



ÚŘAD PROVYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

196692
(11) (B1)

(51) Int. Cl.³
B 60 C 11/04

(22) Přihlášeno 02 03 77

(21) (PV 1389-77)

(40) Zveřejněno 31 07 79

(45) Vydáno 15 07 81

(75)
Autor vynálezu

VACULÍK KAREL, GOTTWALDOV

(54) Terénní motocyklová pneumatika

Předmětem vynálezu je terénní motocyklová pneumatika, jejíž vnější povrch je využíváno k vytvoření soustavy protismykových výstupků, tj. jízdní plochy s funkčním desénováním, které zajišťuje bezpečnou a snadno ovladatelnou jízdu po bořivém povrchu polních nebo lesních cest, popřípadě v terénu.

Terénní motocyklové pneumatiky, zejména pro speciální použití, dosavadních konstrukcí využívají pro přenos krouticího momentu motoru na jízdní povrch jen části svého povrchu. Je to zejména oblast ležící kolem největšího průměru pneumatiky, která vytváří tzv. jízdní plochu, která přechází svými okrajovými částmi v bočnici, prostřednictvím nichž je jízdní plocha spojena s patkami pneumatiky. Zmíněné bočnice jsou zpravidla hladké, tzn. bez funkčního desénování a jejich povrch je využíván jen k označení pneumatiky různými znaky a nápisy.

Protismykový účinek pneumatiky je tím značně omezen zejména ve velkých náklonech kola při rychlém projíždění zatáček nebo při jiných kritických situacích, kdy je nutno rychle a bezpečně vyjet z rozjeté hlubší koleje, brázdy, popřípadě při jízdě šikmo po přivráceném svahu apod. Protismykový účinek omezuje poměrně malý užitečný povrch, který vylučuje zařadit větší počet operných výstupků – desénových figur.

Problém dosažení bezpečněji ovladatelné jízdy a vyššího protismykového účinku v mezních náklonech kola a jiných, výše popsaných kritických situacích řeší terénní motocyklová pneumatika, která se vyznačuje tím, že funkční desénové figury jsou na povrchu její jízdní plochy rozmístěny tak, že nejširší místo desénované jízdní plochy leží pod půlící osou celkové deformabilní výšky 2 minimálně o 15 % hodnoty celkové deformabilní výšky 2, přičemž výška zakřivení desénované jízdní plochy má rozměrovou hodnotu větší nebo rovnu 2/3 celkové deformabilní výšky 2 příčného řezu pneumatiky.

Tato nová terénní motocyklová pneumatika se dále vyznačuje také tím, že součtová tloušťka 5 kostrové a poddesénové vrstvy, tj. pod její středovou linií obvodu největšího průměru je stejná nebo menší než součtová tloušťka 6 kostrové a bočnicové, popřípadě poddesénové vrstvy, tj. v rovině vodorovné osy procházející největší šířkou v bočnici příčného řezu pneumatiky.

Tímto charakterem zvětšení užitečného povrchu jízdní plochy pneumatiky a rozložení tuhostí je dosaženo většího bočního protismykového účinku při zlepšení funkční deformabilnosti profilu celé pneumatiky. Zlepšuje se tím ovladatelnost motocyklu, zejména v kritických situacích, a tím i bezpečnost jízdy i v těch nejnáročnějších podmínkách

používání pneumatik v terénu, a to zejména při motocrossech.

Na připojeném výkresu je znázorněna část příčného řezu pneumatikou, kde je vyznačena výška zakřivení 1, celková deformabilní výška 2, největší

průměr pneumatiky 3, dále největší průměr 4 ramínka ráfku, součtová tloušťka 5 pod středovou linií obvodu a součtová tloušťka 6 v nejširším místě příčného řezu pneumatiky.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

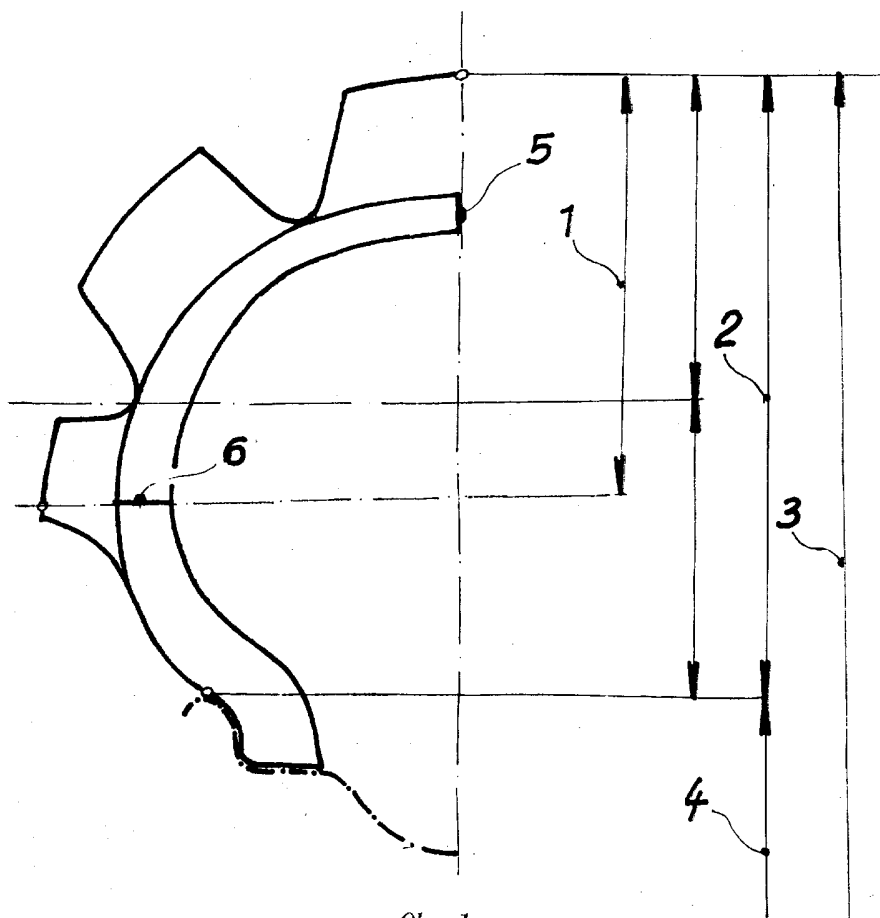
1. Terénní motocyklová pneumatika mající funkční desénové figury, vyznačující se tím, že funkční desénové figury jsou na povrchu její jízdní plochy rozmístěny tak, že nejširší místo desénované jízdní plochy leží pod půlicí osou celkové deformabilní výšky (2) minimálně o 15 % hodnoty této celkové deformabilní výšky (2), přičemž celkovou deformabilní výškou (2) se rozumí polovina rozdílu mezi největším průměrem (3) pneumatiky a největším průměrem (4) ramínka ráfku.

2. Terénní motocyklová pneumatika podle bodu 1, vyznačující se tím, že výška zakřivení (1) její

desénované jízdní plochy má rozměrovou hodnotu větší nebo rovnu $\frac{2}{3}$ celkové deformabilní výšky (2) příčného řezu pneumatiky.

3. Terénní motocyklová pneumatika podle bodu 1, vyznačující se tím, že součtová tloušťka (5) kostrové a poddesénové vrstvy pod její středovou linií obvodu největšího průměru pneumatiky je stejná nebo menší než součtová tloušťka (6) kostrové a bočnicové, popřípadě poddesénové vrstvy v rovině vodorovné osy procházející největší šířkou v bočnici příčného řezu pneumatiky.

1 9 6 6 9 2



Obr. 1