



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

**(12) ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ**

(21)(22) Заявка: 2020108441, 07.08.2018

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:

07.08.2017 IT 102017000091396

(43) Дата публикации заявки: 10.09.2021 Бюл. № 25

(85) Дата начала рассмотрения заявки РСТ на национальной фазе: 10.03.2020

(86) Заявка РСТ:

IV 2018/055934 (07.08.2018)

(87) Публикация заявки РСТ:

WO 2019/030665 (14.02.2019)

Адрес для переписки:

129090, Москва, ул. Б. Спасская, 25, стр. 3, ООО  
"Юридическая фирма Городисский и  
Партнеры"

(71) Заявитель(и):

**ПИРЕЛЛИ ТАЙР С.П.А. (IT)**

(72) Автор(ы):

**БЕЛЛИО, Вито (IT),****МОНТЕЗЕЛЛО, Стефано (IT),****СПЕЦЬЯРИ, Дьего (IT)****(54) ШИНА ДЛЯ КОЛЕС ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ****(57) Формула изобретения**

1. Шина для колес транспортных средств, содержащая протекторный браслет (2), на котором образованы:

две противоположные в аксиальном направлении плечевые зоны (7, 9);

центральная зона (10), расположенная между плечевыми зонами;

множество первых поперечных канавок (30), проходящих одна за другой по окружной протяженности протекторного браслета (2);

множество вторых поперечных канавок (60), которые проходят одна за другой по окружной протяженности протекторного браслета (2) и наклонены несогласованно по отношению к первым поперечным канавкам (30);

при этом каждая из первых поперечных канавок (30) содержит:

первый участок (33), проходящий от одной (7) из плечевых зон по направлению к экваториальной плоскости (X) шины, причем первый участок (33) имеет наклон относительно направления вдоль окружности под первым углом (A), и

второй участок (34), проходящий в центральную зону (10) по направлению к экваториальной плоскости (X) как продолжение первого участка (33), при этом второй участок (34) имеет наклон относительно направления вдоль окружности под вторым углом (B), который меньше первого угла (A),

причем каждая из вторых поперечных канавок (60) содержит:

первый участок (62), который проходит по направлению к плечевой зоне (7) и имеет



14. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой первые поперечные канавки (30) имеют второй аксиально внутренний глухой конец (32).

15. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой второй участок (34) первых поперечных канавок (30) имеет ширину, которая уменьшается от первого участка (33) до аксиально внутреннего конца (32) первых поперечных канавок (30).

16. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой плечевая зона (7) отделена от центральной зоны (10) окружной канавкой (20), которая пересекает первые поперечные канавки (30).

17. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой первый участок (62) вторых поперечных канавок (60) пересекает первые поперечные канавки (30) на втором участке (34).

18. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой каждая из вторых поперечных канавок (60) содержит первый конец (61), от которого первый участок (62) второй поперечной канавки (60) проходит по направлению к плечевой зоне (7), и определяет соответствующую первую поперечную канавку (30), в которой заканчивается второй участок (63) второй поперечной канавки (60), при этом первый конец (61) каждой из вторых поперечных канавок (60) и первый аксиально наружный конец (31) соответствующей первой поперечной канавки (30) по существу выровнены вдоль аксиального направления шины или смещены, самое большее, на величину, составляющую менее 20 мм.

19. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой третий участок (64) вторых поперечных канавок (60) проходит между вторым участком (34) первой поперечной канавки (30) и соединительным участком (35), предусмотренным между первым участком (33) и вторым участком (34) соседней первой поперечной канавки (30).

20. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой экваториальная плоскость (X) разделяет протекторный браслет (2) на внутреннюю зону (6), предназначенную для того, чтобы быть обращенной к транспортному средству, когда шина установлена на транспортном средстве, и наружную зону (5), которая отличается от внутренней зоны (6) и предназначена для того, чтобы быть обращенной в сторону, противоположную по отношению к транспортному средству, когда шина установлена на транспортном средстве, посредством чего образуется асимметричная шина, при этом первые поперечные канавки (30) проходят в пределах внутренней зоны (6) протекторного браслета (2).

21. Шина по п. 20, в которой вторые поперечные канавки (60) проходят в пределах внутренней зоны (6) протекторного браслета (2).

22. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой на протекторном браслете (2) образованы:

рисунок протектора, образованный посредством конфигурации канавок и блоков, предусмотренных на протекторном браслете (2), и

модуль (М) рисунка протектора, образованный наименьшей частью протекторного браслета, конфигурация которой повторяется последовательно на протяженности протекторного браслета вдоль окружности для формирования рисунка протектора, при этом модуль (М) в плечевых зонах (7, 9) содержит один блок (70), проходящий вдоль направления вдоль окружности.

23. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой в центральной зоне (10) выполнены три окружные канавки (21, 22, 23), которые ограничивают два окружных ребра (11, 12), при этом вторые основные поперечные канавки (40) выполнены на каждом из указанных окружных ребер.

24. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой щелевидные дренажные

канавки (80) выполнены в блоках (70) центральной зоны (10).

25. Шина по п. 24, в которой щелевидные дренажные канавки (80) наклонены относительно направления вдоль окружности несогласованно по отношению к первым поперечным канавкам (30).

26. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой первые поперечные канавки (30) представляют собой основные поперечные канавки.

27. Шина по любому из предшествующих пунктов, в которой вторые поперечные канавки (60) представляют собой вспомогательные поперечные канавки.

A 1 4 4 8 0 1 0 2 0 2 R U

R U 2 0 2 0 1 0 8 4 4 1 A