

Warszawa, 17 czerwca 1939 r.

URZĄD PATENTOWY



B60c 5/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 28317.

Kl. 63 e, 1/03.

Tatra-Werke, Automobil- und Waggonbau A.-G.
(Praga - Smichov).

Opona wielodętkowa.

Zgłoszono 19 sierpnia 1936 r.

Udzielono 14 kwietnia 1939 r.

W przypadku znacznego obciążenia pojazdu oraz w pojazdach, przeznaczonych do jazdy po nierównym terenie, kiedy zależy na zmniejszeniu obciążenia właściwego opony, stosuje się po dwie obok siebie umieszczone opony dla każdego koła. W taki sposób otrzymane większe dopuszczalne obciążenie kół odznacza się jednak różnymi wadami, z których najważniejsze polegają na dużej szerokości kół oraz na zapychaniu się przerwy między obydwoma oponami błotem i kamieniami, co odbija się ujemnie na trwałości opon.

Według wynalazku dwie lub kilka obok siebie umieszczonych, napełnionych powietrzem sprężonym dętek umieszcza się w jednym wspólnym płaszczu, którego ze-

wnętrzna powierzchnia toczna okrywa obie dętki na całej części obwodu zewnętrznego.

Na rysunku przedstawiono tytułem przykładu przedmiot wynalazku w przekroju. Wspólny płaszcz 1 okrywa dwie dętki 2 z powietrzem, zawartym w nich. W ścianki obwodowe 1a i środkowe 1b tego płaszcza są wpuszczone linki druciane 3.

Środkowa ścianka 1b płaszcza jest podzielona umieszczoną w kierunku promieniowym szczeliną 4 na dwa odcinki, z których każdy jest zaopatrzony w drucianą linkę 3. Bezpośrednio przy płaszczyźnie umocowania opony szczelina 4 rozszerza się w kierunku promieniowym ku środkowi

w rowek, który służy do umieszczenia pierścienia 5. Pierścień ten oddziela od siebie obie połowy opony, z których każda zawiera jedną dętkę. W razie uszkodzenia jednej dętki pierścień 5 utrzymuje drugą dętkę wraz z przynależną do niej połową opony w jej położeniu normalnym; tym sposobem ta druga połowa działa nadal jako zwykła opona.

Podwójna opona wraz z przedstawionymi w przykładzie wykonania dętkami 2 za pomocą pierścienia 5 zostaje osadzona na obręczowych pierścieniach 6a, 6b, po czym w ten sposób zestawiona całość zostaje nasunięta na obręcz 7 koła i zabezpieczona pierścieniem 8.

Oczywiście istnieje wiele możliwości innego wykonania opony i jej płaszczu. Na przykład, płaszcz może otrzymać wzmocnione ściany zamiast wpuszczonych w nie linek drucianych. Ważnym jednak szczegółem jest szczelina rozdzielająca wraz z nasadzonym pierścieniem 5 oraz takie zestawienie całości, żeby każda połowa płaszczu wraz z przynależną do niej dętką stanowiła poniekąd niezależną oponę. Dętkę, zawierającą powietrze sprężone, można zastąpić inną odpowiednią dętką sprężystą.

Wykonanie według wynalazku tym się wyróżnia, że szerokość koła jest mniejsza w porównaniu z kołem z dwiema niezależnymi oponami względnie w porównaniu

z dwoma kołami, z których każde posiada oddzielną oponę. Niezależnie od tego całkowita powierzchnia toczna, a zatem i nośność wypadają większe, aniżeli w przypadku zastosowania dwóch opon niezależnych. Wreszcie szeroka powierzchnia toczna opony podwójnej nadaje się bardziej do wykonania w niej głębokich żłobków przeciślizgowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Opona wielodętkowa, znamienna tym, że w rowku obwodowym, wykonanym w ścianie przegrodowej (1b), jest umieszczony pierścień przegrodowy (5), ustalony w swym położeniu obręczą koła.

2. Opona według zastrz. 1, znamienna tym, że posiada szczelinę (4) na przedłużeniu rowka, służącego do osadzenia w nim pierścienia (5).

3. Osadzenie opony według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że na obręczy są umieszczone obok siebie dwa pierścienie obręczowe (6a, 6b), obejmujące boki opony i zawierające między sobą pierścień przegrodowy (5).

Tatra - Werke,
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy

