

KONINKRIJK BELGIE**FOD ECONOMIE, K.M.O.,
MIDDENSTAND & ENERGIE**

Dienst voor de intellectuele Eigendom

PUBLICATIENUMMER : 1018024A3

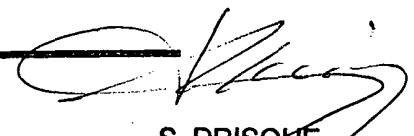
INDIENINGSNUMMER : 2008/0124

Internat. klassif. : E04F

Datum van verlening : 06 April 2010

De Minister voor Ondernemen,Gelet op de wet van 28 Maart 1984 op de uitvindingsoctrooien
inzonderheid artikel 22;Gelet op het Koninklijk Besluit van 2 December 1986, betreffende het aanvragen,
verlenen en in stand houden van uitvindingsoctrooien, inzonderheid artikel 28;Gelet op het proces-verbaal opgesteld door de Dienst voor Intellectuele Eigendom op
28 Februari 2008 te 15u40**BESLUIT :****ARTIKEL 1.-** Er wordt toegekend aan : BRUSTOR, naamloze vennootschap
Lourdesstraat 84, B-8940 WERVIK(BELGIË)vertegenwoordigd door : VAN VAREMBERG Patrick, BUREAU M.F.J. BOCKSTAEL NV,
Arenbergstraat, 13 - B 2000 ANTWERPEN.een uitvindingsoctrooi voor de duur van 20 jaar, onder voorbehoud van de betaling van
de jaartaksen voor : AANDRIJVING VOOR DE AS VAN EEN LUIFEL.**ARTIKEL 2.-** Dit octrooi is toegekend zonder voorafgaand onderzoek van zijn
octrooieerbaarheid, zonder waarborg voor zijn waarde of van de juistheid van
de beschrijving der uitvinding en op eigen risico van de aanvrager(s).

Voor eensluidend verklaard afschrift

Brussel, 06 April 2010
BIJ SPECIALE MACHTIGING :
DRISQUE S.
Adviseur
S. DRISQUE
Adviseur**.be**

Aandrijving voor de as van een luifel.

De huidige uitvinding heeft betrekking op een aandrijving voor de as van een luifel.

Bekende luifels worden gevormd door een as waarop een luifeldoek is gewikkeld en die in een luifelkast is aangebracht die gevormd wordt door een hol en open profiel dat aan één of aan beide uiteinden is afgesloten door een eindkap waarin een aandrijving is voorzien voor de rotatieve aandrijving van de voornoemde as.

De aandrijving wordt bijvoorbeeld manueel bediend door middel van een zwengel waarvan het uiteinde koppelbaar is met een aandrijfstuk van de aandrijving via een opening in de onderzijde van de eindkap.

De aandrijving is tot op heden een op zich staande aandrijving met een eigen behuizing die in de handel verkrijgbaar is en die in de eindkap wordt ingebouwd en wordt verbonden met de as van de luifel.

Een nadeel van dergelijke aandrijvingen is dat zij relatief duur zijn en relatief veel componenten bevatten en dus veel grondstoffen en energie vereisen om vervaardigd te worden.

Een nadeel dat daaraan is gekoppeld, is het feit dat een groter aantal wisselstukken dient gestockeerd te worden en dat er hiervoor dus relatief veel opslagruimte nodig is.

Een ander nadeel is dat de bekende aandrijvingen volumineus zijn, wat het slanker maken van de huidige luifels in de weg staat, waardoor de huidige luifels relatief omvangrijk en zwaar zijn.

De huidige uitvinding heeft tot doel aan de voornoemde en andere nadelen een oplossing te bieden.

Hiertoe betreft de uitvinding een aandrijving voor de as van een luifel van het voornoemde type, waarbij de aandrijving is geïntegreerd in de eindkap en waarbij met andere woorden, de eindkap zelf de behuizing of minstens een gedeelte van de behuizing vormt van de betreffende aandrijving.

Een voordeel van zulke aandrijving volgens de uitvinding is dat er geen afzonderlijke behuizing meer nodig is voor de aandrijving, aangezien de eindkap dienst doet als behuizing voor de aandrijving.

Hierdoor kan het aantal onderdelen worden beperkt en dus ook de hoeveelheid grondstoffen en energie die nodig is voor de vervaardiging van de aandrijving.

Ook is minder opslagcapaciteit nodig voor het stockeren van wisselstukken aangezien er minder wisselstukken nodig zijn.

Nog een voordeel van het feit dat er geen afzonderlijke behuizing nodig is, is dat de eindkap samen met de aandrijving minder omvangrijk gemaakt kan worden, waardoor men met zulke aandrijving volgens de uitvinding slankere

luifels kan realiseren die door de consument beter gewaardeerd worden wegens mooier en lichter.

Met het inzicht de kenmerken van de uitvinding beter aan te tonen, is hierna, als voorbeeld zonder enig beperkend karakter, een voorkeurdragende uitvoeringsvorm beschreven van een aandrijving van een as van een luifel volgens de uitvinding, met verwijzing naar de bijgaande tekeningen, waarin:

figuur 1 schematisch en in perspectief een geopende luifel weergeeft met een aandrijving volgens de uitvinding;

figuur 2 op grotere schaal een doorsnede weergeeft volgens lijn II-II in figuur 1;

figuur 3 op nog grotere schaal het gedeelte weergeeft dat in figuur 1 door F3 is aangeduid, echter voor de luifel in gesloten toestand;

figuur 4 het gedeelte weergeeft dat in figuur 3 door F4 is aangeduid, doch in een uiteengenomen toestand.

De in figuur 1 weergegeven luifel 1 bevat een luifelkast 2 voor de bevestiging van de luifel 1 aan een muur of dergelijke. De luifelkast 2 is doorgaans uitgevoerd als een profiel dat in axiale richting aan beide uiteinden is afgesloten door een eindkap 3 in aluminium of dergelijke.

In de lengterichting is de luifelkast 2 voorzien van een opening 4 die afsluitbaar is door middel van een zogenaamde voorlat 5 die ten opzichte van de luifelkast 2 wordt vastgehouden door twee of meer gelede armen 6 die elk met

een uiteinde 7 scharnierbaar zijn bevestigd in de luifelkast 2 en met een ander uiteinde 8 scharnierbaar zijn verbonden met de voorlat 5.

De armen 6 zijn in dit geval gevormd door twee delen in de vorm van holle profielen, respectievelijk een zogenaamde voorarm 9 en een achterarm 10, die ten opzichte van elkaar scharnierbaar zijn verbonden door middel van een centrale scharnier 11.

In de armen 6 is een niet in de figuren weergegeven veer aangebracht die de neiging heeft de voorarm 9 en de achterarm 10 uit elkaar te laten scharnieren rond de scharnier 11 en zodoende de voorlat 5 van de luifelkast 2 weg te duwen.

In de luifelkast 2 is verder een as 12 voorzien die met zijn beide uiteinden roteerbaar is aangebracht in de voornoemde eindkappen 3 en waarop een luifeldoek 13 is opgerold die met één rand is bevestigd op de as 12 en met een overstaande vrije rand is bevestigd aan de voorlat 5.

In minstens één van de eindkappen 3 is een aandrijving 14 volgens de uitvinding voorzien voor de rotatieve aandrijving van de as 12 van de luifeldoek 13, bijvoorbeeld door middel van een zwengel 15 waarmee de luifeldoek 13 manueel kan op- of afgerold worden.

Het specifieke van de uitvinding is dat de voornoemde aandrijving 14 is geïntegreerd in een betreffende eindkap 3 en dat, met andere woorden, de eindkap 3 zelf de behuizing

of minstens een gedeelte van de behuizing vormt van de aandrijving 14, zoals meer in detail is te zien op figuur 4.

De eindkap 3 is uitgevoerd als een behuizing met een bodem 16 en opstaande wanden 17 die een ruimte 18 begrenzen waarin twee in elkaar grijpende conische tandwielen, respectievelijk 19 en 20, verdraaibaar zijn aangebracht rond twee haaks op elkaar staande meetkundige assen X-X' en Y-Y', waarvan de as X-X' zich bij een geassembleerde luifel 1 in het verlengde bevindt van de as 12 van de luifeldoek 13.

Het conisch tandwiel 19 heeft een groter aantal tanden dan het tandwiel 20 en is met een axiaal gericht cilindrisch uiteinde 21 gelagerd in een bus 22 die op de bodem 16 van de eindkap 3 is aangebracht.

Het tandwiel 19 wordt in dit geval in axiale richting X-X' op zijn plaats gehouden door middel van een deksel 23 dat over het tandwiel 19 wordt aangebracht en dat op de behuizing van de eindkap 3 wordt vastgemaakt, bijvoorbeeld door middel van niet in de figuren weergegeven schroeven of bouten die doorheen doorgangen 24 in het deksel 23 in boringen 25 in de eindkap 3 worden vastgedraaid.

Het deksel 21 kan desgevallend voorzien zijn in een bijkomende lagering van het tandwiel 16.

Op elk van de naar elkaar gerichte zijden van het deksel 23 en van de eindkap 3 is een opstaande wand voorzien,

respectievelijk 26 en 27, waarbij elk van deze wanden 26 en 27 voorzien is van een half circulaire uitsparing 28 en 29, waarbij deze uitsparingen, wanneer het deksel 23 in de eindkap 3 gemonteerd is, samen een lager definiëren waarin het tandwiel 20 verdraaibaar is aangebracht.

Het tandwiel 20 bestaat in het weergegeven voorbeeld uit meerdere onderdelen, met name uit een tandkrans 30, een aandrijfstuk 31 waarvan een uiteinde 32 langs de onderzijde van de luifel 1 bereikbaar is via een opening 33 in de wand 17 van de eindkap 3 voor aankoppeling van de zwengel 15 via gepaste koppeldelen van de zwengel 15 en van het aandrijfstuk 31.

Het aandrijfstuk 31 is aan het naar de tandkrans 30 gerichte uiteinde voorzien van twee concentrische bussen 34 en 35 waarbij in de buitenste bus 35 een uitsparing 36 is aangebracht over een sectorsegment.

De tandkrans 30 is voorzien van twee coaxiale astappen 37 en 38 waarmee de tandkrans 30 gelagerd is in de bus 34 van het aandrijfstuk 31 en in een uitsparing 39 in de bus 22 van de eindkap 3.

De tandkrans 30 is verder voorzien van een cirkelvormig gebogen wandgedeelte 40 dat zich concentrisch rond de astap 37 uitstrekt en dat smaller is uitgevoerd dan de uitsparing 36 in de bus 35 van het aandrijfstuk 31, een en ander zodanig dat de tandkrans 30 over een beperkte hoek kan verdraaien ten opzichte van het aandrijfstuk 31.

Tussen het aandrijfstuk 31 en de tandkrans 30 is een spiraalveer 41 aangebracht die met één haaks omgeplooid uiteinde achter een rand 42 van de uitsparing 36 haakt en met het andere omgeplooid uiteinde achter een rand 43 van het wandgedeelte 40 haakt.

Het tandwiel 19 van de aandrijving 14 is met de as 2 van de luifel 1 gekoppeld, bijvoorbeeld doordat een niet weergegeven vierkante tap op het uiteinde van de as 2 doorheen een opening 44 in het deksel 23 onverdraaibaar is aangebracht in een complementaire vierkante opening 44 van het tandwiel 19.

Het gebruik van een aandrijving 14 volgens de uitvinding is zeer eenvoudig en als volgt.

Uitgaande van een gebruikssituatie van de luifel 1, zoals afgebeeld in figuur 1, waarbij de luifeldoek 13 is afgerold en is opgespannen tussen de rol 12 en de voorlat 5, kan de luifeldoek 12 opnieuw worden opgerold om de luifeldoek 13 in de luifelkast 2 op te bergen door manuele bediening van de aandrijving 14 volgens de uitvinding.

Hiertoe wordt het vrije uiteinde van de zwengel 15 via de opening 33 in de eindkap 3 gestoken en wordt met de zwengel 15 het aandrijfstuk 31 in rotatie aangedreven.

Hierdoor wordt de tandkrans 30 van het tandwiel 20 verdraaid, waardoor ook het tandwiel 19 en bijgevolg ook de as 2 van de luifel 1 in een bepaalde richting wordt

verdraaid en waardoor de luifeldoek 13 op de as 2 wordt opgerold.

De veren in de armen 6 houden de luifeldoek 13 bij het opdraaien van de doek 13 onder spanning.

Tijdens het opdraaien van de luifeldoek worden de armen 6 meer en meer opgeplooid.

Hoe verder de luifeldoek 13 wordt opgerold hoe dichter de voorlat 5 bij de luifelkast 2 komt tot uiteindelijk de voorlat 5 tegen de luifelkast 2 aansluit en de armen volledig zijn opgeplooid in de luifelkast 2 die door de voorlat 5 wordt afgesloten. De zwengel 15 kan nu worden weggenomen en worden opgeborgen.

Om de luifeldoek 13 opnieuw af te rollen, volstaat het de zwengel terug aan te brengen en in omgekeerde zin te bedienen.

Het is duidelijk dat de tandwielen 19 en 20 ook door rol- of naaldlagers ondersteund kunnen worden, in welk geval de zittingen voor deze lagers geïntegreerd kunnen zijn in de eindkap 3, waarbij bijvoorbeeld een rol- of naaldlager gevat kan zitten in de bus 22 of in de uitsparingen 29 van de wanden 26-27.

Alhoewel in het weergegeven voorbeeld twee haaks op elkaar staande conische tandwielen zijn weergegeven, is het niet uitgesloten andere types van tandwielaandrijvingen of andere aandrijvingen te voorzien, bijvoorbeeld in de vorm

van een tandwiel en een wormwiel of van wrijvingswielen zonder tanden of dergelijke of van aandrijvingen met meer dan twee tandwielen of wrijvingswielen.

De huidige uitvinding is geenszins beperkt tot de als voorbeeld beschreven en in de figuren weergegeven uitvoeringsvorm, doch een aandrijving volgens de uitvinding kan in allerlei vormen en afmetingen worden verwezenlijkt zonder buiten het kader van de uitvinding te treden.

Conclusies.

1.- Aandrijving voor de as van een luifel met een luifelkast (2) die aan minstens één uiteinde is afgesloten door een eindkap (3) waarin de aandrijving (14) is voorzien voor de rotatieve bediening van de as (12) van de luifel (1) waarop een luifeldoek (13) is opgerold, daardoor gekenmerkt dat de aandrijving (14) is geïntegreerd in de eindkap (3) en dat, met andere woorden, de eindkap (3) zelf de behuizing of minstens een gedeelte van de behuizing vormt van de aandrijving (14).

2.- Aandrijving volgens conclusie 1, daardoor gekenmerkt dat de eindkap (3) is uitgevoerd met een bodem (16) en opstaande wanden (17) die een ruimte (18) begrenzen waarin minstens twee in elkaar grijpende tandwielen, respectievelijk een eerste tandwiel (19) en een tweede tandwiel (20), verdraaibaar zijn aangebracht, waarvan minstens één tandwiel (19-20) is gelagerd in de eindkap (3).

3.- Aandrijving volgens conclusie 1 of 2, daardoor gekenmerkt dat het eerste tandwiel (19) met een axiaal gericht cilindrisch uiteinde (21) gelagerd is in een bus (22) die op de bodem (16) van de eindkap (3) is aangebracht.

4.- Aandrijving volgens één van de voorgaande conclusies, daardoor gekenmerkt dat de aandrijving twee in elkaar grijpende conische tandwielen (19-20) of een tandwiel en

een wormwiel bevat, respectievelijk een eerste tandwiel (19) en een tweede tandwiel (20), die verdraaibaar zijn aangebracht rond twee hoofdzakelijk haaks op elkaar staande meetkundige assen (X-X' en Y-Y'), waarvan één meetkundige as (X-X') zich bij een geassembleerde luifel (1) in het verlengde bevindt van de as (12) van de luifeldoek (13).

5.- Aandrijving volgens één van de conclusies 2 tot 4, daardoor gekenmerkt dat het tweede tandwiel (20) een tandkrans (30) bevat en een daarmee samenhangend aandrijfstuk (31) waarvan een uiteinde (32) langs de onderzijde van de luifel (1) bereikbaar is via een opening (33) in de eindkap (3) voor aankoppeling van een zwengel (15).

6.- Aandrijving volgens één van de conclusies 2 tot 5, daardoor gekenmerkt dat de behuizing voorzien is van een deksel en dat op elk van de naar elkaar gerichte zijden van het deksel (23) en van de eindkap (3) een opstaande wand is voorzien (26-27), waarbij elk van deze wanden (26-27) voorzien is van een half circulaire uitsparing (28-29), welke uitsparingen (28-29), wanneer het deksel (23) in de eindkap (3) gemonteerd is, samen een lager definiëren waarin het tweede tandwiel (20) verdraaibaar is aangebracht.

7.- Aandrijving volgens conclusie 5 of 6, daardoor gekenmerkt dat de tandkrans (30) is voorzien van een astap (38) waarmee de tandkrans (30) gelagerd is in een uitsparing (39) in de bus (22) van de eindkap (3) waarin het eerste tandwiel (19) gelagerd is.

8.- Aandrijving volgens één van de conclusies 2 tot 6, daardoor gekenmerkt dat de lagering van de tandwielen (19-20) minstens gedeeltelijk is geïntegreerd in de eindkap (3) of dat de zittingen voor de lagers van de tandwielen (19-20) zijn geïntegreerd in de eindkap (3).

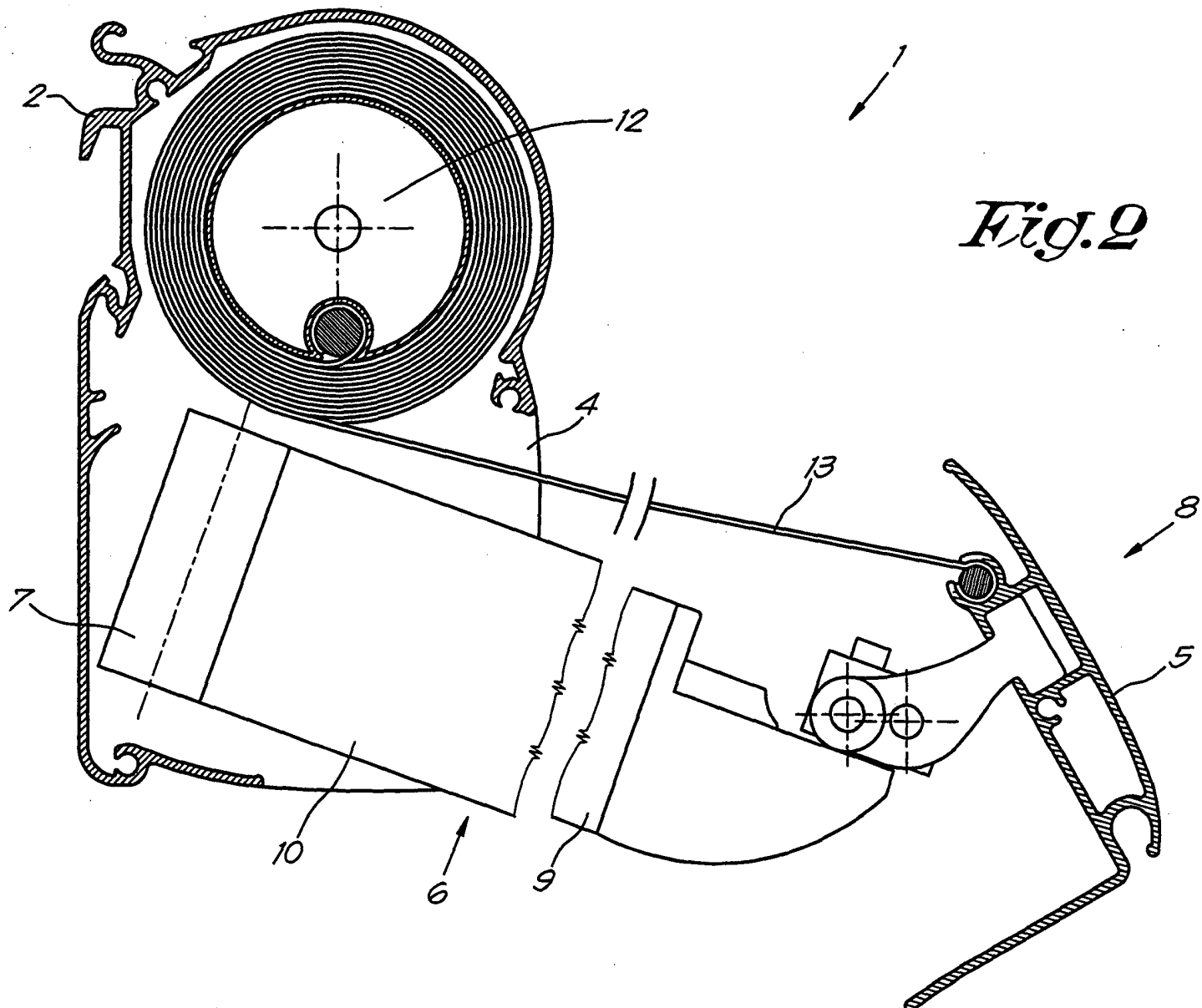


Fig. 2

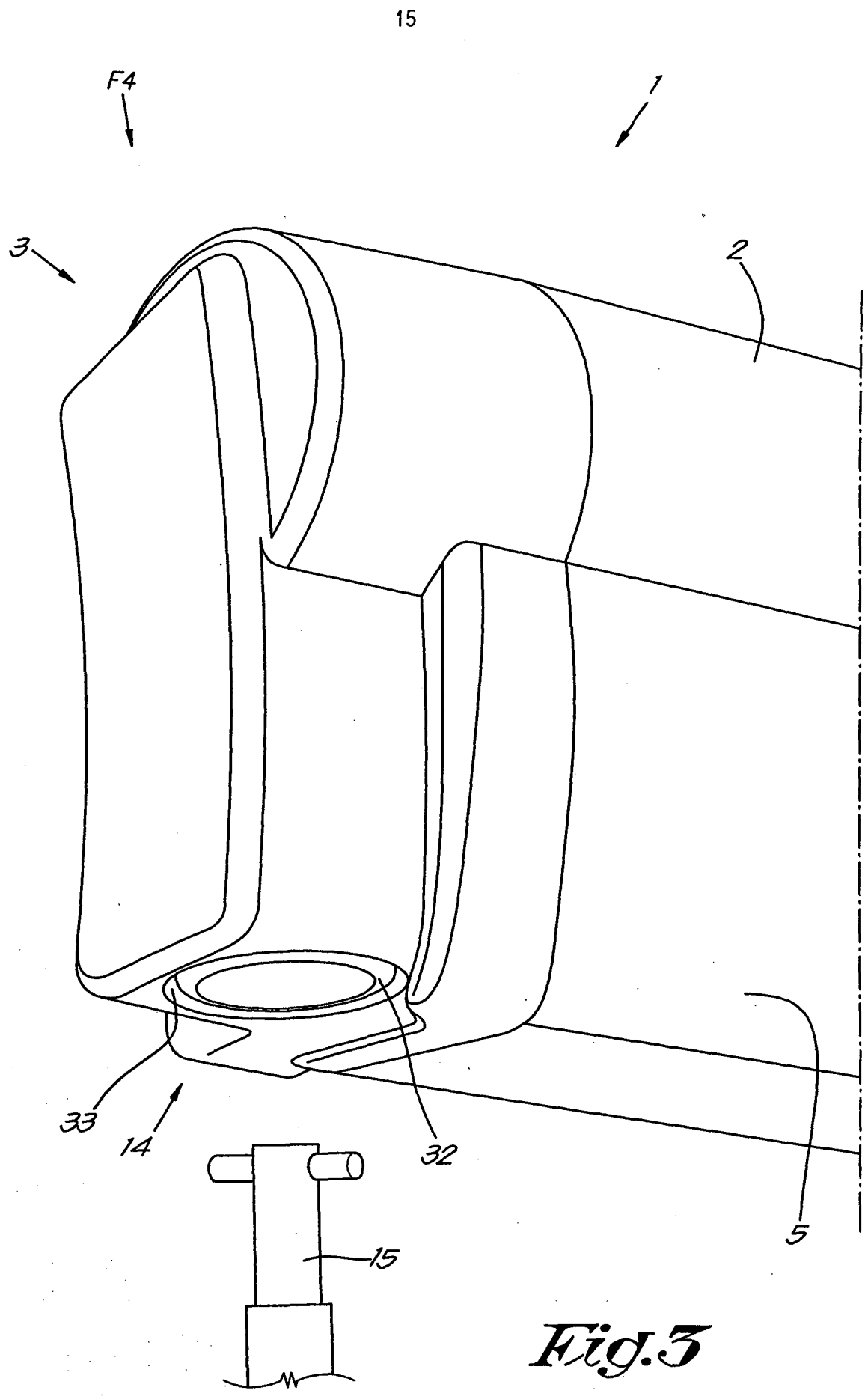
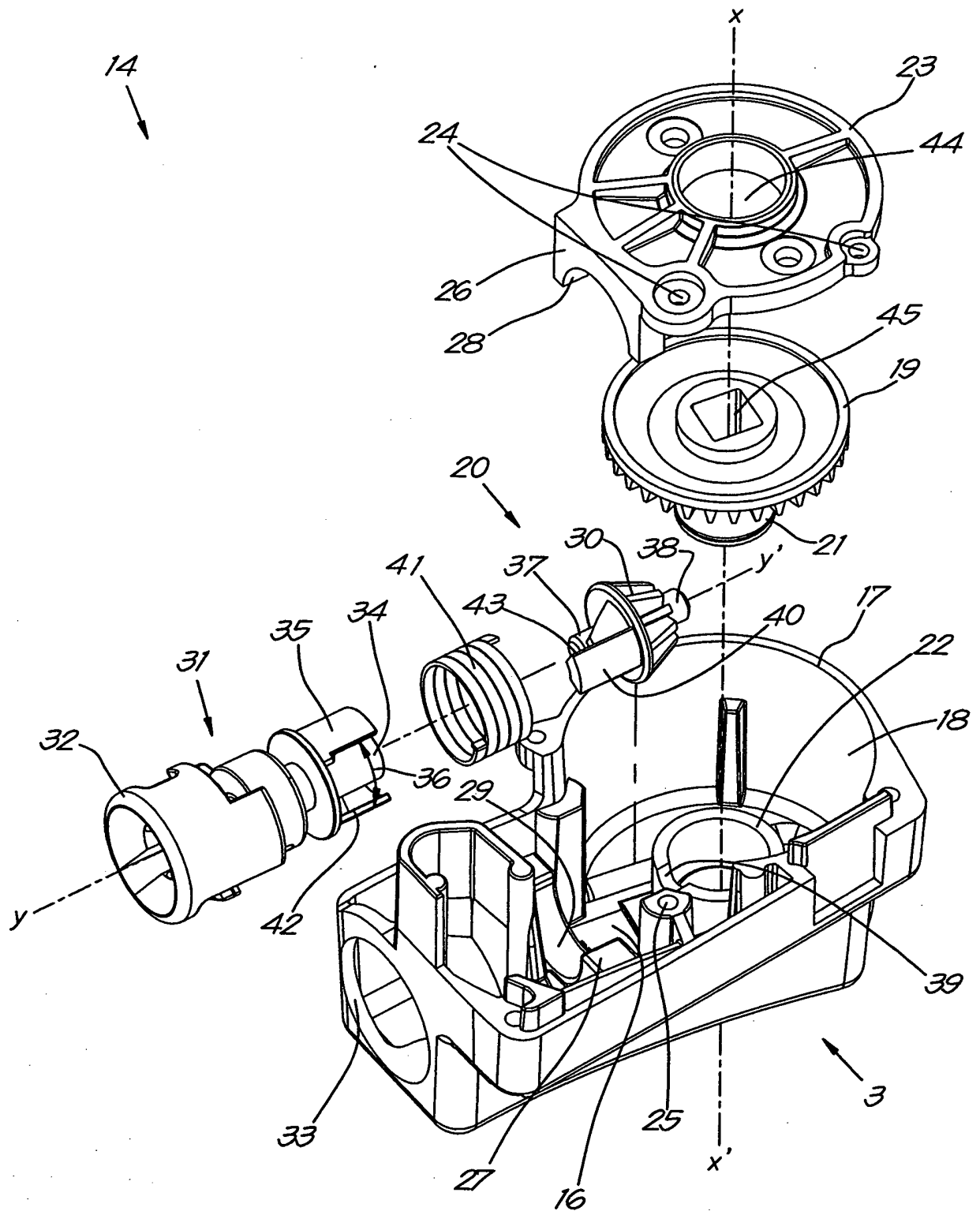


Fig. 3

16

*Fig. 4*

Aandrijving voor de as van een luifel.

Aandrijving voor de as van een luifel met een luifelkast (2) die aan minstens één uiteinde is afgesloten door een eindkap (3) waarin de aandrijving (14) is voorzien voor de rotatieve bediening van de as (12) van de luifel (1) waarop een luifeldoek (13) is opgerold, daardoor gekenmerkt dat de aandrijving (14) is geïntegreerd in de eindkap (3) en dat, met andere woorden, de eindkap (3) zelf de behuizing of minstens een gedeelte van de behuizing vormt van de aandrijving (14).

Figuur 4

SAMENWERKINGSVERDRAG INZAKE OCTROOIEN

VERSLAG BETREFFENDE HET ONDERZOEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE OPGESTELD KRACHTENS ARTIKEL 21 § 9 VAN DE BELGISCHE WET OP DE UITVINDINGSOCTROOIEN VAN 28 MAART 1984

IDENTIFICATIE VAN DE NATIONALE AANVRAGE	KENMERK VAN DE AANVRAGER OF GEMACHTIGDE 36010-BE-U
Belgische nationale aanvraag nr. 2008/0124	Datum van indiening 28-02-2008
	Ingeroepen voorrangsdatum
Aanvrager (Naam) BRUSTOR, NV	
Datum van het verzoek voor een onderzoek van internationaal type 07-05-2008	Door de Instantie voor Internationaal Onderzoek aan het verzoek voor een onderzoek van internationaal type toegekend nr. SN 50279
I. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP (bij toepassing van verschillende classificaties, alle classificatiesymbolen opgeven) Volgens de internationale octrooiclassificatie (CIB), of tegelijkertijd volgens de nationale classificatie en de CIB E04F10/06	
II. ONDERZOCHE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK	
Onderzochte minimum documentatie	
Classificatiesysteem	Classificatiesymbolen
IPC8	E04F
Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen	
III. ☐ MEN IS VAN OORDEEL DAT BEPAALDE CONCLUSIES NIET HET ONDERWERP KONDEN UITMAKEN VAN EEN ONDERZOEK (opmerkingen op aanvullingsblad)	
IV. ☐ GEBREK AAN EENHEID VAN UITVINDING EN/OF VASTSTELLING BETREFFENDE DE OMVANG VAN HET ONDERZOEK (opmerkingen op aanvullingsblad)	

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek
BE 200800124

A. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP
INV. E04F10/06

Volgens de Internationale Classificatie van octrooien (IPC) of zowel volgens de nationale classificatie als volgens de IPC.

B. ONDERZOCHETE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK

Onderzochte minimum documentatie (classificatie gevolgd door classificatiesymbolen)
E04F

Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor dergelijke documenten, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen

Tijdens het onderzoek geraadpleegde elektronische gegevensbestanden (naam van de gegevensbestanden en, waar uitvoerbaar, gebruikte trefwoorden)
EPO-Internal

C. VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
X	EP 0 694 439 A (POZZI CARLO MAURIZIO [CH]) 31 januari 1996 (1996-01-31) het gehele document	1-10
X	NL 8 902 499 A (MADO NEDERLAND MADO NEDERLAND [NL]) 1 mei 1991 (1991-05-01) het gehele document	1-10



Verdere documenten worden vermeld in het vervolg van vak C.



Leden van dezelfde octrooifamilie zijn vermeld in een bijlage

° Speciale categorieën van aangehaalde documenten

A niet tot de categorie X of Y behorende literatuur die de stand van de techniek beschrijft

D in de octrooiaanvraag vermeld

E eerdere octrool(aanvraag), gepubliceerd op of na de indieningsdatum, waarin dezelfde uitvinding wordt beschreven

L om andere redenen vermelde literatuur

O niet-schriftelijke stand van de techniek

P tussen de voorrangsdatum en de indieningsdatum gepubliceerde literatuur

T na de indieningsdatum of de voorrangsdatum gepubliceerde literatuur die niet bezwarend is voor de octrooiaanvraag, maar wordt vermeld ter verheldering van de theorie of het principe dat ten grondslag ligt aan de uitvinding

X de conclusie wordt als niet nieuw of niet inventief beschouwd ten opzichte van deze literatuur

Y de conclusie wordt als niet inventief beschouwd ten opzichte van de combinatie van deze literatuur met andere geciteerde literatuur van dezelfde categorie, waarbij de combinatie voor de vakman voor de hand liggend wordt geacht

Z lid van dezelfde octrooifamilie of overeenkomstige octrooipublicatie

Datum waarop het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type werd voltooid

13 Oktober 2008

Verzenddatum van het rapport van het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type

Naam en adres van de instantie

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

De bevoegde ambtenaar

Geivaerts, Dirk

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Informatie over leden van dezelfde octrooifamilie

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek

BE 200800124

In het rapport genoemd octrooigescrift	Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
EP 0694439	A	31-01-1996	DE 69511644 D1 30-09-1999 IT 1274295 B 17-07-1997
NL 8902499	A	01-05-1991	GEEN

Bij onderdeel V

Gemotiveerde verklaring met betrekking tot de nieuwheid, inventiviteit of industriële toepasbaarheid; referenties en toelichting ter ondersteuning van deze verklaring

1. Onderhavige aanvraag voldoet niet aan de criteria van octrooieerbaarheid, omdat de materie volgens conclusie 1 niet nieuw is.

EP-A-0694439 openbaart (waarbij de verwijzingen tussen haakjes van toepassing zijn op dit document):

"Aandrijving voor de as van een luifel met een luifelkast (3) die aan een uiteinde is afgesloten door een eindkap (2) waarin de aandrijving is voorzien voor de rotatieve bediening van de as van de luifel waarop een luifeldoek is opgerold, waarbij de aandrijving is geïntegreerd in de eindkap (vgl. fig. 4) en dat, met andere woorden, de eindkap zelf een gedeelte van de behuizing vormt van de aandrijving"

2. De volgconclusies 2-10 bevatten geen maatregelen die, in combinatie met de maatregelen volgens een van de conclusies waarnaar zij verwijzen, voldoen aan de eisen van nieuwheid of inventiviteit, vanwege de volgende redenen:
 - conclusies 2-5, 7, 8: bekend uit EP-A-0694439;
 - conclusie 6: ontwerpmaatregel welke geen inventiviteit lijkt te ondersteunen.