

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 570 179**

51 Int. Cl.:

A47H 13/00 (2006.01)
E06B 9/36 (2006.01)
A47H 15/04 (2006.01)
A47H 1/04 (2006.01)
A47H 23/02 (2006.01)
A47H 2/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **24.10.2008** **E 12001465 (9)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **06.04.2016** **EP 2465392**

54 Título: **Sistema para colgar cortinas planas**

30 Prioridad:

05.01.2008 DE 102008003273

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

17.05.2016

73 Titular/es:

INTERSTIL DIEDRICHSEN GMBH & CO. KG.
(100.0%)
Liebigstrasse 1-3
33803 Steinhagen, DE

72 Inventor/es:

DIEDRICHSEN, MANFRED

74 Agente/Representante:

DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto

ES 2 570 179 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 para colgar cortinas planas

5 La invención se refiere a un sistema para colgar cortinas planas.

Al contrario que en las cortinas convencionales, las cortinas planas son fijadas a carros portapaneles enganchados en los rieles de deslizamiento. Esto sucede, por regla general, mediante una unión velcro. En el montaje, el sistema compuesto de rieles y correderas de panel es instalado, primeramente, en la pared o el techo. A continuación, las
10 bandas de tela de las cortinas planas son fijadas en los carros portapaneles ya enganchados mediante una unión velcro. En este caso, el punto de unión o el carro portapaneles son visibles desde fuera, lo cual influye negativamente en la impresión general del sistema instalado terminado. Si bien ello puede disimularse posteriormente mediante recubrimientos, esto es complicado porque los recubrimientos deben ser desmontados al cambiar las cortinas. Por lo demás, esto es poco satisfactorio en materia óptica, justamente en el caso de los rieles
15 para cortina usados frecuentemente uno detrás de otro porque, pese a los recubrimientos de delante, permanecen visibles los carros portapaneles situados detrás

El documento WO 2005/06771 A1 da a conocer un sistema para colgar cortinas planas en el cual un riel múltiple ofrece una pluralidad de canales de deslizamiento para carros portapaneles. Para disimular el riel de deslizamiento y de los carros portapaneles se ha previsto un recubrimiento colocado delante de los canales de deslizamiento.

La patente US 4.221.255 también da a conocer un sistema para colgar cortinas planas, en el cual un riel múltiple es disimulado mediante un recubrimiento individual situado delante.

25 Consecuentemente, el objetivo de la invención es crear un sistema para colgar cortinas planas más atractivo ópticamente y que posibilite un montaje sencillo de las cortinas planas.

Dicho objetivo es conseguido por medio de sistema para colgar cortinas planas con las características de la reivindicación 1. De las reivindicaciones secundarias resultan formas de realización ventajosas.

30 Según la invención, el riel múltiple presenta tres canales de deslizamiento y tres recubrimientos, estando los canales de deslizamiento y los recubrimientos configurados de tal manera que los recubrimientos, y que los tres canales de deslizamiento y los tres recubrimientos estén dispuestos alternadamente.

35 El carro portapaneles ventajoso permite ser llevado, respecto del riel para cortina, a una posición de montaje. En este caso, el carro portapaneles permite ser expuesto respecto del riel por medio de al menos un brazo y/o quitado completamente, sin que el riel deba ser desmontado. Para ello, se ha previsto un dispositivo de enganche especial que, en una forma de realización preferente, presenta uno o más brazos que son enganchados en el riel y que con sus demás extremos están articulados al carro portapaneles o a un elemento de anclaje a fijar en el carro
40 portapaneles. Para el montaje se puede soltar una fijación (preferentemente un mecanismo de encastre), de modo que el brazo sea móvil y el carro portapaneles sea expuesto algo más respecto del riel, para que el carro portapaneles se torne visible pese a eventuales recubrimientos y sin problemas sea posible la colocación de la cortina plana. Después de fijar la cortina plana, el carro portapaneles respectivo puede ser puesto nuevamente en la posesión de uso. De este modo, en los rieles puede haber dispuestos revestimientos fijos para disimular los carros
45 portapaneles.

La figura 1 muestra una vista frontal del sistema para colgar según la invención, con el carro portapaneles en posición de uso.
50 la figura 2 muestra una vista frontal del sistema para colgar según la invención, con el carro portapaneles en posición de montaje,
la figura 3A muestra una vista del principio del dispositivo de enganche según la invención, en un primer ajuste en correspondencia con la posesión de uso de un carro portapaneles,
la figura 3B muestra una vista del principio del dispositivo para colgar según la invención, en un segundo ajuste en correspondencia con la posesión de montaje de una carro portapaneles,
55 la figura 4 muestra una vista lateral del sistema para colgar según la invención, con un riel múltiple.

En la figura 1 se ilustra un sistema para colgar según la invención con un carro portapaneles 4 según la invención.

60 El carro portapaneles 4 está montada desplazable en un riel 3 que presenta un recubrimiento 3b configurado de manera que un observador no pueda ver desde el frente V el carro portapaneles 4 situada detrás del recubrimiento 3b. En cierto modo, la cortina 1 sobresale del riel 3, sin que su fijación sea visible. La cortina 1 está realizada, preferentemente, con una sección de velcro 1b que está fijada a una contraparte correspondiente, preferentemente

prevista en el lado longitudinal 2j del carro portapaneles 4 orientado hacia al recubrimiento 3b, de modo que el sector de fijación así como el carro portapaneles 4 se encuentran ocultos por el recubrimiento 3b, en todo caso observados desde el lado frontal V. El recubrimiento 3b puede ser parte del riel 3 o estar realizado integrado con el mismo. También pueden estar dispuestas múltiples recubrimientos 3b (véase, por ejemplo, la figura 4, pos. 3b, 3b', 3b''), en particular a ambos lados de los alojamientos 3a, de modo que el carro portapaneles esté disimulado desde el frente y desde atrás en la posición de uso y no sea visible desde fuera.

En la figura 2 se muestra la disposición descrita ahora mismo en la posición de montaje. Como posición de montaje se entiende una posición en la que el carro portapaneles se encuentra expuesto respecto del riel 3 en oposición a la posición de uso. Ello puede ser realizado, como ha sido ilustrado, por un lado descolgando el carro portapaneles 4 o bien desmontando o desprendiendo la carro portapaneles 4 del riel 3. En este último caso, el carro portapaneles es insertada en el riel por medio de un mecanismo de clipsado o encastre o enganchado por medio de un colgador. En el ejemplo mostrado, el carro portapaneles 4 es extensible hacia abajo, pero permanece enganchada en el riel 3 o bien en su alojamiento 3a. Para ello, el carro portapaneles 4 presenta un dispositivo de enganche 2 que presenta uno o más brazos 2b, salidos con un extremo directa o indirectamente del carro portapaneles 4; el otro extremo 2d del brazo 2b está guiado en el alojamiento 3a del riel 3 y sirve como deslizador para el desplazamiento del riel 3 en la posición de uso del carro portapaneles 4. Para el traslado del carro portapaneles 4 de la posición de uso a la posición de montaje se desprende, conducido en el carro portapaneles 4, un elemento de fijación 2a realizado, preferentemente, como elemento de encastre que, después del desprendimiento, libera el brazo 2b, de modo que el mismo pueda pivotar. De este modo, el carro portapaneles 4 es expuesto de su posición de uso (figura 1) a la posición de montaje, en cuyo caso el brazo 2b es pivotado y se desplaza algo más en el alojamiento 3a, de modo que resulte la posición de montaje mostrada en la figura 2 en la que el carro portapaneles 4 se encuentra debajo del borde inferior del recubrimiento 3b. Después de fijar la cortina 1, el carro portapaneles 4 puede ser llevado nuevamente a la posición de uso (figura 1), ejecutando, entonces, el brazo 2b el movimiento opuesto y siendo fijado mediante el elemento de fijación 2a en el carro portapaneles 4.

El dispositivo de enganche se ilustra con mayor precisión en las figuras 3A y 3B. En un carro portapaneles 4 puede haber dispuestos, según la longitud, uno o más dispositivos de enganche 2. Los mismos presentan un dispositivo de fijación y el brazo 2b para el enclavado en la posición de uso. En la figura 3A se ilustra la posición de uso. El brazo 2b está articulado pivotante sobre un eje de articulación 2g a un elemento de anclaje 2e anclable a el carro portapaneles 4. Alejado del eje de articulación 2g, el extremo 2d del brazo 2b que sirve para el enganche y deslizamiento en el riel 3 presenta una sección 2h que, en la posición de uso fija del carro portapaneles 4, es destalonada o retenida por medio de un destalonamiento 2c de un elemento de fijación 2a. El elemento de fijación 2a preferentemente realizado como corredera y conducido de modo desplazable en o sobre el carro portapaneles 4 está acoplado al elemento de anclaje 2e, preferentemente por medio de un resorte de tracción 2f. El resorte de tracción 2f pretensa la corredera 2a hacia la posición de fijación, de modo que en la posición de uso se produzca un destalonamiento eficaz de los sectores 2c y 2h y el carro portapaneles no sea expuesto accidentalmente a la posición de montaje.

El brazo 2b presenta, preferentemente, en el sector de uno de sus extremos un tope 2i que limita el pivotado del brazo 2b a la posición de montaje. Dicha posición se muestra en la figura 3B. El tope 2i hace contacto en un sector frontal del elemento de anclaje 2e. Si el carro portapaneles 4 enganchado en el riel 3 es levantado nuevamente y desaparece detrás del recubrimiento 3b, el brazo 2b pivota de la posición mostrada en la figura 3B nuevamente a la posición mostrada en la figura 3A, presentando la sección 2h y la contrasección 2c de la corredera 2a unos sectores redondeados, de modo que el brazo, al pivotar a la posición de uso, presiona, primeramente, la deslizadera 2a hacia fuera en contra de la tensión del resorte 2f y, a continuación, la corredera 2a salta atrás y el brazo 2b se encastra de este modo con la corredera 2a. De este modo, el montaje o desmontaje de un elemento de cortina es posible de manera sencilla.

Ello es válido aun cuando, como se muestra en la figura 4, se hubiesen dispuesto rieles múltiples con recubrimientos múltiples 3b, 3b', 3b''. Mediante la solución según la invención, también en este caso las cortinas 1, 1', 1'' pueden ser fijados a sus respectivos carros portapaneles 4, 4', 4'', pudiendo estar dispuestas, como ya se ha mencionado, unos recubrimientos a ambos lados de los alojamientos para los carros portapaneles. Mediante la presente invención es posible, por primera vez, tornar invisibles para el observador desde fuera todos los dispositivos de fijación de las cortinas, con lo cual se presentan nuevas posibilidades de diseño de dispositivos de cortinas planas, ante todo en el campo estético. De este modo, los rieles con recubrimientos o canales de deslizamiento para el alojamiento de carros portapaneles pueden estar configurados en una sola pieza. Por lo demás, la anchura de los canales o alojamientos pueden ser minimizados porque la colocación de las cortinas se consigue debido a las posibilidades de exposición de los carros portapaneles.

Además, mediante la invención es posible prever un sistema de rieles que se compone de rieles individuales que pueden ser dispuestos uno detrás de otro en un número cualquiera, estando en este sistema de rieles configurados

- los canales de deslizamiento en los que se conducen los carros portapaneles de manera que los carros portapaneles conducidas en los mismos puedan saltar atrás y permanecer cubiertas junto con la fijación de la tela de la cortina. En este caso, el sistema de rieles puede estar compuesto de rieles individuales que pueden ser dispuestos en cualquier número uno detrás de otro. También puede haber previsto, de manera alternativa o complementaria, un riel con múltiples canales de deslizamiento.
- 5

REIVINDICACIONES

- 5 1. Sistema para colgar cortinas planas presentando múltiples portapaneles (4) y al menos un riel múltiple (3) para el alojamiento y conducción de los carros portapaneles (4) para la fijación de una cortina plana, presentando el al menos un riel múltiple múltiples canales de deslizamiento, en los cuales son desplazables los carros portapaneles (4), **caracterizado por que** el riel múltiple (3) presenta tres canales de deslizamiento y tres recubrimientos, estando los canales de deslizamiento y los recubrimientos configurados de tal manera que los carros portapaneles (4) móviles en los canales de deslizamiento son disimulados mediante los recubrimientos, y porque los tres canales de deslizamiento y los tres recubrimientos están dispuestos de forma alternada.
- 10 2. Sistema según la reivindicación 1, **caracterizado por que** unos recubrimientos (3b) o canales cuya anchura o profundidad corresponde, aproximadamente, a la altura del carro portapaneles (4).
- 15 3. Sistema según la reivindicación 2, **caracterizado por que** el brazo del carro portapaneles (4) está diseñado de tal manera que el carro portapaneles (4) en su posición de montaje se proyecte de tal modo hacia fuera del riel (3), que sus caras laterales (2j, 2j', 2j'') no se encuentren cubiertas.
- 20 4. Sistema según una de las reivindicaciones 1 a 3, **caracterizado por que** está prevista una pluralidad de rieles con al menos un respectivo canal de deslizamiento para el alojamiento de una carro portapaneles (4).
5. Sistema según una de las reivindicaciones 1 a 4, **caracterizado por que** está previsto un riel múltiple con una pluralidad de canales de deslizamiento para el alojamiento de carros portapaneles (4).

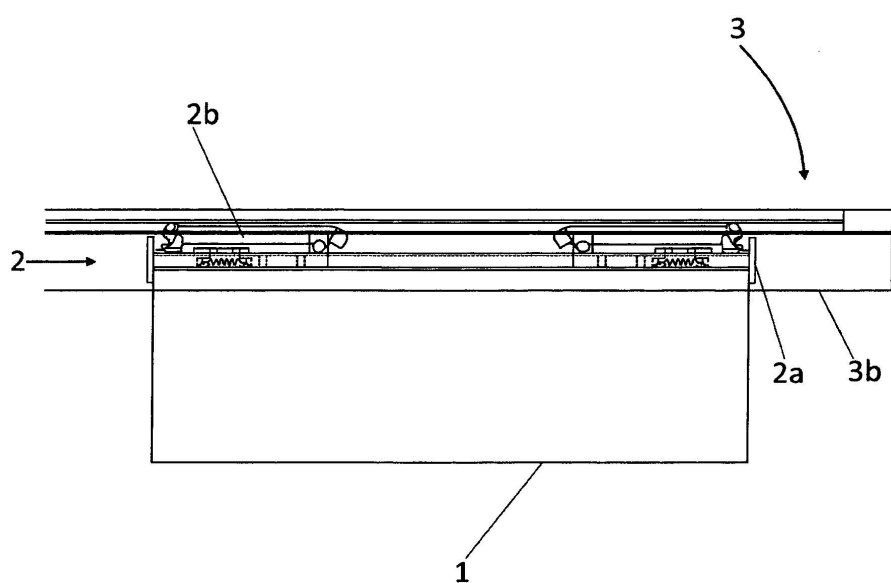


Fig. 1

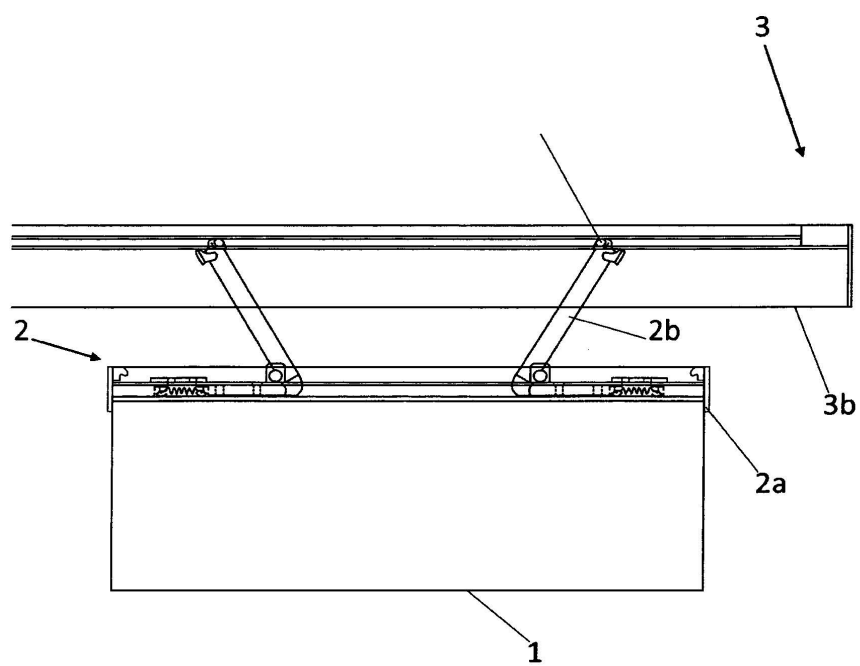


Fig. 2

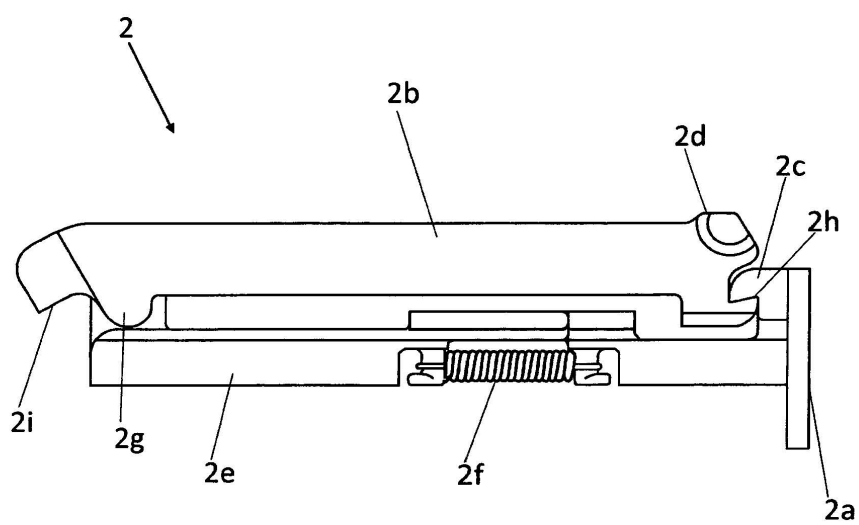


Fig. 3A

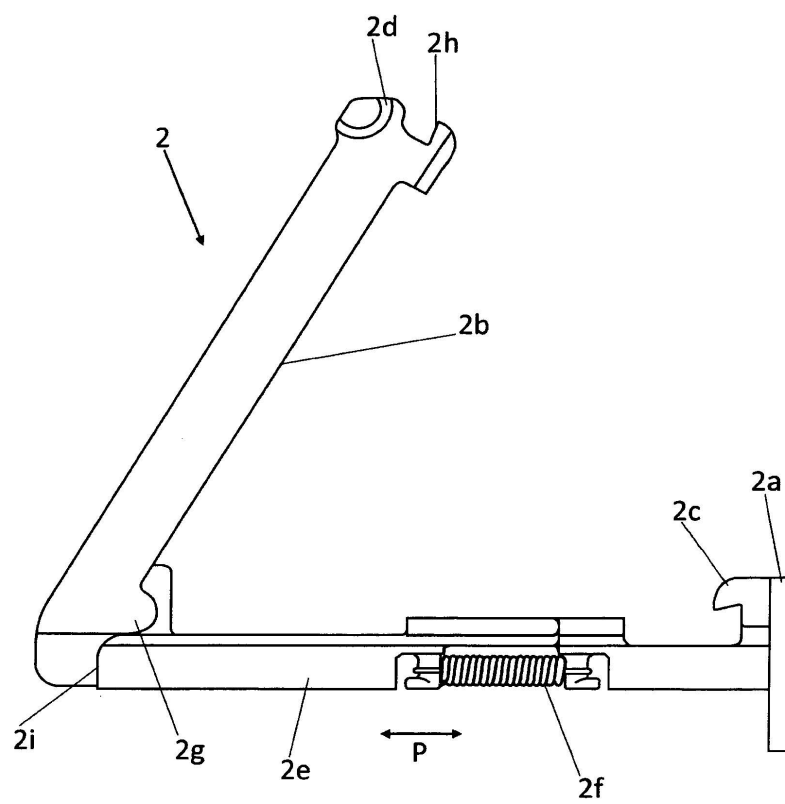


Fig. 3B

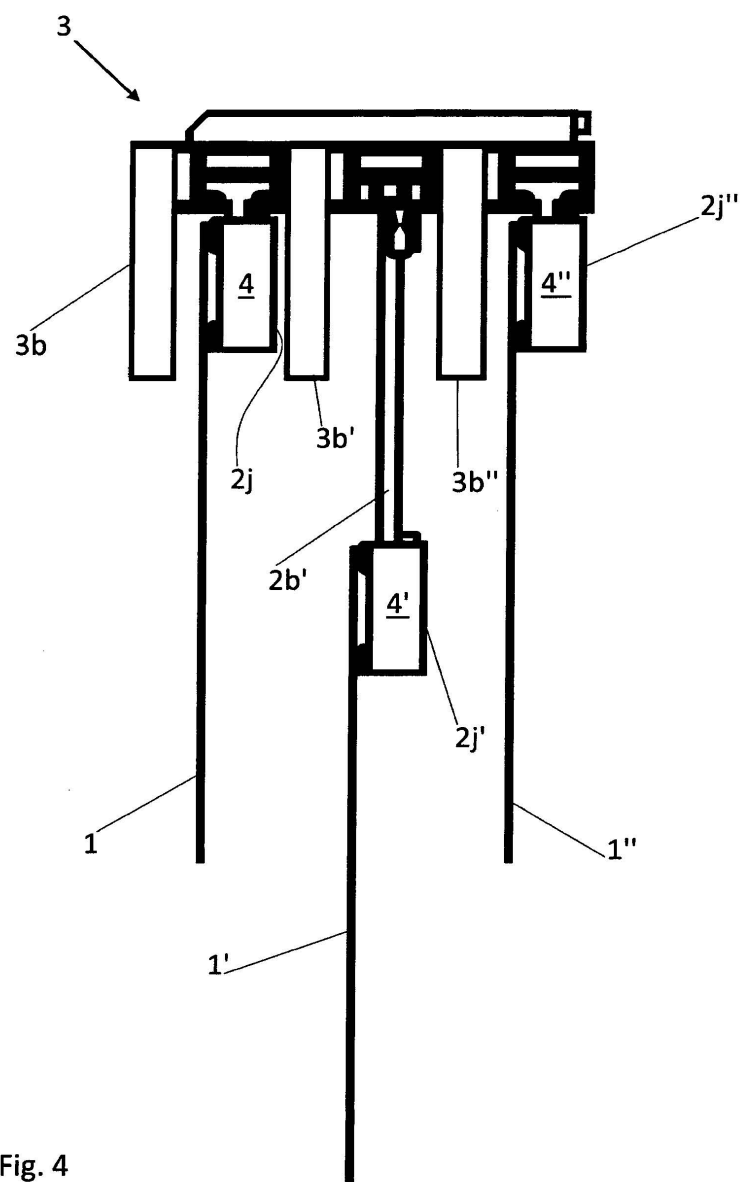


Fig. 4