

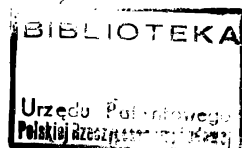
015777

Warszawa, 5 lipca 1934 r.

2

URZĄD PATENTOWY

B60c 5/12



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20031.

Kl. 63 e, 21/04.

F. F. Andersen Trading
(Oslo, Norwegja).

Obręcz pneumatyczna.**Patent dodatkowy do patentu Nr 14387.**

Zgłoszono 20 marca 1933 r.

Udzielono 26 kwietnia 1934 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 3 września 1946 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy ulepszonej i odmiennej postaci obręczy pneumatycznej według patentu Nr 14387. Przedmiotem patentu głównego jest obręcz pneumatyczna, posiadająca pierścieniową komorę powietrzną, ograniczoną ściankami niesprężystymi, oraz gumową oponę, umieszczoną w tej komorze tak, iż komora jest zamknięta jakgdyby pierścieniowym tłokiem, który może przesuwać się wzdłuż ścianek bocznych, przylegając szczelnie do tych ścianek. W patencie głównym tłok ten stanowi sztywny pierścień stalowy. Poza tem znane jest połączenie takiego tłoka z pasem bieżnym. Według niniejszego wy-

nalazku komora próżniowa i tłoczna składa się z dwóch tarcz, które tworzą razem pierścieniową komorę powietrzną o płaskich równoległych ściankach, pomiędzy którymi może przesuwać się pierścieniowa opona, tworząca tłok. W konstrukcji tej staje się zbyt sztywny pierścień stalowy według patentu głównego, przez co osiąga się lżejszą oraz bardziej prostą i elastyczną konstrukcję.

Na rysunku komora powietrzna 1 i 2 zamknięta jest dwiema odpowiednio wytłoczonymi powierzchniami 3 i 4, posiadającymi płaskie równoległe boki 5 i 6 oraz wgięte obrzeża 7 i 8, których część stanowi



również równoległe płaszczyzny. Stopę opony tworzy pierścien gumowy 9, posiadający część prostokątną 10 i część rozszerzoną 11, tworzącą pierścieniowy tłok elastyczny. Wymiary części prostokątnej 10 obrane są tak, aby jej powierzchnie boczne 12 i 13 szczelnie przylegały do obrzeży powierzchni 3 i 4. Szersza część 11 opony jest od strony wewnętrznej w miejscu 14 wklęsła, wskutek czego brzegi boczne 15 i 16 tworzą wysunięte do wewnątrz języczki, które pod wpływem ciśnienia w komorze 1 dociskają się do ścianek 5 i 6, uszczelniając komorę. Od wewnątrz powierzchnie boczne 3 i 4 mogą być połączone śrubami 17, przyczem między te powierzchnie 3 i 4 wkłada się pierścieniową płytkę, która za pomocą śrub 19 może być umocowana na kole zwykłego samochodu. Ażeby obręcz według niniejszego wynalazku działała w sposób zadowalający, należy narządy, poruszające się względem siebie, odpowiednio smarować np. gliceryną, która posiada tę własność, że zmniejsza tarcie między gumą a powierzchniami metalowymi, poza tem jest mało lotna i może przenikać przez najdrobniejsze otworki. Aby gliceryna, nalana najlepiej do komory tłocznej 1, mogła wzdłuż brzegów bocznych dosięgnąć wewnętrznych boków kołnierzy 7 i 8 w tłoku

11, przewidziane są rowki smarowe 20 i 21. Gdy stopa 9 zostaje wciśnięta pod wpływem ciężaru wozu, jak przedstawiono w dolnym przekroju obręczy, to w komorze tłocznej 1 występuje nadciśnienie, które dociska wygięte w górę brzegi 15 i 16 tłoka 11 do wewnętrznych boków 5 i 6. Jednocześnie występuje w komorach 2 niedoprzężność, która wywołuje dociśnięcie zewnętrznych kołnierzy 7 i 8 do powierzchni bocznych 12 i 13 prostokątnej stopy 9. Działanie to zwiększa się jeszcze dzięki temu, że wspomniana część prostokątna stopy 9 dąży pod wpływem ciśnienia do rozpraszania się w kierunku poprzecznym.

Zastrzeżenie patentowe.

Obręcz pneumatyczna według patentu Nr 14387, znamienna tem, że komora tłocząca i ssąca składa się z dwóch tarcz, które po zestawieniu tworzą pierścieniową komorę o równoległych ściankach, pomiędzy którymi jest umieszczony przesuwny i szczelny tłok, tworzący powierzchnię toczną.

F. F. Andersen Trading.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

