

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 63 (4)

Izdan 1 februara 1934

PATENTNI SPIS BR. 10671

Dr. Banyai Maurus, Wien, Austrija.

Obruč za točkove.

Prijava od 10 avgusta 1932.

Važi od 1 avgusta 1933.

Traženo pravo prvenstva od 12 septembra 1931 (Austrija).

Kod poznatih obruča za vozila, naročito vozila sa obručima, ispunjenih vazduhom, spoljna površina plašta je uvek bombirana, bez obzira na eventualne postojeće žljebove, elemente za vučenje i t. sl. pa je u glavnom izvedena kao jedna vozna površina koja zauzima po pr. 2/3 širine obruča. Ova vozna površina, usled bombiranja obruča, dodiruje put, teoriski, samo na jednoj tački, usled čega se poboljšava klizanje i odbacivanje kola. Kod pravilno napumpanih i dobrih creva potrebno je veće opterećenje kola da bi se pritiskom na obruče povećala dodirna površina plašta obruča i zemlje. Usled velikog potrebnog pritiska vazduha, kola su na neravnim putevima izložena udarima. Pošto se, kako je pomenuto, celokupna težina kola deli na svega četiri tačke, jasno je da se najveće trošenje materijala i abanje vrši po obodu najgornjeg kruga spoljnog plašta, pa usled toga mora biti plašt na tom mestu najdeblji. Bez obzira na to što se i tom merom predostrožnosti ne može sprečiti srazmerno brzo abanje obruča, ovakvo izvođenje ima taj nedostatak, što samo gornji deo postranih delova spoljnog plašta sudeluje u stalnom pružnom treperenju obruča, pa se prema tome na tom mestu najbrže troši. To je fakat poznat svakom automobilisti, koji se pokazuje u tome, da se unutarnji iz platna sastavljeni sloj spoljnog plašta jako troši pod uticajem gumenog creva i to duž jedne površine, koja leži baš suprotno prema gornjim postranim delovima spoljnog plašta, pri čemu se takode troši i samo gumenno crevo.

Razdvajanje (cepanje) spoljnog plašta vrši se obično na toj površini.

Svrha ovog pronalaska je, da se spoljni plašt tako načini, da pojedine vozne trake, kad naidu na neravnine, nezavisno federiraju tako, da ostali delovi voznog plašta ne budu opterećeni, čime se postizava potpuno miran hod vozila sa ovakvim obručima.

Stoga je bitno, da spojni delovi, koji se nalaze između pojedinih voznih traka, budu dovoljno tanki te da dopuštaju nezavisno federiranje pojedinih traka voznog plašta.

Spojni delovi koji se nalaze između voznih traka ne dolaze pri tom u dodir sa površinom ceste, ma da su prema pronalasku konveksno izvijeni u polje. Ovo konveksno izvijanje u polje je neophodno potrebno.

Oslonske tačke pomerene su daleko u stranu, što je okarakterisano naročitim oblikom spoljnog plašta, koji se pokazuje u nagomilavanju materijala na postranim delovima, koji se mogu protezati i preko krajnje širine spoljnog plašta. Relativno tanke trake plašta koje se nalaze između voznih površina, treba prema pronalasku da budu toliko široke, da oslonske tačke spoljnih traka plašta leže na rastojanju, koje je najmanje jednako polovini širine creva. Onaj deo spoljnog plašta, koji se nalazi između tih oslonskih površina, srazmerno je tanak, u suprotnosti sa do sada vladajućom teorijom, tako da svaka polovina obruča može zasebno da trepeti. Usled toga, nerav-

nine na koje primerice nailazi leva oslonska površina, ne utiču na desni deo obruča, na kome polovično naležu kola i obrnuto. Velika preimućstva ovog izvođenja dokazuje i održavanje platnenih delova. Pokazalo se da sada ceo postrani deo sve do metalnog naplatka sudeluje u federiranju tako da se abanje unutarnjeg platna i vazdušnog creva vrši jednako-merno, pa se je primerice pokazalo da se talk rasprašen po površini vazdušnog creva jednakomerno razmaže po celoj visini platna spoljnog plašta.

Na priloženom crtežu pokazan je predmet pronalaska radi primera, pri čemu je na nacrtu pokazan spoljni plašt prema pronalasku i to u jednom obliku izvođenja, koji u preseku ima dve vozne površine. Pri tome 1 označava tanku traku plašta, koja spaja vozne površine, a sa 2 i 2' obeležene su obe vozne površine. Razume se, da vozne površine mogu biti snabdevene sa različitim rebrima i elementima za vučenje. Isto tako mogu se predvideti šupljine u unutrašnjosti ili na rubovima voznih površina.

Na nacrtu je pokazan primera radi samo jedan oblik izvođenja sa dve vozne trake. Ali mogu se naravno daljim deljenjem vozne površine dobiti više voznih traka i time stvoriti više dodirnih tačaka sa površinom ceste. Bitno je pri tome, da spojni delovi između pojedinih voznih traka budu dovoljno tanki, da bi dozvolili nezavisno federiranje.

Isto tako je moguće predvideti ispupčenja u žljebovima, koji nastaju između voznih površina, ili se u te žljebove mogu umetnuti lanci za sneg, platno ili filc, da bi se obruči zaštitili od udara kame-nja, odnosno da bi se sprečilo klizanje.

Patentni zahtevi:

1. Obruč za točkove sa više voznih površina, koje su međusobno spojene sa u pravcu metalnog obruča protežućom se trakom plašta, naznačen time, što su prema napolje konveksno presavijene trake plašta srazmerno tanke i toliko široke da one dozvoljavaju nezavisno federiranje pojedinih delova vozne trake i što su te trake plašta spojene sa pojačanim, bombirano profilisanim, voznim obručima.

2. Obruč prema zahtevu 1, naznačen time, što je pri upotrebi dve vozne trake traka plašta, koja se nalazi između tih voznih površina, toliko široka, da se oslonske tačke obruča u glavnom pomere ispod postranih delova unutarnjeg sloja voznog pokrova odn. da pri upotrebi od više nego dve vozne trake zauzmu položaj uvek ispod obih spoljnih voznih traka.

3. Oblik izvođenja obruča, prema zahtevima 1 i 2, naznačen time, što je između voznih površina nalazeća se srazmerno tanka traka plašta toliko široka, da oslonske tačke spoljnih traka plašta leže na rastojanju, koje je najmanje jednako polovini širine creva.

4. Oblik izvođenja obruča prema zahtevima 1—3, naznačen time, što su spoljne ivice usled uslovnog nagomilavanja materijala, radi obrazovanja postranih voznih površina, međusobno razmaknute na odstojanju koje je jednako ili približno jednako najvećoj širini voznog plašta.

5. Oblik izvođenja obruča prema napred navedenim zahtevima, naznačen time, što je srednji žljeb toliko širok da se u isti mogu postaviti lanci za sneg, platno, filc ili t. sl.

Ad patent broj 10671



