

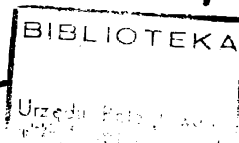
15 października 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



6636 9/12



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 8716.

Kl. 65 a¹⁵ 2.

Robert Kowoll
(Katowice, Polska).

Urządzenie do szczelnie zamkniętej łodzi ratunkowej oraz do łodzi rybackich i tym podobnych, służące do powiększania bezpieczeństwa.

Zgłoszono 17 maja 1926 r.
Udzielono 18 kwietnia 1928 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku są koła szczelnie zamknięte, stanowiące pływak, a osadzone na osiach, przechodzących przez wodoszczelne tuleje, służące jako przyrząd do łodzi ratunkowej szczelnie zamkniętej, względnie statków rybackich i tym podobnych, wykluczający ich utonięcie. Wynalazek niniejszy przedstawiają fig. 1—3 załączonego rysunku w rzucie pionowym bocznym, w rzucie poziomym oraz w przekroju poprzecznym. Zapomocą czterech kół 9, znajdujących się po dwa z każdego boku zamkniętej szczelnie łodzi ratunkowej, zapobiega się utonięciu lub przewróceniu się tej łodzi ratunkowej nawet podczas najsilniejszego uderzania w nią morskich fal; kołysanie się łodzi zostaje prawie całkowicie usunięte. Wspomniane koła, które winny

być napełnione powietrzem sprężonym, mają na celu utrzymywanie łodzi ratunkowej na powierzchni wody nawet przy jej obciążeniu do najwyższego stopnia. Odpowiednio do ilości pasażerów i załogi, okręty lub statki winny być zaopatrzone w specjalne, szczelnie zamknięte łodzie ratunkowe. Dla ilustracji dodaje się, iż jedna specjalna łódź ratunkowa według wynalazku o długości około 10 m i szerokości około 2,75—3 m pomieścić może około 150 osób, podczas gdy obecnie najwyższe obciążenie otwartych łodzi ratunkowych tych samych rozmiarów wynosi po 65 osób.

Specjalna łódź ratunkowa (fig. 1) według wynalazku składa się z wodoszczelnego kadłuba z lukami czyli włazami 2, liczba których może być rozmaita, zależnie od

istniejących warunków, np. od wielkości łodzi. Do wnętrza łodzi prowadzą z luków 2 schody 3. Luki (włazy) muszą być oczywiście szczelnie zamykane w razie niebezpieczeństwa zalania łodzi falami. W środku pomiędzy włazami znajduje się wieżyczka 4, przeznaczona dla kierownika łodzi. Wejście do wieżyczki znajduje się w środku wnętrza łodzi. Wszystkie włazy, jak również wieżyczka, wyposażone są w okna sufitowe, zaś wieżyczka także i w boczne okna we wszystkich kierunkach. Okna są sporządzone z odpowiedniego szkła i oprawione w ramki metalowe, zaopatrzone w siatki ochronne. Po obu bokach łodzi znajdują się okrągłe okienka 5 z tego samego szkła i tej samej konstrukcji jak poprzednie, jednakże zamknięte na stałe i nie dające się otwierać. Natomiast okna włazów, celem dopuszczania powietrza do wnętrza, winny się otwierać i w razie potrzeby szczelnie zamykać. Siedzenia, względnie miejsca do leżenia, można urządzić zależnie do wymagań sanitarnych. Do posuwania się łodzi służy odpowiedni silnik, pędzony benzyną, zaś do oświetlenia służy prądnica, pędzona przez silnik benzynowy. Jedna z łodzi ratunkowych, których na każdym okręcie lub statku powinno być kilka, winna być zaopatrzona w silniki o większej mocy, a zamiast pasażerów powinna mieścić w sobie wszelkie ważne dokumenty lub cenne przedmioty i odpowiednią ilość benzyny. Łódź ta winna być przeznaczona tylko dla kapitana, oficerów statku i telegrafisty, wobec czego wyposażona musi być ona w aparat radiotelegraficzny i prowadzić wszystkie inne łodzie. Zaopatrzenie łodzi w silniki ma ten cel, aby umożliwić im trzymanie się w pobliżu łodzi prowadzącej i nie dać się od niej odsunąć przez fale morskie. W pewnej odległości od przodu i tyłu tej specjalnej łodzi ratunkowej przechodzą przez obie ściany boczne kadłuba łodzi silne rozpórki 6 w kształcie rury lub tulei, tej samej grubości co i materiał ścianek kadłuba łodzi, na których u-

mocowane są wyżej omawiane koła. Tuleje te zakończone są w obu końcach kryzami przeznaczonymi do połączenia ich ze ściankami. W każdej z tych tulej 6, służących również do usztywnienia kadłuba łodzi celem uczynienia go odporniejszym na uderzenia, znajduje się oś 7, spoczywająca na końcach każdej tulei w odpowiednim łożysku i zabezpieczona od przesuwania się wzdłuż swej osi geometrycznej, a która po każdej stronie wystaje, tworząc czopy 8 dla osadzenia na nich kół. Na te osie nasadza się po każdej stronie łodzi odpowiednie koła 9, szczelnie zamknięte, przedstawiające pływaki, a obracające się razem z osią, podzielone na kilka komór 10 z zaworami 11, aby w razie uszkodzenia jednej lub kilkukomór powietrze sprężone, którym te koła względnie komory są napełnione, nie uszło całkowicie. Materiał ścian tej łodzi ratunkowej powinien być o grubości równej grubości ścian kół. Każde koło 9 posiada na obwodzie powierzchnię biegową o odpowiedniej szerokości, zaś przy piąście jest rozszerzone.

Opisane powyżej urządzenie, przedstawiające układ kół stanowiących pływaki, a osadzonych na osiach, przechodzących przez wodoszczelne tuleje przez całą szerokość łodzi, może być zastosowane również do każdego statku, przy którym nie chodzi o jego szybkość, lecz o bezpieczeństwo, a mianowicie do statków, względnie łodzi rybackich i tym podobnych.

Przy zastosowaniu kół pływakowych do statków lub łodzi rybackich i tym podobnych, dany statek transportowy może być stosunkowo znacznie więcej obciążony, ponieważ przez zaopatrzenie go w koła otrzymuje większą wyporność. Zaopatrzone w koła pływakowe łodzie rybackie lub inne tego rodzaju statki nie mogą nawet przy największym uszkodzeniu np. podczas burzy utonąć; pozostają zawsze jeszcze koła pływakowe, boczne ściany łodzi lub, przy

statkach, pokład. Możliwość uratowania rybaków jest wobec tego zapewniona.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do szczelnie zamkniętej łodzi ratunkowej zaopatrzonej w luki czyli włazy, oraz w wieżyczkę obserwacyjną dla sternika lub dowódcy lub do łodzi rybac-

kich i tym podobnych, znamienne tem, że stanowią je koła szczelnie zamknięte, podzielone na kilka komór (10) z zaworami (11), aby w razie uszkodzenia jednej lub kilku komór powietrze sprężone, którem te koła są napełnione, nie uszło całkowicie.

Robert Kowoll.

