

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ(12) **ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ**(21)(22) Заявка: **2014152269**, 15.05.2013

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:
24.05.2012 FR 1254735(43) Дата публикации заявки: **20.07.2016** Бюл. № **20**(85) Дата начала рассмотрения заявки РСТ на
национальной фазе: **24.12.2014**(86) Заявка РСТ:
EP 2013/060008 (15.05.2013)(87) Публикация заявки РСТ:
WO 2013/174687 (28.11.2013)Адрес для переписки:
**129090, Москва, ул. Б. Спасская, 25, строение 3,
ООО "Юридическая фирма Городисский и
Партнеры"**

(71) Заявитель(и):

**КОМПАНИ ЖЕНЕРАЛЬ ДЕЗ
ЭТАБЛИССМАН МИШЛЕН (FR),
МИШЛЕН РЕШЕРШ Э ТЕКНИК С.А.
(CH)**

(72) Автор(ы):

**БЕСТГЕН Люк (FR),
ВИЛЬКО Флориан (FR)**(54) **СКЛАДЫВАЕМАЯ ШИНА, СПОСОБ И ПРИМЕНЕНИЕ**

(57) Формула изобретения

1. Складная шина для транспортного средства, содержащая, по меньшей мере, один каркасный усилитель, в качестве опции взаимодействующий с нерастяжимым усилителем коронной зоны, который сам расположен в радиальном направлении внутри относительно протектора (2), при этом каждый из усилителей состоит из, по меньшей мере, одного слоя усилительных элементов, протектор соединен с двумя бортами (4) посредством двух боковин (3), борта (4) предназначены для входа в контакт с ободом, каждый борт содержит (4), по меньшей мере, один нерастяжимый кольцевой усилительный элемент, называемый бортовым проволочным кольцом, причем бортовое проволочное кольцо, когда оно свободно от каких-либо напряжений, определяет среднюю линию, образующую по существу круговую замкнутую кривую в кольцевой плоскости, при этом боковины имеют толщину, составляющую от 2,6 до 7 мм, и усилитель коронной зоны имеет толщину, составляющую от 2 до 7 мм, отличающаяся тем, что бортовое проволочное кольцо каждого борта является гибким, причем после складывания шины средняя линия бортового проволочного кольца одновременно образует первую зону (5) изгиба, образованную в экваториальной плоскости и имеющую первый шаг спирали, которая проходит в направлении против часовой стрелки в аксиальной плоскости, и вторую зону (6) изгиба, образованную в экваториальной плоскости и имеющую второй шаг спирали, которая проходит по часовой стрелке в аксиальной плоскости, при этом первая и вторая зоны изгиба соединены вместе третьей

соединяющей зоной (7) изгиба, образованной в экваториальной плоскости, причем проекция первой, второй и третьей зон изгиба сложенной шины на аксиальную плоскость образует двумерную огибающую сложенной шины посредством суммарного периметра P , который меньше или равен $[3 \times (2H + A)]$, где H - высота боковины, а A - ширина шины.

2. Шина по п. 1, отличающаяся тем, что первый и второй шаги спиралей первой и второй зон изгиба являются идентичными или разными.

3. Шина по п. 1 или 2, отличающаяся тем, что первый и второй шаги спиралей составляют от 75 до 125% от диаметра шины.

4. Шина по п. 1 или 2, отличающаяся тем, что она содержит средство для ее удерживания в сложенном положении.

5. Способ складывания, отличающийся тем, что:
осуществляют одновременный захват шины на первом и втором концах оси, проходящей по диаметру шины, и
выполняют - вдоль указанной оси - первый поворот первого конца с первым углом поворота и, в зависимости от выбора, либо выполняют второй поворот второго конца со вторым углом поворота, при этом выполняя повороты в противоположных направлениях, либо удерживают второй конец зафиксированным.

6. Способ по п. 5, отличающийся тем, что результат сложения абсолютных величин первого угла и возможного второго угла поворота составляет от 300 до 360°.

7. Способ по п. 5 или 6, отличающийся тем, что применяют, по меньшей мере, одно удерживающее средство для сложенной шины.

8. Способ по п. 7, отличающийся тем, что удерживающее средство накладывают на центр сложенной шины.

9. Применение шины по любому из пп. 1-4 для пассажирского транспортного средства.