

ES

11
21
22

NUMERO	273693
FECHA DE PRESENTACION	5-8-1982

Y



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 DIC. 1983

<p>30 PRIORIDADES:</p> <p>31 NUMERO</p> <p>81-15667</p>	<p>32 FECHA</p> <p>13-8-81</p>	<p>33 PAIS</p> <p>Francia</p>
---	--------------------------------	-------------------------------

<p>47 FECHA DE PUBLICIDAD</p>	<p>51 CLASIFICACION INTERNACIONAL</p> <p>B65D 9/128</p>
-------------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"UN TAPON DE ESTANQUIDAD, PRINCIPALMENTE PARA DEPOSITOS DE CARBURANTE"

71 SOLICITANTE (S)

COMPAGNIE DES PRODUITS INDUSTRIELS DE L'OUEST

(81-15667-JR/CB)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Zone Industrielle de Carquefou, Boite Postale 1226, 44023
Nantes Cedex, Francia

72 INVENTOR (ES)

Jean-Michel SARRAZIN

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. ALBERTO DE ELZABURU MARQUEZ (P.- 81.060)

La presente invención se refiere a la realización de tapones de estanquidad, de par constante y de junta plana, destinados en especial a depósitos de carburante para vehículos automóviles, o a cárteres de aceite.

5 Las funciones de estanquidad y de facilidad de colocación de dichos tapones, no quedan actualmente garantizadas de modo satisfactorio mediante juntas planas de caucho.

10 En efecto, se tropieza con imperativos contrarios para los cuales los compromisos a los que se acude no son muy convincentes.

15 La estanquidad perfecta implica un par de aprieto elevado para el atornillado del tapón. En caso contrario, un montaje fácil se traduce por fugas de carburante en ciertas situaciones.

20 La presente invención tiene por finalidad paliar las citadas dificultades, y permitir el mantenimiento de un esfuerzo constante de aplastamiento de la junta del tapón sobre la boca de llenado de carburante, lo que asegura una excelente estanquidad, sin modificar por ello el par a ejercer sobre el tapón en el curso de su aprieto. Por otra parte, la estanquidad queda asegurada por una junta plana de elastómero, lo que ocasiona facilidades de realización, así como ventajas al nivel del precio de coste.

25 La invención se describirá en relación con las figuras 1 a 5 adjuntas, proporcionadas a título de ejemplo no limitativo, y que describen, respectivamente:

30 - la figura 1, un corte del tapón de la invención, según un plano que pasa por su eje longitudinal, que muestra su estructura en posición de montaje sobre la boca;

- la figura 2 es una vista análoga del tapón desmontado;

- la figura 3 es una perspectiva vista desde debajo del tapón;

5 - la figura 4 es un corte análogo al de las figuras 1 y 2 de una variante del tapón;

- la figura 5 es un detalle agrandado de la figura 4, que muestra la fijación de la junta.

10 En la figura 1, se observa el cuerpo del tapón 1, realizado, de preferencia, de material sintético, la boca de llenado del depósito de carburante sobre el que se aplica, y la rampa 3 helicoidal de la boca 2, recorrida por la parte superior de las dos orejas 4 del tapón.

15 El cuerpo del tapón 1 lleva una prolongación cilíndrica 5 interna, y dirigida hacia la boca, en la que se adapta un elemento 6 que soporta orejas 4, estando éste provisto de un resalto 7, situado frente al reborde inferior 8 de la prolongación cilíndrica 5, estando una junta plana 9 de caucho natural o sintético, encajada de forma estanca entre estos dos medios de aprieto.

20 Soportado por la junta 9 y concéntrico con la prolongación 5, está dispuesto un anillo 10 perfilado en U, en cuyo interior se encuentra un resorte 11 de hoja ondulada, o bien, según la variante de la figura 4, varios resortes 12 helicoidales.

25 La estanquidad de la boca 2 queda asegurada por la junta 9, cuyo reborde interno está aplastado, entre un resalto 7 del elemento 6, y el reborde 8 de la prolongación 5. Estas dos piezas están solidarizadas en posición adecuada por cualquier medio conveniente, tal como pinzado, por

30

1162-1111-3

5 soldadura, por medio de ultrasonidos, etc. El reborde exterior no de la junta 9 es aplicado sobre la boca 2, bajo la acción de los resortes 11-12. Esto se lleva a efecto según un esfuerzo constante, mediante el anillo 10. Este último, móvil según el eje del tapón contra resortes 11 - 12, compensa el hundimiento del tapón, cuando las orejas 4 describen la rampa 3 helicoidal, situada en el interior de la boca 2. Esta disposición permite, por consiguiente, ejercer un par de rotación, prácticamente constante, sobre el tapón, a lo largo de la operación de obturación de la boca.

10 Cuando las orejas 4 del elemento 6 del tapón llegan a tope de fin de carrera de la rampa 3, habiendo sido la altura del anillo 10 y las características de la rampa 3 dimensionadas en consecuencia, el anillo 10 entra entonces en contacto con la cara inferior del tapón 1, oponiéndose así a cualquier progresión complementaria y, por consiguiente, a salvar este tope.

15 Se deduce perfectamente de lo anterior, que el dispositivo según la invención permite un cierre estanco, no exigiendo, sin embargo, más que un par de aprieto limitado y constante, que no necesita ningún esfuerzo especial a proporcionar para llevar al tapón al tope de cierre.

20 Además, esto se obtiene mediante una simple junta plana de caucho, que puede ser fabricada por corte, y por consiguiente, relativamente barata, respecto a los medios anteriores que garantizan la misma función.

- REIVINDICACIONES -

5

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1ª.- Un tapón de estanquidad, principalmente para depósitos de carburante, caracterizado porque está constituido por un cuerpo, que lleva una prolongación cilíndrica, dirigida hacia la boca, en el que está fijado un elemento, que soporta orejas, que recorren una rampa helicoidal, situada en el interior de la boca, estando encajada una junta de estanquidad entre un resalto del elemento y el reborde inferior de la prolongación, estando un anillo perfilado en U aplicado sobre la citada junta, por medio de resortes que se apoyan sobre la cara interna del tapón.

15

20

2ª.- Un tapón según la reivindicación 1ª, caracterizado porque la junta es una junta plana, de caucho natural o sintético, obtenida, de preferencia, por corte.

3ª.- Un tapón según la reivindicación 1ª, caracterizado porque el resorte es un resorte de hoja ondulada.

25

4ª.- Un tapón según la reivindicación 1ª, caracterizado porque el resorte es un resorte helicoidal, dispuesto en varios puntos del anillo.

30

5ª.- Un tapón según la reivindicación 1ª, caracterizado porque las dimensiones del anillo y de la rampa están determinadas a fin de poner el anillo en contacto con la cara inferior del tapón, cuando las orejas del ele-

mento llegan a tope a fin de carrera de la rampa.

6ª.- "UN TAPON DE ESTANQUIDAD, PRINCIPALMENTE PARA DEPOSITOS DE CARBURANTE".

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara.

5

10

Madrid,

11. MAY 1963

P.A.

Alberto de Elizaburu
Por Poder

15

20

25

30

ESCALA VARIABLE

Fig:1

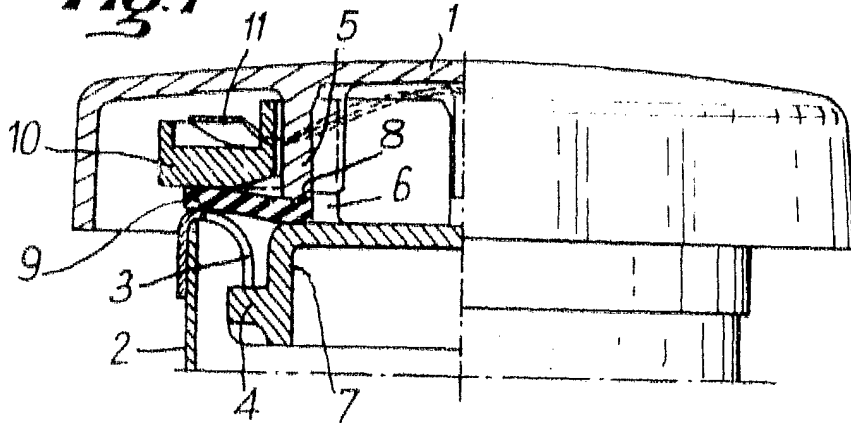


Fig:2

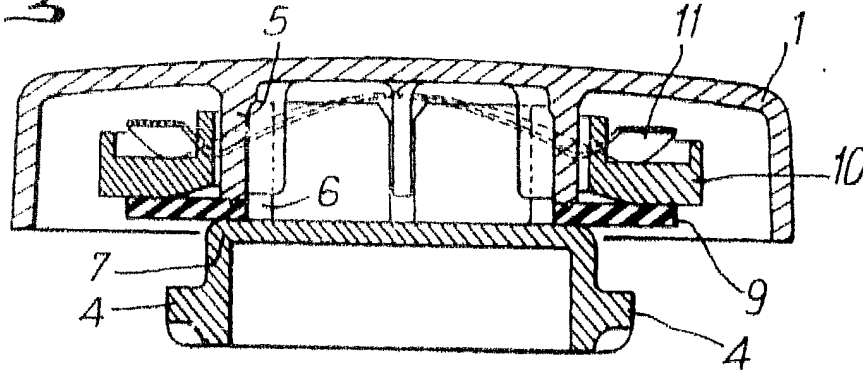


Fig:3

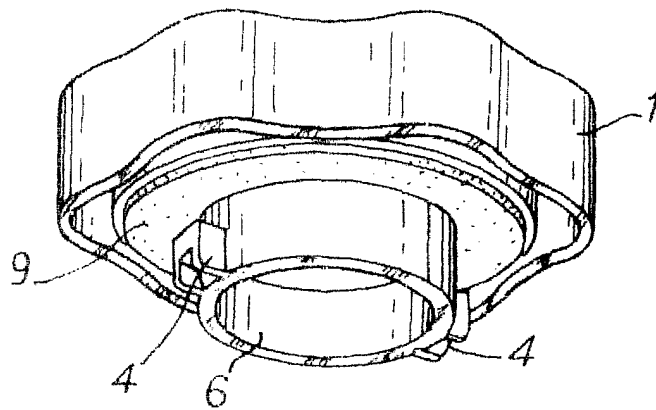


Fig:4

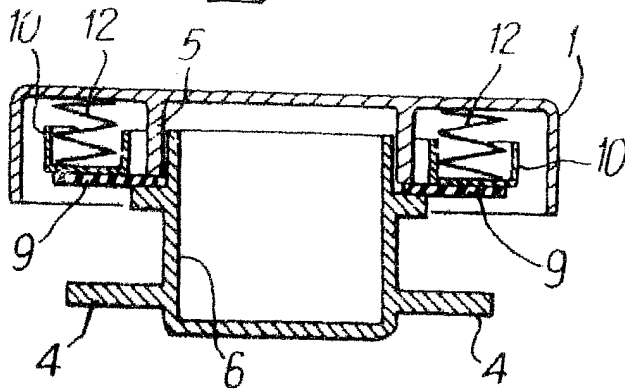
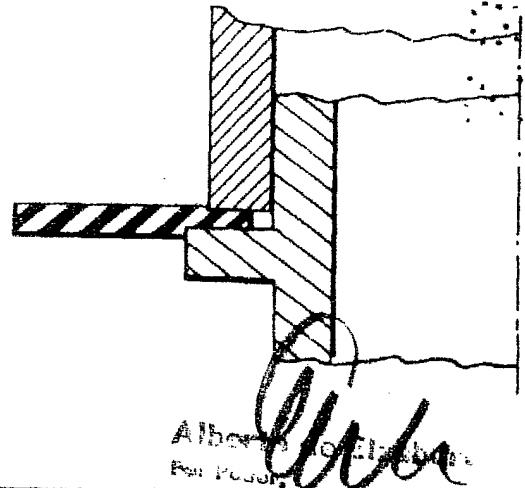


Fig:5



Alberth & Co. Ingenieure
Für Posen