

ŚRODKI TRANSPORTU WODNEGO I URZĄDZENIA PŁYWAJĄCE	NORMA BRANŻOWA		BN-78
	Odbijacze burtowe drewniane		3786-23
			Zamiast BN-66/3786-23
			Grupa katalogowa V 47

1. Przedmiot normy. Przedmiotem normy są odbijacze burtowe drewniane stosowane na statkach żeglugi śródlądowej.

2. Rodzaje. Rozróżnia się dwa rodzaje odbijaczy burtowych drewnianych:

- poziomy kwadratowy z uchwytem linkowym - A,
- pionowy okrągły z uchwytem linkowym - B.

3. Odmiany. Rozróżnia się dwie odmiany odbijaczy burtowych rodzaju B:

- bez osłony, nie wyróżniane w oznaczeniu,
- z osłoną z węża gumowego - g.

4. Przykład oznaczenia

a) odbijacza burtowego rodzaju A, o szerokości $b = 160$ mm, długości $L = 1000$ mm i długości linki $l = 2500$ mm:

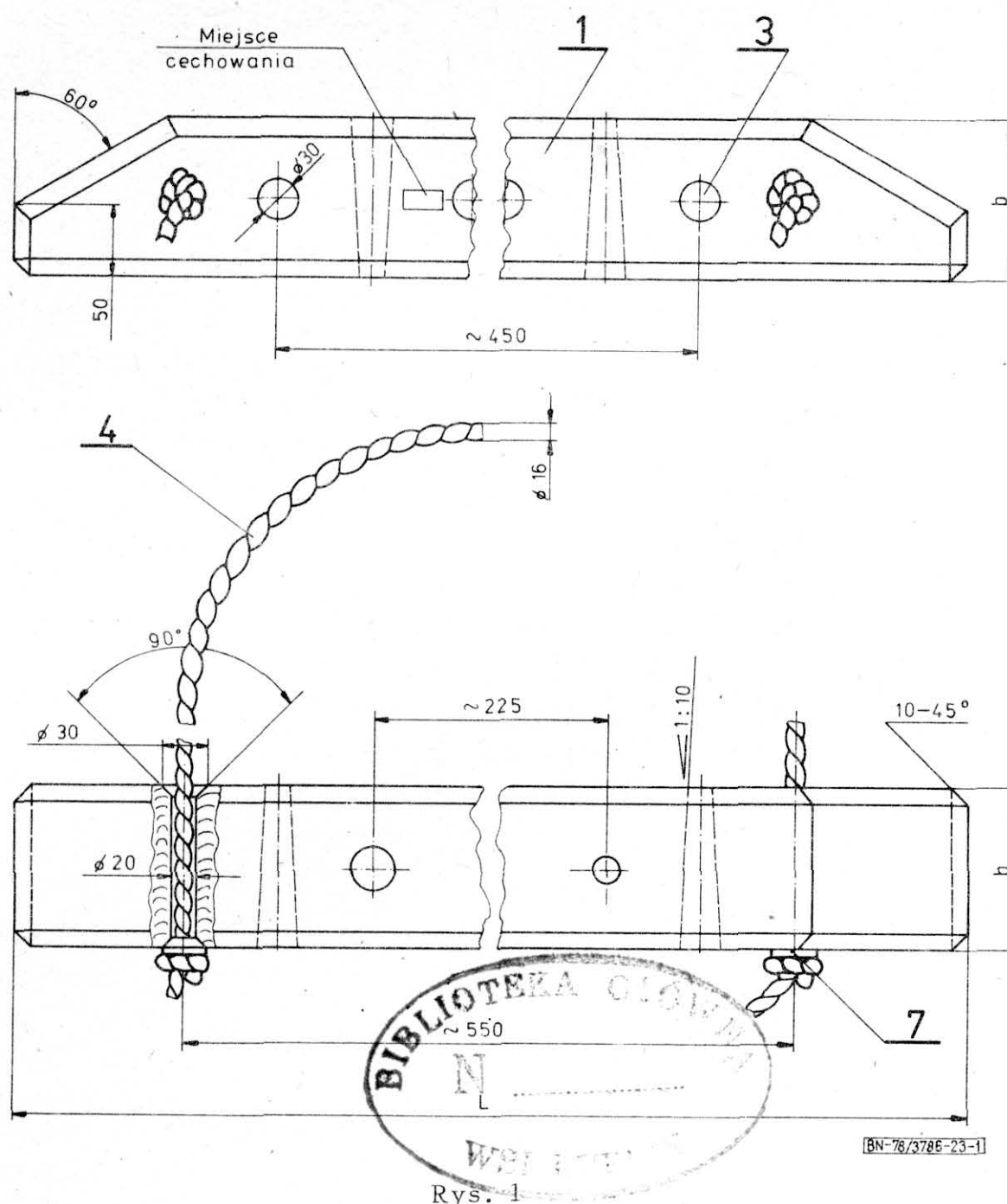
ODBIJACZ BURTOWY A - 160/1000-2500 BN-78/3786-23

b) odbijacza burtowego rodzaju B, odmiany g, o średnicy $D = 125$ mm, długości $L = 1250$ mm i długości linki $l = 1500$ mm:

ODBIJACZ BURTOWY Bg-125/1250-1500 BN-78/3786-23

5. Wymiary, wyszczególnienie części i materiał - wg rys. 1 i 2 oraz tabl. 1 i 2.

Rodzaj A

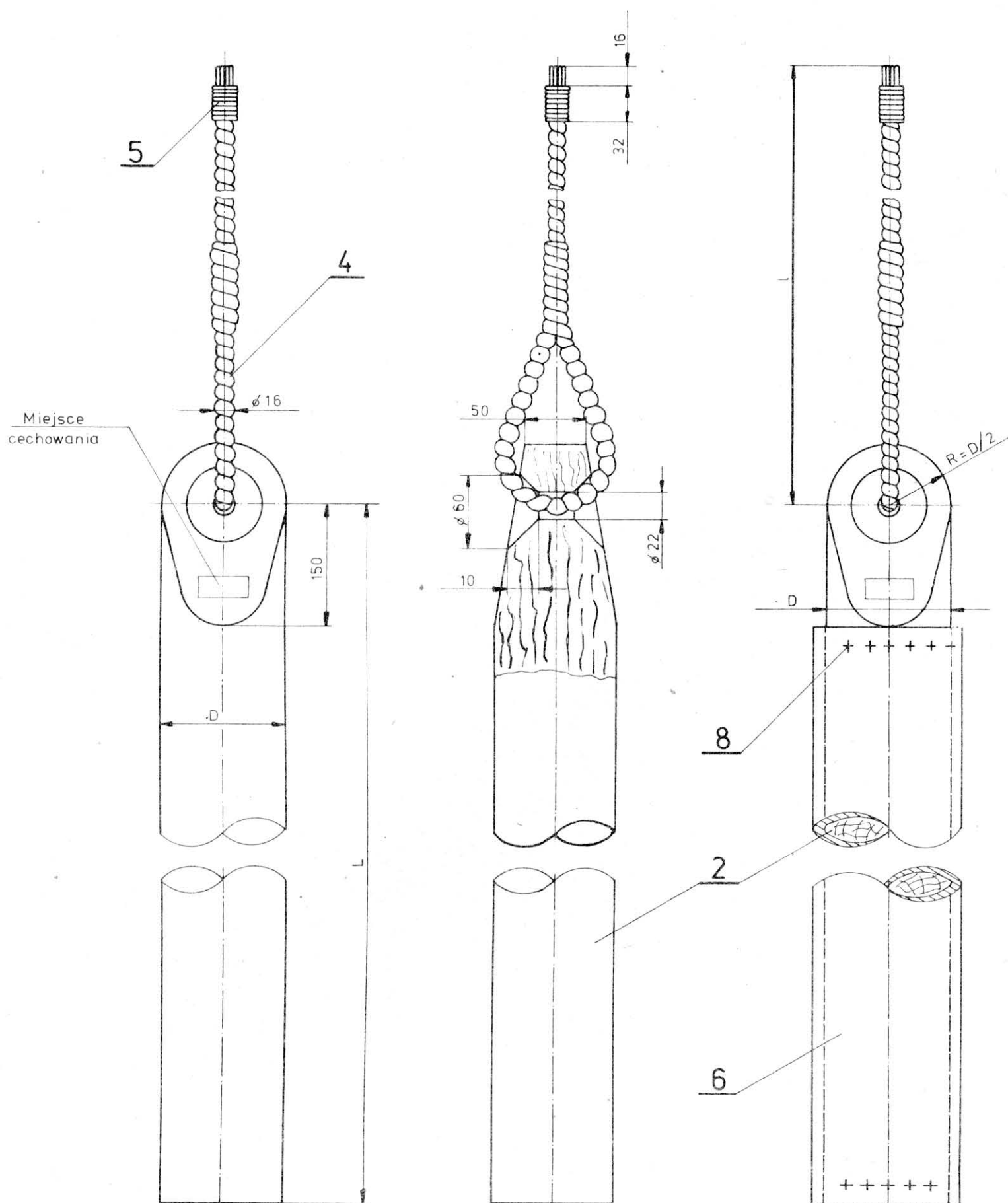


Rys. 1

Zgłoszona przez Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
Ustanowiona przez Naczelnego Dyrektora Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej dnia 31 października 1978 r.
jako norma obowiązująca od dnia 1 lipca 1979 r.
(Dz. Norm. i Miar nr 2/1979 poz. 9)

Rodzaj B

Odmiana g



Rys. 2

Tablica 1

$D = b \pm 10$		mm	100	125	160	200
L			1000		1250	
Masa ¹⁾	A	kg	6	9,1	18,1	28
	B		4,8	7,2	14,3	22,0
	Bg		8	11,5	21,1	31,2
l - ustala konstruktor						
¹⁾ Masa odbijacza z linką o długości 2 m w przybliżeniu.						

6. Wykonanie. Belki 1 i 2 - cięte z tarcicy iglastej, obrobione. Kolki wzmacniające 3 w odmianie A - z tarcicy iglastej o wilgotności do 15%, obrabiane, wbite w otwory odbijacza na klej wodoodporny. Zamocowanie liny do odbijacza B i Bg splotem A wg BN-74/3750-01. Koniec liny zapleciony opaską a wg BN-66/3750-05.

Na odbijacze burtowe rodzaju B odmiany g, po obrobieniu drewna, należy naciągnąć wąż gumowy. Górną i dolną część węża należy mocować gwoździami papowymi - podziałka około 25 mm.

Długość liny po zamocowaniu na odbijaczu i utwierdzeniu na pokładzie powinna być co najmniej równa maksymalnej wysokości burty statku przy najmniejszym zanurzeniu.

7. Konserwacja. Drewno użyte do wyrobu odbijaczy burtowych powinno być nasyczone środkami chemicznymi zabezpieczającymi wyrób przed nasiąkaniem wody i grzybem.

8. Cechowanie. Na odbijaczu, w miejscu oznaczonym na rysunku, należy umieścić trwałą cechę zawierającą:

- wyróżnik oznaczenia,
- znak BN.

Tablica 2

Nr części na rys. 1, 2	Nazwa części	Liczba sztuk			Nr rysunku lub normy	Materiał
		odmiany i rodzaju				
		A	B	Bg		
1	Belka kwadratowa	1	-	-	rys. 1	tarcica iglasta ogólnego przeznaczenia wg PN-75/D-96000
2	Belka okrągła	-	1	1	rys. 2	
3	Kolek wzmacniający	5	-	-	rys. 1	
4	Linka kręcona 2023-3417+110/R201-16ZN-3	1	1	1	PN-75/P-85015	konopie
5	Sznur kręcony 2023-411+110/Kcs201-2ZM-3	-	1	1	PN-75/P-85013	konopie
6	Wąż gumowy	-	-	1	PN-76/C-94250 Ar.61	guma
7	Podkładka okrągła 18	2	-	-	PN-59/N-82019	stal węglowa
8	Gwóźdź papowy Gw00.02.01 2,5 X 25st1pb	-	-	26 32 40 50	BN-70/5028-13	stal węglowa

K O N I E C

INFORMACJE DODATKOWE

1. Instytucja opracowująca normę. Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej - Wrocław.

2. Istotne zmiany w stosunku do BN-66/3786-23
 - a) wyeliminowano odbijacze pionowe kwadratowe, poziome z uchwytem prętowym,
 - b) wprowadzono w odbijaczu pionowym okrągłym odmianę z osłoną z węża gumowego,
 - c) zmieniono w odbijaczach pionowych sposób mocowania liny,
 - d) zmieniono w odbijaczach wymiar poprzeczny z dostosowaniem do średnic wewnętrznych węży dla odbijaczy okrągłych,
 - e) powiększono asortyment odbijaczy o jedną wielkość,

f) zrezygnowano z stopniowania długości odbijaczy co 100 mm w zamian za przyjęcie dwóch długości.
3. Normy związane
 - BN-74/3750-01 Sploty linek i lin włókiennych okrętowych 3- i 4-żyłowych
 - BN-66/3750-05 Opaski na linach okrętowych włókiennych i stalowychPozostałe normy związane podano w tabl. 2.

4. Symbol wg SWW - 1745-2.

5. Autor projektu normy - mgr inż. Witold Wysocki, Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej, Wrocław.