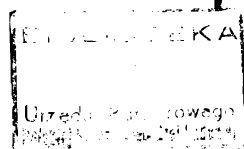


25 września 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



B560c 25/16



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 8575.

Société en nom Collectif Hartley & Pons
(Amiens, Francja).

Kl. 63 e 18.

Wulkanizator do wulkanizowania lub odnawiania opon pneumatycznych.

Zgłoszono 11 czerwca 1927 r.

Udzielono 12 marca 1928 r.

Pierwszeństwo: 7 marca 1927 r. (Francja).

Wynalazek niniejszy dotyczy wulkanizatorów do wulkanizowania lub odnawiania opon pneumatycznych, w których oponę umieszcza się w formie zawierającej parowe komory rozmieszczone tak, aby ogrzewały powierzchnię toczącą się czyli tocznią opony celem zwulkanizowania jej kauczuku lub zwulkanizowania obręczy tocznej nałożonej na zużytą oponę.

Wulkanizatory używane dotychczas posiadają komory parowe, które wypełnia się rdzeniem piaskowym podczas ich odlewania z metalu, wskutek czego zdarza się często, iż te rdzenie piaskowe łamią się częściowo zwążając komory lub też piasek tych rdzeni przywiera do ścianek komór, izolując niepotrzebnie parę od metalu, co powoduje nierównomierność temperatury i

wulkanizacji w poszczególnych punktach obwodu opony. Komorę parową wulkanizatorów stanowi niekiedy rura stalowa zatopiona w żeliwie, przytem zdarza się, iż rura ta mięknie i wygina się podczas zatapiania jej w żeliwie wskutek wysokiej temperatury, zmniejszając niepotrzebnie przekrój poprzeczny pierścieniowej komory wulkanizatora i powodując niedogodności wskazane powyżej. Wulkanizatory tego rodzaju posiadają ponadto układ skomplikowany utrudniający posługiwanie się niemi, a przytem wymagają specjalnych urządzeń do prawidłowego ustawiania nałożonej obręczy tocznej względem zużytej opony i do przyciskania ich do ścianek formy.

Istotą wynalazku niniejszego jest wulkanizator do wulkanizowania lub odnawia-

nia opon, nieposiadający wad powyższych, wydajniejszy znacznie od używanych dotychczas i szybszy w działaniu i obsłudze.

Wulkanizator niniejszy składa się z dwóch połówek odlanych ze stali bez stosowania rdzenia piaskowego do wytworzenia komory parowej, gdyż każda z tych połówek posiada wgłębienie pierścieniowe otwarte nazewnątrz i tworzące komory parowe. Wgłębienie to obtacza się najpierw na tokarni, a następnie zamyka pierścieniową płytą stalową, którą przylutowuje się do rzeczonych połówek. Dzięki powyższemu powierzchnie wewnętrzne każdej komory parowej są zupełnie gładkie, ich przekrój poprzeczny jest jednakowy we wszystkich punktach obwodu wulkanizatora, ciepło przechodzi szybko i równomiernie od pary do metalu wulkanizatora, wulkanizacja trwa krócej, a temperatury wulkanizacji są stałe i jednakowe we wszystkich punktach obwodu wulkanizatora, dzięki czemu wulkanizacja jest jednorodna we wszystkich punktach obwodu toczni opony.

Obie połówki stalowe wulkanizatora zaopatrzone są w żeberko i rowek, obejmujące obręcz opony oraz zagłębienie obwodowe, odpowiadające nowej obręczy tocznej nakładanej na zużytą oponę, dzięki czemu opona przytrzymywana jest w wulkanizatorze równoległe do płaszczyzny jego połówek, a obręcz toczna nastawia się samoczynnie współśrodkowo względem opony, wobec czego nie potrzebne są ruchoma klamra używana dotychczas do współśrodkowego ustawiania rzeczonyj obręczy tocznej oraz dętka zawierająca wodę pod ciśnieniem, którą umieszcza się w oponie celem przyciśnięcia jej do ścianek wulkanizatora oraz przytrzymuje się i zasila z zewnątrz w taki sam sposób, jak dętkę opony nałożonej na koło, wobec czego wszelkie narzędzia dodatkowe służące do przytrzymywania tej dętki wodnej są niepotrzebne, a wydajność wulkanizatora i szybkość posługiwania się nim wzrastają znacznie.

Na załączonym rysunku podano przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia częściowy przekrój poprzeczny dwóch połówek wulkanizatora złożonych w pozycję roboczą, a fig. 2—widok perspektywiczny jednej połówki wulkanizatora zaopatrzonej w narzędzia znane, służące do przymocowania jej do połówki drugiej.

Wulkanizator niniejszy składa się z dwóch połówek symetrycznych *A*, *A'* zaopatrzonych w wieszaki *S*, *S'*, z których jeden jest ruchomy i toczy się po szynie za pomocą odpowiednich rolek, oraz w nagwinutowane klamry *B* z nakrętkami umieszczonymi obrotowo na jednej z połówek i współdziałające z widelkami *C* utworzonymi na drugiej połówce.

Połówki powyższe wulkanizatora odlewa się ze stali bez rdzeni do wytworzenia komór *Y*, *V'*, gdyż tworzą one wgłębienia pierścieniowe otwarte nazewnątrz, dzięki czemu, po odlaniu ze stali każdej z połówek, komory te łatwo jest oczyścić i obtoczyć wewnątrz, poczem zamyka się je pierścieniami płytami stalowymi *D*, *D'* odpowiednio dopasowanymi i przylutowanymi (fig. 1). Otrzymuje się w ten sposób w każdej połówce komorę pierścieniową *V*, *V'* o jednakowym, na całym obwodzie wulkanizatora, przekroju poprzecznym, przyczem powierzchnia wewnętrzna komory jest gładką i czystą, dzięki czemu ciepło przechodzi szybko i równomiernie od pary do metalu, co zmniejsza znacznie czas wulkanizacji i zwiększa jej jednorodność, gdyż wulkanizacja trwa wówczas tylko około połowy czasu potrzebnego do tego celu w wulkanizatorach używanych dotychczas.

Każdą połówkę wulkanizatora obtacza się wewnątrz tak, aby wytworzyć żeberko *N* i rowek *G* odpowiadające obręczy opony oraz zagłębienie obwodowe *R* odpowiadające obręczy tocznej nakładanej na zużytą oponę. Do powierzchni wewnętrznej zagłębień *R*, *R'* przymocowane są drogą przyniutowania wypukłe i wgłębione wzory lub

desenie nadające obręczy tocznej odpowiednie wypukłości przeciwpoślizgowe.

W jednym punkcie obwodu każdej połówki wulkanizatora, mianowicie na ich powierzchni stykowej *P* od strony środka koła, znajduje się otwór *O*, przez który wsuwa się wentyl służący do napełniania dętki.

Posługiwanie się wulkanizatorem niniejszym jest bardzo proste, mianowicie oponę zawierającą wewnątrz swą dętkę wkłada się do jednej połówki wulkanizatora, zaczepiając obręczą oponę o żeberko *N* tej połówki, a następnie nakłada na nią drugą połówkę celem zamknięcia opony w wulkanizatorze, przyczem wentyl dętki przechodzi przez otwór *O*. Napełnia się potem dętkę w sposób zwykły wodą pod ciśnieniem i wprowadza parę do komór *V*, *V'*, wulkanizując lub odnawiając szybko oponę, poczem rozdziela się połówki wulkanizatora i wyjmuje oponę. Widzimy więc, że nakładanie na wulkanizator klamry zewnętrznej, wzorów nadających oponie deseni przeciwpoślizgowy oraz narzędzi przytrzymujących dętkę jest niepotrzebne, dzięki czemu zaoszczędza się dużo czasu. Ponieważ opona jest całkowicie zamknięta pomiędzy połówkami wulkanizatora, więc nie ma ponadto straty ciepła, co jeszcze bardziej przyspiesza wulkanizację.

Szczegóły wykonania wulkanizatora ni-

niejszego można zmienić, nie wychodząc przez to poza istotę wynalazku.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wulkanizator do wulkanizowania lub odnawiania opon pneumatycznych, zapomocą ogrzewania ich w formie, zaopatrzonej w komory parowe i składającej się z dwóch połówek, znamienny tem, że komora parowa każdej połówki wulkanizatora odlanej ze stali posiada postać wgłębienia pierścieniowego dostępnego początkowo z zewnątrz, które, po oczyszczeniu i obtoczeniu, zamyka się przylutowaną pierścieniową płytą stalową.

2. Wulkanizator według zastrz. 1, znamienny tem, że każda jego połówka zaopatrzona jest w żeberko pierścieniowe i takież rowek obejmujące obręcz opony oraz w zagłębienie obwodowe zaopatrzone w płasko-rzeźbę deseniową, w które wkłada się nową obręcz toczną dla opony, a przez otwór w ścianie stykowej obu połówek od strony środka koła wsuwa się wentyl dętki tej opony, służący do napełnienia jej powietrzem celem przyciśnięcia opony do ścianek obu połówek wulkanizatora.

Société en nom Collectif
Hartley & Pons.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

