



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

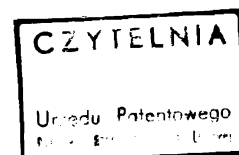
Int. Cl.³ B63B 1/12

Zgłoszono: 82 06 21 (P. 237039)

Pierwszeństwo _____

Zgłoszenie ogłoszono: 83 04 25

Opis patentowy opublikowano: 1985 11 30



Twórca wynalazku: Bolesław Rybarczyk

Uprawniony z patentu tymczasowego: Bolesław Rybarczyk,
Wrocław (Polska)

Kadłub statku

Przedmiotem wynalazku jest kadłub statku pełnowypornościowego, zwłaszcza korzystnie przystosowanego do żeglugi śródlądowej.

Znana jest konstrukcja kadłuba statku półwypornościowego opatentowanego w Polsce pod nr 83 367, w której kadług i półkadłuby tworzą zamknięte z góry dwa spiętrzające kanały przepływowe tworząc wzdłuż kadłuba wycięcie o zmiennym przekroju poprzecznym i zróżnicowanym zanurzeniu.

W innym znanym rozwiązaniu opatentowanym w Polsce pod nr 86 241 kadłub statku typu trimaran posiada wycięcie o zmiennej wysokości wzdłużnej i zróżnicowanym ukształtowaniu przekroju poprzecznego, przy czym dolna dziobowa część kadłuba ma kształt korpusu torpedy, której czoło wystaje przed częścią łączącą ją z głównym kadłubem. Konstrukcja ta pozwala na wykorzystanie kadłuba do małych i szybkich jednostek.

Znane konstrukcje kadłubów statków z wycięciami w części podwodnej mogą być wykorzystywane w warunkach pływania na dużych i głębokich otwartych przestrzeniach wodnych. Natomiast w warunkach eksploatacji na wodach o silnych przepływach strumieni wodnych będą występować utrudnione warunki nawigacji.

Celem wynalazku jest opracowanie konstrukcji kadłuba pozwalającego na osiągnięcie wymaganego zanurzenia jednostki bez konieczności dodatkowych działań balastem stałym lub wodnym przy równoczesnym zachowaniu dobrej nawigacji, a zwłaszcza zwiększenia stateczności kursowej zarówno na wodach morskich jak i śródlądowych, gdzie występują silne strumienie przepływów wodnych.

Cel ten został osiągnięty w rozwiązaniu według wynalazku przez to, że na całej długości kadłuba ukształtowane zostało wycięcie, które w przekroju poprzecznym ma kształt czworokąta, najkorzystniej prostokąta lub trapezu i jest stałe na całej długości. Przekrój poprzeczny wycięcia może mieć również kształt eliptyczny. Wycięcie to jest od dzioba osłonięte zewnętrznym poszyciem.

Kadłub według wynalazku jest lżejszy od kadłubów konwencjonalnych, bardziej wytrzymały, posiada zwiększoną powierzchnię pokładu, co jest szczególnie ważne przy statkach pasażerskich lub jednostkach przeznaczonych do przewozu ładunków lekkich o dużych objętościach.

Ponadto jednostki z kadłubami według wynalazku uzyskują dobrą stateczność kursową z wyeliminowaniem wpływu na nawigację silnych prądów wodnych. Zmniejszenie masy kadłuba

wpływa na zmniejszenie całej wagi jednostki, a w konsekwencji na zmniejszenie ilości zużycia paliwa w czasie eksploatacji, a równocześnie na zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi.

Przedmiot wynalazku uwidoczniono w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok na burtę kadłuba statku, fig. 2 — widok kadłuba statku od strony dna, fig. 3 — przekrój poprzeczny kadłuba statku z wycięciem w kształcie prostokąta, fig. 4 — przekrój poprzeczny kadłuba statku z wycięciem w kształcie trapezowym, fig. 5 i fig. 6 — przekrój poprzeczny kadłuba statku z wycięciem eliptycznym.

Tak jak przedstawiono na rysunkach kadłub 1 statku w dolnej części ma ukształtowane na całej długości wycięcie 2 osłonięte od dzioba do rufy zewnętrznym poszyciem 3, przy czym wycięcie 2 ma kształt prostokątny oraz kształt trapezowy i eliptyczny.

Zastrzeżenia patentowe

1. Kadłub statku pełnowypornościowego z wycięciem w podwodnej części, **znamienny tym**, że wycięcie (2) ukształtowane na całej długości kadłuba (1) ma stały przekrój poprzeczny o kształcie czworokąta i jest osłonięte od dzioba zewnętrznym poszyciem (3).

2. Kadłub statku według zastrz. 1, **znamienny tym**, że przekrój poprzeczny wycięcia (2) ma kształt eliptyczny.

