

KIRSCH CASE 29a (Spain)

349227

12 1910



CERTIFICADO

DE

ADICION

por "MEJORAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL NUM.
324.100 por "UN DISPOSITIVO DE TRAVESAÑO PARA SOPORTAR PA-
NELES MOVILES", a favor de la firma estadounidense KIRSCH
COMPANY, residente en Sturgis, Michigan (EE.UU).

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

Esta invención se refiere a mejoras en el objeto
de la patente núm. 324. 100.

La solicitud previa describe un ensamble de carril
transversal para soportar cortinas, tapicería y medios de
5. panel movibles, similares, en donde el carril forma la
parte fija y la unidad de potencia forma la parte móvil
de un electromotor lineal. La unidad de potencia está cons-
tituida de medios de campo situados por debajo del carril,

12-1000



y material ferromagnético dispuesto dentro del carril, los medios de campo estando adaptados para generar un campo magnético móvil que es reactivo respecto a los medios de reacción fijos con relación al carril, para mover la

5. unidad de potencia longitudinalmente a lo largo del carril.

La estructura ilustrada en la solicitud previa es efectiva para los propósitos pretendidos. Sin embargo, la colocación de los medios de campo por debajo del carril

10. interfiere con el plegado de las cortinas o tapicería para algunos tipos deseables de instalaciones. Así, es deseable proveer construcciones de carril transversal modificadas, en donde la unidad de potencia se extiende a lo sumo sólo una pequeña distancia por debajo del carril, a

15. manera de no interferir con el plegado de la cortina o tapicería por debajo del carril. También, es deseable proveer construcciones de carril transversal modificadas, en donde los medios de campo estén situados dentro de la barra o varilla, a modo de simplificar el alambrado y mejorar

20. la facilidad de deslizamiento de la unidad de potencia. Además, cuando el carril se hace de acero, la colocación de los medios de campo dentro del carril hacen posible proveer un espacio de aire más estrechamente controlado y una operación más efectiva. Además, montando los colgadores soportadores de cortina o tapicería en un pasaje que

25. está separado del pasaje en el cual se mueve la unidad de



12 SEP 1951

potencia, y proyectando una conexión flexible entre la unidad de potencia y los colgadores, es posible mejorar aún más la operación en un número de aspectos.

En los dibujos anexos se ilustra un número de modalidades preferidas de la invención esquemáticamente, a manera de ejemplo, en los cuales dibujos:

La figura 1 es una vista en perspectiva, en explosión, de un ensamble de varilla o barra transversal mejorado.

10. La figura 2 es una vista en sección del ensamble de varilla o barra transversal ensamblado, ilustrado en la figura 1.

La figura 3 es una vista en sección de un ensamble de barra o varilla transversal que tiene un carro maestro modificado.

15. La figura 4 es una vista en sección de otro ensamble más de barra o varilla transversal modificado.

La figura 5 es una vista en sección de una barra o varilla transversal modificada, en una condición desensamblada.

20. La figura 6 es una vista en sección de una barra o varilla transversal ensamblada, ilustrada en la figura 5, que tiene en la misma un carro maestro modificado.



Las figuras 7, 8 y 9 son vistas seccionales de aún otros ensambles de barra o varilla transversal modificadas.

Haciendo referencia a los dibujos, las figuras 1 y 2 ilustran un ensamble de barra o varilla transversal

5. 80 que tiene un carril 81 y un carro maestro 82. El carril 81 es de sección transversal similar al carril mostrado en la solicitud previa, y puede también hacerse mediante un procedimiento de exturbación. Es decir, tiene generalmente una forma de C que tiene una ramura 83 que abre

10. hacia abajo. Más particularmente, el carril 81 comprende una pared superior 84 y un par de paredes laterales independientes 86 y 87 que son paralelas al eje de dicho carril. Una pestaña 88 que se extiende hacia atrás en la

15. junta de la pared frontal 86 y la pared superior 84, se extiende por arriba de y paralelamente a la pared superior

84. El extremo trasero de dicha pestaña está separado hacia adelante del extremo posterior de dicha pared superior. El borde trasero de la pared superior 84 está realizado ligeramente por encima del plano de dicha pared superior

20. según se indica en 91. El borde trasero o posterior de la pestaña 91 cae aproximadamente en el mismo plano que la pared posterior 87.

La junta de la pared posterior 87 y la pared superior 84 comprende una ramura 89 que se extiende a toda

25. la longitud del carril, así como también se extiende hacia

12 ENE.



- adelante de la pared posterior 87 mencionada, paralela a la pared superior 84 y separada de la misma hacia abajo. El lado superior de la ramura 89 en su extremo trasero comprende una ranura 93, el propósito de la cual será explicado más adelante. El extremo interno de la ramura 89 comprende un canal 94 que corre paralelamente con la pared posterior 87. La pared frontal 86 comprende un canal 96 que se extiende a toda la longitud del carril y que tiene un par de pestañas 97 y 98, separadas, que se extienden hacia adentro una hacia otra, definiendo una abertura 99. Un cuerpo de material aislante 101 se mantiene en el canal 96 mediante las pestañas 97 y 98. El aislamiento 101 comprende una pluralidad de muescas 105, 106 y 107. Cada una de las muescas aloja un conductor eléctrico. Es decir, la muesca 105 aloja el conductor 108; la muesca 106 aloja el conductor 109; y la muesca 107 aloja el conductor 110. Cada uno de los conductores se mantiene en su muesca respectiva por cualesquiera medios convenientes, tales como un compuesto epoxi o similar.
20. El extremo inferior de la pared frontal 86 comprende una ranura 112 que se extiende hacia arriba, que tiene una configuración generalmente cilíndrica en su extremo superior. La ranura 112 mantiene una pluralidad de carros o portadores 113 de soporte de cortina, que en esta modalidad tienen un extremo esférico superior 114 que es recibido por el extremo superior cilíndrico de dicha



ranura. Los carros soportadores 113 se hacen preferiblemente de un material plástico autolubricable, tal como nylon, de manera que los extremos esféricos de los carros o portadores 113 permitirán que dichos carros o portadores

5. se deslicen libremente a lo largo de dicha ranura con un mínimo de fricción. El extremo inferior del carro de soporte de cortina comprende una porción hembra de un sujetador de salto 111. Se cose una tira de cinta 115 que tiene sujetadores de salto 118 machos, separados a lo largo

10. de la misma, a la porción superior de la tela de tapicería, 125. Los sujetadores de salto 111 y 118 se sujetan uno a otro, soportando así dichos cortinajes sobre la barra o varilla transversal mencionada.

El borde inferior de la pared fontral 86 y el

15. borde interno inferior de la pared posterior 87 comprenden pestañas 116 y 117 que se extienden hacia adentro, conectadas integralmente a las mismas y que son paralelas a la pared superior 84 y están separadas en sus extremos internos para definir la ranura 83.

20. El carro maestro 82 está diseñado de manera que el cuerpo principal 121 del mismo viaje dentro del carril 81. El carro maestro 82 se hace preferiblemente de un plástico que tiene una característica de baja fricción, de manera que pueda deslizarse en forma relativamente libre

25. a lo largo del carril. En la modalidad particular ilustrada en las figuras 1 y 2, una extensión 122 comprende un cue-



llo 123 de la misma, que se extiende hacia abajo a través de la ranura 83. El extremo inferior del cuello 123 tiene una pestaña 124 que se extiende perpendicularmente hacia adelante, en alejamiento respecto a la misma. El extremo 5. delantero de la pestaña 124 se asegura a un carro 113 de soporte de cortina mediante un remache 119, o un medio similar, de manera que el carro 113 de soporte de cortina se moverá con el carro maestro. Una esptaña 126 se extiende hacia atrás desde el extremo inferior del cuello 123, y 10. se extiende hacia atrás más allá de la pared posterior 87. El borde trasero de la pestaña 126 tiene una pared 127 que se extiende hacia arriba, que se extiende perpendicularmente en alejamiento respecto a la misma. La pared 127 tiene una depresión 128 que contiene un núcleo de fierro 15. 129 asegurado en la misma por un remache 131 o por un medio similar.

Una pestaña 132 se extiende perpendicularmente hacia adelante, en alejamiento respecto al extremo superior de la pared 127, y comprende un gancho que tiene una nariz dependiente 133. La pestaña 132 se extiende dentro de la ranura 89, de manera que la nariz 133 es acoplable con la pared posterior del canal 94. 20.

El cuerpo principal 121 del carro maestro 82 comprende además un motor lineal 136 idéntico esencialmente 25. al motor lineal mostrado en la solicitud previa, y se cree



que no se requiere una discusión adicional de los detalles. El motor lineal 136 está alojado en el material plástico del cuerpo principal, con mucho de la misma manera descrita en la solicitud previamente mencionada . Sin embargo, el

5. cuerpo principal tiene una pluralidad de muescas, aquí tres muescas 137, 138 y 139 (figura 2) que alojan conductores 141, 142 y 143 respectivamente. Los conductores están conectados a los devanados de las bobinas de campo viajantes 144 del motor lineal 136, de la misma manera discutida en

10. la solicitud previamente mencionada.

En la figura 3 se ilustra un ensamble de barra o varilla transversal 145, modificado, adicional. Este utiliza el mismo carril transversal 81 descrito haciendo referencia a las figura 1 y 2, y se cree que no se requiere discusión adicional de los detalles de éste. Sin embargo,

15. el carro maestro es diferente. El cuerpo principal 148 del carro maestro 146 tiene generalmente la misma forma que el cuerpo principal 121 del carro maestro, 82. Sin embargo, el motor lineal 136 está alojado en la pared erecta 147 fuera del carril 81. El núcleo de fierro 129 está alojado dentro del cuerpo principal 148 sobre el interior del carril 81 y adyacente a su pared posterior. Los conductores 141A, 142A y 143A están conectados a las bobinas de campo viajantes 144A del motor lineal 136A de la

20. misma manera descrita anteriormente respecto a los motores lineales mostrados en las figuras 1 y 2.



El extremo delantero de la pestaña 124A en esta modalidad, se coloca entre los carros de soporte de cortina 113A adyacentes, o los carros 113A se colocan en las ranuras 120 en la pestaña 124A, según se ilustra en la figura 1 en líneas punteadas. Así, algunos de los carros 113A serán movidos con el carro maestro para abrir o cerrar el cortinaje.

10. Cuando el interruptor es actuado para excitar los conductores 141, 142 y 143 de las figuras 1 y 2, se produce un campo magnético móvil en el espacio entre los medios de bobina de campo 144 y la pared posterior 87, para producir corrientes parásitas en dicha pared posterior, La pared posterior 87 corta el flujo magnético en este espacio, de manera que se produce una interacción del flujo magnético con las corrientes parásitas, para producir una fuerza tendiente a mover el carro maestro respecto al carril, la cual fuerza es reversible por actuación de un interruptor, de manera que el carro maestro puede moverse alternativamente en direcciones opuestas a lo largo del carril.

15.

20.

Ocurre esencialmente la misma operación en el dispositivo de la figura 3, y se comprenderá sin discusión adicional.

En la figura 4 se ilustra otro ensamble de barra

12 ENE 1968



o varilla transversal modificado 151. El carril 152 es similar al carril 81 descrito anteriormente respecto a las figura 1 y 2, excepto que la ranura 89 ha sido omitida. Es decir, la intersección de la pared superior 153 y la pared posterior 154 comprende meramente un miembro conector 156 inclinado hacia abajo, que las interconecta.

Se asegura un bloque de material aislante 157 a la pared posterior 154 y se extiende entre la pestaña 117A y la pared superior 153. El material aislante 157 aloja una pluralidad de conductores incrustados 158, 159 y 160. El material aislante 157 contiene también una pluralidad de ranuras que se extienden longitudinalmente, 161, 162 y 163 que abren a los conductores incrustados 158, 159 y 160 respectivamente.

El carro maestro 166, por otra parte, constituye otra modalidad de los carros maestros anteriormente discutidos. El cuerpo principal 167 comprende un motor lineal 136 alojado dentro de un bloque de material plástico. Los conductores receptores de potencia, de forma de espiga, 168, 169 y 170, se colocan sobre el lado posterior del carro y son insertables en las muescas 161, 162 y 163, respectivamente, y son acoplables con los respectivos conductores 158, 159 y 160.

La extensión 172 comprende un cuello dependiente 173 que se extiende hacia abajo a través de la ranura 174,

12 FEB 1964



y tiene en su extremo inferior una pestañita 176 que se extiende hacia adelante, que es acoplable con un carro o portador de cortina 113.

La operación de esta modalidad modificada es similar a las modalidades anteriormente discutidas. Sin embargo, se ha encontrado que haciendo los conductores 158, 159 y 160 más anchos que en las modalidades previas, podrían ser utilizados también para formar la armadura para el motor lineal en vez de la tira ferrosa 129. En esta otra modalidad, la operación del ensamble de barra o varilla transversal 151 es igual al descrito anteriormente con respecto a las otras modalidades.

Una modalidad modificada y adicional mostrada en las figuras 5 y 6 ilustra una forma en la cual puede ensamblarse fácilmente el carril 181. Generalmente, el carril 181 se forma colocando las varias partes sobre una lámina plana de metal 182, preferiblemente acero, antes de plegar el metal para formar la estructura formada en la figura 6. Se asegura una pluralidad de conductores 184, 185 y 186 al metal de lámina 182, y se aíslan del mismo por el aislamiento 187. Los conductores están preferiblemente equidistantemente separados entre sí y separados del borde derecho (figura 5) del metal laminado 182, una distancia predesignada.

Se asegura una tira de metal laminado no magné-



- tico 191, preferiblemente cobre, al metal laminado 182, y se aísla del mismo por el aislamiento 192. La tira metálica 191 tiene preferiblemente una anchura igual a la altura o anchura de una de las paredes sobre el carril 181.
5. Es decir, aunque se reconoce que la tira metálica 191 puede asegurarse al metal laminado 182 sobre cualquier pared, en esta modalidad se asegura a la porción de pared posterior 195 del carril 181 y tiene una anchura igual a la altura de dicha pared posterior. Una tira de forma generalmente de U, 188, hecha preferiblemente de un material plástico autolubrificable, tal como nylon, se asegura por cualesquiera medios convenientes, tales como una resina epoxi o por soldadura al lado inferior de la lámina metálica 182 adyacente a uno de sus bordes. La tira 188 tiene un
 10. par de paredes dependientes 189 y 190 que definen una ranura 196 que abre hacia abajo, en la cual son recibidos los extremos superiores de los carros soportadores de cortina 113, cuando el carril se ensambla según se discute más adelante.
 15. 20. Cuando el carril 181 se ensambla (figura 6), tiene generalmente una forma de C que tiene una ranura 197 que abre hacia abajo. Más particularmente, el carril 181 comprende una pared superior 193, una pared frontal dependiente 194 y una pared posterior dependiente 195. Los extremos inferiores de la pared frontal 194 y la pared posterior 195 comprenden en esta modalidad pestañas 189 y 190
 - 25.

12 ENE 1968



que se extienden hacia adentro paralelamente a la pared superior 193, los extremos de la cual están separados una distancia que define una ranura 197 que abre hacia abajo.

El carro maestro 198 comprende un motor lineal

5. 136 (idéntico al motor lineal descrito anteriormente en relación con la figura 4) alojado en un bloque de material 199 que tiene características de baja fricción, tales como un plástico autolubrificable. Una pared del bloque 199 comprende una pluralidad de muescas 201, 202 y 203, que acomodan conductores receptores de potencia 204, 205 y 206
10. respectivamente, Las muescas 201, 202 y 203 están separadas sobre la pared del bloque 199, de modo que los conductores 184, 185 y 186 son recibidos en dichas muescas y son acoplables con dichos conductores en las mismas. En
15. esta modalidad particular, las muescas 201, 202 y 203 se colocan sobre la pared frontal 207 del bloque 199.

- Una extensión 208, que es similar a la extensión 172 ilustrada en la figura 4, comprende una porción de cuello 209 que depende del cuerpo principal a través de la ranura 197. El extremo inferior del cuello 209 tiene una pestaña 210 que se extiende hacia adelante, que es generalmente paralela a la pared superior 193 del carril 181.
- 20.

En la figura 7 se ilustra una modalidad adicional y tiene un carril modificado 211 y un carro maestro



212 generalmente similar a aquel mostrado en la figura 6. El carril 211 consiste de un metal laminado, rolado a la configuración ilustrada. La forma es generalmente similar a la del carril 152 descrito anteriormente respecto a la figura 4. Más particularmente, el carril 211 comprende una pared superior 213, una pared frontal dependiente 214 y una pared posterior dependiente 215. Los extremos inferiores de las paredes frontal y posterior comprenden pestañas 216 y 217 que se extienden hacia adentro, que están separadas en sus extremos internos para definir una ranura 218 que abre hacia abajo.

La sección de pared frontal 214 del carril 211, comprende una tira de material aislante 219 asegurada a la pared frontal por pestañas 222 y 223 que se proyectan hacia adentro, para evitar el movimiento relativo del material aislante, 219. El material aislante 219 tiene una pluralidad de muescas 226, 227 y 228 horizontales, separadas, en el mismo, adaptadas para recibir conductores 229, 230 y 231, que son asegurados adhesivamente en las mismas.

El carro maestro 212 comprende un motor lineal 136 (idéntico al motor lineal anteriormente descrito) alojado en un bloque de material 233 que tiene características de baja fricción, tal como un plástico autolubrificable.

Una pared del bloque 233 comprende una pluralidad



de muescas 234, 235 y 236 que alojan conductores rreceptores de potencia 237, 238 y 239, respectivamente. Las muescas en esta modalidad son colocadas sobre la pared frontal 241 del bloque 233, de manera que los conductores 229, 230 y 231 son acoplables con los conductores receptores de potencia 237, 238 y 239.

La extensión 249 comprende una porción de cuello dependiente 247 y una pestaña 248 que se extienden hacia adelante. El extremo delantero de la pestaña se asegura a un carro de soporte de cortina 113 mediante un remache 249, para realizar el mismo propósito de aseguramiento mostrado en la figura 2.

La figura 8 es generalmente similar a la figura 7, excepto que indica una forma en la cual puede omitirse la pestaña 216 si se desea lo mismo por alguna razón, tal como por ejemplo para acortar el claro del brazo 248. Los números son iguales que aquellos de la figura 7 con el índice "A" agregado para indicar partes idénticas a las de la figura 7 y no necesita descripción adicional. Sin embargo, aquí la pestaña 222A se mueve hacia la izquierda en comparación con la pestaña 222 para proveer un canal 252. Una pestaña 253 se proyecta dentro del mismo desde el bloque 233 A para soportar el lado izquierdo del bloque 233A, de manera que la pestaña 216 puede ser omitida y el brazo 248 acortado de tal manera.

12 FEB 1968



Puede proveerse una disposición similar de canal 252 y pestaña 253 sobre el otro lado de la varilla o barra 211A y bloque 233A si se desea, como para ahorrar material y permitir la separación de la pestaña 217 de la figura 7. Se reconoce que las dos pestañas pueden reemplazarse por un par de rodillos que viajan sobre una superficie de cada uno de los canales, a modo de eliminar la fricción deslizante.

Similarmente, el espaldón 164 de la figura 4 puede ser utilizado para soportar el bloque 167 de la misma, de manera que la pestaña 116A puede ser omitida.

La figura 9 es generalmente similar a la figura 6, excepto que la ranura 197A está movida hacia la izquierda, de manera que está más cerca del frente de la barra o varilla transversal.

Se asegura un carro de soporte de cortina 254 a un extremo del carro maestro 198A por medio de una ménsula 256 de forma de L y un remache 257. El carro de soporte de cortina 254 puede girar alrededor del eje del remache. La porción inferior del carro se provee con una abertura 258 en la cual se recibe un gancho 259 sujetado a la cortina 260 por cualquiera de un número de formas convenientes.

Aunque se ha supuesto en la descripción anterior

12 ENE 1968



que se está utilizando corriente alterna, se reconoce completamente que podría utilizarse una fuente de corriente directa mediante manipulación apropiada de la misma para proveer el campo magnético móvil deseado.

= . =



H O T A

Descrito el objeto del presente invento, se declaran nuevas y de propia invención las siguientes reivindicaciones con prioridad de la demanda de patente U.S.A. número 614.473 del 7 de Febrero de 1.967.

5. 1. Mejoras en el objeto de la patente principal nº 324.100 por un dispositivo de travesaño para soportar paneles móviles, caracterizados en que el carril transversal tiene una pared posterior electricamente conductora (87) no magnética, y en que la unidad de accionamiento incluye medios de bobina de campo (144 o 144A) y una cantidad de material ferromagnético (129) dispuesto en lados opuestos de la pared posterior y una conexión aislante entre los medios de bobina de campo y el material ferromagnético, extendiéndose la conexión por una ranura del carril.
10. 2. Mejoras según la reivindicación 1, caracterizados en que el material ferromagnético (129) está situado dentro del carril y los medios de bobina de campo (144A) están situados fuera del carril.
15. 3. Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-
20. 3. Mejoras según la reivindicación 1, caracteriza-



dos en que el material ferromagnético (129) está situado fuera del carril y los medios de bobina de campo (144) están situados dentro del carril.

4. Mejoras según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizados en que el material ferromagnético (129) tiene forma de tira recta alargada, prácticamente de la misma longitud que los medios de bobina de campo y alineada lateralmente con los medios de bobina de campo.
10. 5. Mejoras según la reivindicación 4, caracterizados en que el material ferromagnético y los medios de bobina de campo están aislados del contacto eléctrico con el carril.
15. 6. Mejoras como se define en las reivindicaciones precedentes caracterizados en que los medios de bobina de campo (144) están situados en el pasaje interno del carril transversal.
20. 7. Mejoras según la reivindicación 6, caracterizados en que el carril tiene una ranura alargada (83) que se extiende desde el pasaje interno hasta el exterior del carril y la unidad de accionamiento tiene una porción aislante (123) que se extiende a través de la ranura y una cantidad de material ferromagnético (129) situado fuera del carril en oposición a los medios de bobina de campo y espaciado de ellos, con una porción del carril dispuesta en el intersticio entre los medios de campo y el material ferromagnético, porción que está hecha de
- 25.



material eléctricamente conductor.

8. Mejoras según la reivindicación 6, caracterizados en que el carril tiene una tira (191) de material no magnético eléctricamente conductor, opuesta a los medios de campo y aislada de ellos.

9. Mejoras según la reivindicación 8, caracterizados en que el carril está hecho de material ferromagnético y la citada tira está aislada del carril, el cual está también aislado de los medios de campo.

10. Mejoras según la reivindicación 6, caracterizados en que unos conductores (158, 159, 160) se extienden longitudinalmente respecto a dicho carril y están aislados de él y entre sí, mientras medios receptores de potencia (168, 169 y 170) en la unidad de accionamiento contactan deslizadamente con los conductores para energizar los medios de campo al ser energizados los conductores para atravesar la unidad de accionamiento a lo largo del carril, estando todos los conductores dispuestos en un lado del carro maestro y tienen tamaño suficiente para formar los medios de reacción.

11. Mejoras según la reivindicación 6, caracterizados en que una pluralidad de medios de reacción eléctricamente conductores (158, 159, 160) se extiende a lo largo



del carril, aislados eléctricamente uno de otro y del carril y fijados respecto al carril, mientras unos medios (168, 169, 170) conducen potencial eléctrico desde los a lo menos de los medios de reacción a los medios de campo para energizarlos cuando se aplica a través de los dos medios de reacción un potencial eléctrico.

12. Mejoras según la reivindicación 6, caracterizados en que el carril transversal tiene paredes longitudinales primera y segunda y a lo menos una superficie encarada hacia arriba, una pluralidad de conductores eléctricos (184, 185, 186) sostenidos por la primera pared, conductores que están aislados uno de otro y de la primera pared, y una tira de material no magnético eléctricamente conductor (191) fijado a la segunda pared y que se extiende en tal longitud de esta segunda pared que es atravesado por la unidad de potencia o accionamiento y constituye los medios de reacción.

13. Mejoras como se define en la reivindicación 12, caracterizados en que la superficie encarada hacia arriba está constituida por una brida (190), a lo menos, que se extienden desde el extremo inferior de una de las paredes por debajo de la unidad de accionamiento, para sostener ésta deslizablemente.

14. Mejoras como se define en cualquiera de las



reivindicaciones anteriores, caracterizadas en que existe un rebajo (93) en una pared del carril transversal y en que la unidad de accionamiento incluye una brida (132) que se proyecta hacia dentro del rebajo.

5. 15. Mejoras según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizadas, en que el carril tiene medios de pasaje de guía que se extienden longitudinalmente a lo largo de él, una pluralidad de ganchos sustentadores de panel, guiados para movimiento a lo largo de los medios de pasaje, y medios que se extienden desde la unidad de accionamiento y están dispuestos para transmitir movimiento de los unidad de accionamiento a uno por lo menos de los ganchos de modo que el movimiento longitudinal de la unidad de accionamiento a lo largo del carril produce el movimiento correspondiente de los ganchos.

20. 16. Mejoras según la reivindicación 15, caracterizadas en que los medios de pasaje de guía comprenden una guíadera adyacente al borde delantero inferior del carril, y los medios para transmitir movimiento a uno por lo menos de los ganchos comprenden medios que se proyectan hacia delante desde la unidad de accionamiento.

17. Mejoras en el objeto de la patente principal núm. 324.100 por Un dispositivo de travesaño para soportar



paneles móviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de 23 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola cara, y acompañadas de los dibujos reglamentarios.

Madrid, a 12 ENE. 1968

P.a.

DAIME ISERN

Firmado en ISERN S.A.

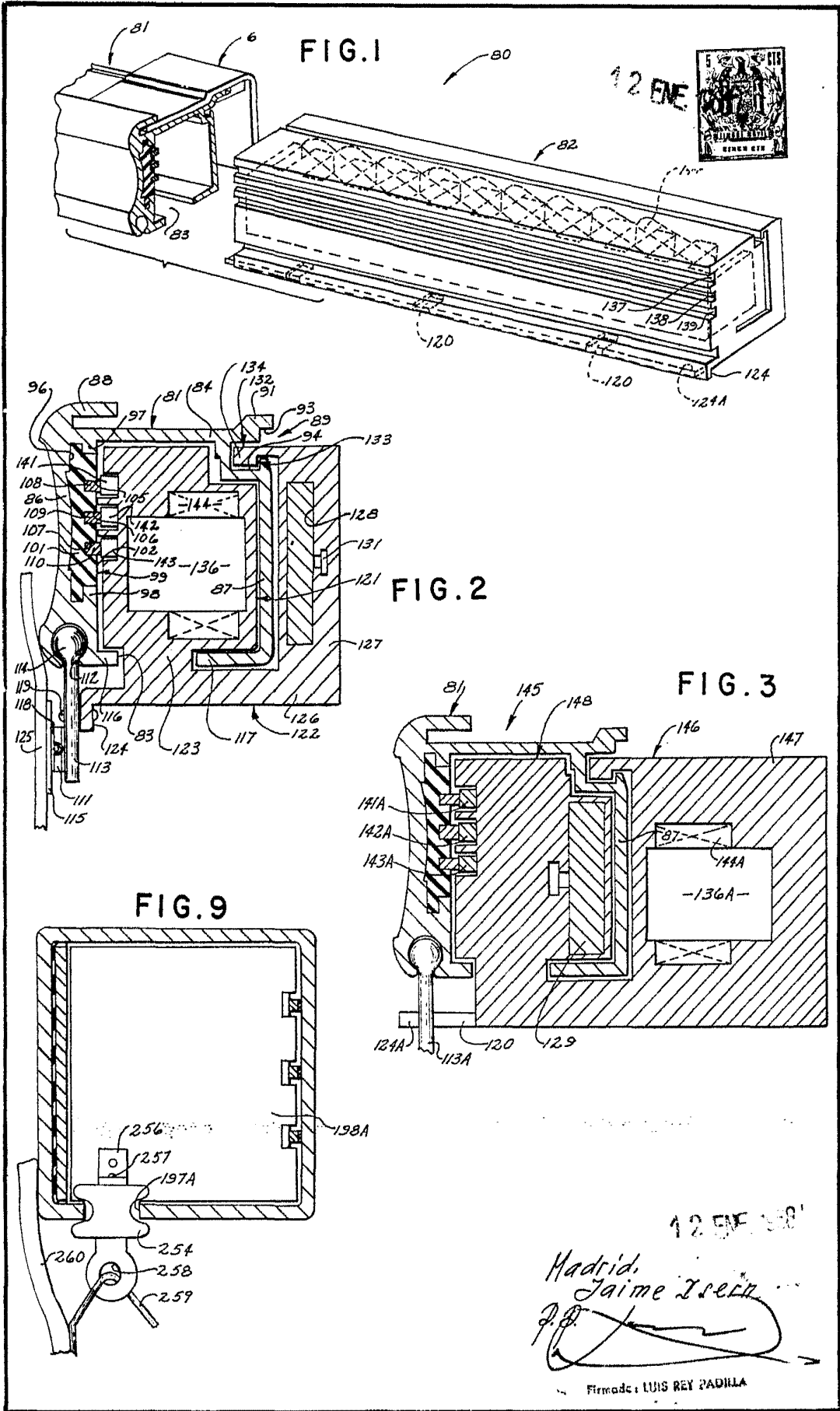




FIG. 5

12 ENE

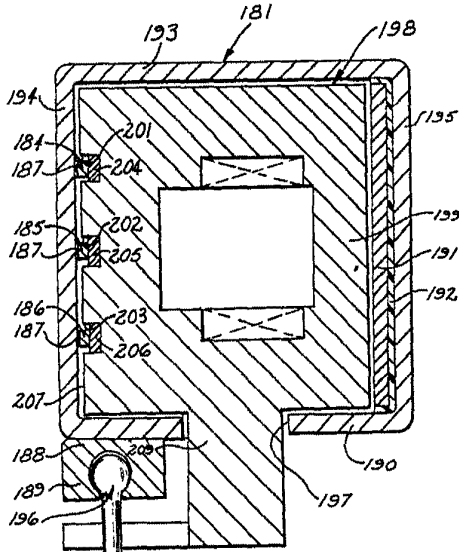
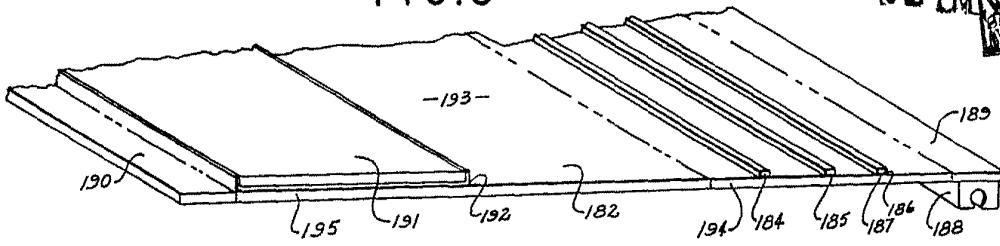


FIG. 6

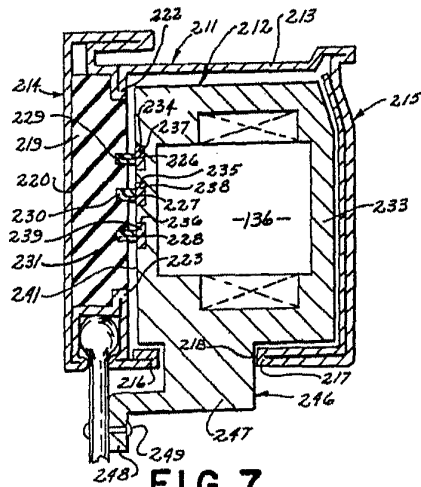


FIG. 7

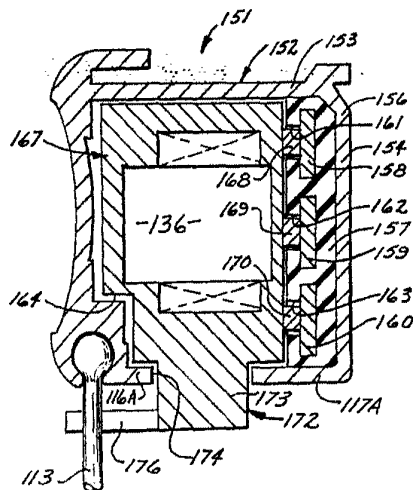


FIG. 4

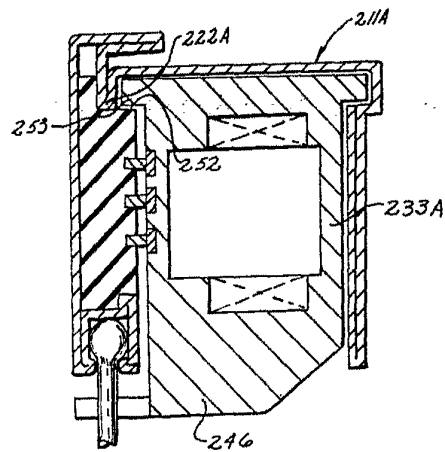


FIG. 8

Madrid, 12 ENE 1969
Jaime Isern