

25 kwietnia 1931 r.

B60c 5/06

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13201.

Kl. 63 e 13.

Aleksander Herman
(Kraków, Polska).

Samochodowa dętka komorowa.

Zgłoszono 2 kwietnia 1929 r.

Udzielono 4 marca 1931 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest dętka komorowa do samochodów, mająca na celu zapobieganie wszelkim niedogodnościom i niebezpieczeństwom wynikłym z jej przebicia. Wszystkie znane dotychczas konstrukcje mają tę zasadniczą wadę, że są całkowicie wykonane z gumy, które to wykonanie wskutek rozszerzalności przegród nie odznacza się dostateczną wytrzymałością. Gwóźdź po ukośnem przebicu pierwszej komory przebija następnie sąsiednią komorę, a później dalsze, wskutek nierównoważonego, jednostronnego ciśnienia. Wszystkie te zawiłe i skomplikowane konstrukcje dętek wymagają zupełnie nowych, często bardzo trudnych odlewów i kłopotliwych urządzeń dodatkowych, by zapewnić ich działanie. Wady

te usuwa ustrój niniejszej dętki. Umożliwia ona odbycie najdłuższej podróży bez naprawy i zmiany kół, gdyż na kilkakrotnie przebitej dętce można jechać dalej, nie odczuwając przebicia. Naprawę uskutecznia się, jak przy dętce normalnej. Sposób zakładania i wyjmowania jest ten sam, co przy dętce normalnej.

Nowość dętki według wynalazku polega na zupełnie prostym rozwiązaniu metody ładowania i rozładowania wszystkich komór równocześnie, jak również na nowym sposobie podziału na komory za pomocą zewnętrznej wkładki komorowej, wykonanej z nierozciągliwego materiału.

Fig. 1 przedstawia przekrój podłużny dętki. Fig. 2 — przekrój poprzeczny po linii A—B (dętka napompowana). Fig. 3 —

przekrój poprzeczny po linii A—B (dętka nienapompowana). Fig. 4 przedstawia widok perspektywiczny komorowej wkładki. Fig. 5 — przekrój zaworu z kurkiem trójdrogowym do ładowania komór i rurki zamykającej.

Dętkę ładuje się zapomocą kanału 2 (fig. 1, 2, 3 i 4), który jest rurką w paru miejscach przymocowaną do wewnętrznej ściany dętki 1 i połączoną otworami 9 z komorami 4, 5 z osobna. Powietrze ładuje się przez zwykły zawór dętkowy (fig. 5) połączony z kurkiem trójdrogowym 12, 16, jak pokazano na rysunku. Powietrze wchodzi przez przewód 13. Wewnątrz kanału znajduje się miękka gumowa rurka zamykająca 3, połączona przewodem 11 z drugim otworem 14 kurka. Po osiągnięciu odpowiedniego ciśnienia, przekręca się kurek o 90° i, nie zdejmując pompki z zaworu, ładuje się dalej powietrze już tylko do rurki zamykającej 3; przez rozszerzenie się jej zostają zamknięte szczelnie wszystkie otwory komór. Stan ten przedstawia fig. 1 w przekroju podłużnym dętki i fig. 2 jako przekrój poprzeczny w miejscu A—B fig. 3 przedstawia stan w czasie ładowania. Dla sprawdzenia, czy jest jaka komora przebita, wystarczy wypuścić powietrze z rurki 3 a powietrze z dętki ujdzie przez przebitą komorę.

Komorowa wkładka, jak przedstawia fig. 4, jest sporządzona z materji nierozciągliwej (gumowane płótno, jedwab lub inna stosowna tkanina), co jest warunkiem niezbędnym ze względu na rozszerzanie się przegród po przebicju jednej komory. Przegrody wykonane tylko z gumy grożą nieuchronnem przebicciem następnej komory, gdyż rozszerzająca się pod wpływem jednostronnego ciśnienia przegroda nabija się na gwóźdź ukośnie sterczący w oponie.

Wkładka składa się z jednego kawałka materji 7, biegnącej wzdłuż całej dętki, a tworzącej jako całość tunel podzielony przegradami 6 na poszczególne komory 4.

Jako podstawę mają te komory pasek cienkiej gumy 8, w celu łatwiejszego złożenia wkładki i przyklepienia jej wewnątrz dętki. Wkładając wkładkę do dętki i napompowując ją gorącym powietrzem lub parą, powoduje się przyklepienie paska 8 do dętki. Nazewnątrz wkładki 7 przyklepiona jest do niej rurka, tworząca kanał 2 połączony otworami 9 z każdą komorą z osobna. Ten sposób tworzenia komór i kształt ich ma, poza łatwym wyrobem, tę zaletę, że po przebicju komory uchodzi z niej o wiele mniej powietrza, aniżeli z komory o przekroju kołowym; równocześnie przebita komora pozostanie z czterech stron podparta, a to dwiema komorami 4 i dwiema nie podzielonemi, ponieważ nie narażonemi na przebiccie, przestrzeniami 5, wskutek czego jadący nie odczuwa przebiccia dętki.

Sposób wyrobu wkładki komorowej jest prosty. Na aluminiowy model jednej komory nakłada się poprzeczną przegrodę z gumowanego płótna 6, owija odwiniętym z rolki pasem płótna 7, przykładając od spodu pasek cienkiej gumy 8 i całość ściska zewnętrznie na kilka chwil aluminiową ramką, ogrzaną do odpowiedniej temperatury. Następnie ramkę otwiera się, model wyjmuje, nakłada nową przegrodę, znowu owija dalszą częścią tego samego płótna i gumy i czynność z ramką powtarza.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samochodowa dętka komorowa, składająca się z gumowej normalnej dętki i komorowej wkładki, znamieną tem, że ustrój jej umożliwia równoczesne ładowanie i rozładowanie wszystkich komór zapomocą znajdującego się wewnątrz dętki przymocowanego do niej osobnego kanału (2) połączonego otworami z każdą komorą, oraz zapomocą elastycznej rurki (3), umieszczonej wewnątrz tego kanału (2), która, rozszerzając się pod działaniem ciśnienia powietrza przez napompowanie,

powoduje szczelne zamknięcie wszystkich komór (4, 5).

2. Samochodowa dętka komorowa według zastrz. 1, znamienna tem, że podział na komory wykonany jest zapomocą całkowicie nazewnątrż sporządzonej wkładki komorowej, składającej się z dwóch boków jako całości (7), biegnących wzdłuż całej dętki, i tworzącej wraz z podstawą (8) jakby tunel, podzielony na poszczególne komory przegrodami (6), który sprawia, iż w razie przebicia komory zostaje ona z czterech stron podparta.

3. Samochodowa dętka komorowa według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że posia-

da jeden tylko zwykły zawór (Fig. 5) z dołączonym do niego kurkiem trójdrogowym (16), zapomocą którego ładuje się najpierw wszystkie komory, a po przekręceniu kurka, nie odejmując pompki od zaworu, ładuje następnie rurkę zamykającą, przyczem sam kurek składa się z korka (12), wtłoczonego w zawór na gorąco, trzpienia (16) i rurki (11) przylutowanej do korka.

Aleksander Herman.

Zastępca: B. Rychlewski,
adwokat.

