

BIULETYN TECHNIKI JACHTOWEJ




CREATOR OF BOAT SYSTEMS

NR 1/2023 (15) ISSN 2657-8328 WWW.VETUS.COM

Napędy powierzchniowe i strugowodne

Wywiad
z Błażem Predko,
właścicielem
stoczni Lamdo Yachts



Luki
ewakuacyjne
i wentylacyjne
marki VETUS

Mała, składana łódź
dla szerokiego grona
użytkowników

Zabezpieczenie antyporostowe
kadłubów jachtów
wykonanych z laminatu

Możliwości badawczo-
dydaktyczne stanowiska
VETUS E-Line 7500 W

Mała, składana łódź

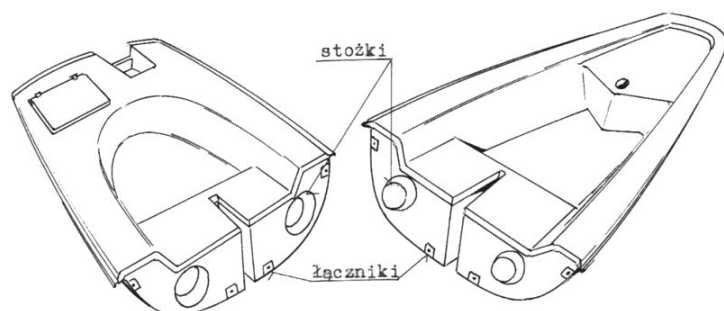
dla szerokiego grona użytkowników



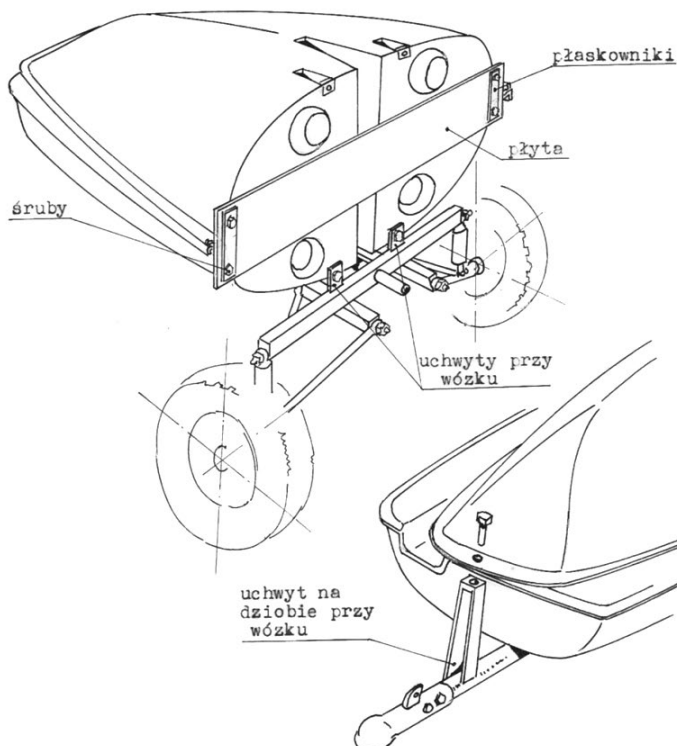
Rys. 1. Łódź „Ptysio” holowana za samochodem osobowym

Drodzy Czytelnicy, przedstawiam Wam małą łódź o „szczególnej” konstrukcji. Jej szczególność polega na tym, że jest ona podzielona mniej więcej w połowie długości na dwie części i można ją składać do transportu jak okładki książki.

Łączenie połówek kadłuba



zamocowanie łodzi na wózku



Rys. 2. Łączenie połówek (części) kadłuba

Zaprojektowałem ją na życzenie moich dwóch kolegów, którzy chcieli ją holować na krótkiej przyczepie, nawet towarowej, jeżdżąc po wąskich, krętych drogach i bezdrożach. Nadałem jej nazwę „Ptysio”, bo ci dwaj koledzy zjadali się ptysiami. Widok wykonanej przez nich łodzi, holowanej za samochodem osobowym, pokazano na rysunku 1.

Każda z dwóch części łodzi wykonana jest z laminatu poliestrowo-szklanego, tworząc niezależne, niezatapialne zbiorniki. Łódź jest więc niezatapialna po wywróceniu się, a nawet w przypadku przebicia jednej z części. Na połączeniu jedna część ma wykonane w laminacie dwa stożkowe, wypukłe występy w kształcie miski, druga – ściśle spasowane z nimi dwa stożkowe wgłębienia. Wyjaśnia to rysunek 2. Całość jest skręcana czterema śrubami rozmieszczonymi w gniazdach, po dwie na dnie i dwie na krawędzi burty z pokładem. Czas potrzebny na zmontowanie łodzi do żeglugi przez dwie osoby to około dwudziestu minut.

Dane techniczne łodzi: długość całkowita 4 m, szerokość całkowita 1,45 m, zanurzenie bez miecza 0,12 m, powierzchnia żagla 7 m², masa ok. 80 kg (45 + 35).

Zaprojektowano dwa typy ożaglowania, łańciskie (rys. 4) i dodatkowo bermudzkie. Oba o tej samej powierzchni. Maszt i rejki oraz bom wykonane są z rur duralowych lub z drewna i mogą być całkowite lub dzielone do transportu. Miecz i jarzmo steru są z wodoodpornej, grubej sklejki. Płetwa steru jest z blachy duraluminiowej.

Łódź, poza napędem żaglowym, może być także napędzana dwoma wiośłami osadzonymi w dulkach, niewielkiej mocy zaburtowym silnikiem spalinowym albo elektrycznym. Silnik zaburtowy ma mocowanie na pawęży w gnieździe – wgłębieniu usytuowanym po lewej stronie od osi symetrii (parz rysunek 3), dzięki czemu



Rys. 3. Łódź w stanie złożonym z dwóch części



Rys. 4. Łódź z ożaglowaniem łaćskim

sternik może siedzieć wygodnie pośrodku, nie powodując swoim ciężarem przechyłu na burtę.

Na zakończenie jeszcze trochę uwag związanych z zaprezentowaną łodzią. Otóż podział łodzi na dwie części jest niewątpliwie bardzo korzystny z punktu widzenia jej wytwarzania w warunkach amatorskich i nie tylko, ze względu na niewielkie wymiary części i wszelkie inne związane z tym czynności. Wydaje się, że do wytwarzania takich łodzi doskonale nadawałaby się technologia druku 3D, szczególnie wykorzystująca surowce pozyskane z procesów utylizacyjnych. Godne jest to więc rozważenia przez różnych producentów sprzętu pływającego.

Ten podział kadłuba jest też korzystny nie tylko z punktu widzenia transportu, ale i przechowywania

(zimowania) w niewielkich przydomowych pomieszczeniach.

Ważny jest również inny aspekt, a mianowicie możliwe zainteresowanie ludzi mieszkających nad jeziorami, stawami i rzekami, często okresowo w sezonie letnim, a w skali kraju jest ich tysiące. Biorąc już wcześniej wymienione zalety takiego rozwiązania, można rozważyć inne odmiany łodzi składanych, nawet z niewielkimi kabinami, przeznaczone do rekreacji bądź wędkowania. Oczywiście wyposażonych w silniki elektryczne, zgodnie z aktualnymi trendami ekologicznymi. ☐

mgr inż. Stefan Workert