



Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 26.V.1970 (P 140 886)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 31.X.1972

Kl. 65b,3/02

MKP B63c 3/02

UKD

Współtwórcy wynalazku: Klemens Gniech, Antoni Górny, Bogdan Stoc-
cki, Jan Moszczyński

Właściciel patentu: Stocznia Gdańska im. Lenina, Gdańsk (Polska)

Płozą wypornościową do wzdłużnego wodowania statków

1

Przedmiotem wynalazku jest płoza wypornościowa do wzdłużnego wodowania statków stalowych, jako elementu na którym spoczywa kadłub statku, który ślizgając się po torach wyłożonych smarami powoduje przetransportowanie statku z pochylni na wodę. Obecnie do tego celu powszechnie używa się pełnych płóz drewnianych powstałych przez złożenie bali sosnowych lub dębowych.

Płozy te posiadają małą trwałość eksploatacyjną i wkrótce tracą pływerność na skutek nasiąkliwości smarami i wodą. Pociąga to ujemne skutki wpływające niekorzystnie na ciężar wodowanego statku, ponieważ opadają podczas wodowania i przez to mogą zawadzić o stałe przeszkody na dnie akwenu, utrudniając wyciąganie ich, gdyż trzeba do tych operacji zatrudniać nurków i dźwig pływający.

Wprowadzenie nowej konstrukcji płóz przyczyni się do wyeliminowania powyższych wad. Cel ten został osiągnięty przez zastosowanie stalowych wypornościowych płóz. Istotą wynalazku jest użycie do konstrukcji stali i dobranie takiej objętości do ciężaru, że zapewnione są warunki pływerności wraz z zamocowanym do nich sprzętem pomocniczym. Płozy są konstrukcją spawaną, wykonane w formie podłużnej, wytrzymałościowej i szczelnej skrzyni o przekroju prostokątnym. Wewnątrz znajdują się stalowe przegrody, których zadaniem jest zapobieganie wybočeniom boków i przejęcie zasadniczych nacisków pionowych. Spód płóz jest

2

wyłożony dębowymi belkami o grubości najkorzystniej 100 mm, trwale przymocowanymi do dolnej blachy skrzyni.

5 Zastosowanie stalowych wypornościowych płóz w miejsce drewnianych, zapewnia płozom trwałą pływerność, co przyczynia się do możliwości zwiększenia ciężarów wodowanych statków, podnosi gwarancję prawidłowych wodowań i ułatwia demontaż podbudowy po wodowaniu. Zamiast opuszczać, w przypadku użycia płóz z drewna, 10 podbudowę na dno i następnie po odholowaniu statku za pomocą nurka i dźwigu pływającego, płozy wypornościowe wyciąga się spod statku ciągnąc je holownikiem i po przyholowaniu w odpowiednie miejsce rozbraja się je dźwigiem lądowym. Ponieważ płozy wraz z podbudową pływają, 15 demontaż jest łatwy i bezpieczny. Poza tym na skutek zastosowania trwalszego materiału przedłuża się dwukrotnie trwałość eksploatacyjną płóz, 20 oraz wyeliminuje się użycie do budowy deficytowego drewna.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przy-
kładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia płozę w widoku z boku, fig. 2 płozę 25 w przekroju poprzecznym, fig. 3 rozpornicę z przodu, a fig. 4 rozpornicę w widoku z boku. Płoza wykonana jest w formie szczelnej stalowej skrzyni 1, w której wnętrzu przyspawane są usztywniające przegrody 2. Spód skrzyni zaopatrzony jest 30 w powierzchnię ślizgową, składającą się z dębo-

wych belek 3, które są przymocowane śrubami 4. Czoła skrzyni są zaopatrzone w górnej swej części w zaczepy 5 do połączenia płyt z sobą za pomocą sworzni, oraz po cztery uchwyty 6 przeznaczone do transportu.

Na jednym z boków przyspawane są dwa gniazda 7, przeznaczone do zakładania rozpornic 8 łączących płyty obu torów. Rozpornica 8 jest w formie wypornościowej wykonana z rury, która jest zaślepiona na obu końcach zaczepami 9. Na powierzchni cylindrycznej rozpornicy są przyspawane dwie pary uchwytów 10 przeznaczone do transportu. Każda para uchwytów jest rozstawiona względem siebie o kąt $\alpha = 90^\circ$.

Zastrzeżenia patentowe

1. Płóza wypornościowa do wzdłużnego wodowania statków, **znamienna tym**, że stanowi ją

skrzynia (1), w której wewnątrz przyspawane są usztywniające przegrody (2), a spód zaopatrzony jest w powierzchnię ślizgową, składającą się z belek (3) przymocowanych śrubami (4).

2. Płóza według zastrz. 1, **znamienna tym**, że czoła skrzyni (1) mają w górnej swej części zaczepy (5), w narożach uchwyty (6), a na jednej z bocznych ścian gniazda (7) do zamocowania rozpornic (8).

3. Płóza według zastrz. 2, **znamienna tym**, że zaczepy (5) na jednym czole są pojedyncze, a na przeciwnym podwójne.

4. Płóza według zastrz. 2, **znamienna tym**, że rozpornica (8) zaślepiona na obu końcach zaczepami (9) ma na powierzchni cylindrycznej po dwie pary transportowych uchwytów (10) rozstawionych między sobą o kąt $\alpha = 90^\circ$.

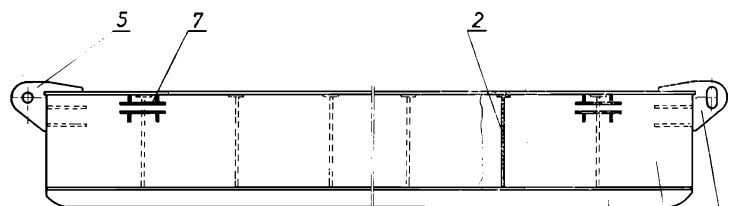


Fig. 1

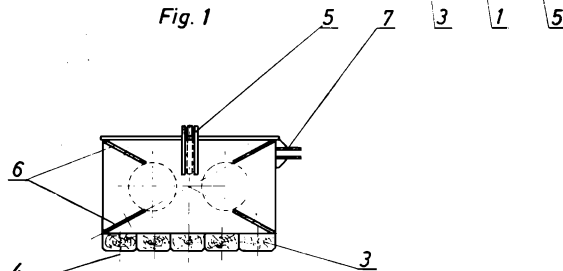


Fig. 2

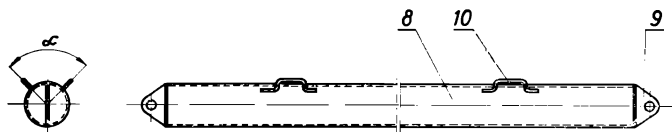


Fig. 3



Fig. 4