

B63b 3/00

URZĄD PATENTOWY

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
OPIS PATENTOWY

Nr 15997.

Kl. 65 a² 1.Manfredi Palumbo Vargas
(Genua, Włochy).**Kadłub okrętowy.**

Zgłoszono 13 sierpnia 1929 r.

Udzielono 18 marca 1932 r.

Pierwszeństwo: 14 sierpnia 1928 r. (Włochy).

Kadłub okrętowy według wynalazku jest przeznaczony do napędu zapomocą śrub i zaopatrzony w jeden lub kilka wałów napędowych, umieszczonych nazewnątrz kadłuba równoległe do wału lub wałów napędowych, znajdujących się wewnątrz kadłuba. Wał lub wały napędowe umieszczone są w taki sposób, że odpowiedni lub odpowiednie organy napędowe pracują całkowicie nazewnątrz strefy największego przekroju poprzecznego zanurzenia kadłuba. To urządzenie przedstawiono schematycznie na fig. 1, 2, 3 i 4.

Wały śrub umieszczone są poziomo w podłużnych wgłębieniach, którym ze względów hydrodynamicznych (celem uniknięcia tarcia) nadano kształt torped lub wydłużonych łódek.

W dalszym ciągu niniejszego opisu wyrażenie „łódka” (obsada) użyte jest celem oznaczania stałej konstrukcji oraz urządzeń, jakie ona zawiera, przeznaczonych do przenoszenia ruchu z wału napędowego, znajdującego się wewnątrz kadłuba, na wały śrub, które, jak już wspomniano, znajdują się nazewnątrz zanurzonego największego poprzecznego przekroju kadłuba.

Wspomniane urządzenia umieszczone są w wydrążeniach wykonanych w kadłubie statku i ciągnących się wzdłuż całej jego długości. Wydrążenia te biegną wzdłuż całej długości statku i są tak wykonane, jak gdyby każde z nich było utworzone przez jedną tworzącą krzywą (fig. 1), lub też przez tworzącą prostą (fig. 4) w razie gdy są umieszczone wzdłuż dna kadłuba.

Wynalazek niniejszy dotyczy lepszego ukształtowania i umieszczenia wspomnianych zanurzonych łódek (obsad).

W myśl wynalazku wgłębienia po bokach kadłuba są utworzone oddzielnie i posiadają jedną prostą tworzącą lub też tworzącą złożoną z linii prostych i linii krzywych. Wgłębienia mogą się ciągnąć na przeważnej części długości kadłuba i poniżej linii zanurzenia lub przechodzić ponad nią, aż do największej bocznej wypukłości kadłuba.

Zastosowanie śrub, których wały napędowe umieszczone są w łódkach, nie wyklucza zastosowania zwykłych śrub napędowych, umieszczonych z tyłu kadłuba.

Następnie wydrążenia mogą się ciągnąć od przodu do tyłu statku i zbiegać się wtyłu i na przodzie.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniiony na fig. 1 — 13, przyczem o fig. 1 — 4 już była mowa wyżej. Fig. 5, 6, 7 przedstawiają część tylną kadłuba, widok boczny i rzut poziomy w przekroju, w którym każde wgłębienie utworzone jest oddzielnie zapomocą prostej tworzącej. Fig. 8, 9, 10 przedstawiają w sposób analogiczny wgłębienia utworzone oddzielnie przez tworzącą złożoną z linii prostych i krzywych, przyczem te wgłębienia znajdują się całkowicie pod linią zanurzenia. Fig. 11, 12 i 13 przedstawiają w podobny sposób wgłębienia otrzymane zapomocą tworzącej złożonej z linii prostych i krzywych, przedłużających się ponad linię zanurzenia.

Na tych wszystkich figurach największy przekrój oznaczono linią X—X, podczas gdy inne przekroje poprzeczne równoległe oznaczono liniami 1, 2 i 3, a linię wodną przez W.L., łódki (obsady) przez literę N, umieszczone w nich śruby napędowe przez literę E; tylne śruby napędowe przez literę P. Fig. 3, 7, 10 i 13 przedstawiają przekroje poziome równoległe do linii wody. Jak wynika z fig. 1 — 3 każde wgłębienie otrzymuje się przez wydrążenie

lub wyżłobienie kadłuba. Wydrążenia lub wgłębienia posiadają tworzącą, która w przekroju głównym posiada kształt oznaczony krzywymi *h, i, l*, łódka (obsada) jest zaś przymocowana pionowo do kadłuba. Jak wskazują fig. 5 — 7 część kadłuba jest wydrążona według powierzchni, posiadającej prostą tworzącą *m, n*, a łódka N umieszczona jest ukośnie.

Na fig. 8 — 10 wydrążenia wykonane są według tworzącej, złożonej z linii prostej i linii krzywej *r, s* i znajdują się całkowicie pod linią wodną W.L. Fig. 11 — 13 obejmują konstrukcję, w której tworząca wgłębień *t, u, v, z* utworzona jest z linii prostych i krzywych, przedłużonych pod linią wody W.L. i ponad linią zanurzenia aż do punktu *t*, gdzie kadłub posiada największą boczną wypukłość S.

Fig. 8 przedstawia sposób łączenia łódek (obsad) z kadłubem tak, aby wypukłość była pozioma. Jak widać połączenie łódek (obsad) z kadłubem może być wykonane w dowolny sposób, zgodnie z warunkami, których należy przestrzegać w każdym poszczególnym przypadku.

Łódki przymocowane są lub tworzą jedną całość z kadłubem i mogą być umieszczone w dowolnem miejscu zanurzonej części kadłuba.

Jak widać z rysunków, zastosowanie łódek (obsad) śrub napędowych E nie wyklucza użycia zwykłych tylnych śrub napędowych P, tembardziej, że wgłębienia mogą się zbiegać na przodzie lub w tyle okrętu.

W przedstawionych przykładach dają się, oczywiście, zastosować rozmaite zmiany w zakresie niniejszego wynalazku.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Kadłub okrętowy napędzany śrubami umieszczonemi we wgłębieniach biegnących wzdłuż boków kadłuba, znamieny tem, że tworzącą każdego wgłębienia stanowi linia prosta lub linie proste i krzywe.

2. Kadłub okrętowy według zastrz. 1, znamienny tem, że wgłębienia umieszczone są całkowicie pod linią zanurzenia.

3. Kadłub okrętowy według zastrz. 1, znamienny tem, że wgłębienia znajdujące się pod linią wodną sięgają ponad linią wodną aż do punktu, w którym kadłub posiada największą wypukłość boczną.

4. Kadłub okrętowy według zastrz. 1 — 3, znamienny tem, że łódki (obsady), w których pracują wały napędowe śrub, są przymocowane lub tworzą jedną całość z kadłubem i umieszczone są pod dowolnym kątem względem kadłuba, np. pionowo, ukośnie lub poziomo.

5. Kadłub okrętowy według zastrz.

1 — 4, znamienny tem, że krawędzie kadłuba zbiegają się ku obu jego końcom w częściach zawartych pomiędzy wgłębieniami, a w razie potrzeby również w częściach ponad wgłębieniami.

6. Kadłub okrętowy według zastrz. 4, znamienny tem, że prócz śrub na wałach, umieszczonych we wgłębieniach, posiada jedną lub kilka zwykłych śrub napędowych na wale głównym z zewnątrz kadłuba.

Manfredi Palumbo Vargas.

Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

