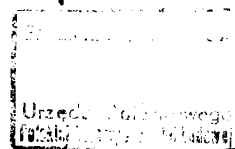


Warszawa, 19 maja 1934 r.

B60c 27/20

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19815.

Kl. 63 e, 20/02.

Peder Hjaeresen
(Kopenhaga, Danja).

Zdejmowalna osłona przeciwślizgowa do kół samochodowych i tym podobnych pojazdów.

Zgłoszono 27 października 1932 r.

Udzielono 27 lutego 1934 r.

Pierwszeństwo: 28 października 1931 r. (Danja).

Znane są już rozmaite urządzenia, przeznaczone do nakładania na koła pojazdów silnikowych i służące do zapobiegania ślizganiu się tych kół, zwłaszcza na śliskich drogach, np. w czasie gołoledzi. Urządzenia takie posiadają zwykle postać kolców lub występów o kształcie noży, umocowywanych na wymiennych płytkach, nasadzanych następnie na opony kół pojazdów.

Poważną wadę urządzeń tego rodzaju stanowi ta okoliczność, iż niszczą one jezdnię, zwłaszcza asfaltową. Ponadto nasadzanie i zdejmowanie takich płytek z opony koła jest uciążliwe i zabiera dużo czasu.

Przedmiot wynalazku niniejszego stanowi urządzenie, zapobiegające ślizganiu się kół, dające się łatwo zdejmować i zakładać, zajmujące bardzo mało miejsca,

gdy nie jest nałożone na koło pojazdu, i nie oddziałujące szkodliwie na jezdnię.

Urządzenie według wynalazku niniejszego stanowi osłona, przeznaczona do umocowywania na kole samochodowym, na której w pewnych określonych odstępach umocowane są płytki, posiadające w przekroju kształt korytka. Płytki te są obcięte skośnie i są rozmieszczone parami w taki sposób, iż podłużne ich osie tworzą ze sobą kąt, którego wierzchołek jest skierowany w kierunku jazdy samochodu, gdy płytki te stykają się z jezdnią.

Dzięki rozmieszczeniu wzmiankowanych płytek parami osiąga się to, że zdejmowalna osłona według wynalazku daje się zgiąć wzdłuż swej osi podłużnej, wskutek czego daje się z łatwością układać na opo-

nie koła samochodu, ponadto zaś daje się łatwiej zrywać, gdy nie zachodzi potrzeba jej użycia. Płytki mogą być wytwarzane z kształtowników żelaznych o równoległych bocznych pasach przez odpowiednie wytłaczanie.

Oslona może posiadać kształt pierścienia przeciętego w jednym miejscu, przyczem wolne jej końce muszą być zaopatrzone w odpowiednie końcówki, tworzące złącze, albo też — kształt pierścienia zamkniętego, a wtedy nakłada się ją na oponę koła przed napompowaniem dętki. W tym drugim przypadku należy dętkę tak napompować, ażeby osłona została napięta na oponie w stopniu, uniemożliwiającym zsuniecie się jej z opony. W celu zapobieżenia ślizganiu się osłony zdejmowalnej po oponie koła, można tę osłonę zaopatrzyć na wewnętrznej stronie w występy, wchodzące w zagłębienia powierzchni opony.

Zdejmowalna osłona według wynalazku może być wytwarzana z dowolnego odpowiedniego materiału; poniżej opisany jest sposób, umożliwiający zużytkowanie do tego celu zwykłych opon. Pewne wady opon nie zawsze dają się wykryć przy kupnie i ujawniają się dopiero po pewnej liczbie godzin jazdy, przyczem np. opona zawija się lub też pęka częściowo lub nawylot. Tego rodzaju opony nie mogły być dotychczas zużytkowane przez posługujących się nimi lub przez handlujących nimi.

Według niniejszego wynalazku mogą takie opony być użyte na osłony przeciwślizgowe; usuwa się w tym celu zewnętrzną warstwę opony oraz jej występy i nierówności, poczem powleka się warstwę tkaną stosunkowo cienką warstwą kauczuku, nawija się na odpowiednią formę i wulkanizuje.

Płytki są umieszczane i umocowywane na osłonie według wynalazku niniejszego np. zapomocą nitów, wstawianych od wewnątrz przez otwory, wykonane w specjalnych podkładach, otwory osłony i otwory

plytek. Główki nitów mieszczą się w tym przypadku w przestrzeni, zawartej pomiędzy ściankami bocznymi płytki posiadającej w przekroju kształt korytka.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia w widoku z boku koło samochodowe wraz z napiętą na niem osłoną, fig. 2 — w zwiększonej podziałce odcinek osłony wraz z jedną parą płytek, a fig. 3 — przekrój wzdłuż linii III — III, oznaczonej na fig. 2.

Na oponę 2 koła samochodowego 1 nałożona jest zdejmowalna osłona 3 z płytkami 4, dająca się zakładać na oponę koła w bardzo prosty sposób i napinana na niej zapomocą np. śrub 5.

Płytki 4 są stalowe i posiadają w przekroju poprzecznym kształt korytka. Końce płytek są ścięte ukośnie tak, że umieszczone swymi ściętymi bokami tuż obok siebie, tworzą parę zamykającą kąt, wynoszący w przybliżeniu od 60° do 90° . Dwa wolne końce płytek każdej pary są równoległe do powierzchni bocznej koła. Płytki 4 są przytworzone do zdejmowalnego pasa 3 zapomocą nitów 7 (fig. 3), których łebki 8 są ukryte w podkładkach 9, wskutek czego nity nie mogą uszkodzić opony koła. Pary płytek 4 są rozmieszczone w tak niewielkiej odległości od siebie, że koło przy normalnym obciążeniu samochodu opiera się zawsze co najmniej na jednej parze płytek. Dzięki specjalnemu ukształtowaniu płytek osiąga się to, że w razie ślizgania się kół co najmniej jedna ostra krawędź płytki zagłębia się w jezdnię, niezależnie od kierunku tego poślizgu.

Wynalazek niniejszy może być zastosowany z bardzo pomyślnym wynikiem również w samolotach, przyczem płytki 4 są wtedy wykonywane z duraluminu lub podobnego materiału, ponieważ nawierzchnie lotnisk są zwykle stosunkowo miękkie, wobec czego płytki takie zużywają się bardzo nieznacznie.

Pomiędzy parami płytek 4 znajdują się

w osłonie otwory 10, przez które zostaje wyciśnięta nazewnątrz podczas jazdy samochodu woda i t. d., która mogłaby się przedostać pomiędzy oponę koła i osłonę.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zdejmowalna osłona przeciwślizgowa do kół samochodowych i tym podobnych pojazdów, przeznaczona do nakładania na opony zwykle w celu zapobiegania ślizganiu się kół na drogach śliskich, gliniastych, piaszczystych, rozmokłych lub podobnych, znamienna tem, że na tej oponie względnie osłonie przeciwślizgowej rozmieszczone są w pewnych odmierzonych odstępach płytki (4) o przekroju korytkowym, ścięte skośnie i zestawione ze sobą parami, przyczem płytki każdej pary są ustawione pod kątem względem siebie tak, iż wierzchołek tego kąta jest przy zetknięciu się danej pary płytek z jezdnią skierowany w kierunku jazdy.

2. Osłona według zastrz. 1, znamienna tem, że płytki (4) o przekroju korytkowym są umocowane na pasie (3) zapomocą nitów (7), przesuniętych od wewnątrz przez podkładki (9), w których zagłębione są łebki (8) nitów, przyczem zanitowywanie uskutecznia się od strony dna korytkowych płytek (4).

3. Osłona według zastrz. 1, znamienna tem, że pas (3) przecięty jest w jednym miejscu i zaopatrzony na wolnych końcach w łączniki, dzięki czemu osłona może być na oponie koła mocno naciągnięta i zamocowana.

4. Osłona według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że posiada postać nieprzerwanego pierścienia, nakładanego na oponę koła przed napompowaniem dętki, i jest napięta na oponie koła przez pompowanie powietrza do dętki opony.

5. Osłona według zastrz. 1 — 3, znamienna tem, że pas (3), do którego umocowane są płytki (4), utworzony jest z zużytej opony, posiadającej braki, z której usunięto zgrubienia i warstwę zewnętrzną i którą następnie powleczone na całym obwodzie stosunkowo cienką warstwą kauczuku, nawijając na formę i wulkanizując.

6. Osłona według zastrz. 1 — 4, znamienna tem, że pomiędzy parami płytek (4) wykonane są w pasie otwory (10), przez które zostaje wyciśnięta nazewnątrz podczas jazdy woda i t. d., która może przedostać się pomiędzy oponę (2) i osłonę (3).

Peder Hjaeresen.
Zastępca: Inż. M. Zmigryder,
rzecznik patentowy.

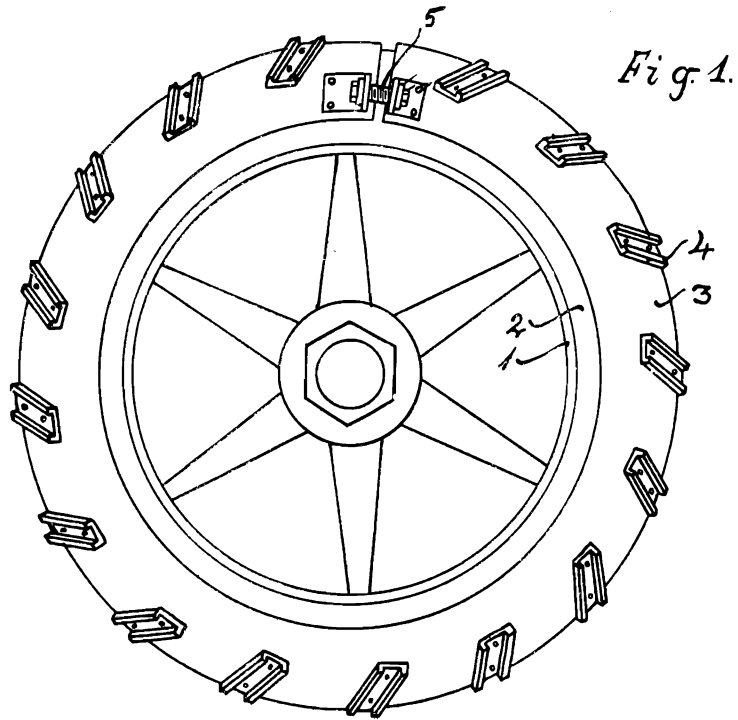


Fig. 2.

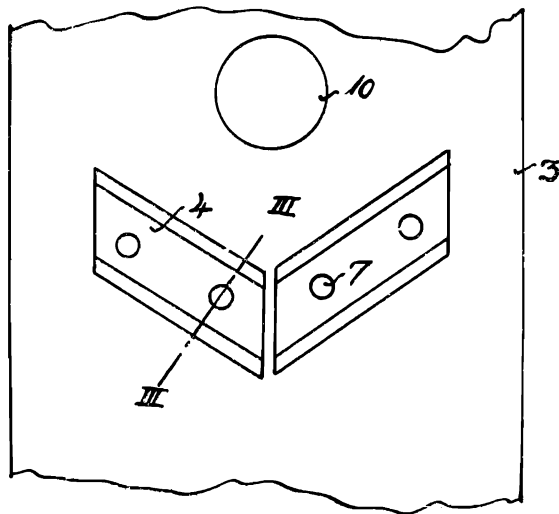


Fig. 3.

