



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

248 833

(11)

(B1)

(61)

(23) Výstavní priorita
(22) Přihlášeno 14 06 85
(21) PV 4314-85

(51) Int. Cl.⁴

B 60 C 11/04

(40) Zveřejněno 17 07 86
(45) Vydáno 01 09 88

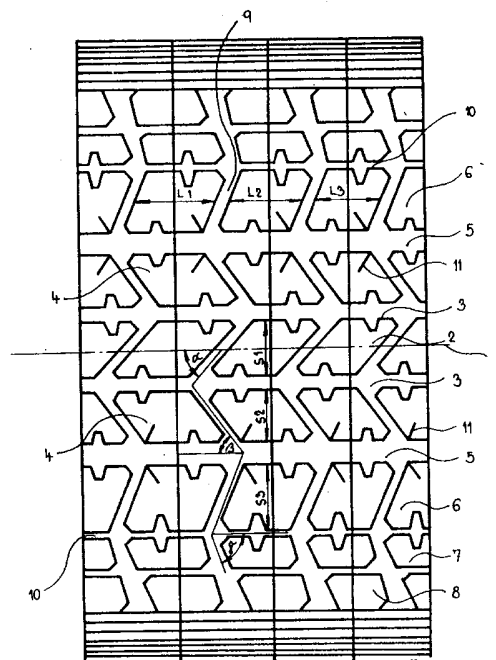
(75)
Autor vynálezu

ŘEZNIČEK PAVEL ing., GOTTWALDOV,
JANDÍK MIROSLAV ing., ŠTIPA,
NEZVAL RUDOLF ing.,
BERKA MARCEL ing., GOTTWALDOV

(54)

Desén běhounu pneumatiky

Plášť pneumatiky je vybaven desénem, který je ve směru obvodové osy pláště tvořen středním pásem bloku, na který po jeho obou stranách, oddělené středovými drážkami, navazují postranní pásy bloků. Postranní pásy bloků sousedí přes okrajové drážky s ramenními pásy bloků. Šířka bloků postranních pásů je menší, jako u středního pásu a šířka bloků středního pásu je menší, než je šířka bloků ramenních pásů. Jednotlivé pásy obsahují bloky o různé výšce. Uložení bloků v jednotlivých pásech vytváří příčné lomené drážky, které svírají s obvodovou osou pláště úhel α , s osou okrajových drážek úhel β a s osou vnější drážky úhel γ . Šířka středových drážek je menší jako šířka okrajových drážek. Úhel α je menší, jako úhel β a ten je menší, jako úhel γ . Bloky jednotlivých řad jsou čtrnáctistěny a jsou opatřeny lamelami.



Vynález se týká univerzálního desénu pneumatiky radiální konstrukce, určené pro provoz osobních automobilů všech typů, na vozovkách zejména s mokrým zpevněným povrchem.

Předchozí typy různých desénů pneumatik řeší problematiku snižování valivého odporu pláště a současně řeší zvýšení složky podélné adheze, zejména na mokrému povrchu vozovky. Velmi důležitým sledovaným faktorem je rovněž vysoká životnost pláště při snížené hlučnosti provozu. Dosavadní desény osobních radiálních pneumatik s větším či menším úspěchem řeší některý z požadavků kladený na plášť a zpravidla zlepšení některých z vlastností pláště vede ke zhoršení ostatních vlastností.

Výše uvedené nedostatky univerzálních desénů pneumatik jsou alespoň částečně řešeny desénem běhounu pneumatiky radiální konstrukce, zejména pro osobní automobily, podle vynálezu, jehož podstatou je, že ve směru obvodové osy pláště tvořen středním pásem bloků, na který po jeho obou stranách, oddělené středovými drážkami, navazují postranní pásy bloků. Postranní pásy bloků sousedí přes okrajové drážky s ramenními pásy bloků. Šířka bloků postranních pásů je menší jako u středního pásu a šířka bloků středního pásu je menší než šířka bloků ramenních pásů. Jednotlivé pásy obsahují bloky o různé výšce. Uložení bloků v jednotlivých pásech vytváří příčné lomené drážky, které svírají s obvodovou osou pláště úhel α , s osou okrajové drážky úhel β a s osou vnější drážky úhel γ . Šířka středových drážek je menší jako šířka okrajových drážek. Úhel α je menší jako úhel β a ten je menší jako úhel γ . Bloky jednotlivých řad jsou čtrnáctistěny a jsou opatřeny lamelami.

Pneumatika s desénem podle vynálezu má nižší valivý odpor, při vysoké hodnotě podélné adheze a ovladatelnosti vozidla, zejména na mokřem povrchu vozovky. Pneumatika se dále vyznačuje zvýšenou životností při snížené hlučnosti provozu.

Na připojeném výkresu je na obrázku znázorněn běhoun s desénem podle vynálezu u pláště rozměru 165 SR 13. Desén je tvořen ve směru obvodové osy 1 pláště středním pásem 2 bloků. Ten je po obou stranách oddělen středovými drážkami 3 od postranních pásů 4 bloků. Tyto jsou dále odděleny okrajovými drážkami 5 od ramenních pásů 6 bloků, na které navazují přes úzkou drážku 10 poblíž ramenní části pláště dva krajní pásy 7, 8 bloků. Šířka S2 bloků středního pásu 2 je 17 mm a šířka S3 bloků ramenních pásů 6 je 21 mm. Bloky v jednotlivých pásech mají výšku L1 26 mm, L2 23 mm a L3 21 mm v nepravidelné kombinaci a vytváří příčné lomené drážky 9, mající šířku 2,5 - 3,5 mm v závislosti na typu desénové vložky. Šířka středních drážek 3 je 4,5 mm, šířka okrajových drážek 5 je 6 mm. Hloubka drážek je od středu směrem k rameni proměnná 7,- 7,5 mm. Příčná lomená drážka 9 svírá s obvodovou osou 1 pláště úhel α 48°, s osou okrajové drážky úhel β 55° a s osou úzké drážky úhel γ 65°. Hloubka lamel 11 je 6 mm. Délka lamel 11 je 9 mm.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

248 833

1. Desén běhounu pneumatiky radiální konstrukce, zejména pro osobní automobily, s použitím zejména na vozovky s mokrým zpevněným povrchem, vyznačující se tím, že je ve směru obvodové osy /1/ pláště tvořen středním pásem /2/ bloků, na který po jeho obou stranách, oddělené středovými drážkami /3/, navazují postranní pásy /4/ bloků, které přes okrajové drážky /5/ sousedí s ramenními pásy /6/ bloků, přičemž šířka /S2/ bloků postranních pásů /4/ je menší jako šířka /S1/ u středního pásu /2/ a ta je menší než šířka /S3/ bloků ramenních pásů /6/ a kde jednotlivé pásy obsahují bloky o různé výšce /L/, jejichž umístění v jednotlivých pásech vytváří příčné lomené drážky /9/, které svírají s obvodovou osou /1/ pláště úhel α , s osou okrajové drážky úhel β a s osou vnější drážky /10/ úhel γ .
2. Desén běhounu pneumatiky podle bodu 1, vyznačující se tím, že šířka středových drážek /3/ je menší jako šířka okrajových drážek /5/.
3. Desén běhounu pneumatiky podle bodů 1 a 2, vyznačující se tím, že úhel α je menší jako úhel β a ten je menší jako úhel γ .
4. Desén běhounu pneumatiky podle bodu 1, vyznačující se tím, že bloky jednotlivých řad jsou čtrnáctistěny.
5. Desén běhounu podle bodů 1 a 4, vyznačující se tím, že bloky jednotlivých řad jsou vybaveny lamelami /11/.

1 výkres

