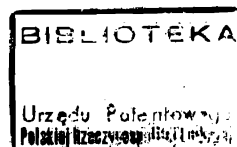


URZĄD PATENTOWY

B60c

11/08



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19225.

Kl. 63 e, 1/01.

Maurus Banyai
(Wiedeń, Austria).

Opona na koła pojazdów.

Zgłoszono 16 sierpnia 1932 r.

Udzielono 13 października 1933 r.

Pierwszeństwo: 12 września 1931 r. (Austria).

W znanych obręczach kół pojazdów, zwłaszcza w obręczach pneumatycznych, zewnętrzna powierzchnia opony jest zwykle wypukła i normalnie, poza ewentualnymi poprzecznymi wgłębieniami, rowkami lub im podobnymi nierównościami, tworzy powierzchnię bieżną, która stanowi około $\frac{2}{3}$ szerokości opony.

Wskutek wypukłości obręczy powierzchnia bieżna dotyka teoretycznie nawierzchni drogi tylko jednym punktem, przez co zwiększa się możliwość ślizgania lub zarzucania pojazdu. Przy dobrych i odpowiednio napompowanych dętkach potrzeba bardzo znacznego obciążenia pojazdu do spowodowania zwiększenia powierzchni zetknięcia obręczy gumowej z

nawierzchnią drogi. Wskutek potrzebnego znacznego ciśnienia powietrza jest pojazd narażony na złych drogach na wstrząsy. Ponieważ właściwie cały ciężar pojazdu rozkłada się na cztery punkty, zrozumiałem jest, że zużycie materiału wzdłuż zewnętrznego obwodu opony musi być bardzo wielkie, ze względu na to więc daje się tej części opony największą grubość. Nawet takie zgrubienie jednak nie powstrzymuje szybkiego zużycia ogumienia i sprawia, że tylko górne części boków opony się poddają i drgają, a opona w tym miejscu narażona jest na szybkie zniszczenie. Każdemu automobiliście znane są fakty przetarcia wewnętrznych płócien opony przez dętkę wzdłuż płaszczyzny, przebiegającej

naprzeciw brzegu powierzchni bieżnej, przyczem często uszkodzona zostaje także dętka. Od tego miejsca zwykle zaczyna się opona rozpadać.

Celem niniejszego wynalazku jest rozdział ciśnienia wagi pojazdu i stworzenie większej ilości punktów zetknięcia z nawierzchnią drogi w ten sposób, ażeby nie tylko stawić większy opór ślizganiu, ale także, przez zwiększenie powierzchni zetknięcia i uniezależnienie poddawania bocznych części opony, przeciwdziałać wstrząsom i nierównościom drogi. Istotnem jest, że połączenie między pasami, przebiegającymi wokoło powierzchni bieżnej opony, jest cienkościenne dla umożliwienia niezależnego elastycznego poddawania się powierzchni bieżnej opony.

Korzystnem okazało się zwłaszcza rozdzielenie powierzchni bieżnej opony na dwa pasy. Punkty zetknięcia z nawierzchnią drogi rozstawiono w ten sposób jak najbardziej nazewnątrz, dzięki nadaniu powierzchni bieżnej opony specjalnego kształtu, pogrubiając boki aż poza zewnętrzną szerokość powierzchni bieżnej opony. Część opony, znajdująca się między temi powierzchniami zetknięcia, jest w przeciwieństwie do dotąd stosowanych teoryj stosunkowo tak cienkościenna, że każda połowa ogumienia, względnie obręczy gumowej może drgać niezależnie. Skutkiem tego nierówności drogi spotykane np. przez lewe zgrubienie bieżni nie działają na prawe zgrubienie, na którem spoczywa połowa ciężaru i odwrotnie. Zachowanie się płóciennych wkładów jest najlepszym wskaźnikiem zalet opony według wynalazku. Okazuje się, że całe boki wdół aż do dzwona współpracują przy resorowaniu i zużycie płócien jak i dętka jest równomierne i np. przy posypyaniu proszkiem talkowym dętka rozprawdza ją go płótna opony równomiernie do powierzchni boków.

Na rysunku przedstawiono przykład przedmiotu wynalazku, a mianowicie poka-

zano w przekroju oponę według wynalazku z dwoma zgrubieniami powierzchni bieżnej, przyczem liczba 1 oznacza cienki pas, łączący oba zgrubienia bieżne 2 i 2'. Powierzchnie bieżne mogą mieć rozmaite wgłębienia, występy i im podobne nierówności, jak również mogą się znajdować próżne komory we wnętrzu lub na brzegu powierzchni bieżnych.

Na rysunku przedstawiono oponę tylko w jednej przykładowej formie wykonania z dwoma punktami zetknięcia, można jednak przez dalszy podział szerokości opony utworzyć więcej punktów zetknięcia.

Również można umieścić między powierzchniami bieżnymi wzniesienia względnie zakładać łańcuchy, umieszczać wkładki płócienne lub filcowe dla zabezpieczenia opony od uszkodzeń względnie celem zapobiegnięcia ślizganiu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Opona na koła pojazdów, znamieną tem, że jej powierzchnia bieżna jest podzielona podłużnie na zgrubione pierścienie.

2. Opona według zastrz. 1, znamieną tem, że poszczególne pierścienie bieżne złączone są cienkościennym paskiem oponowym tak, iż umożliwiające jest niezależne sprężynowanie poszczególnych pierścieni.

3. Opona według zastrz. 1 i 2, znamieną tem, że powierzchnie bieżne są lekko wypukłe.

4. Opona według zastrz. 1 — 3, z dwoma pierścieniami bieżnymi, znamieną tem, że przebiegający między temi pierścieniami bieżnymi cienki pas opony jest tak szeroki, iż punkty oparcia opony odległe są od siebie co najmniej o połowę szerokości dębki.

5. Oponą według zastrz. 1 — 3 z kilkoma pierścieniami bieżnymi, znamieną tem, że przebiegające między nimi cienkościenne pasy opony są tak szerokie, iż

punkty oparcia zewnętrznych pierścieni bieżnych odległe są od siebie przynajmniej o połowę szerokości dętki.

6. Opona według zastrz. 1 — 5, znamienna tem, że zewnętrzne brzegi bocznych pierścieni bieżnych odstają nazewnątrz.

7. Opona według zastrz. 1 — 6, zna-

mienna tem, że środkowe wgłębienie jest tak szerokie, iż można w nie włożyć łańcuch, płótno, filc lub tym podobne wkładki.

M a u r u s B a n y a i.
Zastępca: Dr. M. Goldwasser,
adwokat.

