



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 40998

Kl. 65 a', 11

Inż. Stanisław Uściński

Oświęcim-Babice, Polska

Łódź ślizgowa

Patent trwa od dnia 13 maja 1957 r.

Wadą budowanych dotychczas łodzi ślizgowych jest wciąż jeszcze niezadawalająca szybkość i ograniczona zwrotność, np. na ostrych skrętach.

Łódź ślizgowa na płozach według wynalazku, poza dobrym kotem nad wodą, na której powierzchni ślizga się płozami, posiada wielką zwrotność, nawet przy największych szybkościach. Łódź taka może być uruchamiana zwykłym silnikiem przyczepnym lub odrzutowym.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony na rysunkach, na których fig. 1a i 1b przedstawia widok łodzi z boku, fig. 2 — widok łodzi z przodu, fig. 3 — widok z góry, fig. 4 — widok z przodu na zakręcie i fig. 5 — widok łodzi z góry na zakręcie.

Łódź ślizgowa jest zaopatrzona w dwie płozy, umieszczone równolegle po obu jej bokach poniżej dna w pewnej od burt odległości. Składają się one z pionowo ustawionych listew, w części dziobowej poszerzonych celem zmniejszenia poślizgu poprzecznego na zakrętach. Do listew po obu bokach, przymocowane są krótkie lotki o kształcie opływowym, (fig. 1a i 1b). Lotki umocowane są w sposób, umożliwiający im zmianę kąta natarcia, co jest niezbędne do uzyskania szybszego wynurzenia się łodzi z wody. Aż do wynurzenia się płóz, lotki utrzymują się w położeniu jak na fig. 1b (płozą przed wynurzeniem), tj. ze zwiększonym kątem natarcia. Po wynurzeniu lotki pokrywają się wzajemnie, tworząc po bokach listew pionowych

Jednolite podłużne lotki nośne, co zmniejsza do minimum opory w wodzie, (fig. 1a — płoza po wynurzeniu).

Płozy połączone są ze sobą dwiema równoległymi poprzeczkami, mającymi kształt symetrycznych łuków (fig. 2 i 3). Obie poprzeczki przenikają aerodynamiczny kadłub łodzi, w którym są zamocowane w sposób, umożliwiający przesuwanie kadłuba łodzi wzdłuż poprzeczek. Koło sterowe łodzi sprzężone jest z poprzeczką i wprawia kadłub łodzi w ruch poprzeczny. Przerzucanie łodzi przy pomocy koła sterowego na lewą względnie prawą płozę (zawsze wewnętrzną skrętu) — przy czym śruba napędowa przesuwaną jest automatycznie pod płozę przeciwną (zewnątrzną) względnie najbliższe jej sąsiedztwo (fig. 4) — powoduje, że łódź skręca bez steru (przy każdym przechyle), nie tracąc stateczności, zapewnionej szerokim rozstawem płóz i przenoszenia całego ciężaru na łuk wewnętrzny (fig. 5). Śruba mieści się w rurze blaszanej dając pracę nawet bezpośrednio pod

poziomem wody, a opuszczana jest i podnoszona za pomocą dźwigni ręcznej lub nożnej.

Zastrzeżenia patentowe

1. Łódź ślizgowa, umocowana do dwóch równoległych płóz, znamienna tym, że obie płozy są połączone dwiema łukowymi poprzeczkami, na których jest zawieszony kadłub łodzi.
2. Łódź ślizgowa według zastrz. 1, znamienna tym, że płozy składają się z listew pionowych, opatrzonych po obu bokach w lotki o kształcie opływowym w sposób, umożliwiający im zmianę kąta natarcia.
3. Łódź ślizgowa według zastrz. 1 i 2, znamienna tym, że sterowanie odbywa się przez przesuwanie kadłuba łodzi przy pomocy koła sterowego na łukach poprzeczek, przy czym śruba napędowa przechylana jest tym samym pod płozę przeciwną tej, na której spoczywa ciężar kadłuba łodzi.

Inż. Stanisław Uściński





