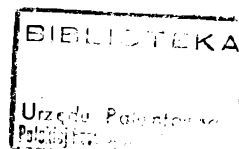


Warszawa, 18 kwietnia 1933 r.

B63b 1/16

URZĄD PATENTOWY



# RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

## OPIS PATENTOWY

Nr 17904.

Kl. 65 a<sup>12</sup> 3.

Ks. Wojciech Orzech  
(Tarnów, Polska).

**Płasczyny nośne do przemiany łodzi i okrętów zwyczajnych na ślizgowe.**

Zgłoszono 30 grudnia 1931 r.

Udzielono 30 stycznia 1933 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest urządzenie, dzięki któremu zwyczajne łodzie i okręty nabywają własności łodzi i okrętów ślizgowych, zyskując tym sposobem na szybkości i równości biegu, lepszej sterowności i podobne inne zalety.

W myśl wynalazku przytwierdza się do boków kadłuba łodzi lub okrętu  $\bar{L}$  (fig. 1), mogącego rozwinać znacznie większą szybkość, symetrycznie po dwie, przy dłuższych zaś łodziach po kilka par żelaznych konstrukcyj, stanowiących łożyska dla właściwych płaszczyzn nośnych  $P$  (fig. 1, 2 i 3). Zasadniczą częścią każdej z tych konstrukcyj jest odpowiednio silna, stalowa oś  $O$  pionowa z gwintem na całej niemal długości, osadzona w łożyskach  $\bar{l}$ , dająca się obracać zapomocą koła lub korby  $k$  z po-

kładu łodzi. Na tej osi i prowadnicach  $T$  umieszczona jest płasczyna nośna  $P$ , którą, obracając osią  $O$ , można podnosić lub zniżać.

Płasczyna nośna  $P$  wykonana jest w kształcie silnej kratownicy, zdolnej unieść przypadającą na nią część ciężaru łodzi, pokrytej od spodu gładką, nierdzewiającą blachą. Do boków płasczyny nośnej  $P$  od strony kadłuba łodzi (okrętu)  $\bar{L}$  przytwierdzone są wystające krawężniki  $r$ , prowadzące ją w prowadnicy  $T$ . Płasczyny nośne  $P$  są tak zbudowane, że po założeniu do łodzi tworzą z powierzchnią wody pewien niewielki kąt. Wielkość tego kąta oraz rozmiary, kształt i wytrzymałość płaszczyzn nośnych oblicza się podobnie, jak dla skrzydeł samolotów, z uwzględnieniem

współczynnika gęstości i własności wody, siły maszyn napędowych (szybkości danego okrętu), liczby płaszczyzn i ciężaru na nie przypadającego.

Z podniesieniem kotwicy okrętu płaszczyzny  $P$  są wzniesione ponad powierzchnię wody do chwili, kiedy okręt nabierze znaczniejszej szybkości. Natenczas załoga, przy rozwinięciu pełnej siły maszyn, obrotem kół lub korb  $k$  zniża równomiernie wszystkie pary płaszczyzn, dopóki nie tylko tylne (dolne), lecz i przednie ich krawędzie nie dotkną wody. Parcie wody na płaszczyzny powoduje podnoszenie się całego okrętu z wody do dowolnej wysokości, a w następstwie znaczne zwiększenie jego szybkości.

Także i sterowanie przy tego rodzaju urządzeniu staje się sprawniejsze; a mia-

nowicie, aby skierować bieg okrętu np. w prawo, podnosi się prawe płaszczyzny nieco wyżej niż lewe (względnie spuszcza się lewe). Okręt przechyla się wskutek tego w prawo, powstaje siła dośrodkowa i kierunek biegu okrętu skręca w tym samym kierunku.

#### Zastrzeżenie patentowe.

Płaszczyzny nośne do przemiany łodzi i okrętów zwyczajnych na ślizgowe, umocowane parami po bokach łodzi względnie okrętu, znamienne tem, że osadzone są na stalowych śrubach ( $O$ ) i krawężnikach ( $r$ ), zapomocą których mogą być dowolnie podnoszone lub opuszczane.

Ks. Wojciech Orzech.

