

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 63 (4)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Decembra 1930.

PATENTNI SPIS BR. 7564

Anton Ogrizek, trgovac i Matias Butter, bravar, Odžaci, Jugoslavija.

Uređenje za automatsko održavanje vazdušnog pritiska u pneumaticima za vreme vožnje.

Prijava od 19. februara 1930.

Važi od 1. maja 1930.

Pronalazak se odnosi na uređenje za automatsko održavanje vazdušnog pritiska u pneumaticima za vreme vožnje.

Često se dešava, da se za vreme vožnje probuše pneumatici na jednom ili više mesta, što se ne može odmah primetiti, nego tek posle izvi snog vremena, kada se pneumatici prilično isprazne.

Predmetom pronalaska uklanja se potpuno ova nezgoda na taj način, što se na automobilu predviđa uređenje, koje automatski stupa u dejstvo, čim se smanji pritisak ma u kom pneumatiku bilo iz koga razloga.

Predmet pronalaska predstavljen je šematički na priloženom nacrtu.

Sl. 1. je šematički raspored uređenja na automobilu.

Sl. 2. je presek kroz prednju osovinu automobila, a

Sl. 3. je presek kroz deo glavčine zadnjega točka.

Uređaj se sastoji od pumpe 1, koju pogoni automobilski motor, nadalje od kompresionog suda 2, spojenog kako sa pumpom 1, tako i sa svima pneumaticima na točkovima pomoću cevi 3, 4 i 5.

Cevi 4 i 5 su jednim krajem u stalnoj vezi sa ventilom za pumpanje pneumatika, a drugim su krajem u stalnoj pomičnoj vezi sa cevju 3, koja kod prednjih točkova prolazi kroz osovinu 6, na kojoj se inače nalazi točak (sl. 2). Kod prednjih

točkova cev 3 ulazi sa unutrašnje strane točka u pomenutu osovinu 6.

Da bi se postigla hermetična veza između cevi 3, koja je u vezi sa kompresionim prostorom, i cevi 4 na kraju osovine 6 predviđena je kapa 7, koja se na istu može navrtiti. Cev 4, koja izlazi iz kape 7 snabdevena je obodom 8. Između oboda 8 i kape nalazi se zaptivač, a između kraja osovine 6 i oboda 8 cev 4 nalazi se spiralna opruga 9, koja pritiskuje obod 8 cevi 4 na zaptivač odnosno na kapu 7, i to tako, da se točak zajedno sa cevju 4, koja prolazi kroz kapslu ipak može slobodno da okreće.

Na sl. 3. predstavljena je veza kod zadnjih točkova između cevi 3 i cevi 5, koja je jednim krajem u stalnoj vezi sa ventilom za pumpanje pneumatika, a drugim je krajem u vezi sa cevju 3, koja je u vezi sa kompresionim prostorom 2. U ovom je slučaju kapsla 10 točka snabdevena produžetkom 11, na koji se navrće kapa 12. Cev 5 prolazi kroz produžetku 11 i kapslu 10 i dovodi se u vezu sa ventilom za pumpanje pneumatika. U ovom slučaju cev 3 prolazi kroz kapu 12 i na svom kraju je snabdevena obodom 13. Između toga oboda 13 i kape 12 nalazi se zaptivač 14, a između nastavka 11 i oboda 13 nalazi se spiralna opruga 15 tako, da ista stalno pritiskuje hermetično obod 13 na kapu 12. I u ovom se slučaju za vreme obrtanja

točka sa njim zajedno obrće i cev 5 i ne prekida se veza sa cevju 3, koja ide sve do kompresionog prostora 2.

Pumpa 1 je proizvoljnog tipa i pogoni se na poznat način motorom. Ista stoji u vezi sa kompresionim prostorom 2, koji je snabdeven sigurnosnim ventilom, koji se može udešavati na potreban pritisak. Zatim je snabdeven spravom za pokazivanje pritiska na pr. manometrom, koji stoji kod sedišta šofera. Pumpa se može na poznat način isključiti iz veze sa kompresionim sudom 2.

Dejstvo uređaja je sledeće: Uzmimo, da je pneumaticima potreban pritisak od 3 atmosfere, onda treba da i pritisak u kompresionom sudu iznosi 3 atmosfere.

Pošto je pumpa 1 u stalnoj vezi sa motorom, to ista radi doli, dok i motor radi. Kad je potrebno, da se uređaj stavi u dejstvo, onda se ukopčava pumpa i ista pumpa vazduh u kompresioni sud 2, dok u njemu pritisak ne dostigne potrebnu visinu, recimo 3 atmosfere: čim je pritisak veći, odmah se sigurnosni ventil otvara i smanjuje pritisak. Ako za vreme vožnje počne ma u kom pneumatiku da opada pritisak, recimo da se u jedan pneumatik zabo kakav ekser ili t. sl., te počne da odiše i da gubi vazduh odn. pritisak, to uređaj odmah počne da mu lifieruje vazduh iz kompresionog prostora 2 na cevi 3 i 4 ili 5. Razume se, da se tada sam od sebe zatvara ventil na kompresionom sudu 2, ako je bio otvoren.

U mesto pumpe, koja je u vezi sa motorom, može se upotrebiti i pumpa za ručni pogon.

Patentni zahtevi:

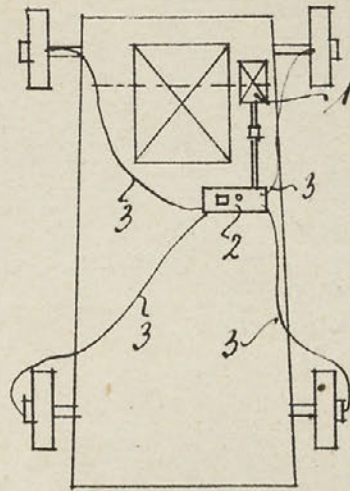
1. Uređenje za automatsko održavanje vazdušnog pritiska u pneumaticima za vreme vožnje, naznačeno time, da sa sastoji od pumpe (1) pogonjene motorom automobila i od kompresionog prostora (2), koji pomoću jedne cevi stoji u vezi sa pumpom (1), a sa pneumaticima pomoću cevi (3) i (4) ili (5).

2. Uređenje po zahtevu 1, naznačeno time, da cev (3) prolazi kroz naročitu aksialnu šupljinu u osovini (6), na čijem je spoljašnjem kraju navrćena kapa (7), koja omogućava pokretan i hermetičan spoj sa cevju (4).

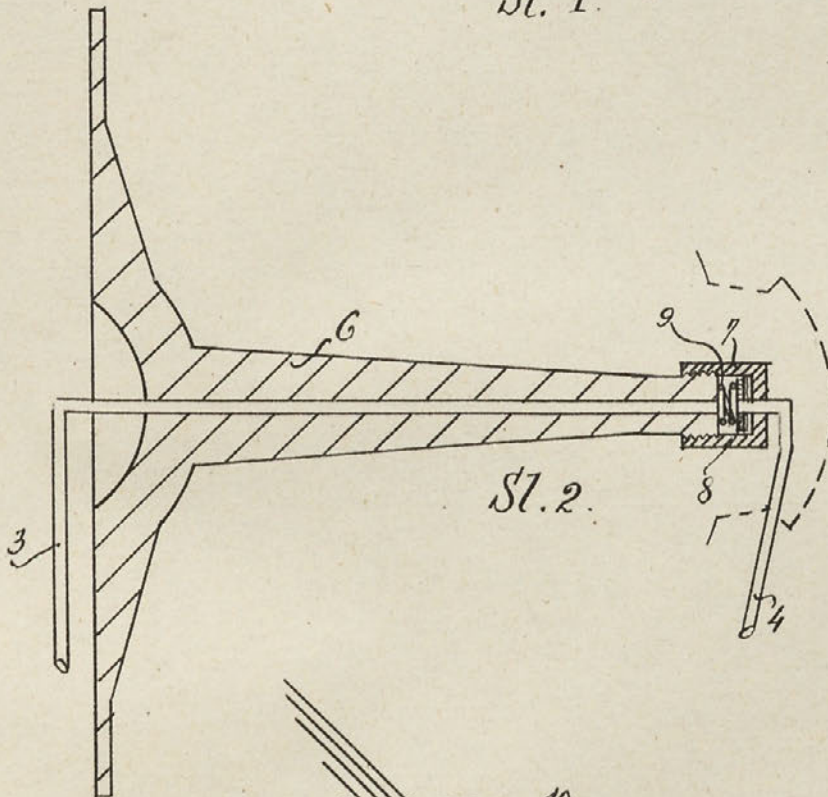
3. Uređenje po zahtevima 1, 2, naznačeno time, da je cev (4) jednim krajem navrćena na ventilu za pumpanje pneumatika, a drugim krajem, koji je snabdeven obodom (8), se nalazi u kapi (7).

4. Uređenje po zahtevima 1 do 3, naznačeno time, da je između kraja osovine (6) i oboda (8) cevi (4) predviđena spiralna opruga, koja pritiskuje obod (8) na zaptivač postavljen između kape (7) i oboda (8) u cilju hermetičkog zaptivanja ali tako, da je moguće obrtanje cevi (4) zajedno sa točkom automobila ili t. sl.

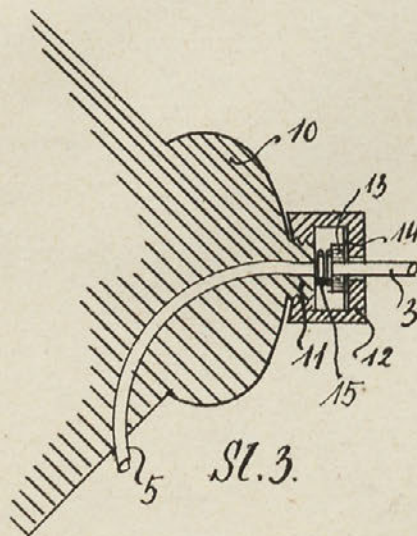
5. Uređenje po zahtevu 1, naznačeno time, da je na kapslu (10) predviđeno produženje (11), kroz koje prolazi cev 5 i na kome je navrćena kapa (12), u kojoj se završava cev (3), snabdevena obodom (13), koja se spiralnom oprugom (15) pritiskuje o zaptivač (14) između kape (12) i oboda (13) tako, da se točak može slobodno da okreće oko osovine odnosno oko cevi (3) zajedno sa cevju (5), koja je stalno navrćena na ventilu za pumpanje pneumatika.



Sl. 1.



Sl. 2.



Sl. 3.

