierzonej od pawęzy dziobu.

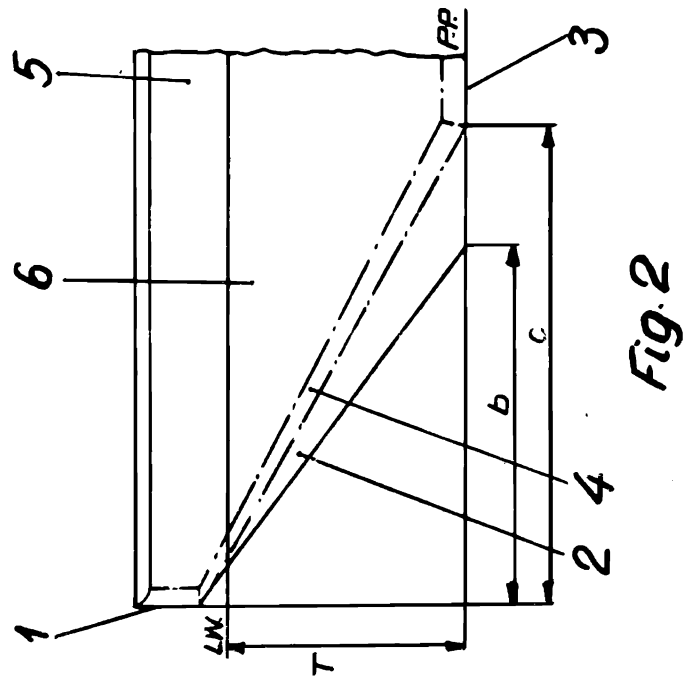
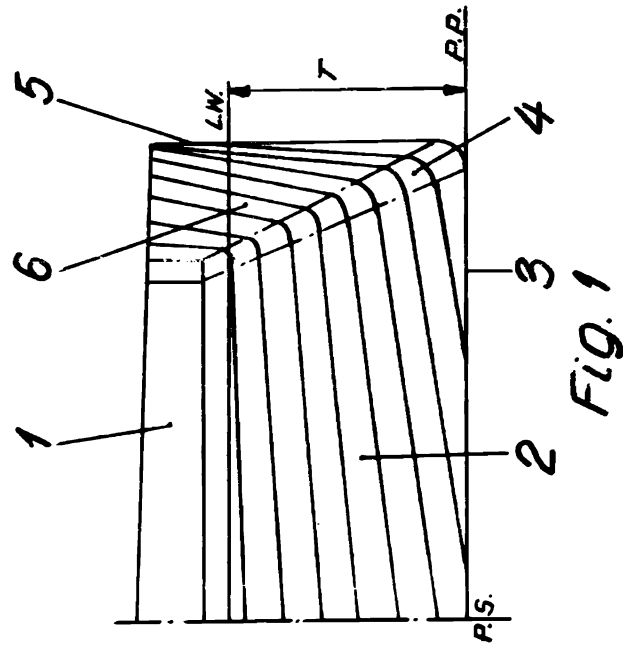
Korzystnym skutkiem wynalazku jest uproszczenie procesu technologicznego budowy statku, zmniejszenie pracochłonności budowy i remontu oraz eliminuje konieczność budowy i przechowywania oprzyrządowania do gięcia blach poszycia. Uzyskuje się to dzięki temu, że wszystkie blachy poszycia zewnętrznego, z wyjątkiem blach obła sferycznego, są płaskie i nie wymagają obróbki tłoczeniem. Ponadto wszystkie krawędzie denników, z wyjątkiem części obłowej, oraz wręgów są proste i nie wymagają obróbki przy pomocy cięcia gazowego.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia półwidok dziobu statku od strony pawęży, fig. 2 — dziób w widoku z boku, a fig. 3 — dziób w półwidoku z góry.

Kadłub statku wodnego, zwłaszcza śródlądowego, ma zostrzony dziób z pawężą 1, dziobowym podcięciem 2 dna 3, obłem 4 i dziobowym zwężeniem burt 6. Długość a pawęży 1 wynosi od 0,7 do 0,8 korzystnie 0,75 konstrukcyjnej szerokości B statku. Dziobowe podcięcie 2 dna 3 rozpoczyna się w odległości b wynoszącej od 1,4 do 1,6, korzystnie 1,5 konstrukcyjnego zanurzenia T, mierzonej poziomo wzdłuż płaszczyzny symetrii P.S. statku od pawęży 1. Obrys przejścia dziobowego podcięcia 2 dna 3 w obł 4 rozpoczyna się w odległości c równej od 1,8 do 2,2 korzystnie 2,0 konstrukcyjnego zanurzenia T, mierzonej poziomo od pawęży 1 wzdłuż P.S. Promień krzywizny R przejścia środkowej burty 5 w dziobową burtę 6 stanowi 0,5 konstrukcyjnej szerokości B statku. Punkt zaczepienia promienia R leży na P.S. w odległości d równej od 0,3 do 0,5, korzystnie 0,5 konstrukcyjnej szerokości B statku, mierzonej od pawęży 1. Początek przejścia środkowej burty 5 w dziobową burtę 6 znajduje się w odległości e równej 0,4 konstrukcyjnej szerokości B statku, mierzonej od pawęży 1. Linia przejścia dziobowej burty 6 w obł 4 rozpoczyna się w odległości c równej od 1,8 do 2,2 korzystnie 2,0 konstrukcyjnego zanurzenia T mierzonej od pawęży 1.

Zastrzeżenie patentowe

Kadłub statku wodnego, zwłaszcza śródlądowego zawierający zaostrzony dziób z pawężą, podcięciem dziobowym dna, obłem i dziobowym zwężeniem burt, **znamienny tym**, że długość (a) pawęży (1) wynosi od 0,7 do 0,8 konstrukcyjnej szerokości (B) statku, dziobowe podcięcie (2) dna (3) rozpoczyna się w odległości (b) równej od 1,4 do 1,6 konstrukcyjnego zanurzenia (T) mierzonej wzdłuż płaszczyzny symetrii (P.S.) statku od pawęży (1), obrys przejścia dziobowego podcięcia (2) dna (3) w obł (4) rozpoczyna się w odległości (c) równej od 1,8 do 2,2 konstrukcyjnego zanurzenia (T) mierzonej od pawęży (1) wzdłuż (P.S.), promień (R) przejścia środkowej burty (5) w dziobową burtę (6) stanowi 0,5 konstrukcyjnej szerokości (B) statku, punkt zaczepienia promienia (R) leży na (P.S.) w odległości (d) równej od 0,3 do 0,5 konstrukcyjnej szerokości (B) statku mierzonej od pawęży (1), początek przejścia środkowej burty (5) w dziobową burtę (6) znajduje się w odległości (e) równej 0,4 konstrukcyjnej szerokości (B) mierzonej od pawęży (1), a linia przejścia dziobowej burty (6) w obł (4) rozpoczyna się w odległości (c) równej od 1,8 do 2,2 konstrukcyjnego zanurzenia (T) mierzonej od pawęży (1).



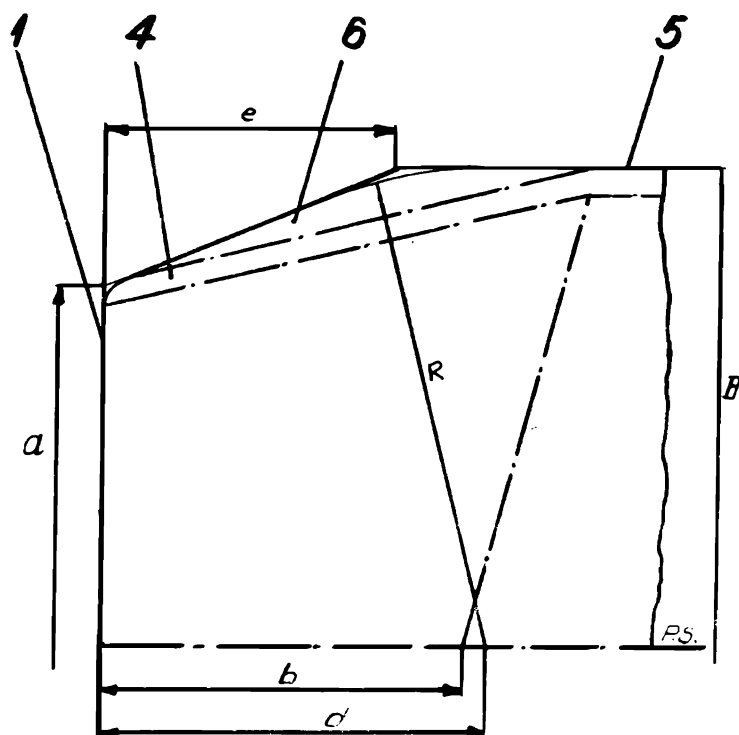


Fig. 3