

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (4)

IZDAN 1. MAJA 1924.

PATENTNI SPIS BR. 1884.

Marie Nikolas Albert Develay, Pariz.

Obruči za vozilo.

Prijava od 12. juna 1922.

Važi od 1. juna 1923.

Pravo prvenstva od 14. juna 1921. (Francuska).

Izum se tiče obručeva za vozila i sastoji se u tome, da su u zajedničkom omotu poredjane dvije komore jedna preko druge, od kojih vanjska djeluje kao puni gameni obruč, unutarnja kao pneumatik.

Figure 1—12 predstavljaju primjere različitih obliкова izvedbe.

Fig. 1 pokazuje rez, u kojem je prečka odnosno prečaga 1, poredana već prema okolnostima bliže ili dalje od povoznog plašta, dijeli obruč u dvije komore 3 i 4 i spaja međusobno oba postrana dijela plašta 5. Protiv prečage upire se manje ili više nastavak 6, kojega je oblik i jačina udešena prema težini, koja se ima nositi. Ovaj nastavak stoji fakično duž čitave površine neprestano pod pritiskom, izvodjenim od cijevne komore 7, i podleži osim toga u redovnim kraćim ili dužim intervalima za dio obruča, koji dotiče tlo, također pritisku tereta, nošenog od glavine točka. Na obim stranama nastavka predviđeni su uzduž čitave periferije kanali ili komore 8, gde se može slobodno gibati vazduh, to je onaj dio poredjaja, koji služi kao same vazdušna komora. Ispod prečage 1 nalpi se cijevna komora 7 i ovaj dio služi kao zapravi pneumatik.

Fig. 2 pokazuje, da obruč u svrhu postignuća boljeg koturanja, može dobiti pola-plosnati profil 11. On bi mogao također biti providjen kaneliranim ili drugšije izradjenim profilom, da spreči ili bar ublaži sklizanje po strani. Nadalje mogu u odgovarajućim razmacima biti uvrtni protezi ili rupe 12,

da se dozvoli obnova vazduha u komorama 8, koje deluju kao vazdušne komore od djela punog gumenog obruča. Ove rupe mogu dobiti metalnu oblogu.

Fig 3 i 4. pokazuju, da se po potrebi može mijenjati oblik rebara 6 kao i njihov broj.

Fig. 5 i 6 pokazuju, da se rebra mogu smjestiti ili na prečagi ili djelom, ili djelom na prečagi, djelom na povoznom pokrovu.

Fig. 7 i 8 pokazuju oblik izvedbe u smislu kojeg je prečaga 13 samo na jednoj strani u spoju sa plaštem, da se vazdušnoj komori pusti slobodniji gibni prostor i time podijeli cijelosti veću elasticitetu. Ovaj oblik izvedbe, sa samo jednostrano pričvršćenom prečagom, daje se izvesti na običan način; izvadjenje iz oblika može uslijediti kao običajno. U danom slučaju može oblik bti tako izveden, da se prečaga kalupi u položaju 14, kako je crtano punktirano u fig. 9, pošto se na taj način olakšava izvadjenje iz oblika. Ova samo jednostrano sa plaštem skupa spojena prečaga kasnije se ravno ispravi i upirati će se sa drugim krajem na jednom izdanku 15, koji tvori udar ili može ona biti pričvršćena pomoću više šavova 16. Ova figura pokazuje također, da u ovim kao i u ostalim slučajevima mogu biti poredani rastiži ili rupe 12, pomoću kojih se vazduh uvijek obnavlja usljed razlike temperature izmedju vazduha sadržanog u kanalima 8 i atmosfere ili usljed nejednakih udaraca, koje dobiva obruč.

Fig. 10 pokazuje, da se izum može preneti takodje na postojeće plašteve; u ovim slučajevima upotrebljuje se izvadiva prečaga 17, prikladnog oblika, koja je providjena rebrima ili nastavcima i koja se umetne u plašt; po volji može ova prečaga ostati slobodna ili na jednoj ili na obe strane biti spojena pomoću šavova. Prozračni rastriži ili rupe 12 mogu ovdje biti uvrstane na obe strane plašta.

Fig. 11 i 12 pokazuje jedan plašt, koji je u svojem gornjem delu providjen rebrima 6, pri čemu se izvadiva prečaga 18, 19, kalupi zasebno i ostane ili nepričvršćena ili može jednostrano ili na obim stranama plašta biti pričvršćena, takodje ovaj oblik izvedbe može biti providjen ventilacionim rupama.

Obruč pruža sledeće prednosti:

Njegov gornji dio, daklem zapravi povozni trak može zauzeti bez poteškoće najrazličnije oblike, da se spreči ili umani klizanje po strani i povisi plaštovo trajanje života.

Prečaga tvori potpuni rastavni zid za razdiobu obih komora, koji imaju da deluju na različiti način: ako je na plaštu na obim krajevima pričvršćena, dozvoljava, ako je to potrebno, uslijed ukočenosti i otporne snage, koju podijeljuje plaštu, sprečavanje štetnog deformovanja istog. Ako je pak nepričvršćena ili visi samo na jednoj strani na plaštu, to pušta ona, time da dozvoljava slobodnije gibanje plašta, cijevnoj komori veću elasticitetu i veći prostor za gibanje; osim toga dozvoljava ona odijeljenjem gornje u povoznom plaštu nalazeće se komore, poredjaj ventilacionih rupa. Pošto rebro ili rebra njihovim upiranjem na prečagu, koja stoji pod pritiskom cijevne komore, tvore popustljivo uporište na vozni trak, to dobije dio obruča, koji deluje kao puni gumeni obruč sa vazdušnom komorom i u kojem su takodje poredane ventilacione rupe za obnovu vazduha prvi udarac; pošto ga je radi svoje izrade kao puni gumeni obruč zaprimio, to se on daje dalje na donji dio, koji sadrži cijevnu komoru i služi kao zaprava pneumatik. Ovim poredjajem postiže se slijedeća dvostruka prednost: U slučaju moćnog udara, koji bi kod običnih cijevi prouzročio raspucanje usljed rastezanja vazduha, usljedjelog radi pretvorenja gibanja u toplotu (pošto ovi tako i tako već stoje pod tlakom od 5—6 atm.), to se ovaj udarac zaprimi od dijela, tvorenog šupljim punim gumenim obručem, bez da bi postojala opasnost prekomjernog rastezanja vazduha. Udarac se onda prenese na cijevnu komoru i time oslabi, tako da djelom oslabljenjem udara, djelom time, da se toplota zaprimi od svježeg vazduha, nalazećeg se u kanalima i rastezanjem volumena, kojega za-

uzima komora, usljednje znatno umanjenje toplote, prenešene na komprimirani vazduh u unutarnoj cijevnoj komori; drugo će se kod udara na kamen ili drugi tvrdi predmet eventualno probušenje ticati samo vanjski samo vanjskog dela i neće doprijeti do unutarne komore, pošto je ova, šticea daljim razmakom od ovog traka.

Čitavi poredjaj upotrebljiv je radi različitih oblika izvedbe za male, srednje i velike terete.

Prednosti ovog tipa obručeva dadu se na slijedeći način resimirati.

1.) Mogućnost, da se vozni trak isradi sa sasma različitim profilom u svrhu sprečenja ili ublaženja klizanja po strani i istovremenog povišenja obručevog trajanja života.

2.) Dioba i oslabljenje usljedjenog udara na vozni trak, pomoću obeju komora, koje djeluju na različiti način.

3.) Skoro potpuno sprečenje pucanja cijevi.

4.) Skoro potpuno sprečenje probušanja.

5.) Opća primjenjivost za automobile svake vrste.

PATENTNI ZAHTEVI:

1.) Obruči za vozila naznačeni istovremenim poredjajem dviju, jednu preko ležećih, komora u jednom zajedničkom plaštu, pri čemu je voznoj površini bliže ležeća komora napunjena nekomprimiranim vazduhom i djeluje kao puni gumeni obruč sa vazdušnom komorom, dočim je druga komora napunjena sa komprimiranim vazduhom i djeluje kao pneumatik.

2.) Obruči za vozila po zahtevu 1 naznačeni jednom, sa plaštem obruča celinu tvorećom razdijelnom stijenom (1), koja dijeli međusobno obe, — jednu nad drugom ležeće — komore (3, 4) (fig. 1—6).

3.) Obruči za vozila po zahtevu 1, naznačeni jednom — samo jednostrano sa plaštem obruča skupa spojenom — razdijelnom stijenom (13 u fig. 7—9).

4.) Obruči za vozila po zahtevu 1, naznačeni jednom — iz umetnutog komada postojećom — razdijelnom stijenom (17, 18 od fig. 10, 11), koja je na shodan način pričvršćena na plaštu na pr. pomoću šavova.

5.) Obruči za vozila po zahtevu 1, naznačeni jednom razdijelnom stijenom (19) postojećom iz jednog komada, koji nije spojen sa plaštem, a je samo uložen između plašta i cijevne komore pomoću komprimiranog zraka (fig. 12).

6.) Obruči za vozila po zahtevu 1—5, naznačeni izdancima (6), koji su smešteni na razdijelnoj stijeni ili na unutarnoj stijeni ili

na obe strane i omogućuju upiranje plašta na medjustijeni (fig. 1-12).

7.) Obruči za vozila po zahtevu 1—6, na-

značeni time, da vanjska vazдушna komora kod 12 komunicira sa vanjskim vazduhom (fig. 2, 9, 10, 11.)



