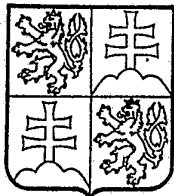


ČESKÁ A SLOVENSKÁ
FEDERATIVNÍ
REPUBLIKA
(19)



FEDERÁLNÍ ÚŘAD
PRO VYNÁLEZY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

273 400

(11)

(13) B1

(51) Int. Cl.⁵
B 60 C 11/04

(21) PV 8777-88.P

(22) Přihlášeno 27 12 88

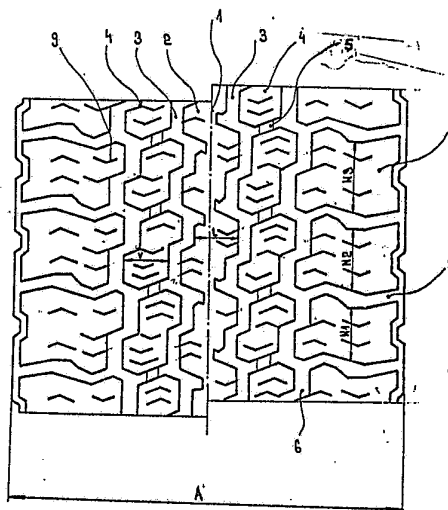
(40) Zveřejněno 12 07 90

(45) Vydáno 27 01 92

(75) Autor vynálezu LACIGA JAN ing., OTROKOVICE
STOKLÁSEK ZDENĚK ing., ZLÍN

(54) Desen běžné plochy pláště

(57) Plášť je ve směru obvodové osy tvořen členitým esovitě zakřiveným žebrem, odděleným po obou stranách lomenými drážkami od esovitých bloků, které jsou spojeny navzájem po obvodu můstky. Bloky jsou odděleny okrajovými drážkami od ramenních mnohostěnů, které jsou ohraničeny po obvodu příčnými mezerami, rozšiřujícími se k okrajům běžné plochy. Středové žebro a esovité bloky a ramenné mnohostěny jsou vybaveny lamelami.



Vynález se týká desenu běžné plochy pláště, zejména pro osobní automobily.

Dosud známé deseny běžné plochy, pro osobní automobily byly konstruovány tak, aby vyhovovaly provozu v určitém sezónním období. To znamená, že byly konstruovány v podstatě pro letní a nebo pro zimní provoz. Je samozřejmé, že při respektování například letních podmínek provozu, byl desen běžné plochy konstruován tak, aby zabezpečil spolehlivý provoz na suchém, nebo mokřém povrchu vozovky. Konkrétně to znamená, že plášť měl mít dostatečně nízký valivý odpor, který ovlivňuje nízkou spotřebu pohonných hmot. Dále měl během za těchto podmínek zabezpečovat stabilitu jízdy, při zachování komfortnosti provozu osobních automobilů. V posledním období je dále vyžadována nízká hlučnost pneumatiky.

Při nasazení takového letního pláště v zimních podmínkách, tj., na mokřém zasněženém a zledovatělém povrchu, byly jízdní vlastnosti pláště nevyhovující a automobil musel být vybaven pneumatikami, které zabezpečovaly dostatečný záběr za těchto podmínek. Taková konstrukce plášťů vyžaduje, aby majitel vozidla byl vybaven nejméně dvěma různými sadami pneumatiky.

Z tohoto důvodu se začaly prosazovat konstrukce běžné plochy pláště s univerzálním typem konstrukce desenu, který by vyhovoval po celou sezónu provozu.

Vynález řeší výše uvedené nevýhody. Desen běžné plochy pláště, tvořený drážkami, bloky a žebry, podle vynálezu, je ve směru obvodové osy tvořen členitým esovitě zakřiveným středovým žebrem, odděleným po obou stranách lomenými drážkami od esovitých bloků, spojených navzájem po obvodu můstky, přičemž bloky jsou odděleny okrajovými drážkami od ramenních mnohostěnů, ohraničených po obvodu příčnými mezerami, které se v okraji běžné plochy rozšiřují a kde zaplněná plocha zaujímá od 50 % do 70 % celkové běžné plochy. Lomené drážky plynule navazují na okrajové drážky a příčné mezery od středu běžné plochy k okraji pláště. Šířka středového žebra je od 12 % do 18 % běžné plochy a šířka bloků je od 15 % do 20 % běžné plochy. Po obvodu pláště jsou ramenní mnohostěny uloženy s rozdílnou výškou. Středové žebro a esovité bloky a ramenní mnohostěny jsou vybaveny lamelami.

Desen běžné plochy podle vynálezu, je určen pro celosezónní provoz. Jednotlivé figury tvoří obvodové pásy, které jsou členěny příčnými drážkami. Touto kombinací při provedení spojovacích můstků mezi bloky, se zvyšuje obvodová tuhost jednotlivých figur, čímž se docílí snížení valivého odporu a tím snížení spotřeby pohonných hmot.

Členitý desen běžné plochy zlepšuje oproti stávajícím desenům záběrové a brzdicí vlastnosti pláště. Obvodové okrajové drážky zabezpečují zlepšení boční stability pláště.

Jelikož jsou drážky v desenu koncipovány tak, že na sebe navazují od středu k okraji, zlepšuje se tím odvod vody mezi desenem a povrchem vozovky.

Na výkresu je znázorněn příklad desenu běžné plochy, podle vynálezu.

Ve směru obvodové osy 1 je tvořen členitým, esovitě zakřiveným středním žebrem 2, odděleným po obou stranách lomenými drážkami 3 od esovitých bloků 4. Tyto jsou spojeny navzájem po obvodu můstky 5. Bloky 4 jsou odděleny okrajovými drážkami 6 od ramenních mnohostěnů 7, ohraničených po obvodu příčnými mezerami 8, které se k okrajům běžné plochy rozšiřují.

Zaplněná plocha středním žebrem 2 esovitými bloky 4, můstky 5 a mnohostěny 7, zaujímá od 50 % do 70 % celkové běžné plochy pláště A. Lomené drážky 3, plynule navazují na okrajové drážky 6 a příčné mezery 8 od středu běžné plochy k okraji. Šířka 1 středového žebra 2 je od 12 % do 18 % šířky běžné plochy A a šířky 5 bloků 4 je od 15 % do 20 % běžné plochy A.

Ramenní mnohostěny 7 po obvodu pláště jsou uloženy s rozdílnou výškou N1, N2, N3. Středové žebro 2, esovité bloky 4 a ramenné mnohostěny 7 jsou vybaveny lamelami 9.

Jako příklad konkrétního provedení může sloužit uspořádání desenu běžné plochy pláště 155-13. Jeho celková běžná plocha A má šířku 104 mm. Šířka L středového žebra 2 je 17 mm, tj. 16 % šířky běžné plochy A. Šířka V bloků 4 je 17 mm, tj. 16 % šířky běžné plochy A. Výška N1 ramenního mnohostěnu je 25 mm, výška N2 ramenního mnohostěnu je 21 mm, a výška N3 ramenního mnohostěnu je 19 mm. Zaplněná plocha desenu běžné plochy pláště 155-13 je 65 % celkové plochy pláště A.

Desen běžné plochy podle vynálezu může být využit u všech rozměrů plášťů pro osobní automobily.

P Ř E D M Ě T V Y N Á L E Z U

1. Desen běžné plochy pláště, tvořený drážkami, bloky a žebry, vyznačující se tím, že ve směru obvodové osy (1) je tvořen esovitě zakřiveným středovým žebrem (2), odděleným po obou stranách lomenými drážkami (3), od esovitých bloků (4), spojených navzájem po obvodu můstky (5), přičemž bloky (4) jsou odděleny okrajovými drážkami (6) od ramenních mnohostěnů (7), ohraničených po obvodu příčnými mezerami (8), které se k okrajům běžné plochy rozšiřují a kde zaplněná běžná plocha zaujímá od 50 % do 70 % celkové běžné plochy (A), přičemž lomené drážky (3) plynule navazují na okrajové drážky (6) a příčné mezery (8) od středu běžné plochy k okraji pláště.

2. Desen běžné plochy pláště podle bodu 1, vyznačující se tím, že šířka (L) středového žebra (2) je od 12 do 18 % běžné plochy (A) a šířka (V) bloků (4) je od 15 do 20 % běžné plochy (A).

3. Desen běžné plochy pláště podle bodu 1, vyznačující se tím, že po obvodu pláště uložené ramenní mnohostěny (7) mají rozdílnou výšku (N1, N2 a N3).

4. Desen běžné plochy pláště podle bodu 1, vyznačující se tím, že středové žebro (2), esovité bloky (4) a ramenní mnohostěny (7) jsou vybaveny lamelami (9).

1 výkres

