



ÚRAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVEDČENIU

258648
(11) (B1)

(51) Int. Cl.⁴
B 60 C 11/04

(22) Prihlásené 27 02 87
(21) (PV 1320-87.G)

(40) Zverejnené 12 11 87

(45) Vydané 15 03 89

(75)
Autor vynálezu

MOLITOR LUBOSLAV ing., PÚCHOV, DRÁBIK JAROSLAV ing., BELUŠA,
BALÁT JOZEF ing., ROSINA MILAN ing., PÚCHOV

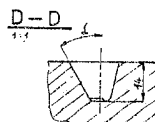
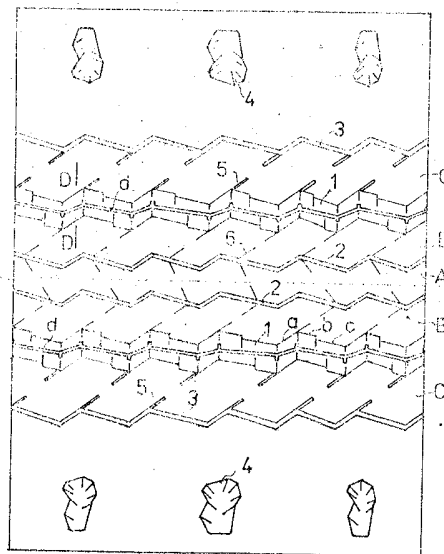
(54) Dezén bežnej plochy plášťa pneumatiky

1

Dezén bežnej plochy plášťa pneumatiky radiálnej i diagonálnej konštrukcie pre nákladné automobily, autobusy a prívesy, určené hlavne pre celoročnú diaľkovú prepravu na diaľniciach a ostatných komunikáciach so spevneným povrchom je charakteristický tým, že súbežne s dvoma stredovými úzkymi obvodovými drážkami prebieha z každej strany jedna široká obvodová drážka a za ňou znova z každej strany jedna úzka obvodová drážka, pričom na všetky obvodové drážky sa napájajú úzke zárezy šikmo orientované, pričom tieto zárezy medzi dvoma krajnými obvodovými drážkami sú umiestnené v plytkých krátkych drážkach a kde široké obvodové drážky sú vybavené profilovaným dnom a stenami s navzájom rôznymi uhlami sklonu, pričom dezén je v ramennej časti ukončený asymetrickými nepravidelne lomenými širokými zárezmi.

2

obr. 2



Vynález sa týka dezénu bežnej plochy plášťa radiálnej a diagonálnej konštrukcie pre nákladné automobily, autobusy a prívesy, určené hlavne pre celoročnú diaľkovú prepravu na diaľnicach a ostatných komunikáciach so spevneným povrchom.

Konštrukcia dezénu bežnej plochy plášťov používaných pre diaľkovú prepravu po komunikáciach s kvalitným povrchom je charakteristická hlavne tým, že typ dezénu je pásový, t. j. je tvorený 2 až 6 obvodovými rebrami, ktoré podľa určenia môžu alebo nemusia byť doplnené zárezmi zvyšujúcimi adhézne vlastnosti k mokrému povrchu vozovky. Používanie týchto zárezov v širšom meradle síce vedie k zvýšeniu adhézných vlastností, no na druhej strane vedie k potláčaniu iných nemenej dôležitých jazdných vlastností ako napríklad životnosť či valivý odpor. Tým sa stáva, že úžitkové, ekonomické bezpečnostné parametre týchto plášťov v súhrnnom hodnotení prestávajú vyhovovať neustále sa zvyšujúcim a tiež meniacim sa požiadavkám zo strany užívateľov i samotných výrobcov plášťov. Tento stav zapríčiňuje vznik národnospodárskych škôd z titulu znižujúcej sa exportnej schopnosti i z titulu samotného prevádzkovania týchto plášťov. Z týchto dôvodov vyplýva aj neustála snaha konštruktérov a celých vývojových skupín o neustále zdokonaľovanie a zvyšovanie účinnosti dezénov plášťov.

Spôsob optimálneho zladenia rôznych jazdných, ekonomických a bezpečnostných parametrov rieši dezén bežnej plochy plášťa pre nákladné automobily, autobusy a prívesy, podľa vynálezu, ktorého podstata je, že súbežne s dvoma stredovými úzkymi obvodovými drážkami prebieha z každej strany jedna široká obvodová drážka a za ňou znova z každej strany jedna úzka obvodová drážka, pričom na všetky obvodové drážky sa napájajú úzke zárezy, šikmo orientované, pričom tieto zárezy medzi dvoma krajnými obvodovými drážkami sú umiestnené v plytkých krátkych drážkach a kde široké obvodové drážky sú vybavené profilovaným dnom a stenami s navzájom rôznymi uhlami sklonu, pričom dezén je v ramennej časti ukončený asymetrickými nepravidelne lomenými širokými zárezmi.

Plášť vybavený dezénom bežnej plochy podľa vynálezu vykazuje zlepšenú adhéziu k suchej ale hlavne k mokrej vozovke, čo je dané usporiadaním a hustotou úzkych zárezov ako aj viacnásobným lomením obvo-

dových hlavne však širokých obvodových drážok. Hustejšie lomený tvar širokých obvodových drážok spolu s profilovaným dnom zabezpečujú zároveň dokonalejší odvod tepla, čím sa zvyšuje životnosť plášťa, hlavne pri vyšších rýchlostiach. K obmedzeniu vývinu tepla v behúňovej časti prispieva aj zmenšená hĺbka drážok, čím sa okrem iného znižuje aj celková hmotnosť plášťov. Tento typ pásového dezénu bežnej plochy doplnený úzkymi zárezmi vytvárajúcimi náznaky blokov a ktorých hlavný význam je v rozrušovaní vodného filmu vznikajúceho pri jazde na mokrej vozovke si navyše zachováva vynikajúcu smerovú stabilitu, čo je zvlášť výhodné pri vyšších rýchlostiach, pre ktoré je plášť určený. Navyše je tu mierne zvýraznená schopnosť a to samočistiaca širokých obvodových drážok, čo je zabezpečené použitím bočných stien drážok s premenlivým uhlom sklonu. Premennivý uhol má význam v tom, že pre zachytené kamienky sú vytvorené dva rôzne smery ich možného uvoľnenia. Nerovnomerné lomenie drážok po obvode a ich priečne posunutie potlačujú vznik vibrácií a tým prispievajú k zníženiu hlučnosti a teda aj väčšiemu komfortu jazdy. Popísané vlastnosti plášťa s dezénom podľa vynálezu nezávisia od smeru otáčania, pričom rozsah použitia zahrňuje ako hnanú tak aj hnaciu súpravu.

Predmet vynálezu je bližšie vysvetlený ďalším popisom v súvislosti s priloženými výkresmi, na ktorých na obr. 1 je schematicky znázornený priečny rez plášťom a na obr. 2 je schematicky znázornený dezén bežnej plochy v náryse podľa vynálezu.

Dezén bežnej plochy plášťa je tvorený šiestimi obvodovými, nerovnomerne lomenými drážkami 1, 2 a 3 tak, že súbežne s dvoma stredovými úzkymi obvodovými drážkami 2 prebieha z každej strany jedna široká obvodová drážka 1 a za ňou znova z každej strany jedna úzka obvodová drážka 3. Na všetky obvodové drážky sa napájajú úzke zárezy 6 šikmo orientované, pričom tieto zárezy medzi dvoma krajnými obvodovými drážkami 3 a 1 sú umiestnené v plytkých krátkych drážkach 5.

Široké obvodové drážky 1 sú vybavené profilovaným dnom d a stenami b, c s navzájom rôznymi uhlami sklonu. Dezén je v ramennej časti ukončený asymetrickými nepravidelne lomenými širokými zárezmi 4.

Vynález je možné využívať výlučne v gumárenskom priemysle pri výrobe hlavne nákladných autoplášťov.

PREDMET VYNÁLEZU

1. Dezén bežnej plochy plášťa pre automobily tvorený šiestimi obvodovými, nerovnomerne lomenými drážkami vyznačený tým, že súbežne s dvoma stredovými úzkymi obvodovými drážkami (2) prebieha z každej strany jedna široká obvodová drážka (1) a za ňou znova z každej strany jedna úzka obvodová drážka (3), pričom na všetky obvodové drážky (1, 2, 3) sa napájajú úzke zárezy (6) šikmo orientované, pričom tieto zárezy medzi dvoma krajnými obvodovými drážkami (3) a (1) sú umiestnené v plytkých krátkych drážkach (5) a kde široké obvodové drážky sú vybavené profilovaným dnom (d) a stenami (b, c) s navzájom rôznymi uhlami sklonu, pričom dezén je v ramennej časti ukončený asymetrickými nepravidelne lomenými širokými zárezmi (4).

2. Dezén bežnej plochy plášťa podľa bodu 1, vyznačený tým, že zárezy (6) sú roz-

miestnené tak, aby spolu s obvodovými drážkami (1, 2, 3) vytvárali náznaky navzájom prepojených záberových blokov (A, B, C).

3. Dezén bežnej plochy plášťa podľa bodu 2, vyznačený že náznaky záberového bloku (A) majú rozdielny tvar od náznakov záberových blokov (B, C).

4. Dezén bežnej plochy plášťa podľa bodu 1, vyznačený tým, že široké obvodové drážky (1) majú premenlivý uhol sklonu (α) steny (a).

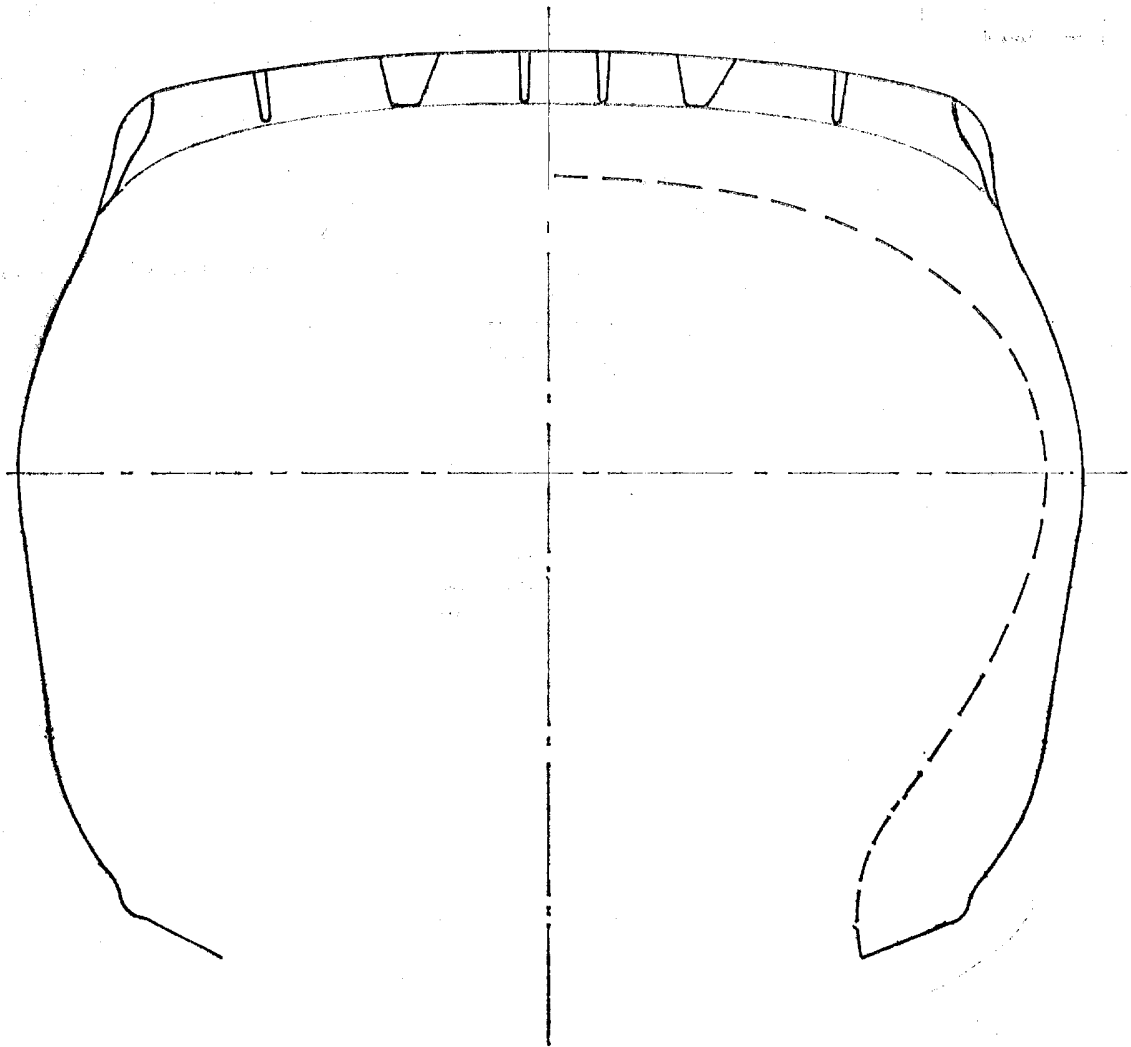
5. Dezén bežnej plochy plášťa podľa bodu 1, vyznačený tým, že obvodové drážky (1, 2, 3) majú hĺbku iba 14 mm.

6. Dezén bežnej plochy plášťa podľa bodu 1, vyznačený tým, že šírka asymetrických nepravidelne lomených širokých zárezov (4) sa mení v rozmedzí od 16 mm do 22 mm, pričom výška zostáva rovnaká.

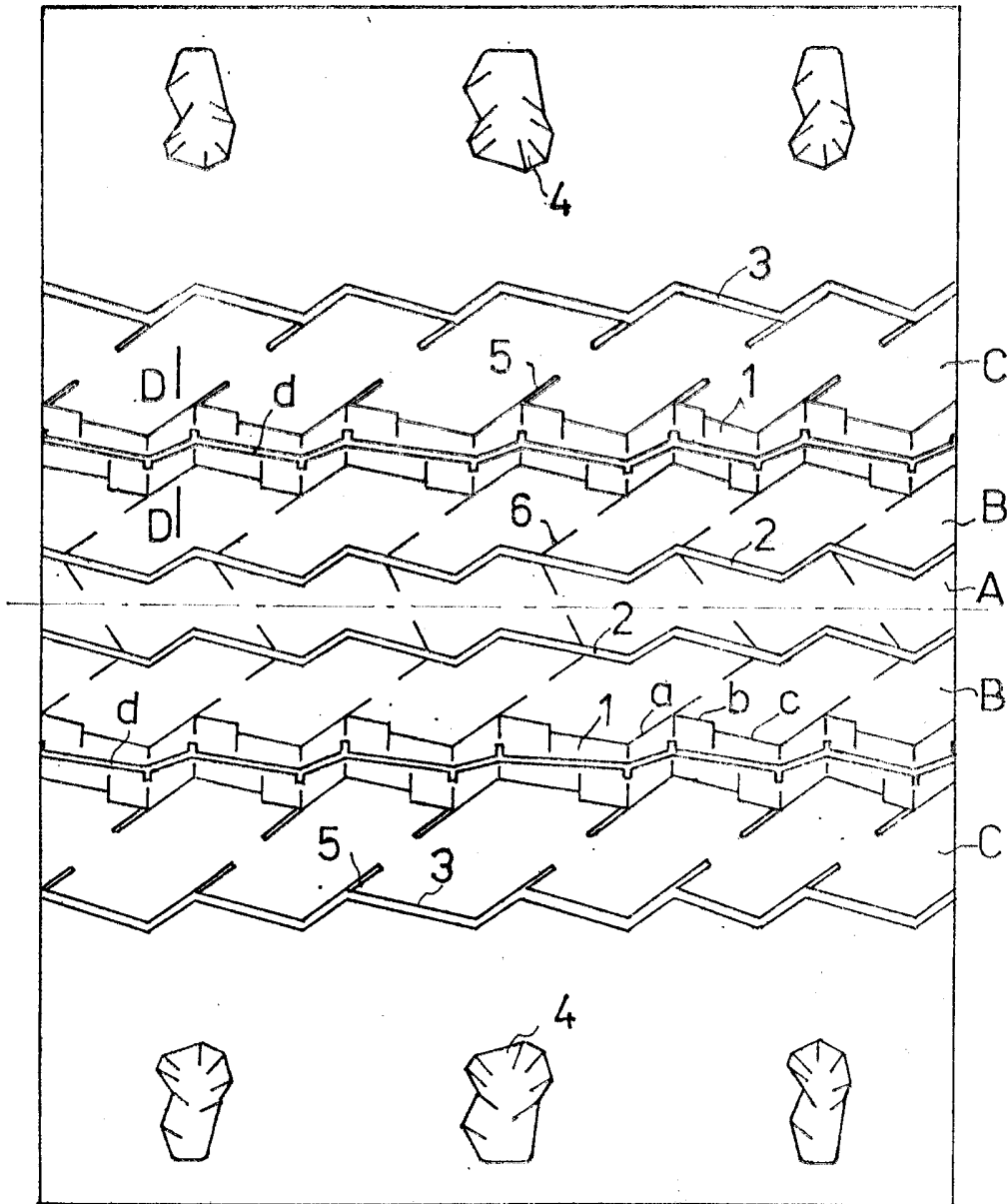
2 listy výkresov

258848

Обр. 1



obr. 2



D-D
1:1

