

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 234.487	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 7-3-78	

Concedido al Registro de conformidad con los datos que figura en la presente descripción y según el contenido de la memoria.

MODELO DE UTILIDAD

234487

5 FEB 1979

(30) PRIORIDADES:	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
-------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL A41H
--------------------------	------------------------------------------

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
 CABINA PARA BLOQUEO DE GUANTES DE GOMA Y SIMILARES

(71) SOLICITANTE (S)
 CAUCHOS ANDALUCIA, S.A

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
 Apartado de Correos, 15.- CARTAMA (MALAGA)

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
 D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-
tos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
15 legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-
ria, constituye una novedad industrial, con características
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de
30 18 de Noviembre de 1.935).

1 La presente invención, según se desprende del
enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a una
cabina para flockage de guantes de goma y similares.

5 La cabina que la invención propone es uno de
los elementos que integran la cadena de producción de los
citados guantes y similares, existiendo además en dicha
cadena de producción los siguientes: un horno de vulcani-
zado, un horno de secado, una cabina de agua, cubas para
10 contenido de látex; una cuba para contener coagulante,
elevadores hidráulicos para los elementos anteriormente
citados; una pluralidad de carros portamoldes y un mono-
carril aéreo para que los referidos carros portamoldes
puedan acceder a todos y cada uno de los elementos ante-
riormente citados.

15 Como se desprende del enunciado de esta memo-
ria descriptiva, la cabina que nos ocupa se destina a re-
cubrir de flock a los guantes de goma. Este recubrimiento
se sitúa en la parte del guante que contacta con la piel
y le sirve como deslizante para facilitar la entrada y sa-
20 lida de la mano, al propio tiempo que otorga un mayor con-
fort durante el uso.

El flock es una especie de polvo de algodón ex-
tremadamente ligero que impregna el guante al introducir-
se éste en la cabina sobre el correspondiente carro por-
25 tamoldes. La impregnación se produce de una forma total-
mente uniforme en virtud de que en el interior de la ca-
bina existe una nube del citado producto.

Básicamente, se trata de un receptáculo parale-
lepipedico que dispone de unas puertas capaces de abrirse
30 mediante el concurso de cilindros de presión, bien hidráu-

1 licos o neumáticos. Al traccionar de la puerta y debido
a un juego de palancas de que cada par de puertas consta,
las mismas se abren para permitir tanto la introducción
como la retirada del carro portamoldes.

5 En una de las citadas puertas se sustenta un
moto-reductor como el elemento encargado de hacer girar
sobre su eje al carro portamoldes y más concretamente a
la plataforma que éste elemento dispone para la susten-
tación de los moldes. Para efectuar en un momento dado
10 el acoplamiento entre ambos ejes, es decir, el eje del
motor reductor acoplado al interior de la cabina y el eje
sobre el que gira la plataforma portamoldes, se ha previs-
to que la extremidad del eje correspondiente al moto-reduc-
tor comporte una oquedad troncopiramidal donde ajustará
15 un macho de idénticas características en que se remata el
citado eje de giro para la plataforma del carro portamol-
des.

 El flock se encuentra depositado en el fondo
de la cabina y se recicla para formar una nube mediante
20 el concurso de un ventilador, todo ello y tal como se ex-
presaba anteriormente, para que la toma de este producto
por parte de los guantes se produzca de una forma total-
mente homogénea.

 Cuando se va a retirar el carro portamoldes
25 de la cabina, y una vez parado el ventilador, por una tu-
bería se aspira el contenido de flock al objeto de que al
abrir la puerta este producto no se proyecte al exterior.
El flock aspirado por la tubería pasa a un ciclón que
efectúa la separación aire-flock; cuando se va a repetir
30 la operación, el flock extraído vuelve a introducirse en

1

el interior de la cabina.

5

Para que se comprendan más fácilmente las características de la cabina para flockage de guantes de goma y similares que nos ocupa, se acompaña a la presente memoria descriptiva, formando parte integrante de la misma, un juego de planos donde se representa lo siguiente:

10

Figura 1ª.- Corresponde a una vista en perspectiva de la cabina para flockage de guantes de goma y similares que constituye el objeto de la presente invención. En esta ilustración puede verse el ventilador como elemento encargado de producir en el interior de la cabina una nube homogénea de dicho flockage para la óptima toma de este producto por parte de los portamoldes soportados en el carro.

15

Figura 2ª.- Representa asimismo en perspectiva el robusto armazón metálico como estructura portante de todos y de cada uno de los elementos que integran la cabina que se describe. En la parte superior de esta figura puede verse un tramo del monocarril que constituye la vía de deslizamiento para los carros portamoldes.

20

Figura 3ª.- Esta ilustración muestra una vista en alzado lateral de la cabina que se describe, precisamente por la cara donde va adosado el referido ventilador.

25

Figura 4ª.- Corresponde a una vista en planta superior de la cabina que nos ocupa, mostrando el mecanismo de bielas articuladas que permiten la apertura total de las puertas una vez han actuado los cilindros de presión.

30

Figura 5ª.- Representa otra vista en alzado la-

1 teral de la cabina en cuestión, por el lado correspon-
diente a las puertas que reciben el acoplamiento del mo-
tor-reductor que, en un momento dado, provoca el giro de
la plataforma del carro portamoldes.

5 Por último, la figura 6a es un detalle esque-
mático y a mayor escala del sistema de acoplamiento entre
el anteriormente citado motor-reductor y el eje sobre el
que gira la plataforma portamoldes.

10 De acuerdo con lo que se ha dicho y como puede
comprobarse, la cabina para flockage de guantes de goma y
similares, que en general se referencia con 1, se consti-
tuye tal y como ilustra la figura 2a. a partir de un ro-
busto armazón metálico en donde los pies derechos o pun-
tales de esquinas 2 se prolongan inferiormente para deter-
15 minar las patas de apoyo 3. La figura que ahora se comen-
ta se observa como la cabina está atravesada superiormen-
te por un monocarril 4 que es el elemento encargado de
trasladar los carros portamoldes.

20 La cabina que se describe, cuya configuración
es paralelepípedica, se halla herméticamente cerrada por
todas y cada una de sus caras, cerramiento que es practi-
cable en dos caras opuestas, precisamente las que son nor-
males al monocarril 4, merced a la incorporación de sen-
das parejas de puertas, que se referencian con 5,6 y 7,8.
25 Dos puertas de cada pareja, precisamente las que se indi-
can mediante las referencias 6 y 7 presentan en correspon-
dencia con la línea de conjunción con la puerta contigua
una especie de travesaño vertical y quebrado en el centro
del cual queda establecido un punto, referencias 9 y 10,
30 donde se establece el tiro del cilindro de presión, bien

1 hidráulico o neumático, merced al cual se trecciona de
dichas puertas para en un momento dado proceder a la aper-
tura de las mismas y permitir la entrada y salida del ca-
rro portamoldes.

5 En combinación con este movimiento de apertu-
ra de las puertas 6 y 7, se han previsto para las puer-
tas contiguas 5 y 8, un sistema de palancas 11, dispues-
tas en la parte superior de la cabina, al objeto de que
se produzca simultáneamente la apertura también de estas
10 puertas 5 y 8, con lo cual los planos o paredes de la
cabina afectadas por las puertas en cuestión, quedan per-
fectamente abiertas tal como se señala en la figura 4a,
con lo cual la entrada y salida del carro portamoldes se
efectúa con toda comodidad.

15 En una de las puertas mencionadas, concretamente
en la que se indica con 7, se ha previsto una zona 12 pa-
ra enclavamiento de un motor-reductor, no representado,
cuya extremidad de su árbol de salida de fuerza queda dis-
puesto en el interior de la cabina. Esta extremidad del
20 árbol, que en la figura 6a se indica con 13, comporta una
oquedad troncopiramidal 14 destinada a recibir el acopla-
miento de un macho asimismo troncopiramidal 15 con que a
tal efecto cuenta el eje de giro 16 de la plataforma por-
tamoldes del correspondiente carro. Este sistema de aco-
25 plamiento tiene una finalidad que se explicará más ade-
lante.

30 La superficie de fondo de la cabina, tal como
refleja la figura 3a, configura una tolva 17 que comuni-
ca a través de la conducción 18 con un ciclón, no repre-
sentado, como elemento encargado de separar el aire del

1 flock. En esta misma zona o cara de la cabina se ha pre-
visto la incorporación de un ventilador 19 que toma el
citado producto de la tolva 17 para reciclarlo al inte-
rior de dicha cabina a través de la conducción 20, con-
5 ducción que incide en la cabina por la parte superior,
todo ello al objeto de crear en el interior una nube ho-
mogénea del flock.

La función y forma de actuación de la cabina
descrita dentro de la cadena de producción de guantes de
10 caucho es la siguiente:

El ciclo comienza con la introducción de un
carro portamoldes en la cuba de coagulante. La operación
siguiente es la inmersión de dicho carro en la cuba que
contiene el látex. La tercera operación consiste en in-
15 troducir el carro portamoldes en la cuba de adhesivo.

Terminada esta operación o proceso de absor-
ción del adhesivo, el carro portamoldes es introducido
por el operario en la cabina de flock, naturalmente pre-
via apertura de una de las parejas de puertas, por ejem-
20 plo las indicadas con 5 y 6 mediante la actuación de
tracción que efectúa sobre el punto 9 el correspondien-
te cilindro de presión, bien hidráulico o neumático.

Cada carro portamoldes, y como ya se ha expre-
sado, lleva acoplado en la parte anterior, según el sen-
25 tido de circulación, un macho troncopiramidal 15 que en-
caja en la oquedad hembra 14 con que a tal efecto cuenta
el árbol 13 del motor-reductor dispuesto en la zona 12
de la puerta 7 perteneciente a la cabina de flock.

Una vez ensamblado el carro portamoldes en el
30 interior de la cabina, el operario, mediante un bulón

1 (que comporte el carro portamoldes para que su platafor-
ma no gire durante el recorrido a través del monocarril
1), acciona un pulsador el cual manda a una válvula elec-
troneumática cerrando mediante el oportuno cilindro de
5 presión las puertas 5 y 6 que anteriormente se hallaban
abiertas para permitir el acceso del carro portamoldes.

Este accionamiento del pulsador mediante el
bulón que efectúa el cerramiento de las referidas puer-
tas, acciona también, una vez cerradas éstas, un tempo-
10 rizador que pone en funcionamiento el ventilador 19, todo
ello cuando ya está girando la plataforma portamoldes del
carro mediante el acoplamiento efectuado entre dicha pla-
taforma, o mejor dicho, su eje de giro en el motor-reduc-
tor acoplado en la zona 12 de la puerta 7. El funciona-
15 miento del ventilador 19 se efectúa durante 15 segundos
controlado por otro temporizador, todo ello creando una
nube de polvo (flock que previamente se ha depositado en
el interior de la cabina), con lo cual los guantes quedan
impresos homogéneamente, homogeneidad que se consigue en
20 virtud de la rotación continua de la plataforma del carro.

En virtud de la poca densidad que tiene este
producto, si de inmediato se abriesen las puertas de la
cabina una vez finalizado el tiempo de marcha del venti-
25 lador 19, evidentemente en el entorno de la cabina l ha-
bría una gran concentración de flock con la pérdida con-
siderable de material y lo que sería peor con las posi-
bles consecuencias que en el organismo humano pudiese pro-
ducir.

30 Ambas cosas son evitadas en su totalidad me-
diante la incorporación del ya citado ciclón-separador

1 aire-flock, no representado.

5 Efectivamente, consumido el tiempo de funcionamiento del ventilador 19, existe un periodo muerto de 15 segundos, al finalizar los cuales se acciona otro temporizador que pone en marcha el citado ciclón-separador, el cual succiona el polvo que hay en el medio y lo deposita en un recipiente del cual va provisto, saliendo el aire prácticamente limpio a través de un filtro, tipo diafragma, aire que entra por la parte superior a la cabina, a través de la conducción 20, cumpliendo la doble función de homogeneizar aún más (desprendiendo los excesos de flock en los guantes) y absorbiendo los residuos que quedan en ésta.

10 El tiempo durante el cual está funcionando el ciclón-separador es de 15 segundos, al finalizar los cuales existe otro periodo de 14 segundos antes de que se desconecte la electro-válvula y se abran las puertas delanteras para que decate definitivamente los restos del polvo.

20 A continuación se abren las puertas traseras 7 y 8 y el operario extrae el carro portamoldes de la cabina 1.

25 El tiempo empleado en el total de la operación efectuada es de 2 minutos. Ahora, ya está el carro portamoldes dispuesto para su introducción en la siguiente fase de fabricación que corresponde al horno de secado.

30



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -
ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre
20 de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
30 guientes:

1 1ª.- CABINA PARA FLOCKAGE DE GUANTES DE GOMA
Y SIMILARES, que siendo de forma paralelepípedica y apo-
yada sobre cuatro patas, esencialmente se caracteriza por
constituirse de un armazón de perfiles muy robustos y es-
5 tar hermeticamente cerrada y presentar en dos de sus caras
verticales opuestas sendos pares de puertas, que se abrirán
indistintamente a voluntad merced al tiro que de una de las
puertas de cada lado realiza un cilindro hidráulico y/o neu-
mático comandados desde el sitio de trabajo del operario,
10 abriéndose cada una de las otras puertas por respectivos -
juegos de brazo de palanca de que dispone cada par de puer-
tas y situados en la tapa de la cabina, disponiéndose en -
una de las puertas de un lado un motor-reductor eléctrico
cuyo extremo del eje de trabajo queda alojado en el inte-
15 rior de la cabina y lo presenta con una perforación tronco-
piramidal, habiéndose previsto en el fondo de la cabina una
tolva comunicada con un ciclón separador de aire-flock situa-
do externamente a la cabina, así como un ventilador exte-
rior que tomando el susodicho flock de la tolva de la cabi-
20 na lo recicla nuevamente al interior de dicha cabina y por
su parte superior creando una nube homogénea de dicho flock,
estando asimismo esta cabina atravesada superiormente y de
puerta a puerta por un monocarril de transporte aéreo.

25 2ª.- Se reivindica por último como objeto sobre
el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita:
CABINA PARA FLOCKAGE DE GUANTES DE GOMA Y SIMILARES.

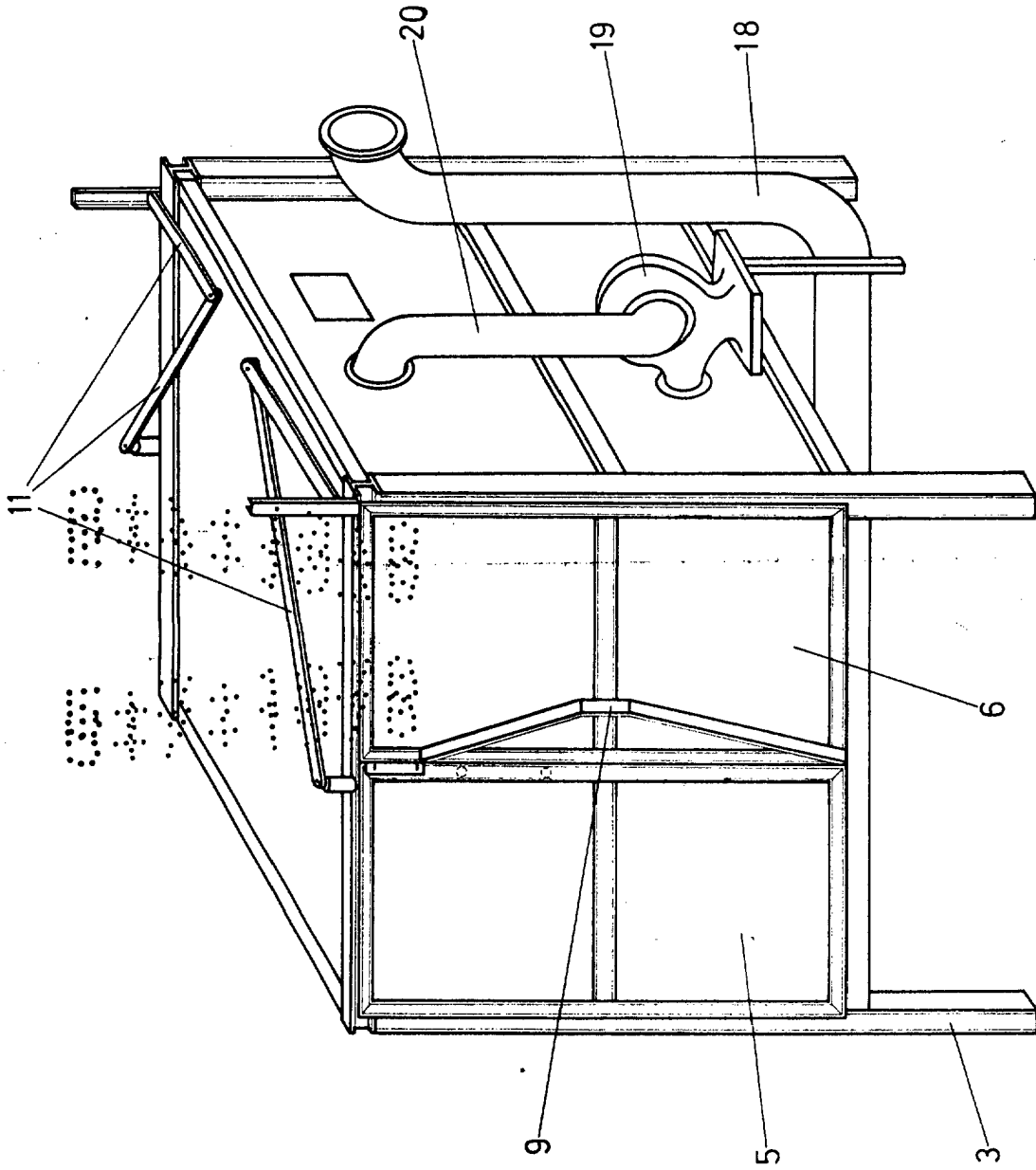
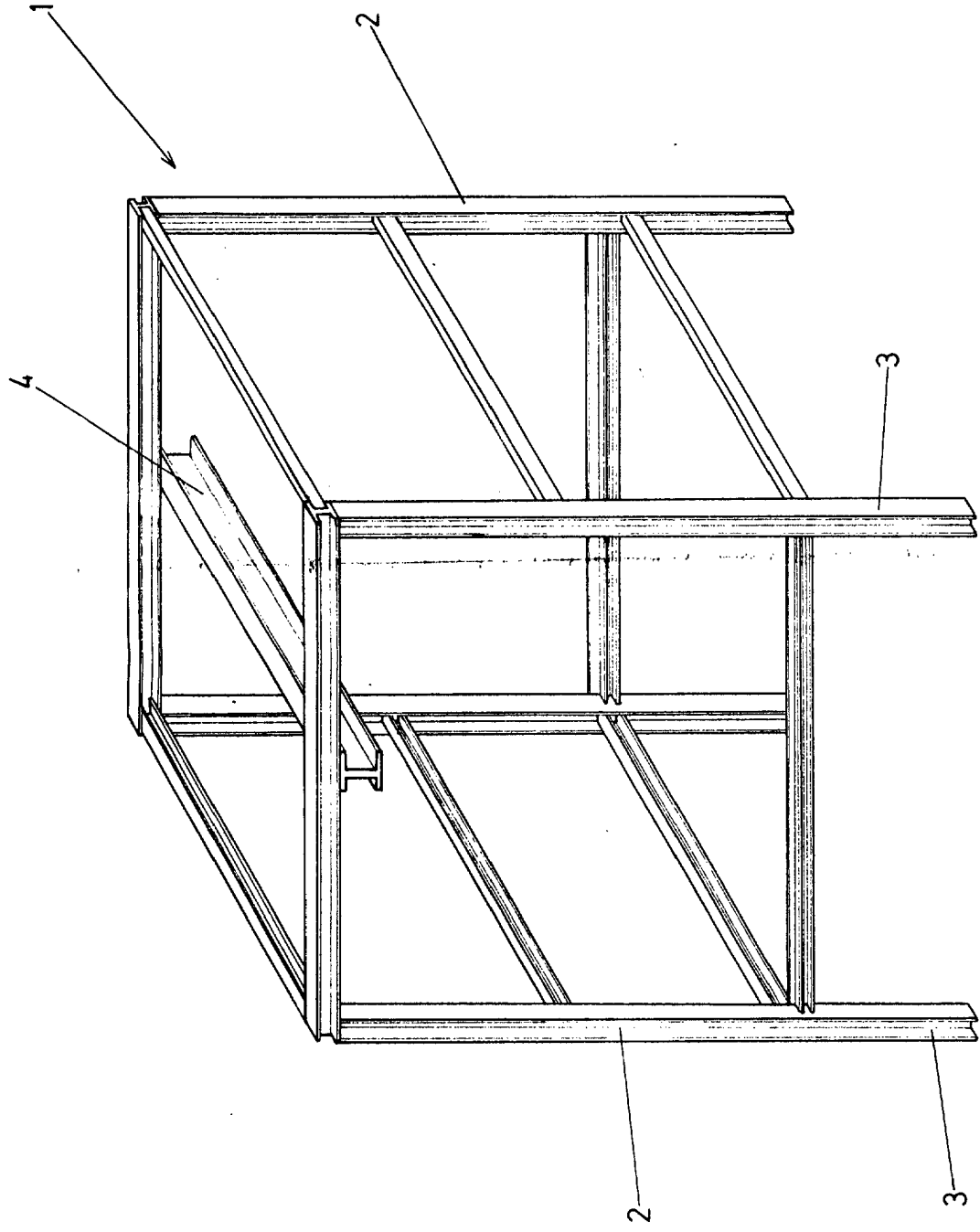


FIG. 1

ESCALA VARIABLE
de 197
Madrid, de BERNARDO UNGRIA
P. P.



ESCALA VARIABLE
Madrid, de BERNARDO UNGRIA de 197
P. P.

FIG. 2

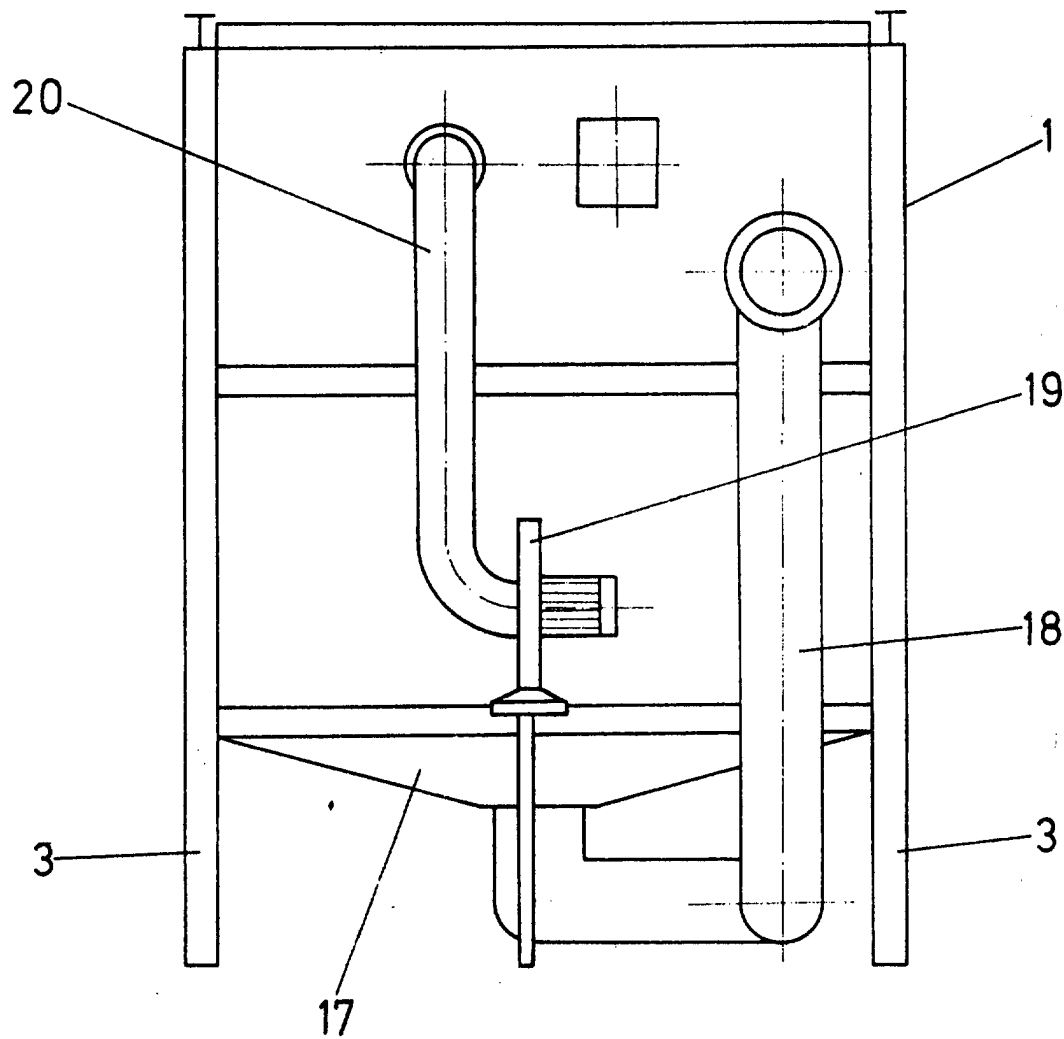


FIG. 3

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de Mayo de 1971
BERNARDO HUNGRIA
P. P.

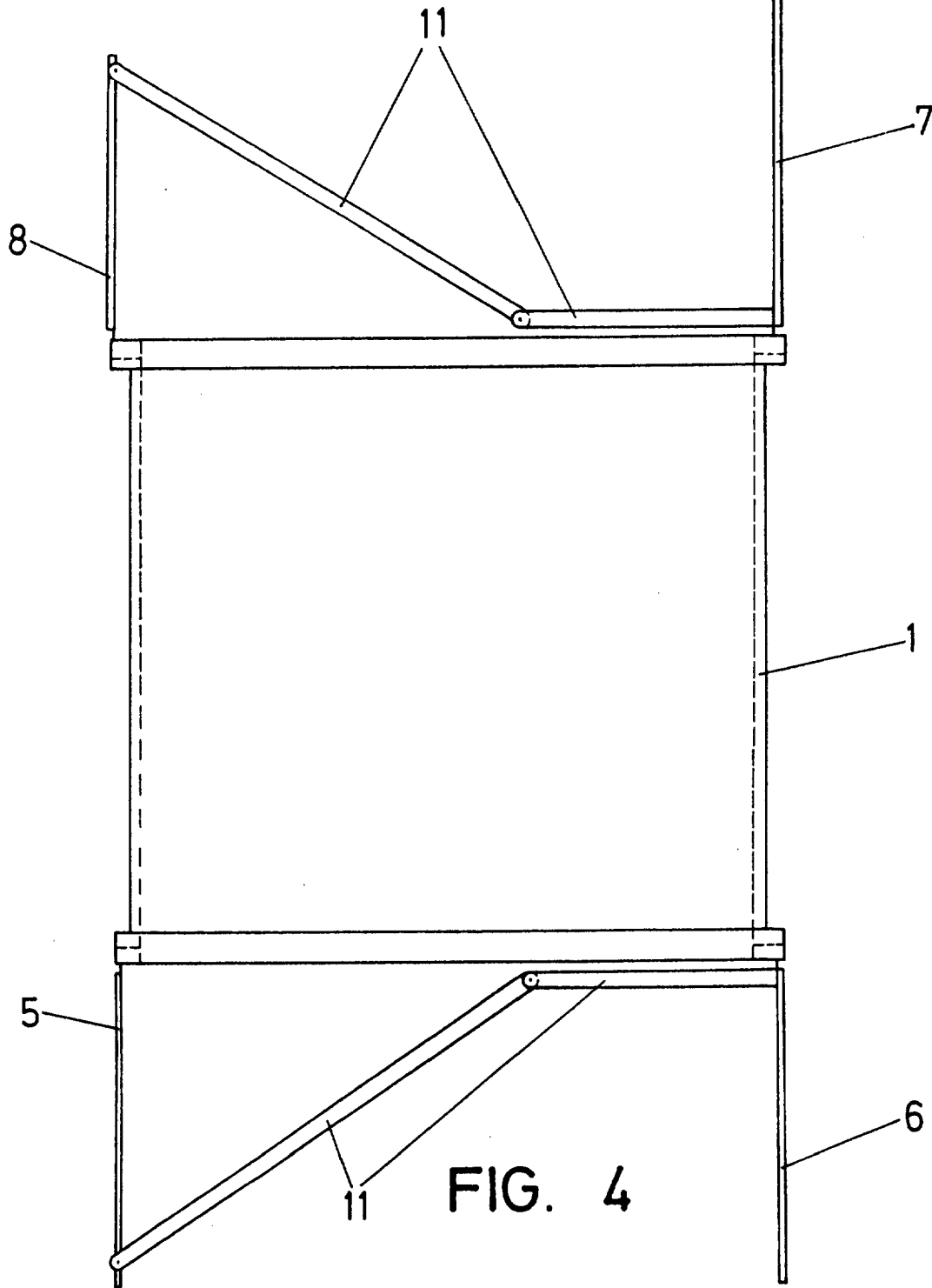


FIG. 4

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de Mayo de 1976
BERNARDO UNGRIA
P. P.

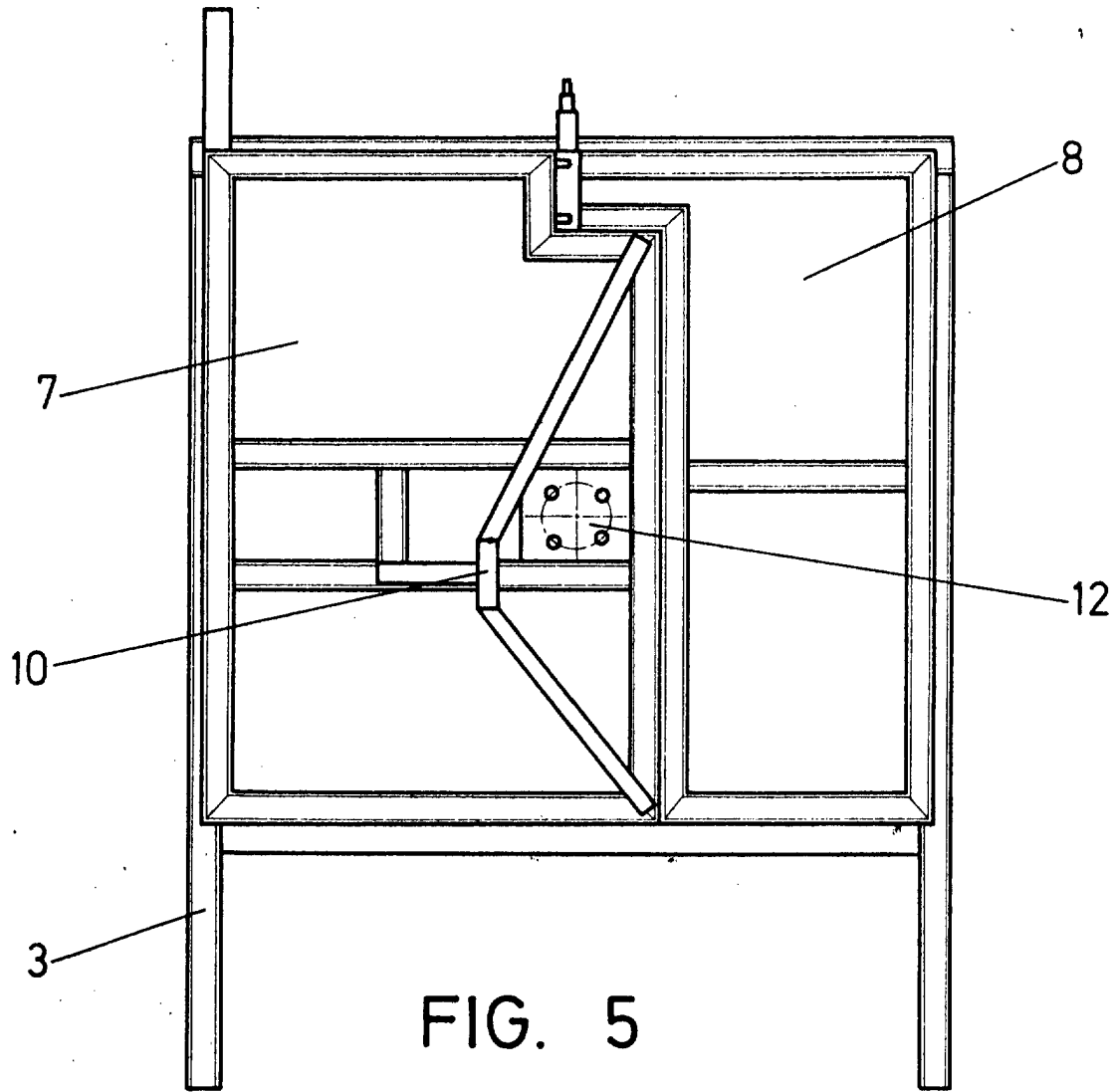


FIG. 5

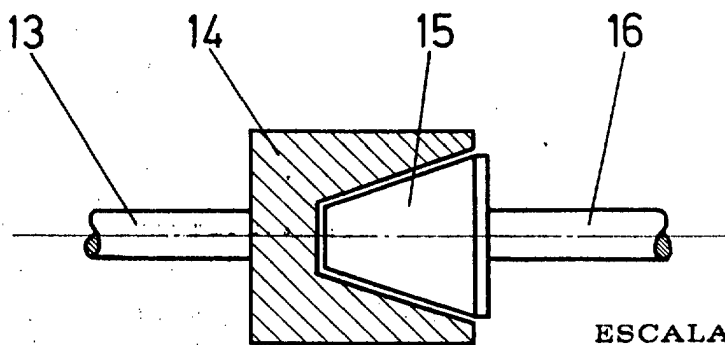


FIG. 6

ESCALA VARIABLE

Madrid, 7 de Mayo de 1978

BERNARDO UNGRIA

P. P.