

(10) ES (11) (12) (13)	NUMERO <b>277514</b>	(16) Y
	FECHA DE PRESENTACION <b>14 FEB. 1984</b>	



ESPAÑA

**MODELO DE UTILIDAD**

**16 JUL. 1984**

(30) PRIORIDADES:	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
	293.240	3.5.1983	REPÚBLICA ARGENTINA

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B66 F 1100

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"CRIC TELESCÓPICO NEUMÁTICO PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES"

(71) SOLICITANTE (S)
D. OSCAR ALFREDO CONESE D. JORGE CARRERAS

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
c/ Hipólito Irigoyen 523 Huerta Grande - Provincia de Córdoba - República Argentina

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. MANUEL DE RAFAEL GARCIA

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad tiene por objeto principal un cric telescópico neumático para vehículos automóviles, especialmente concebido para ser accionado mediante gas envasado, aire comprimido y similares.

Más concretamente, el presente modelo de utilidad ampara un cric telescópico, que por sus nuevas características tanto constructivas como funcionales, brinda una serie de ventajas con respecto a los conocidos, introduciendo una facilidad de uso, comodidad de almacenaje, etc., aún no lograda con ellos.

Son conocidos los crics del tipo mecánico, en los cuales su accionamiento se logra por medio del esfuerzo manual del usuario, resultando ser restringida su operabilidad a aquellos en que, el que lo utiliza, pueda disponer de suficiente fuerza física; además el acondicionamiento de ellos para guardarlos en los vehículos es dificultoso por la variedad de partes que los componen y sus conformaciones, las cuales en general son discontinuas, grandes de tamaño y de engorroso emplazamiento.

También se conocen realizaciones que son operables en forma hidráulica, las cuales además de tener los inconvenientes citados precedentemente, tienen problemas derivados de la pérdida del fluido, desgastes del sistema proveedor de presión, alto costo, etc.

El cric del presente modelo, no sólo  
soluciona los inconvenientes mencionados, aportando un  
elemento de mínimo peso y tamaño, sino que además  
para ser operado no requiere ningún tipo de esfuerzo  
5 por parte del usuario, ya que funciona por medio de  
un fluido gaseoso, suministrado tanto por instalacio-  
nes fijas, tales como compresores o por contenedores  
portátiles de gases a presión, botellas, matafuegos,  
etc., pudiendo operarse con cualquiera de dichas  
10 fuentes de fluido gaseoso a presión, siendo dicho  
fluido cualquier gas, utilizando preferentemente aire,  
CO<sub>2</sub>, Butano, etc., los cuales son fácilmente obtenibles  
en el mercado. El CO<sub>2</sub> corresponde a la carga de los  
matafuegos comunes utilizados en los automóviles.

15 Los ventajosos resultados someramente men-  
cionados son consecuencia directa de la particular  
concepción constructiva y funcional del presente cric,  
el cual consiste fundamentalmente en tres o más tubos  
coaxiales y telescópicos, de los cuales el de mayor  
20 longitud y diámetro se apoya hermética y solidariamente  
en forma preferencial a una base de goma dura, teniendo  
dispuesto en su interior, en las cercanías de dicho  
extremo, una placa circular que calza en un rebajo en  
la pared del tubo con la interposición de una junta  
25 tórica o similar, trabándose por un anillo tipo "seegers"  
o arandela de expansión, que calza ajustadamente en  
una entalla interiormente dispuesta en dicho tubo; el  
otro extremo del mismo tiene dispuesto interiormente

un engrosamiento anular con una entalla también  
anular, en donde se dispone una junta tórica o  
similar la cual ajusta sobre la superficie exterior  
del siguiente tubo que está dispuesto en su interior;  
5      teniendo en su porción superior idéntica conformación  
que el precedente y en su parte inferior un engrosa-  
miento exterior anular con una entalla anular en  
su parte interior, en donde se ubica una arandela  
de expansión del tipo "seeger" siendo los siguientes  
10     tubos similares pero de diámetros y longitudes decre-  
cientes formando de esta forma un tren telescópico  
escalonado; difiriendo el último de ellos o el más  
interno en su conformación superior, dado que en su  
engrosamiento interior se calza una tapa hermética-  
15     mente que sobresale al exterior en conformaciones  
adecuadas al tipo de vehículo a levantar; teniendo  
en el primer tubo, en su pared y hacia el exterior,  
una válvula convencional apta para conectar en ella  
la boca de salida de los elementos proveedores del  
20     fluido gaseoso a presión.

    Cuando el cric no se utiliza, los tubos se  
disponen uno dentro del otro en forma escalonada,  
ocupando un mínimo espacio; al operar inyectando  
el gas comprimido en su interior a través de la válvula,  
25     debido a la presión del gas, los tubos se desplazan  
axilmente empujando con la parte superior al vehículo  
que se quiere elevar; no fugándose el gas al exterior  
por la acción de hermeticidad que brindan las juntas

tóricas y las piezas extremas del cric, base y tope.

Cuando se logra la altura deseada se deja de suministrar gas y para disminuirla se opera la válvula de forma tal para eliminar el gas de su interior.

5 Los anillos o arandelas de expansión dispuestos en el interior de los tubos limitan el recorrido de éstos cuando descienden y los engrosamientos anulares interiores y exteriores entre cada par sucesivo de tubos limita la extensión de los mismos.

10 Para concretar las ventajas así someramente comentadas a las que los usuarios y entendidos en la especialidad podrán agregar muchas otras más, y para facilitar la comprensión de las características constructivas, constitutivas y funcionales del presente  
15 cric, se describe a continuación un ejemplo preferido de realización, al que se ilustra esquemáticamente y sin una escala determinada en la lámina adjunta, con la expresa aclaración de que, precisamente por tratarse de un ejemplo, no corresponde asignar al mismo un  
20 carácter limitativo o exclusivo del alcance de protección del presente modelo de utilidad, sino que le asiste una intención meramente explicativa o ilustrativa de la concepción básica en que se funda el mismo.

25 La figura 1 muestra un ejemplo del cric según el presente modelo en una vista en alzado.

La figura 2 es un corte longitudinal ampliado de la figura anterior.

La figura 3 ilustra a mayor escala, detalles

de la figura anterior.

La figura 4 es un corte parcial del ejemplo ilustrado, en posición de almacenaje.

En todas las figuras, a iguales números de  
5 referencia, corresponden las mismas o equivalentes partes o elementos constitutivos del conjunto, según el ejemplo elegido para la presente explicación.

Tal como se puede observar claramente en las figuras 1 y 2 el ejemplo del presente cric, consta de  
10 cuatro tubos telescópicos -1-, teniendo el mayor de ellos el inferior -2- la válvula de entrada de gas -3- y solidariamente ajustada en su base la pieza de apoyo -4- y en el menor y último de los tubos -5- en la parte superior tiene herméticamente dispuesto el tope -5-.

15 En las figuras 3 y 4 se puede apreciar con claridad los detalles constructivos del ejemplo elegido para la explicación; teniendo el tubo -2- en su parte inferior una entalla anular interior -7- en la que calza ajustadamente un anillo o arandela de expansión -8-  
20 la cual mantiene ajustadamente y en forma hermética a la plaqueta circular -9- conjuntamente con la junta tórica -10- que se aloja parcialmente en el rebajo -7a-. La pieza base o de apoyo -4-, de goma dura contornea la superficie inferior del tubo -2-, calzando en forma  
25 ajustada.

La parte superior del tubo -2- tiene en su interior el engrosamiento -11- con una entalla anular en donde se aloja la junta tórica -10'- . El tubo

siguiente -2'- tiene similar conformación en la parte superior y en la inferior posee el engrosamiento anular exterior -12- con una entalla también anular -7'- en donde se aloja la arandela de expansión -8'-, la cual sirve de tope del tubo -2"- tal como se ilustra en la figura 4, de la misma manera el último de los tubos o sea el -5- hace tope inferior con su engrosamiento -12"- en la arandela de expansión -8"- dispuesta en la entalla -7"- de la porción inferior del tubo -2"-.

En la parte superior del tubo menor -5- tiene el engrosamiento interior anular -13- en donde calza ajustadamente el tope -5-.

La válvula -3- vincula el exterior con el interior del cric, permitiendo el paso del gas comprimido, el cual pasa por debajo del tubo -2'- llenando interiormente a todo el cric, el cual por la presión que el gas ejerce sobre la placa superior -14- calzada en el extremo superior -13- del tubo menor -5-, éste se extiende hacia el exterior, arrastrando luego los demás tubos los cuales se retienen entre sí por los correspondientes engrosamientos interiores y exteriores de cada par de ellos denominados -11- y -12-, hermetyzando el conjunto de las posibles pérdidas las juntas tóricas denominadas -10-.

El presente modelo contempla el montaje de la válvula convencional -3- con un dispositivo -15- de apertura de la misma; en el caso de ser las de tipo

de neumáticos de automóviles, con el dispositivo se presiona el émbolo de la válvula y por lo tanto se desaloja el gas del interior.

5 En el tubo superior -5- se incluye un orificio lateral -16- que tiene la finalidad de dar salida al gas cuando se eleva el cric sin levantar carga. Asimismo se contempla una tapa opcional -17- calzada bajo un ensanchamiento interno superior del tubo de arriba -5-, con la finalidad de constituir una superficie resistente  
10 para soportar la presión de empuje.

Al llevar a la práctica el cric telescópico neumático para automotores así descrito y ejemplificado, se podrán introducir modificaciones y mejoras, todas las cuales deben ser consideradas como variantes de  
15 realización comprendidas dentro del alcance de protección del presente modelo de utilidad, alcance éste que queda determinado en lo fundamental, por el texto de... las cláusulas reivindicatorias que siguen a continuación.

REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad, haciendo constar que a todos los efectos pertinentes se invoca prioridad de 3.5.1983 correspondiente a la Patente argentina nº 293.240.

1.- Cric telescópico neumático para vehículos automóviles, especialmente indicado para ser accionado mediante gas envasado, aire comprimido y similares, caracterizado esencialmente por el hecho de comprender tres o más tubos coaxiales telescópicos, de los cuales el de mayor longitud y diámetro se apoya en forma hermética y solidaria en forma preferencial a una base de goma dura, teniendo dispuesto en su interior en las cercanías de dicho extremo, una placa circular que calza en un rebajo en la pared del tubo con la interposición de una junta tórica o similar, trabándose por un anillo tipo "seeger" o arandela de expansión, que calza ajustadamente en una entalla interiormente dispuesta en dicho tubo; el otro extremo del mismo tiene dispuesto interiormente un engrosamiento anular con una entalla también anular en donde se dispone una junta tórica la cual se ajusta sobre la superficie exterior del siguiente tubo que está dispuesto en su interior; teniendo en su porción superior idéntica conformación que el precedente y en su parte inferior un engrosamiento exterior anular con una entalla también anular en su parte interior, en donde se ubica una arandela de expansión del tipo seeger, siendo los siguientes tubos

similares pero de diámetros y longitudes decrecientes formando de esta forma un tren telescópico escalonado; difiriendo el último de ellos, o el más interno en su conformación superior, dado que en su engrosamiento interior se calza herméticamente una tapa que sobresale al exterior en conformaciones concordantes con las del chasis del vehículo a levantar; teniendo el primer tubo, en su pared hacia el exterior, una válvula convencional apta para conectar en ella la boca de salida de los elementos proveedores del fluido gaseoso a presión.

2.- CRIC TELESCÓPICO NEUMÁTICO PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES.

Consta la presente memoria descriptiva de diez páginas mecanografiadas y una lámina de dibujos.

Madrid, a 14 FEB. 1984

OSCAR ALFREDO CONESE

JORGE CARRERAS

p. a.

MANUEL DE RAFAEL

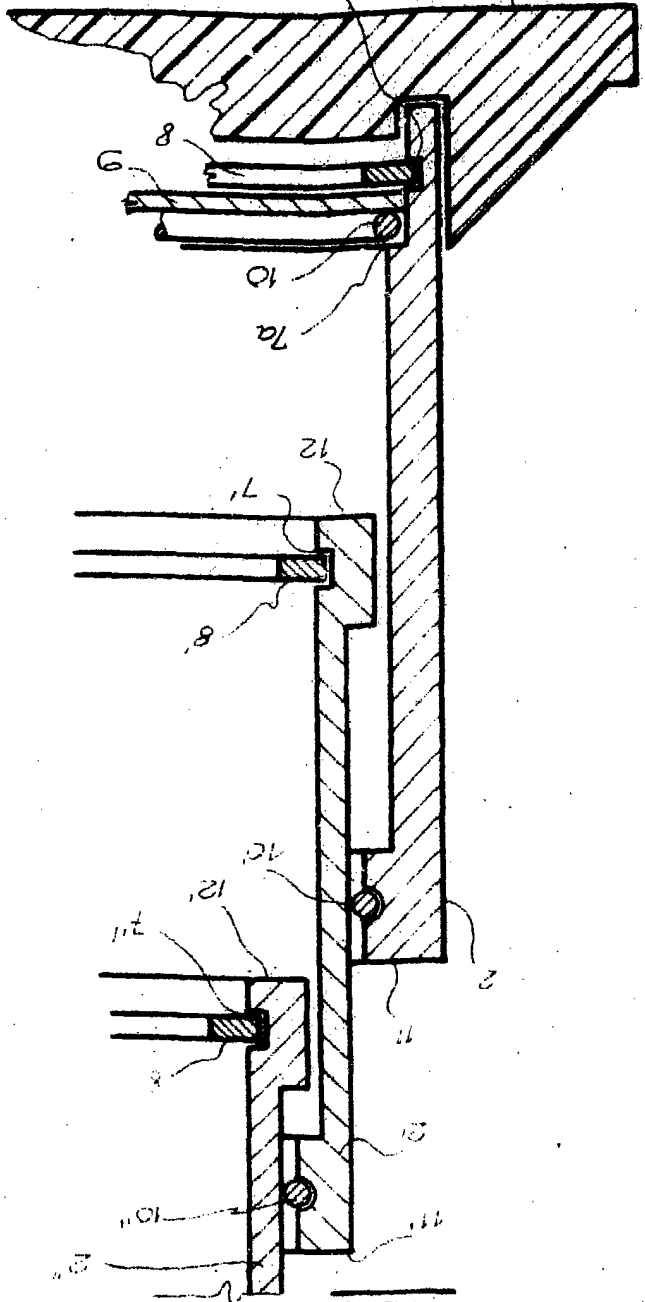


FIG. 3

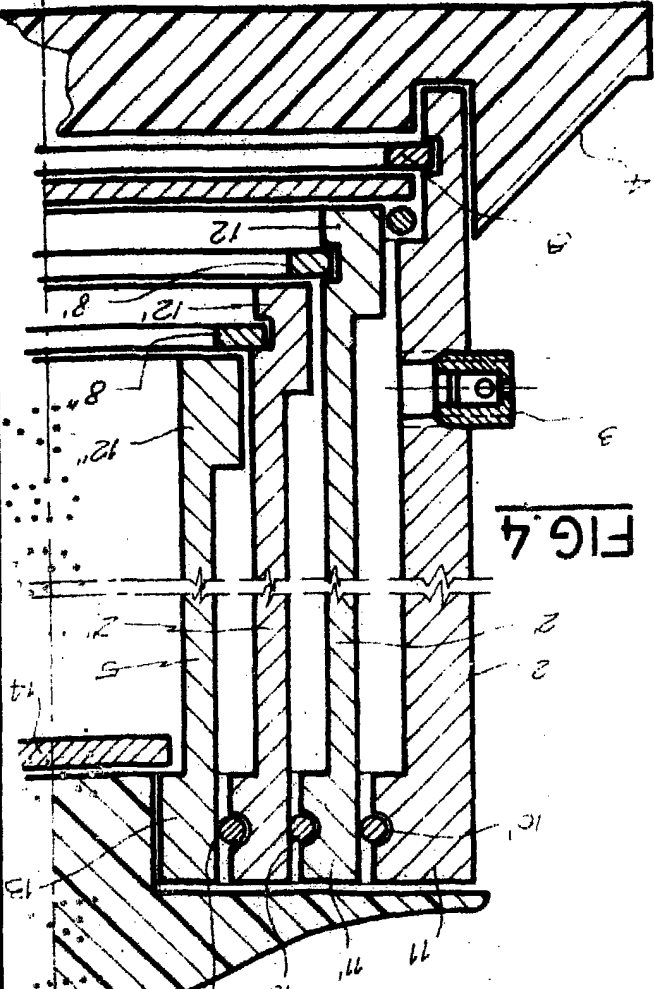


FIG. 4

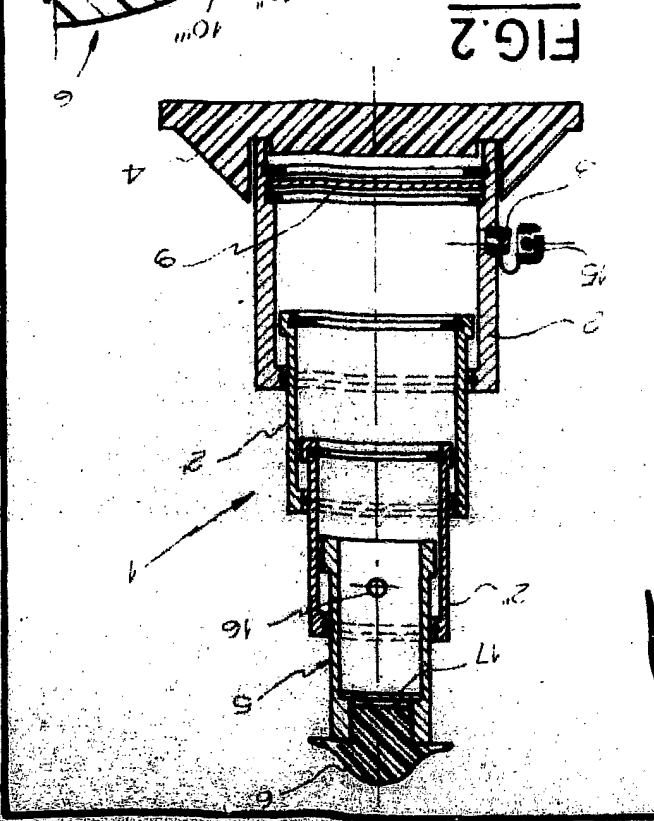


FIG. 2

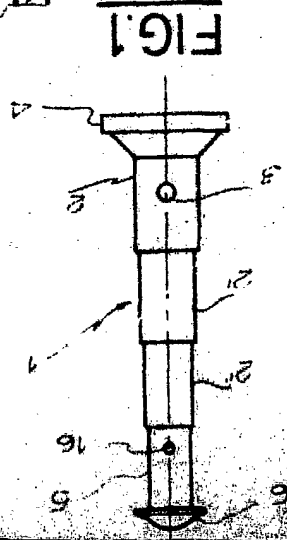


FIG. 1

277514