

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 377 294**

51 Int. Cl.:  
**E05F 15/12** (2006.01)  
**H05K 5/02** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 96 Número de solicitud europea: **10360019 .3**  
96 Fecha de presentación: **13.04.2010**  
97 Número de publicación de la solicitud: **2243915**  
97 Fecha de publicación de la solicitud: **27.10.2010**

54 Título: **Sistema de motorización para batiente y utilización correspondiente**

30 Prioridad:  
**17.04.2009 FR 0901872**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**26.03.2012**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**26.03.2012**

73 Titular/es:  
**Wimove Sarl**  
**66 Avenue du Général de Gaulle**  
**21110 Genlis, FR**

72 Inventor/es:  
**Iannece, Mario y**  
**Schnoebelen, Denis**

74 Agente/Representante:  
**Álvarez López, Fernando**

ES 2 377 294 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

## DESCRIPCIÓN

Sistema de motorización para batiente y utilización correspondiente.

La presente invención se refiere a un sistema de motorización y su utilización para al menos un batiente o un batiente móvil provisto de al menos un par de pernios, sobre goznes unidos a las paredes de de una obra de un edificio y que linda con una abertura tal como una ventana, puerta-ventana o análoga, que comprende un motor, un motorreductor, alojado en una carcasa cilíndrica empotrable envuelta por un tamiz cilíndrico de empotramiento, una tarjeta electrónica de control con circuito de parada del motor para una utilización de una carcasa intermedia distinta de una carcasa de motorización de un conjunto de batiente pivotante articulado sobre goznes para la automatización del sistema de batiente completo, con intercambios de datos entre el sistema y periféricos externos de cualquier naturaleza, entre los cuales principalmente medios de control de las funciones que aceptan cualquier codificación o protocolo cliente personalizado, que comprende una carcasa hermética instalada con un tamiz de empotramiento periférico estandarizado para todas las carcasas para hacer de disipador térmico empotrable en una obra de un edificio, carcasa que comprende una tapa de acceso al contenido, contenido que es al menos un soporte de circuitos electrónicos para alimentación transformada y autocontrolada, puesta en marcha, aprendizaje, memorización de los ajustes de parámetros de funcionamiento y de seguridad, funcionamiento de servicios del usuario, control y registro de las operaciones, constituyendo el todo un sistema abierto y actualizable, cuyos controles pueden ser por cable, o mediante ondas de cualquier naturaleza, constituyendo conjuntamente un sistema de automatización y disipador de calor, de al menos un batiente adaptado tanto para la renovación como para nueva construcción, adecuado para permitir todo tipo de periféricos y cualquier intervención por las razones que sean, y adecuado para ser instalado y utilizado por cualquier persona sin conocimientos particulares con, ventajosamente, todos los medios que garantizan su longevidad para un funcionamiento seguro. Utilización para la automatización de la motorización, entre otros, de postigos de ventanas, puerta-ventana, puertas o análogas en obras de edificios.

Se conoce el estado de la técnica descrito anteriormente por el solicitante en su solicitud PCT/FR2007/051243 publicada con el nº WO2007/128943A (D1) que describe un sistema de motorización que comprende una carcasa de motorización inédita con el objetivo de reducir en gran medida los problemas descritos en su solicitud.

Este documento D1 enseña un sistema de motorización para al menos un batiente o un batiente móvil provisto de al menos un par de pernios, sobre goznes unidos a las paredes de de una obra de un edificio y que linda con una abertura tal como una ventana, puerta-ventana o análoga, que comprende un motor (30), un motorreductor, alojado en una carcasa cilíndrica empotrable envuelta por un tamiz cilíndrico de empotramiento, una tarjeta electrónica de control con circuito de parada del motor, comprendiendo dicho sistema de motorización una carcasa intermedia distinta de la carcasa del motor para alojar a una tarjeta electrónica con componentes de alimentación del motor, asociada a una tarjeta electrónica que acumula los componentes de mandos, de ajuste de parámetros, de control, de seguridad y de gestión de todos los servicios y funciones autónomas o dirigidas necesarias y suficientes para su ejecución y el funcionamiento seguro del sistema de motorización.

Entre otras, su preocupación era reducir el conjunto de herramientas y las intervenciones para la instalación del sistema por un profesional. Más particularmente, el problema planteado está en el interior de la obra, ya que se necesitan herramientas diferentes que para la instalación en exterior de la carcasa del motor.

En efecto, es en el interior donde deben tomarse en general los cables conductores de alimentación. Estos últimos se disponen en conexión con la o las carcasas del motor, según haya uno o dos batientes motorizados, a través de una perforación realizada con un taladro de 16 mm de diámetro a través de la pared. Estos mismos cables se encuentran en el circuito del control manual, a su vez empotrado. Además, en el circuito se inscribe un módulo electrónico para diversas funciones como el aprendizaje y otras, como se indica en la técnica anterior. Este último también empotrado a su vez, ha sido diseñado para alojarse en huecos convencionales estandarizados conocidos para interruptores o tomas. Esto tenía la ventaja de tomar ya herramientas convencionales y de aprovechar los conocimientos de los profesionales.

Sin embargo, es preciso contar con no menos de tres huecos en total y también el trabajo para las acometidas de entrada de los cables conductores en las diversas conexiones.

Al realizar una renovación esto es muy delicado cuando los alojamientos están ocupados. En las construcciones nuevas siempre es oportuno reducir el número de acometidas y de empotramiento. Al final, siempre es interesante reducir el tiempo de intervención para la instalación; hay una reducción de los costes y, por lo tanto, una mayor competitividad.

Además, cuando el sistema permite controles a distancia por vía de ondas y poco importa de qué naturaleza es esta onda emitida, esto no reduce el número de empotramientos.

En el plano electrónico, el sistema estaba limitado por su propio protocolo de ondas que podía recibir. Esto excluye

del mercado de los profesionales a cierres que tienen su propio protocolo para el control de la motorización a distancia. Además, la naturaleza de las ondas de controles a distancia es variada. Desde ondas electromagnéticas hasta las ondas del espectro luminoso pasando por las ondas sonoras, la paleta es amplia y cada naturaleza de onda tiene sus dispositivos electrónicos idóneos. La técnica anterior se limita a una elección de onda y se encuentra  
5 limitada a esta última. De lo contrario, es preciso que el fabricante de motorización fabrique tantos módulos electrónicos como tipos de ondas. Sabiendo que cada tipo de onda caracteriza en su seno a las ondas por las longitudes de onda, la tarea es dura para cumplir con el total realizando variantes del módulo para cada una de las características.

Todos los módulos electrónicos han sido revisados en cuanto al rendimiento y la durabilidad con vistas a una  
10 seguridad óptima. Se han mejorado los controles y procedimientos. Los componentes están disponibles en el mercado y se conoce su combinación para tales efectos.

Se conoce del documento WO2008/046832A un sistema con carcasa intermedia en la base y soporte de circuito (D2).

De este modo, la técnica anterior no permite realmente a los aficionados al bricolaje ocasionales o a cualquiera  
15 emprender en solitario la motorización de sus postigos. Ahora bien existe mucha demanda, pero la técnica anterior no responde a esta demanda debido a una complejidad de tareas tanto de los oficios de la construcción como del de electricista.

La invención pretende resolver estos problemas planteados reduciendo los trabajos de construcción a una o dos  
20 operaciones de perforación frente a cuatro anteriormente y haciendo al sistema seguro y adecuado para ser tenido en cuenta por cualquiera que tenga previsto emprender en solitario dichas motorizaciones. La invención pretende también aprovechar lo existente en materia de cables conductores al tiempo que reduce empotramientos, acometidas y herramientas.

Las soluciones, su objetivo y funcionamiento se verán en la siguiente descripción.

La invención se entenderá mejor con la lectura de un ejemplo no limitante de realización de la presente invención  
25 que se describirá a continuación a la luz de las figuras adjuntas:

- La figura 1 es una vista en alzado de la carcasa intermedia según la invención;
- La figura 2 es una foto del conjunto de las piezas de la carcasa intermedia de la figura 1;
- La figura 3 representa, vista desde la cara anterior, la carcasa intermedia;
- La figura 4 representa, vistas en despiece ordenado, los medios de fijación de la tarjeta electrónica;
- 30 - La figura 5 representa, vista desde arriba, la tarjeta electrónica y los componentes del circuito impreso;
- La figura 6 representa vistas en despiece ordenado de lado del tornillo de fijación del fijador, el fijador, y la tarjeta electrónica;
- La figura 7 representa la fijación en su lugar de los componentes de potencia;
- La figura 8 representa vistas laterales en 3/4 de los componentes de potencia.

35 La invención concibe, representado en las figuras, un sistema de motorización 1 para al menos un batiente, un batiente móvil provisto de al menos un par de pernios, sobre goznes unidos a las paredes de una obra de un edificio y que linda con una abertura tal como una ventana, puerta-ventana o análoga, que comprende un motor, un motorreductor, alojado en una carcasa cilíndrica empotrable envuelta por un tamiz cilíndrico de empotramiento, una tarjeta electrónica de control con circuito de parada del motor. Este sistema de motorización comprende una carcasa  
40 intermedia 2 distinta de la carcasa del motor para alojar una tarjeta electrónica 3 con componentes de alimentación 4 del motor, asociada a una tarjeta electrónica que acumula los componentes 5 de mando, de ajustes de parámetros, de control, de seguridad y de gestión de todos los servicios y funciones autónomas o dirigidas, necesarias y suficientes para su ejecución y el funcionamiento seguro del sistema de motorización 1.

La carcasa intermedia 2 asocia un tamiz de empotramiento 6 periférico de conformación idéntica a la de la carcasa  
45 del motor como disipador de calor para prolongar la vida de la tarjeta electrónica 3 de alimentación. La carcasa intermedia 2 tiene un diámetro idéntico al de carcasa del motor para reducir las herramientas, simplificar la instalación, permitir, llegado el caso, su yuxtaposición con la carcasa del motor en una única luz de empotramiento de la obra del edificio. A tal efecto con una perforadora, y una única broca del diámetro de tamiz, cualquiera puede alojar de punta a punta en un único empotramiento la carcasa del motor y la carcasa intermedia y, en caso de

control manual, seguido de ésta última. Preferentemente, la carcasa intermedia está orientada hacia el interior para ser accesible fácilmente sobre todo en caso de postigos en fachadas y en altura.

La carcasa intermedia 2 comprende al menos dos ranuras 7 longitudinales realizadas en la pared externa 8 de la carcasa intermedia 2 para la recepción por separado de los cables de alimentación de energía eléctrica y de los medios por cable de transferencia, de intercambio de datos con al menos un periférico de mando y/o de control de todas o parte de las funciones del motor. Ventajosamente los conductores están protegidos por el tamiz; estando tanto el mantenimiento como la instalación enormemente facilitados.

Según otra variante de realización, la invención prevé también una realización en las ranuras 7 de secciones circulares que desembocan en su longitud, parcial o totalmente, en la pared externa 8, realizando de este modo una abertura longitudinal 9 un canal configurado en C 9 de anchura suficiente para la inserción uno a uno y la sujeción de cables de alimentación de energía eléctrica y de medios por cable de transferencia, de intercambio de datos, y en que los bordes 10 del canal en C 9 y la separación de su abertura forman un elemento de retención y cada una de sus secciones permite la recepción de varios cables y en que las ranuras 7 son de longitud 11 inferior a la 12 de la carcasa 2 a realizar en la parte posterior de la tapa 14 de carcasa 2, con una luz 13 que atraviesa el grosor de dicha carcasa, un pasaje de cables y, por lo tanto, un acceso a la carcasa 2 para permitir su empalme con los componentes 4, 5 idóneos alojados en al menos una tarjeta 3 y esto permitiendo una unión íntima de la tapa 14 a la carcasa 2 y una estanqueidad mejorada del conjunto. Ventajosamente, la ranura tiene dos accesos, uno longitudinal en ausencia del tamiz y un acceso terminal cuando el tamiz está instalado. Los conductores se colocan o se ensartan, lo que presenta una comodidad de instalación y de mantenimiento. Ya no hay riesgos de atasco o de deterioros de los cables y de las conexiones.

La invención prevé también una realización en la que la carcasa 2 comprende en su pared interna 15 dos bases 16 longitudinales añadidas o moldeadas con la carcasa 2. Las bases 16 son casi diametralmente opuestas para permitir una anchura máxima de al menos un soporte de circuito impreso 3 que separa el volumen de la carcasa 2 en al menos dos secciones de volúmenes suficientes, que no imponen ningún sentido de ensamblaje y/o permiten alojar todo tipo de componentes electrónicos 4, 5 idóneos para la alimentación, el control automático y las conexiones de todo tipo de periféricos externos mediante cables o mediante ondas de cualquier clase.

La carcasa 2 comprende, atravesando por su fondo 17, una luz de fijación 18 de la placa de instalación 19 que une la tarjeta 3 a dicho fondo 17 sujetando como en un torno de banco al menos a un componente de potencia de alimentación 4, generador de calor, para hacer de este ensamblaje un disipador térmico. Dicha carcasa 2 comprende además diametralmente opuestos en su pared interna y dispuestos longitudinalmente dos cilindros 20 huecos roscados moldeados sobre pieza modelo con la carcasa 2, que desembocan en la abertura de la carcasa en su cara anterior 21 y adecuados para recibir los tornillos de fijación de una tapa 14 de carcasa 2, normalmente, el sistema de motorización comprende una carcasa intermedia 2 distinta de la carcasa del motor en la que la placa de instalación 19 que une la tarjeta 3 está diseñada con dos aletas 22, 23 casi paralelas consecutivas unidas cada una 22 a la otra 23 por uno de sus extremos mediante un aleta de conexión 24 de dimensión adaptada a la sección de al menos un componente de potencia 4 a fijar en el fondo 17 de la carcasa 2. Esta aleta de conexión 24 es casi perpendicular a las dos aletas paralelas 22, 23 de las que una aleta 22 constituye el medio que recibe al tornillo de fijación 25 en el fondo 17 de la carcasa 2 sobre el que la aleta 22 se aplica unida íntimamente. La segunda aleta 23 comprende un recubrimiento de superficie 26 amortiguador de presión y aislante para no deteriorar ningún componente 4, 5 ya sea por efecto mecánico o por conducción eléctrica. Pudiendo estar dicha segunda aleta 23 colocada no paralela con respecto a la primera 22 durante la fijación y gracias a la conexión perpendicular 24 ligeramente elástica y esto suficientemente para permitir una inclinación de la segunda aleta 23 y realizar un esfuerzo adicional de unión por contacto de al menos un componente de potencia 4 en el fondo 17 de la carcasa 2. En efecto, ventajosamente, esto asegura de este modo a la carcasa 2 una buena disipación de calor. Este tipo de ensamblaje permite una intervención fácil en la tarjeta 3 para su montaje en la carcasa 2 o, por ejemplo, de mantenimiento, por la cara anterior de la carcasa 21 en cualquier circunstancia. El procedimiento de unión se realiza con un tornillo 25 de sección hexagonal común, de longitud máxima igual a la profundidad 12 de la carcasa 2 para un agarre y una colocación fácil durante las intervenciones de fijación de la placa 19, o a la inversa. Su extremo comprende un roscado 27 adaptado a la luz 18 de dicho fondo 17 de la carcasa 2.

El soporte de circuito impreso 3 tiene una dimensión máxima delimitada por la separación de las bases 16 de la carcasa 2 los planos de los extremos internos 21, 17 de la carcasa, soporte de componentes 3 que es un sistema abierto y actualizable que comprende medios de conexión 29 de alimentación y/o de transferencia de datos, una puesta a masa, y componentes 4 de alimentación y de transformación en baja tensión auto-regulada, módulos electrónicos 5 para el aprendizaje y la inteligencia electrónica, todo con fines de control del batiente en apertura o en cierre o en apertura parcial, para el control y la planificación de los desplazamientos del batiente, para el manejo seguro del batiente en caso de obstáculos físicos o transportados por aire o en caso de mal funcionamiento de cualquier orden para la seguridad de las personas y la larga vida de la instalación. El soporte de circuito impreso 3 comprende módulos electrónicos 5 que permiten la elección de periféricos externos de control de cualquier

naturaleza incluyendo módulos 5 que permiten la codificación y la aceptación protocolos cliente con componentes de sincronización de dichos periféricos con el dispositivo de motorización y los otros módulos electrónicos 5. Éste permite acceder a todas las funciones y servicios sin excepciones, soporte de circuito impreso 3 que comprende módulos electrónicos 5 para el aprendizaje, el registro y la conservación de los parámetros adquiridos. El soporte de 5 circuito impreso comprende módulos electrónicos 5 para asistir a ciertas funciones con parámetros con medios de incremento electrónicos y de control de diversas potencias autorizadas con fines de una puesta en marcha y de una utilización fácil para cualquier usuario sin necesidad de conocimientos particulares y para garantizar la vida útil óptima del conjunto de motor y dispositivo intermedio 2.

La invención comprende también otras variantes de realización a continuación:

10 El circuito electrónico 3 comprende medios de control basculantes llamados "Switch" y órganos de control 28 manuales y directos para permitir cualquier intervención básica o cualquier intervención de servicio o de mantenimiento y también en caso de mal funcionamiento de periféricos, todo accesible después de la retirada de la tapa 17 de la carcasa 2.

Una segunda realización según la invención, consiste en reducir el diámetro de dicha carcasa intermedia 2 para 15 permitir su inserción unida en la carcasa del motor cuya longitud se ha adaptado a efectos de aumentar la capacidad de disipación de calor en cualquiera de sus partes, de reducir los trabajos de instalación del dispositivo de motorización con un solo roscado interno por motor, lo que es ventajoso en renovación y sobre todo en caso de sistemas de la técnica anterior instalados y de aprovechamiento de las instalaciones de cableado existentes.

La ventaja es óptima ya que la motorización en este caso ya no necesita más que una conexión de alimentación 20 cuando el control se realiza a distancia.

La invención cumple, por lo tanto, los objetivos de soluciones a los problemas planteados y previendo la utilización de una carcasa intermedia 2 conforme a la del sistema de motorización, siendo la carcasa distinta de una carcasa de motorización de un conjunto de batiente pivotante articulado sobre goznes para la automatización del sistema de batiente completo, con intercambios de datos entre el sistema y periféricos externos de cualquier naturaleza, entre 25 los cuales principalmente medios de control de las funciones que aceptan cualquier codificación o protocolo cliente personalizado, que comprende una carcasa hermética 2 instalada con un tamiz 6 de empotramiento periférico estandarizado para todas las carcasas para servir como disipador térmico empotrable en una obra de un edificio, carcasa 2 que comprende una tapa 17 de acceso al contenido, cuyo contenido es al menos un soporte 3 de circuitos electrónicos para la alimentación transformada y auto-controlada 4, la puesta en marcha 5, el aprendizaje 5, la 30 memorización de los ajustes de parámetros de funcionamiento y de seguridad 5, el funcionamiento de servicios del usuario 5, el control y registro de las operaciones 5, constituyendo todo ello 4, 5 un sistema abierto y actualizable, cuyos controles pueden ser por cable o mediante ondas de cualquier naturaleza, constituyendo conjuntamente un sistema de automatización y disipador de calor 1, de al menos un batiente adaptado tanto para renovación como para nueva construcción, adecuado para permitir todo tipo de periféricos y cualquier intervención por las razones 35 que sean, y adecuado para ser instalado y utilizado por cualquier persona sin conocimientos particulares, ventajosamente con todos los medios que garantizan su longevidad para un funcionamiento seguro.

El sistema de motorización 1 según la invención también se refiere a la utilización para la automatización de la motorización, entre otros, de postigos de ventanas, puerta-ventana, puertas o análogas en obras de edificios.

#### SIGNOS DE REFERENCIA

40 1 Sistema de motorización / Conjunto

2 Carcasa intermedia

3 Tarjeta electrónica / Circuitos impresos

4 Componentes de alimentación, de potencia

5. Componentes de mando, control, seguridad, gestión, funciones... / Módulos electrónicos

45 6. Tamiz de empotramiento

7. Ranuras longitudinales

8. Pared externa

9. Abertura longitudinal / Canal en "C"

- 10. Bordes
- 11. Longitud de la ranura
- 12. Longitud de carcasa / Profundidad de carcasa
- 13. Abertura pasante/ Luz
- 5 14. Tapa
- 15. Pared externa
- 16. Bases
- 17. Fondo de carcasa
- 18. Luz de fijación de la placa
- 10 19. Placa de instalación, de fijación
- 20. Cilindros moldeados sobre pieza modelo roscados
- 21. Cara anterior de la carcasa
- 22. Aleta
- 23. Segunda aleta
- 15 24. Aleta de conexión / Conexión perpendicular
- 25. Tornillo de fijación hexagonal
- 26. Recubrimiento de superficie
- 27. Roscado
- 28. Switch / Órganos de control
- 20 29. Conexiones

Los signos de referencia insertados después de las características técnicas mencionadas en las reivindicaciones tienen como único objetivo facilitar la comprensión de estas últimas y no limitan en absoluto su alcance.

## REIVINDICACIONES

1. Sistema de motorización (1) para al menos un batiente, un batiente móvil provisto de al menos un par de pernios, sobre goznes unidos a las paredes de una obra de un edificio y que linda con una abertura tal como una ventana, puerta-ventana o análoga, que comprende un motor, un motorreductor, alojado en una carcasa cilíndrica empotrable  
5 envuelta por un tamiz cilíndrico de empotramiento, una tarjeta electrónica de control con circuito de parada del motor, una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor para alojar a una tarjeta electrónica (3) con componentes de alimentación (4) del motor, asociada a una tarjeta electrónica que acumula los componentes (5) de mando, de ajuste de parámetros, de control, de seguridad y de gestión de todos los servicios y funciones autónomas o dirigidas, necesarias y suficientes para su ejecución y el funcionamiento seguro del sistema de motorización (1),  
10 caracterizado porque dicha carcasa intermedia (2) comprende al menos dos ranuras (7) longitudinales realizadas en la pared externa (8) de la carcasa intermedia (2) para la recepción por separado de los cables de alimentación de energía eléctrica y de los medios por cable de transferencia, de intercambio de datos con al menos un periférico de mando y/o de control de todas o parte de las funciones del motor.
2. Sistema de motorización (1) según la reivindicación 1, que comprende una carcasa intermedia (2) distinta de la  
15 carcasa del motor en el que la carcasa intermedia (2) se asocia a un tamiz de empotramiento (6) periférico de conformación idéntica a la de la carcasa del motor como disipador de calor para prolongar la vida de la tarjeta electrónica (3) de alimentación y la carcasa intermedia (2) es de diámetro idéntico al de la carcasa del motor para reducir las herramientas necesarias, simplificar la instalación y permitir, llegado el caso, su yuxtaposición con la carcasa del motor en una única luz de empotramiento de la obra del edificio.
- 20 3. Sistema de motorización (1) según la reivindicación 2, que comprende una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor en el que las ranuras (7) de secciones circulares desembocan en su longitud, parcial o totalmente, en la pared externa (8), realizando de este modo una abertura longitudinal (9) un canal configurado en C (9) de anchura suficiente para la inserción uno a uno y la sujeción de cables de alimentación de energía eléctrica y de medios por cable de transferencia, de intercambio de datos, y en que los bordes (10) del canal en C (9) y la  
25 separación de su abertura forman un elemento de retención y cada una de sus secciones permite la recepción de varios cables y en que las ranuras (7) son de longitud (11) inferior a la (12) de la carcasa (2) para realizar en la parte posterior de la tapa (14) de la carcasa (2), con una luz (13) que atraviesa el grosor de dicha carcasa, un pasaje de cables y, por lo tanto, un acceso en la carcasa (2) para permitir su empalme a los componentes (4) (5) idóneos alojados en al menos una tarjeta (3) y permitiendo esto una unión íntima de la tapa (14) a la carcasa (2) y una  
30 estanqueidad mejorada del conjunto.
4. Sistema de motorización (1) según la reivindicación 1, que comprende una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor en el que la carcasa (2) comprende en su pared interna (15) dos bases (16) longitudinales añadidas o moldeadas con la carcasa (2), bases (16) que son casi diametralmente opuestas para permitir una anchura máxima de al menos un soporte de circuito impreso (3) que separa el volumen de la carcasa (2) en al  
35 menos dos secciones de volúmenes suficientes que no imponen ningún sentido de ensamblaje y/o que permiten alojar todo tipo de componentes electrónicos (4) (5) idóneos para la alimentación, el control automático y las conexiones de todo tipo de periféricos externos mediante cables o mediante ondas de cualquier clase.
5. Sistema de motorización (1) según la reivindicación 1, que comprende una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor en el que la carcasa (2) comprende atravesando por su fondo (17) una luz de fijación (18) de la  
40 placa de instalación (19) que une la tarjeta (3) a dicho fondo (17) sujetando como en un torno de banco al menos un componente de potencia de alimentación (4), generador de calor, para hacer de este ensamblaje un disipador térmico, carcasa (2) que comprende además diametralmente opuestos en su pared interna y dispuestos longitudinalmente dos cilindros (20) huecos roscados moldeados sobre pieza modelo con la carcasa (2), que desembocan en la abertura de la carcasa en su cara anterior (21) y adecuados para recibir a los tornillos de fijación  
45 de una tapa (14) de carcasa (2), comprendiendo normalmente el sistema de motorización (1) una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor en la que la placa de instalación (19) que une la tarjeta (3) está diseñada con dos aletas (22, 23) casi paralelas consecutivas unidas cada una (22) a la otra (23) con uno de sus extremos por una aleta de conexión (24) de dimensión adaptada a la sección de al menos un componente de potencia (4) a fijar al fondo (17) de la carcasa (2), aleta de conexión (24) que es casi perpendicular a las dos aletas paralelas (22, 23) de  
50 las que una aleta (22) constituye el medio que recibe al tornillo de fijación (25) en el fondo (17) de la carcasa (2) sobre el que la aleta (22) se aplica unida íntimamente, mientras que la segunda aleta (23) comprende un recubrimiento de superficie (26) amortiguador de presión y aislante para no deteriorar a ningún componente (4, 5) ya sea por efecto mecánico o por conducción eléctrica, pudiendo estar dicha segunda aleta (23) situada de forma no paralela con respecto a la primera (22) durante la fijación y gracias a la conexión perpendicular (24) ligeramente  
55 elástica y esto suficientemente para permitir una inclinación de la segunda aleta (23) y realizar un esfuerzo adicional de unión por contacto de al menos un componente de potencia (4) en el fondo (17) de la carcasa (2) y asegurar de este modo una carcasa (2) disipadora de calor y también permitir una fácil intervención en la tarjeta (3) para su montaje en la carcasa (2) o, por ejemplo, de mantenimiento, por la cara anterior de la carcasa (21) en cualquier

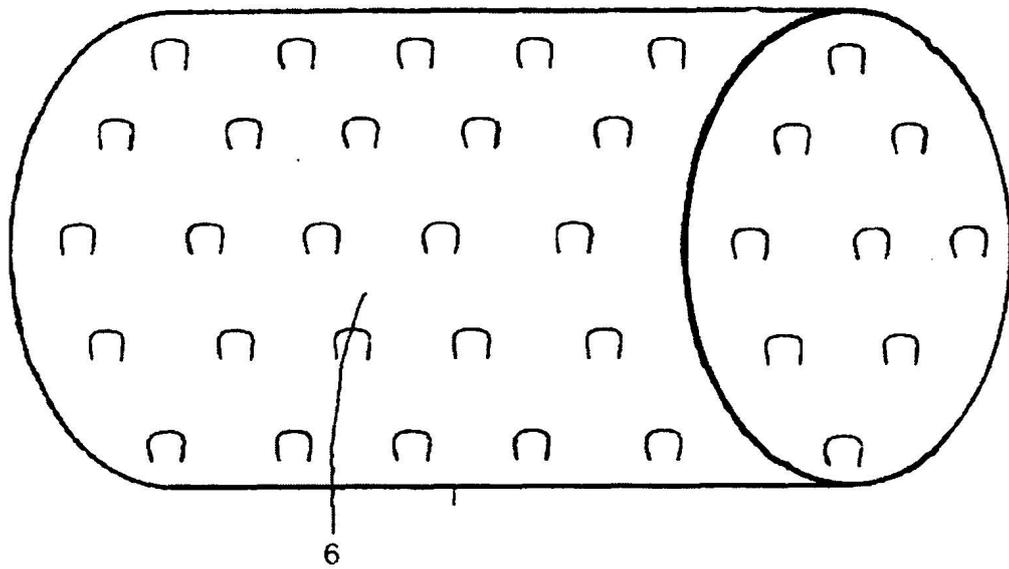
circunstancia, este procedimiento de unión se realiza con un tornillo (25) de sección hexagonal común, de longitud máxima igual a la profundidad (12) de la carcasa (2) para un agarre y una colocación fácil durante las intervenciones de fijación de la placa (19) o a la inversa, su extremo comprende un roscado (27) adaptado a la luz (18) de dicho fondo (17) de carcasa (2).

5 6. Sistema de motorización (1) según la reivindicación 4, que comprende una carcasa intermedia (2) distinta de la carcasa del motor en el que el soporte de circuito (3) impreso tiene una dimensión máxima delimitada por la separación de las bases (16) de la carcasa (2) los planos de extremos internos (21, 7) de la carcasa, soporte de componentes (3) que es un sistema abierto y actualizable que comprende medios de conexión (29) de alimentación y/o de transferencia de datos, una puesta a masa, y componentes (4) de alimentación y de transformación en baja  
10 tensión auto-regulada, módulos electrónicos (5) para el aprendizaje y la inteligencia electrónica, todo ellos con fines de control del batiente en apertura o en cierre o en apertura parcial, para el control y la planificación de los desplazamientos del batiente, el manejo seguro del batiente en caso de obstáculos físicos o transportados por aire o en caso de mal funcionamiento de cualquier orden para la seguridad de las personas y la larga vida de la instalación, soporte de circuito impreso (3) que comprende módulos electrónicos (5) que permiten la elección de periféricos  
15 externos de control de cualquier naturaleza incluyendo módulos (5) que permiten la codificación y la aceptación de protocolos cliente con componentes de sincronización de dichos periféricos con el dispositivo de motorización y los demás módulos electrónicos (5), y que también permite acceder a todas las funciones y servicios sin excepción, soporte de circuito impreso ((3)) que comprende módulos electrónicos (5) para el aprendizaje, el registro y la conservación de los parámetros adquiridos, soporte de circuito impreso que comprende módulos electrónicos (5)  
20 para asistir a ciertas funciones con parámetros con medios de incremento electrónicos y de control de diversas potencias autorizadas con fines de una puesta en marcha y de una utilización fácil para cualquier usuario sin necesidad de conocimientos particulares y para garantizar la vida útil óptima del conjunto de motor y dispositivo intermedio (2).

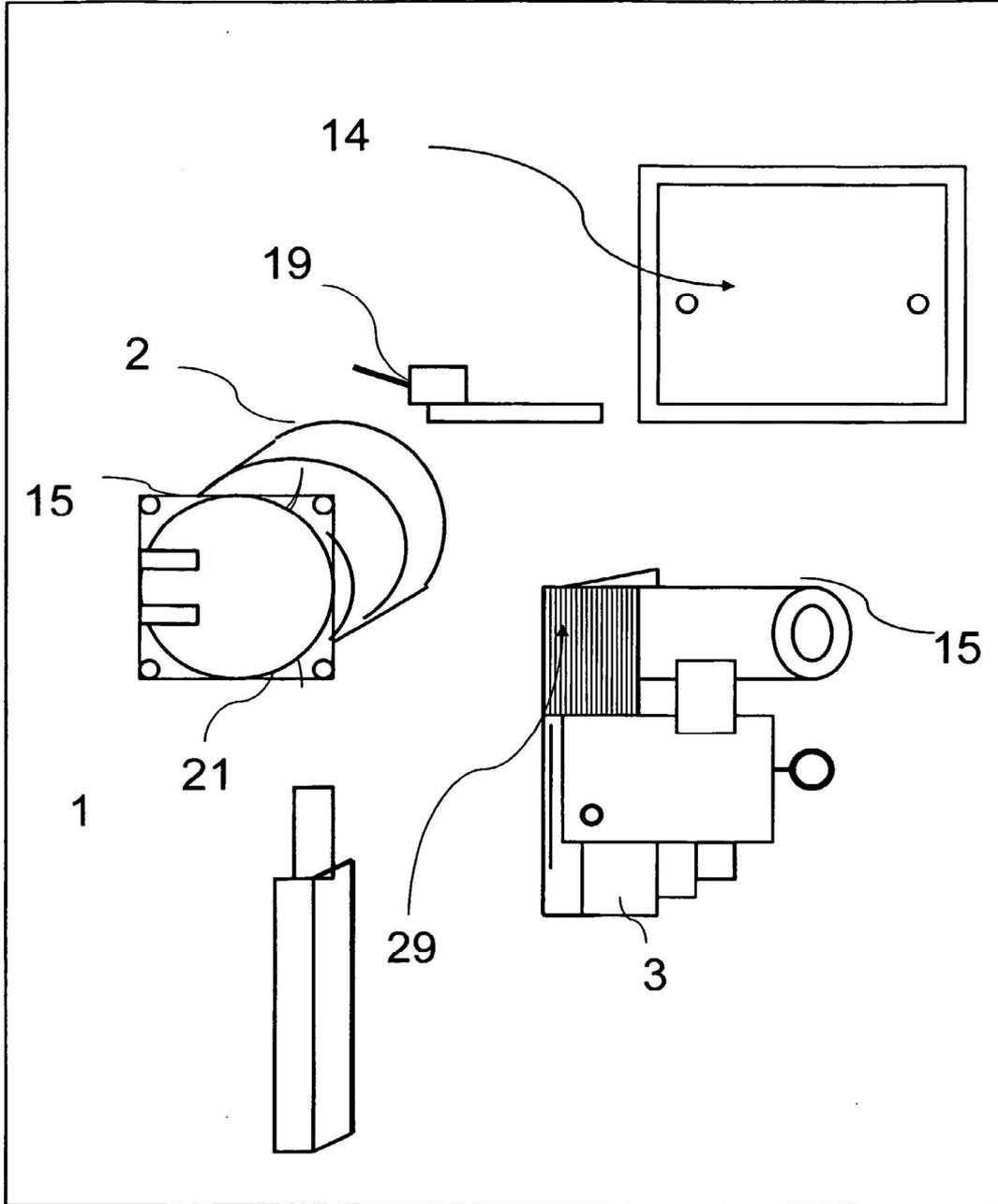
7. Sistema de motorización (1) según las reivindicaciones 1, 4 ó 6, que comprende una carcasa intermedia (2)  
25 distinta de la carcasa del motor en el que el circuito electrónico (3) comprende medios de control basculantes llamados "Switch" y órganos de control (28) manuales y directos para permitir cualquier intervención básica o cualquier intervención de servicio o de mantenimiento y también en caso de mal funcionamiento de periféricos, todo accesible después de la retirada de la tapa (17) de la carcasa (2).

8. Sistema de motorización (1) según una de las reivindicaciones 1 a 7, que comprende una carcasa intermedia (2)  
30 distinta de la carcasa del motor en el que, en segunda realización, la invención reduce el diámetro de dicha carcasa intermedia (2) para permitir su inserción unida en la carcasa del motor cuya longitud se ha adaptado a efectos de aumentar la capacidad de disipación de calor en cualquiera de sus partes, de reducir los trabajos de instalación del dispositivo de motorización con un solo roscado interno por motor, lo que es ventajoso en renovación y, sobre todo, en el caso de sistemas de la técnica anterior instalados y de aprovechamiento de las instalaciones de cableado  
35 existentes.

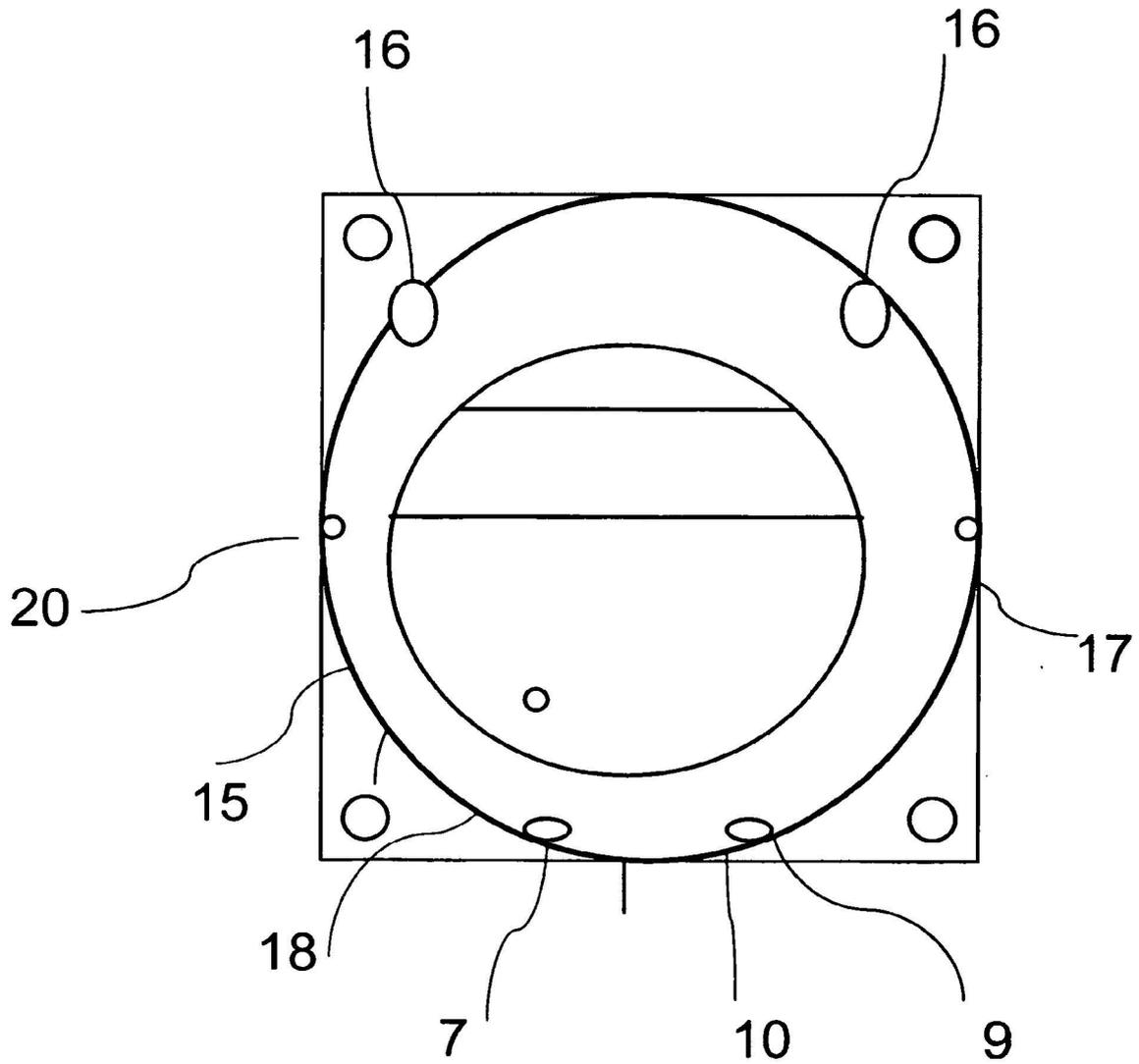
9. Utilización de una carcasa intermedia (2) conforme a la del sistema de motorización (1) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, siendo la carcasa distinta de una carcasa de motorización de un conjunto de batiente pivotante articulado sobre goznes para la automatización del sistema de batiente completo, con intercambios de datos entre el sistema y periféricos externos de cualquier naturaleza, entre los cuales principalmente medios de  
40 control de las funciones que aceptan cualquier codificación o protocolo cliente personalizado, que comprende una carcasa hermética (2) instalada con un tamiz (6) de empotramiento periférico estandarizado para todas las carcasas para servir como disipador térmico empotrable en una obra de un edificio, carcasa (2) que comprende una tapa (17) de acceso al contenido, cuyo contenido es al menos un soporte (3) de circuitos electrónicos para la alimentación transformada y auto-controlada (4), la puesta en marcha (5), el aprendizaje (5), la memorización de los ajustes de  
45 parámetros de funcionamiento y de seguridad (5), el funcionamiento de servicios del usuario (5), el control y registro de las operaciones (5), constituyendo todo ello (4) (5) un sistema abierto y actualizable, cuyos controles pueden ser por cable, o mediante ondas de cualquier naturaleza, que constituyen conjuntamente un sistema de automatización y disipador de calor (1), de al menos un batiente adaptado tanto para renovación como para nueva construcción, adecuado para permitir todo tipo de periféricos y cualquier intervención por las razones que sean, y adecuado para  
50 ser instalado y utilizado por cualquier persona sin conocimientos particulares, ventajosamente con todos los medios que garantizan su longevidad para un funcionamiento seguro; para la automatización de la motorización, entre otros, de postigos de ventanas, puerta-ventana, puertas o análogas en obras de edificios.



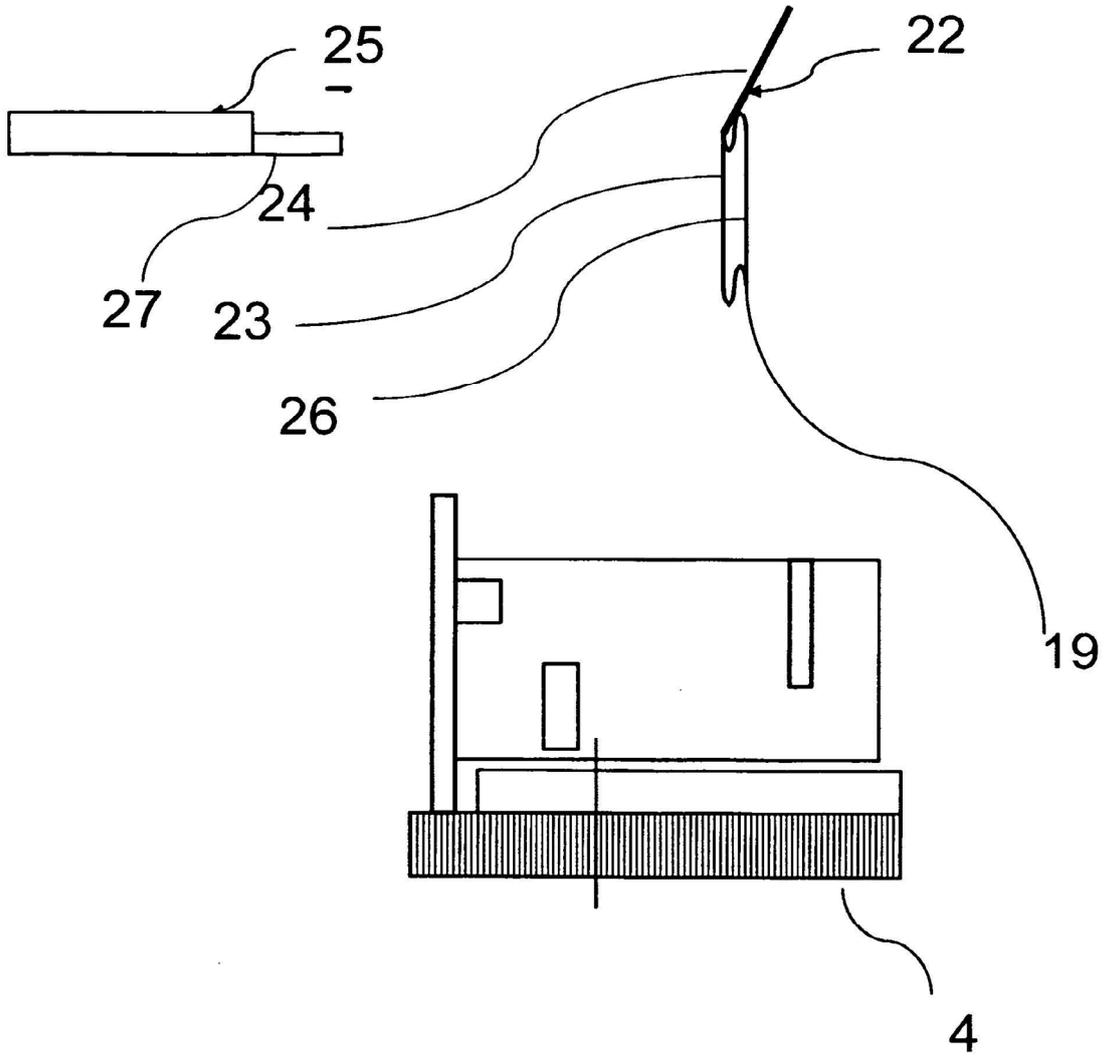
**Fig. 1**



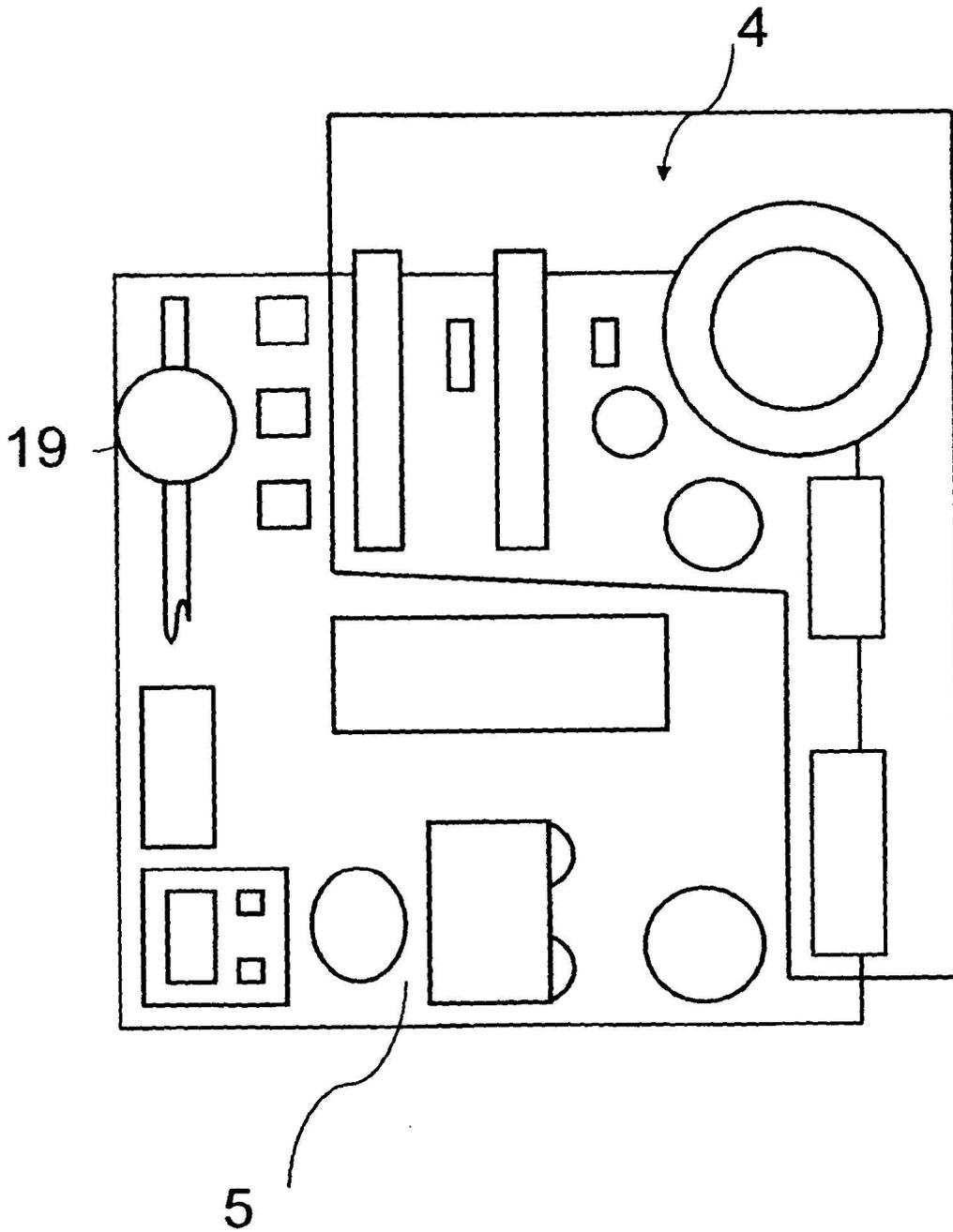
**Fig. 2**



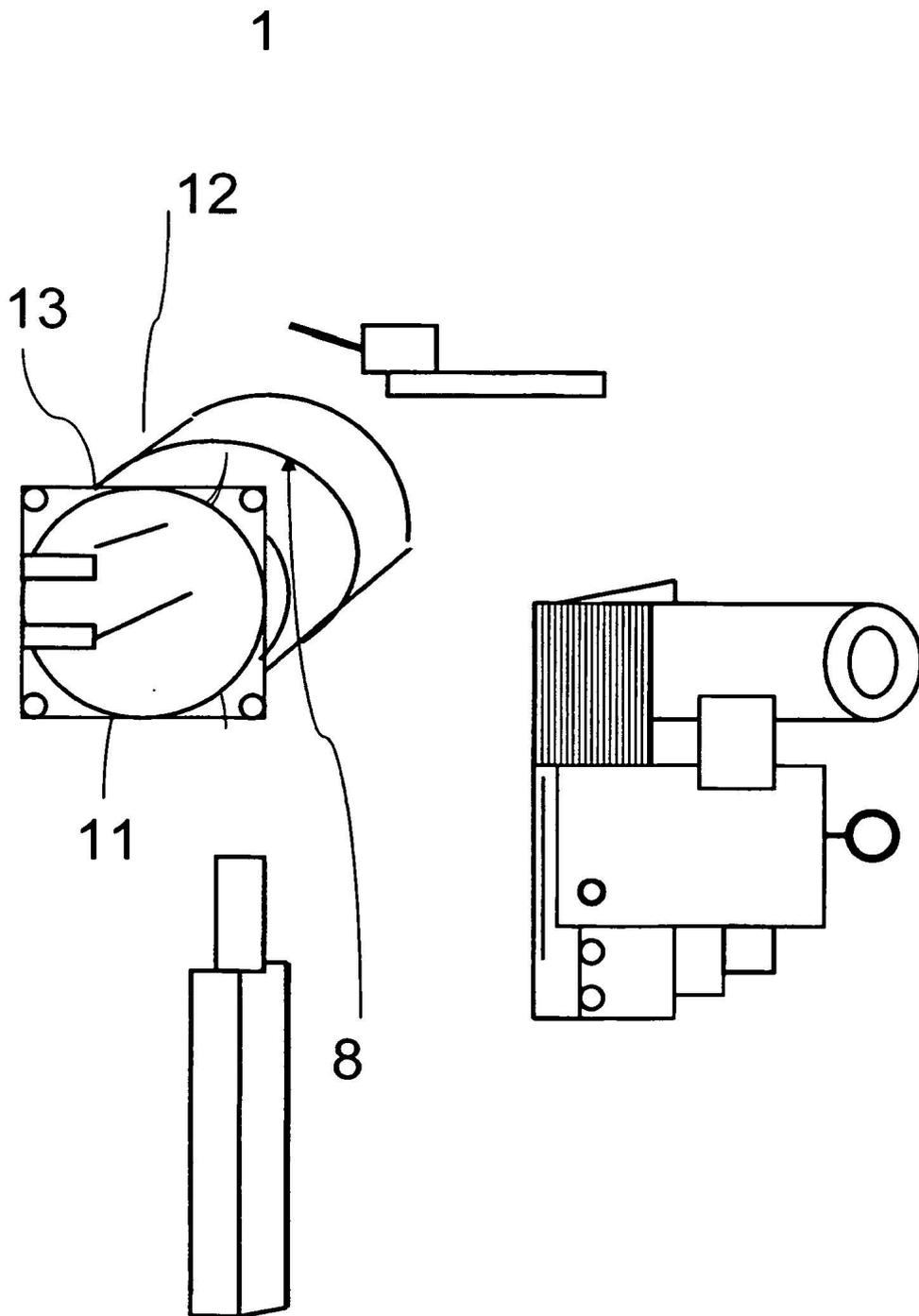
**Fig. 3**



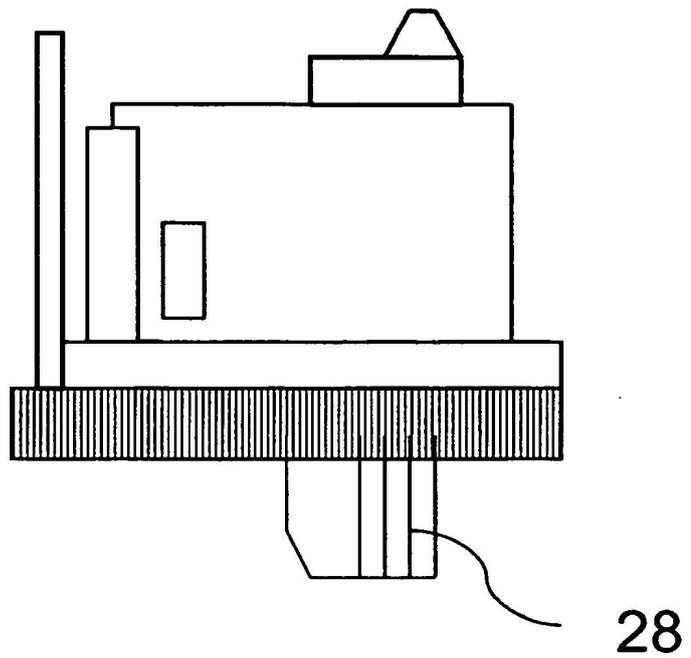
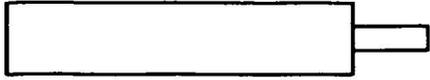
**Fig. 4**



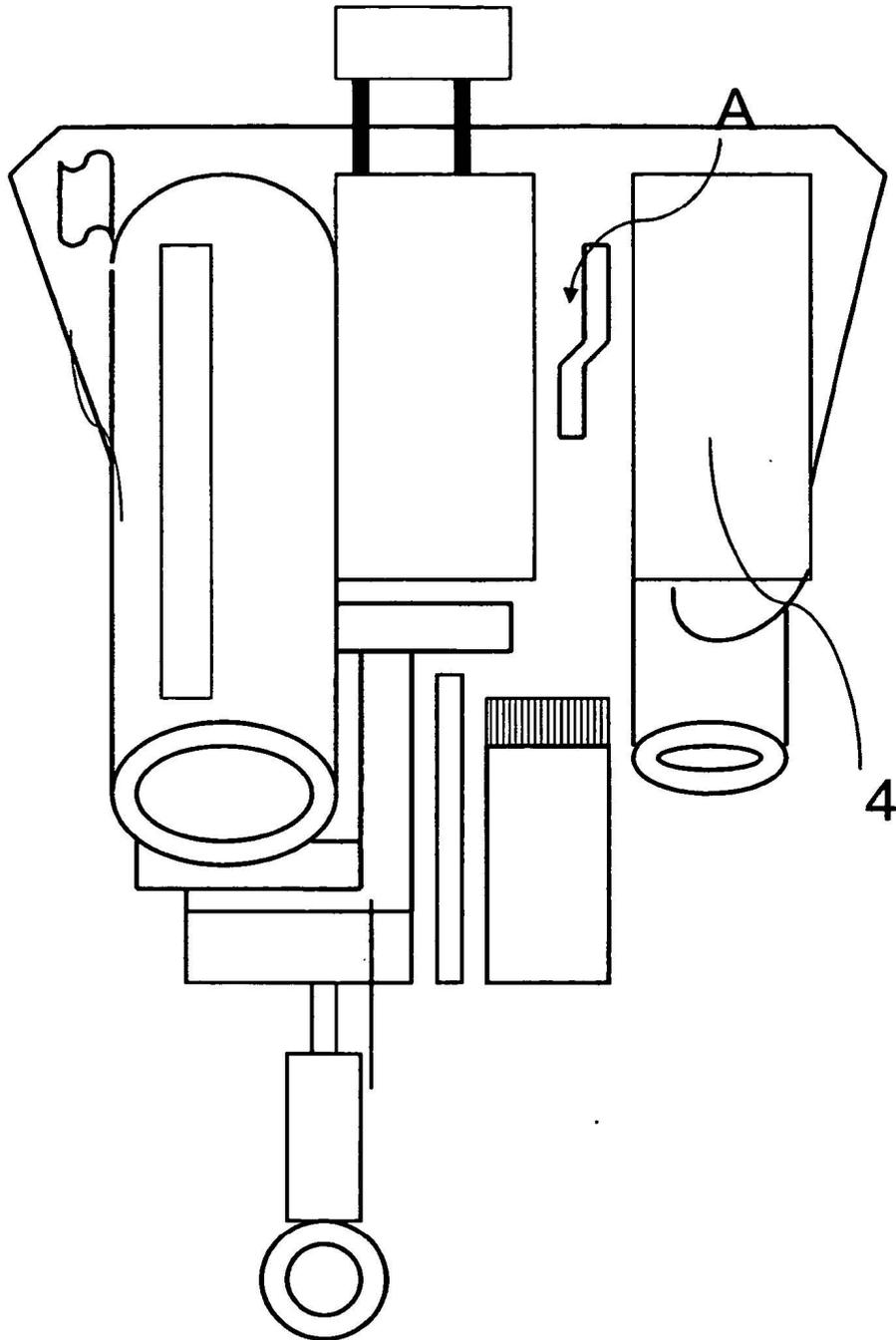
**Fig. 5**



**Fig. 6**



**Fig. 7**



**Fig. 8**