

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 382/2016
(22) Anmeldetag: 19.08.2016
(43) Veröffentlicht am: 15.03.2018

(51) Int. Cl.: **E04H 15/20** (2006.01)
E04H 15/06 (2006.01)
E04H 15/08 (2006.01)
E04H 15/58 (2006.01)
B60P 3/34 (2006.01)

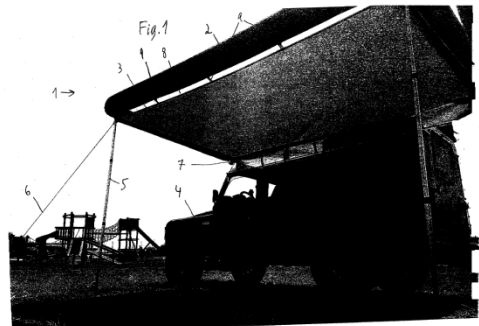
(56) Entgegenhaltungen:
US 4819389 A
FR 2510880 A1
DE 20013870 U1
GB 2016550 A
DE 29602403 U1

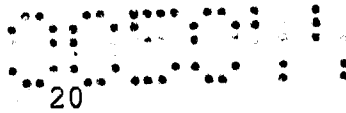
(71) Patentanmelder:
Gentletent GmbH
1170 Wien (AT)

(74) Vertreter:
Haffner und Keschmann Patentanwälte GmbH
Wien

(54) **Schutzelement**

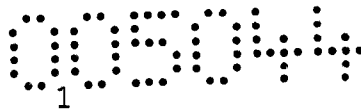
(57) Die Erfindung betrifft ein Schutzelement (1) zum Bereitstellen eines wettergeschützten Raumes, umfassend zumindest ein aufblasbares Rahmenelement (2) sowie ein aufspannbares Dachelement (3), wobei das Dachelement (3) an dem Rahmenelement (2) befestigbar ist, wobei im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelementes (2) ein Durch oder Auslass zur Ableitung von Wasser vorgesehen ist.





Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft ein Schutzelement (1) zum Bereitstellen eines wettergeschützten Raumes, umfassend zumindest ein aufblasbares Rahmenelement (2) sowie ein aufspannbares Dachelement (3), wobei das Dachelement (3) an dem Rahmenelement (2) befestigbar ist, wobei im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelementes (2) ein Durch- oder Auslass zur Ableitung von Wasser vorgesehen ist.



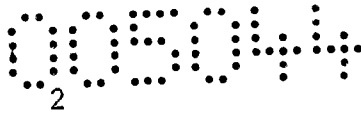
Die Erfindung betrifft ein Schutzelement zum Bereitstellen eines wettergeschützten Raumes, umfassend zumindest ein aufblasbares Rahmenelement sowie ein aufspannbares Dachelement, wobei das Dachelement an dem Rahmenelement befestigbar ist.

Die Erfindung betrifft weiters die Verwendung eines Schutzelements zusammen mit zumindest einem Tragelement.

Aus dem Stand der Technik sind Sackmarkisen bekannt, die mit Hilfe einer Kederschiene an Fahrzeugen, insbesondere Wohnwägen, in einem in einem länglichen Sack verstauten Zustand befestigt sind und bei Bedarf ausgezogen werden können. Markisen dienen als Schutzelemente, um insbesondere vor Sonne und Regen zu schützen. Mithilfe von Tragelementen wie Stangen können diese Markisen an der dem Fahrzeug abgewandten Seite zusätzlich abgestützt werden. Die Markisen weisen ein Dachelement aus flexiblem Material sowie einen aus starren Stangen bestehenden Rahmen auf. Wenn die Markise nicht benötigt wird, kann das Dachelement eingerollt und am Fahrzeug befestigt werden. Die Stangen können ebenfalls im Fahrzeug verstaut werden.

Die bekannten Schutzelemente weisen mehrere Nachteile auf. Aufgrund der relativ schweren Rahmenstangen sind sie schwer, was insbesondere bei auf eine Gewichtsminimierung abzielenden Offroadfahrzeugen und Wohnwägen nachteilig ist.

Weiters sind die Markisen im verpackten Zustand sehr sperrig, weil die Dachelemente am Rand eine starre Stange aufweisen, die der Stabilisierung der Markise sowie als vorderes Rahmenelement dient. Daher entspricht die Länge



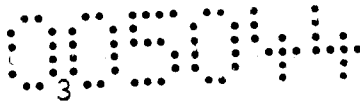
der Markise im verpackten Zustand zumindest der Länge der Markise im benutzten Zustand.

Bei Auftreten von Stürmen besteht die Gefahr, dass die Markise hochgehoben und gegen das Fahrzeug geschleudert wird. Aufgrund der metallischen Rahmenstangen ist das Risiko hoch, dass das Fahrzeug hierbei durch die Markise beschädigt wird.

Ein weiterer Nachteil der bekannten Markisen liegt darin, dass sich bei Regen Wasser auf dem Dachelement sammelt, sodass sich ein Sack bildet, aus dem das Wasser nicht mehr abfließen kann. Dieses Zusatzgewicht führt dazu, dass sich die Markise verwindet und im schlimmsten Fall sogar zerstört wird.

Es ist daher eine Aufgabe der Erfindung, ein Schutzelement zum Bereitstellen eines wettergeschützten Raumes zu schaffen, welches die oben genannten Nachteile zumindest teilweise überwindet. Insbesondere soll ein Schutzelement geschaffen werden, welches eine Sackbildung durch Regenwasser wirksam vermeidet.

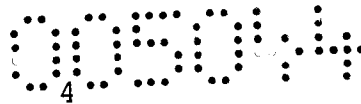
Zur Lösung dieser Aufgabe ist vorgesehen, dass im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelementes ein Durch- oder Auslass zur Ableitung von Wasser vorgesehen ist. Im Gebrauchszustand ist das Schutzelement also nicht vollständig wasserdicht, sondern ist ausgebildet, um auf das Schutzelement auftreffendes Regenwasser abzuleiten. Dadurch wird wirksam verhindert, dass sich Wasser auf dem Schutzelement sammeln und einen Sack ausbilden kann. Das Regenwasser wird über den Durch- oder Auslass geleitet,



sodass es unterhalb bzw. neben dem Schutzelement auf den Boden gelangt.

Bevorzugt ist vorgesehen, dass der Durchlass einen Spalt zwischen dem Rahmenelement und dem Dachelement umfasst. Das Schutzelement weist also an zumindest einer Stelle keine oder eine nicht wasserdichte Verbindung zwischen dem Rahmenelement und dem Dachelement auf, sodass zwischen dem Rahmenelement und dem Dachelement Regenwasser hindurchfließen kann. Das Rahmenelement und das Dachelement können hierzu bspw. mithilfe von einem oder mehreren Riemen verbunden sein, sodass ein Ableiten des Wassers zwischen den Riemen ermöglicht wird. Um das Wasser wegzuführen und die unter dem Schutzelement befindlichen Personen bzw. Gegenstände vor Wasserspritzern zu schützen, können zusätzliche Elemente vorgesehen sein, um das Wasser in Richtung Boden zu führen. Beispielsweise kann an dem Dachelement eine Schutzwand angeordnet sein, an der das Wasser abfließen kann. Diese Schutzwand ist bevorzugt direkt am Spalt und als Teil des Dachelements ausgebildet. Alternativ kann die Schutzwand auch lösbar mit dem Dachelement oder dem Rahmenelement verbunden sein, bspw. mithilfe eines Reißverschlusses.

Besonders bevorzugt ist vorgesehen, dass der Spalt zwischen einem einer offenen Seite des Rahmens gegenüberliegenden Randabschnitt des Dachelements und dem Rahmenelement ausgebildet ist. Hierbei ist eine Seite des Rahmens offen, sodass der Rahmen im Grundriss bspw. eine U-Form aufweist. Im benutzten Zustand des Schutzelements ist die offene Seite des Rahmens bevorzugt die dem Fahrzeug zugewandte Seite des Schutzelements. Das Wasser wird bei dieser Ausführung also auf der vom Fahrzeug am weitesten

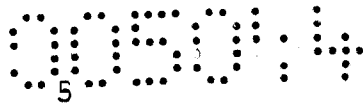


entfernten Seite des Schutzelements durch den Spalt abgeführt. Personen bzw. Gegenstände, die sich unter dem Schutzelement aufhalten, werden daher durch das abfließende Wasser wenig gestört und es wird verhindert, dass der Boden in Fahrzeugnähe nass wird.

Weiters ist bevorzugt vorgesehen, dass das Dachelement entlang seiner sich von der offenen Seite des Rahmens bis zum Spalt erstreckenden Randabschnitte wasserdicht mit dem Rahmenelement verbunden ist. Dadurch wird gewährleistet, dass das Regenwasser ausschließlich durch den dafür vorgesehenen Spalt abgeleitet wird.

Der Durchlass kann zur Ableitung des Wassers auch zumindest eine Öffnung im Dachelement umfassen. Diese zumindest eine Öffnung kann anstelle oder zusätzlich zu einem Spalt zwischen dem Dachelement und dem Rahmenelement vorgesehen sein. Um eine Sackbildung wirkungsvoll zu vermeiden, ist die zumindest eine Öffnung bevorzugt in der Nähe des Rahmenelements vorgesehen. Solch eine Ausführung hat den Vorteil, dass das Regenwasser gezielter abgeleitet werden kann, bspw. indem die Öffnungen mit Leitungen verbunden sind, die das Wasser in Richtung Boden führen. Dadurch kann insbesondere vermieden werden, dass das Regenwasser aus einer großen Fallhöhe auf den Boden auftrifft. Die zumindest eine Öffnung kann durch einen Spalt, insbesondere einen parallel zum Rahmenelement verlaufenden Spalt oder auch durch ein oder mehrere Löcher gebildet sein.

Um das Schutzelement sinnvoll anordnen zu können, ist bevorzugt vorgesehen, dass zumindest ein Verbindungselement, bspw. eine Lasche, vorgesehen ist, um das Schutzelement an einem Fahrzeug, einem Tragelement,

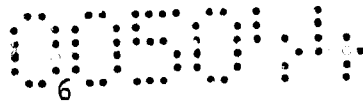


bspw. einer Stange, die mit dem Untergrund verbunden werden kann, und/oder einem weiteren Schutzelement zu befestigen. Ein solches Verbindungselement ist bevorzugt am Rahmenelement angeordnet und dient bspw. der Verbindung mit einem Tragelement, um das Schutzelement an einer dem Fahrzeug abgewandten Seite abstützen zu können. Die Verbindungselemente können im Eckbereich des Schutzelements oder auch an den Längsseiten angeordnet sein.

Das Schutzelement kann bspw. durch die Tragelemente bildenden (Teleskop-)Stangen abgestützt werden. Alternativ oder zusätzlich kann ein bevorzugt U-förmiges, aufblasbares Tragelement verwendet werden. Hierbei werden die beiden Enden des Tragelementes mit den Ecken des Schutzelements verbunden, sodass die Verbindung der beiden Enden am Boden aufliegt.

Um das Ableiten von Regenwasser zu verbessern, ist bevorzugt vorgesehen, dass das Dachelement im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelements eine Neigung in Richtung des Durchlasses aufweist, sodass Wasser auf dem Dachelement durch Einwirkung der Schwerkraft in Richtung des Durchlasses fließen kann.

Bevorzugt ist vorgesehen, dass das Rahmenelement im Querschnitt im Wesentlichen kreisförmig ausgebildet ist. Rahmenelemente mit kreisförmigem Querschnitt sind einfach herzustellen und stabil, verglichen mit anderen Rahmenelementen. Alternativ kann der Querschnitt auch eine andere Form aufweisen und bspw. rechtwinkelig oder sechseckig sein.



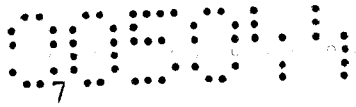
Weiters ist bevorzugt vorgesehen, dass das Rahmenelement einen Außenschlauch sowie einen aufblasbaren, innerhalb des Außenschlauchs angeordneten Innenschlauch umfasst.

Eine einfach zu bedienende Ausführungsform sieht vor, dass das Dachelement mit dem Rahmenelement verbunden ist, sodass das Dachelement durch das Aufblasen des Rahmenelements aufspannbar ist. Dadurch ist es möglich, dass Schutzelement im Wesentlichen durch das Aufblasen des Rahmenelements aufzubauen. Ein gesondertes Verbinden des Dachelements mit dem Rahmenelement nach dem Aufblasen des Rahmenelements ist hierbei nicht erforderlich.

Bevorzugt ist vorgesehen, dass das Rahmenelement im aufgeblasenen Zustand einen einseitig offenen Rahmen ausbildet, der Randabschnitte des aufgespannten Dachelements hält.

Hierbei ist besonders bevorzugt vorgesehen, dass das Dachelement an einer offenen Seite des Rahmens ein Verbindungselement zum Befestigen an einem Fahrzeug, insbesondere an einer Kederschiene eines Fahrzeuges, aufweist.

Das Verbindungselement weist bevorzugt einen an einem sich entlang der offenen Seite des Rahmens erstreckenden Randabschnitt des Dachelements ausgebildeten Keder, insbesondere einen Wulst auf. Ein Keder kann schnell und einfach mit dem Dach oder der Seitenwand eines Fahrzeuges verbunden werden. Insbesondere weisen bspw. Wohnwägen üblicherweise Kederschiene auf, mit denen das Dachelement mithilfe des Keders verbunden werden kann. Dadurch können bereits vorhandene Verbindungsmittel genutzt werden, sodass

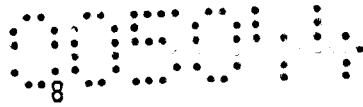


eine gesonderte, zusätzliche Verbindung nicht nötig ist. Über eine Doppelketerschiene ist es auch möglich, die Keder zweier Schutzelemente miteinander zu verbinden, sodass ein größerer Schutzbereich bereitgestellt wird.

Um das Schutzelement nach Gebrauch schnell und effizient verstauen zu können, ist bevorzugt vorgesehen, dass das Dachelement an einer offenen Seite des Rahmens einen Sack trägt, der zur Aufnahme des Dachelements und des Rahmenelements in dessen nicht aufgeblasenem Zustand dient. Der Sack ist hierbei bevorzugt mit dem Dachelement verbunden, sodass keine weiteren Elemente benötigt werden, um das Schutzelement in den Sack verpacken zu können. Die Verbindung des Sacks mit dem Schutzelement, insbesondere dem Dachelement kann entweder dauerhaft oder mithilfe von lösbaren Verbindungsmitteln erfolgen. Dadurch wird die Handhabbarkeit des Schutzelementes erhöht. Alternativ kann ein gesonderter Sack vorgesehen sein, anstelle oder zusätzlich zu einem mit dem Schutzelement verbundenen Sack.

Durch die Bereitstellung eines solchen Sackes für das Schutzelement wird die Kompaktheit des Schutzelements im unbenutzten Zustand weiter erhöht. Da das Schutzelement keine festen Metallstangen aufweist, kann es relativ klein zusammengefaltet bzw. zusammengerollt werden.

Das Schutzelement kann sowohl zusammen mit den (Teleskop)-Stangen im Sack verpackt werden, als auch ohne diese. Im ersten Fall können die (Teleskop)-Stangen mit dem Schutzelement verbunden bleiben und werden zusammen mit diesem zusammengerollt. In letzterem Fall werden die (Teleskop)-Stangen vom Schutzelement und damit vom Sack entkoppelt. Das Schutzelement kann so auf ein kleineres

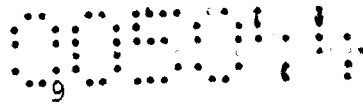


Packmaß zusammengerollt werden; die (Teleskop)-Stangen können separat verstaut werden.

Der Sack mit dem Schutzelement kann zudem auf die halbe Länge des Außenmaßes im aufgestellten Zustand d.h. halbiert verpackt werden. Bevorzugt ist der Sack derart ausgebildet, dass eine Hälfte des Sacks in der anderen Hälfte des Sacks angeordnet werden kann. Hierbei wird bevorzugt das Schutzelement zuerst im Sack angeordnet und anschließend der Sack so zusammengefaltet, dass eine Hälfte des Sacks in der anderen Hälfte des Sacks verpackt wird. Als Sackverschluss dient hierbei bspw. ein Reißverschluss oder ein Klettverschluss. Dadurch wird eine deutliche Reduktion der Länge des Sacks erzielt.

Weiters ist bevorzugt vorgesehen, dass das Dachelement aus einem Segeltuch besteht. Segeltuch hat sich als besonders geeignet für den Einsatz als Dachelement herausgestellt, weil es widerstandsfähig und gleichzeitig relativ leicht ist und somit für Außenanwendungen gut geeignet ist.

Eine bevorzugte Ausführung sieht vor, dass weiters zumindest ein Befestigungselement, z.B. ein Reißverschluss, vorgesehen ist, um bspw. Seitenelemente an dem Schutzelement zu befestigen. Seitenelemente können genutzt werden, um den durch das Schutzelement definierten Raum weiter abzugrenzen und einen nicht nur nach oben geschützten Bereich zu schaffen. Um Seitenelemente einfach und effizient an dem Schutzelement zu befestigen, sind bevorzugt am Rahmenelement entsprechende Befestigungsmittel vorgesehen. Reißverschlüsse eignen sich hierbei besonders gut, weil eine dichte und schnell verschließbare und

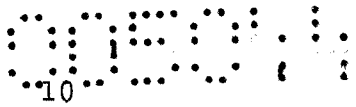


schnell öffnensbare Verbindung zwischen dem Rahmenelement und den Seitenteilen hergestellt wird.

Wie bereits erwähnt, kann das Rahmenelement einen Außenschlauch sowie einen aufblasbaren, innerhalb des Außenschlauchs angeordneten Innenschlauch umfassen. In diesem Zusammenhang ist bevorzugt vorgesehen, dass der Innenschlauch aus einem Kunststoff, bspw. Polyurethan besteht, der bevorzugt eine Dehnbarkeit von bis zu 300% aufweist. Kunststoffe, insbesondere Polyurethan sind sehr haltbar, reibfest und flexibel, wodurch sie für die Anwendung bei einem erfindungsgemäßen Schutzelement sehr gut geeignet sind. Auch eine hohe Dehnbarkeit ist für das Material des Innenschlauches vorteilhaft, um eine geringe Größe im ungefüllten Zustand bei gleichzeitig guten Eigenschaften, insbesondere eine gute Anpassbarkeit an die Form des Außenschlauchs, im gefüllten Zustand zu erzielen. Besonders bevorzugt ist eine Dehnbarkeit von 200-300%.

Das Schutzelement ist während des Gebrauchs, aber gegebenenfalls auch im nicht benutzten, nicht aufgeblasenen Zustand den Umgebungseinflüssen, insbesondere einer Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Um zu verhindern, dass das Material des Innenschlauches dadurch beschädigt wird, ist bevorzugt vorgesehen, dass der Innenschlauch aus einem UV-beständigen Material besteht.

Um das Schutzelement im nicht gebrauchten Zustand möglichst klein machen zu können, ist bevorzugt vorgesehen, dass der Innenschlauch eine Wandstärke von 0,100 mm bis 0,200 mm aufweist.



Dadurch kann die Größe und das Gewicht des Schutzelements verringert werden, was insofern von wesentlicher Bedeutung ist, da erfindungsgemäße Schutzelemente oft auf Reisen, bspw. bei Wohnwägen eingesetzt werden und daher die Größe und das Gewicht eine entscheidende Rolle spielen. Auch die Dehnbarkeit des Materials und die Anpassbarkeit an den Außenschlauch wird dadurch erhöht. Weiters wird auch die Montage des Schutzelements erleichtert, wenn es leichter ist. Auch hierbei muss das Material dehnbar und widerstandsfähig bleiben. Dies kann bspw. durch den Einsatz eines Polyurethans gewährleistet werden.

Weiters ist bevorzugt vorgesehen, dass der Innenschlauch und der Außenschlauch relativ zueinander frei bewegbar angeordnet sind. Der Innen- und der Außenschlauch haften also nicht aufeinander, sondern können sich im Wesentlichen unabhängig voneinander bewegen. Dadurch kann sich der Innenschlauch unabhängig von der Lage des Außenschlauches beim Aufblasen ausdehnen und das Material sowohl des Innenschlauchs als auch des Außenschlauches wird geschont.

Der Außenschlauch sollte vor allem abriebfest, stichfest und reißfest sein, um während der Benutzung nicht beschädigt zu werden. Da der Außenschlauch direkt den Wettereinflüssen wie Sonne und Regen ausgesetzt ist, sind hierbei hohe Anforderungen an das Material zu stellen. Weiters soll der Außenschlauch möglichst leicht sein, um ein leichtgewichtiges Schutzelement zu erhalten. Besonders bevorzugt ist deswegen, dass der Außenschlauch aus einem Kunststoff, insbesondere einem Gewebe aus Polyamid besteht. Solche Gewebe sind ausgezeichnet für die Verwendung bei einem Außenschlauch geeignet.

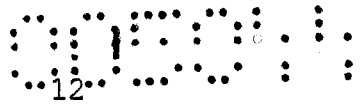


Der Außenschlauch ist bevorzugt stark undehnbare. Der Außenschlauch ist fest und stabil und gibt/hält die Form des Schutzelementes und stellt insbesondere eine gute Haltbarkeit des Schutzelements bereit.

Um den Innenschlauch einfach und schnell befüllen bzw. anschließend entleeren zu können, ist bevorzugt vorgesehen, dass der Innenschlauch ein Ventil zum Befüllen und Entleeren mit Luft aufweist. Hierfür können verschiedene Ventile vorgesehen sein. Es können auch mehr als ein Ventil, insbesondere ein Ventil zum Befüllen und ein Ventil zum Entleeren vorgesehen sein. Insbesondere ist bevorzugt vorgesehen, dass das Ventil in einer Öffnung des Außenschlauches angeordnet ist. Dadurch kann das Rahmenelement jederzeit gefüllt werden.

Um sicherzustellen, dass der Innenschlauch, insbesondere das Ventil des Innenschlauches, im Außenschlauch an der richtigen Position angeordnet ist, ist bevorzugt vorgesehen, dass Verbindungsmittel, bspw. ein Klettverschluss, vorgesehen sind, um den Innenschlauch mit dem Außenschlauch lösbar zu verbinden. Hierbei ist es besonders bevorzugt vorgesehen, dass die freie Beweglichkeit zwischen dem Innenschlauch und dem Außenschlauch lediglich geringfügig, bspw. beim Ventil, eingeschränkt wird.

Um den Innenschlauch separat vom Außenschlauch wechseln zu können, bspw. wenn der Innenschlauch beschädigt ist, ist bevorzugt vorgesehen, dass der Außenschlauch eine verschließbare Öffnung aufweist, um den Innenschlauch aus dem Außenschlauch herauszunehmen bzw. hineinzugeben. Die Öffnung kann bspw. mithilfe eines Klettverschlusses oder

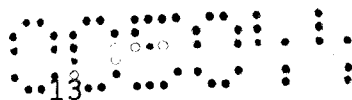


eines Reißverschlusses versehen sein, um sie verschließen zu können. Dadurch kann der Innenschlauch einfach und schnell entnommen und wieder eingesetzt werden.

Im Grundriss kann das zumindest eine Rahmenelement im aufgeblasenen Zustand auch einen O-förmigen, also einen im Wesentlichen geschlossenen Rahmen bildet. Diese Alternative eignet sich insbesondere für frei stehende Schutzelemente, die ausschließlich mithilfe von Tragelementen gestützt sind.

Weiters betrifft die Erfindung die Verwendung eines erfindungsgemäßen Schutzelements zusammen mit zumindest einem Tragelement. Als Tragelement kommen bspw. Stangen, insbesondere Teleskopstangen zur variablen Einstellung der Höhe oder aufblasbare Tragelemente zum Einsatz. Bevorzugt wird eine Seite des Schutzelements durch ein Fahrzeug gestützt, es ist aber auch möglich, dass das Schutzelement lediglich durch Tragelemente gestützt wird und daher frei stehen kann.

Für die Verwendung bei kleineren Fahrzeugen, wie PKWs kann das Schutzelement kürzer ausgeführt sein und es werden hierbei nur zwei (Teleskop)-Stangen zur Abstützung benötigt, weil das Schutzelement entlang einer Seite im Wesentlichen vollständig durch das Fahrzeug gestützt wird. Für größere Fahrzeuge kann die Länge des Schutzelementes auch 4,5 oder 6m betragen, wobei hierbei eine weitere (Teleskop)-Stange vorgesehen sein kann, um das Schutzelement insbesondere an der dem Fahrzeug abgewandten Seite zusätzlich zu stützen. Dieses (Teleskop)-Stange ist hierbei bevorzugt in der Mitte einer Seite des Schutzelements angeordnet.

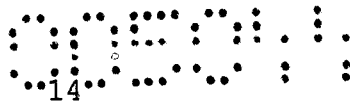


Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. In dieser zeigen Fig. 1 ein Schutzelement im aufgeblasenen Zustand in einer ersten Anordnung an einem Fahrzeug, Fig. 2 ein Schutzelement im aufgeblasenen Zustand in einer zweiten Anordnung an einem Fahrzeug und Fig. 3 ein freistehendes Schutzelement im aufgeblasenen Zustand.

In Fig. 1 ist mit 1 ein Schutzelement, umfassend ein aufblasbares Rahmenelement 2 und ein Dachelement 3, bezeichnet. Das Rahmenelement 2 ist im Grundriss U-förmig und so angeordnet, dass es an seiner offenen Seite an einem Fahrzeug 4 befestigt ist. Weiters wird das Rahmenelement 2 durch drei Stangen 5, die jeweils in einer Ecke des Rahmenelements 2 mithilfe von Verbindungselementen angeordnet sind, abgestützt und mithilfe von Seilen 6 fixiert. Dadurch wird das Schutzelement 1 beabstandet vom Boden angeordnet, sodass der Bereich unterhalb des Schutzelements 1 vor Umwelteinflüssen, insbesondere Sonne und Regen geschützt ist.

Das Schutzelement kann auch mit zwei (Teleskop)-Stangen abgestützt werden, dies ist der Fall, wenn es z.B. an einem größeren, als dem abgebildeten Fahrzeug montiert ist. Es genügen dann zwei (Teleskop)-Stangen, die an der dem Fahrzeug abgewandten Seite des Schutzelements angeordnet sind. Dort, wo das Schutzelement, wie in Fig. 1 dargestellt, seitlich über der Fahrzeuglänge hinausragt, kann eine dritte (Teleskop)-Stange verwendet werden.

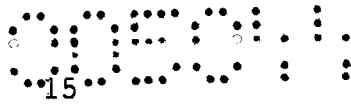
Am offenen Ende des Schutzelements 1 ist ein Sack 7 angeordnet, der mit dem Dachelement 3 verbunden ist. An der



der offenen Seite des Rahmenelements 2 gegenüberliegenden Seite des Rahmenelements 1 ist ein Spalt 8 zwischen dem Dachelement 3 und dem Rahmenelement 2 ausgebildet. Hierbei sind das Rahmenelement 2 und das Dachelement 3 mithilfe von Riemen 9 so miteinander verbunden, dass der Spalt 8 zwischen dem Rahmenelement 2 und dem Dachelement 3 entsteht. Durch den Spalt 8 kann Regenwasser von dem Dachelement 3 abfließen. Dieser Vorgang wird dadurch erleichtert, dass das Dachelement 3 in Richtung des Spaltes 8 geneigt ist. An den anderen beiden Seiten ist das Dachelement 3 mit dem Rahmenelement 2 wasserdicht verbunden.

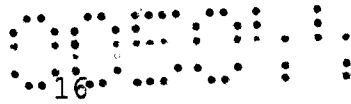
Das Schutzelement 1 wird, wenn es nicht gebraucht wird, im Sack 7 transportiert. Bei Bedarf wird es entpackt, am Fahrzeug 4 angeordnet und das Rahmenelement 2 wird aufgeblasen. Dadurch wird das Dachelement 3 aufgespannt. Anschließend werden die Stangen 5 sowie die Seile 6 montiert, um das Schutzelement 1 zu fixieren. Soll nunmehr das Schutzelement 1 abgebaut werden, so werden die Stangen 5 und die Seile 6 entfernt und die Luft wird aus dem Rahmenelement 2 gelassen. Anschließend kann das Schutzelement 1 zusammengerollt bzw. zusammengefaltet werden und in dem Sack 7 verstaut werden.

In Fig. 2 ist das Schutzelement 1 an einem anderen, niedrigeren Fahrzeug 4 befestigt. Ebenso wie bei der Darstellung gemäß Fig. 1 ist das Schutzelement 1 an der offenen Seite des Rahmenelements 2 am Fahrzeug 4 angeordnet und drei Stangen 5 sind in den Ecken des Rahmenelements 2 zur Unterstützung befestigt. Im Unterschied zur Ausführung gemäß Fig. 1 ist die Neigung des Dachelements 2 nicht in Richtung vom Fahrzeug 4 weg, sondern in Richtung zum



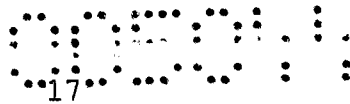
Fahrzeug 4 hin abfallend. Dadurch fließt das Regenwasser gegebenenfalls auf das Dach des Fahrzeuges 4. Es ist daher auch nicht nötig, einen Spalt 8 zwischen dem Rahmenelement 2 und dem Dachelement 2 bereitzustellen, sondern auch die dem Fahrzeug 4 abgewandte Seite des Schutzelements 1 ist wasserdicht geschlossen. Bei dieser Ausführung bildet die offene Seite des Rahmenelements 2 einen Auslass für Regenwasser.

In Fig. 3 ist ein erfindungsgemäßes Schutzelement 1 ohne Fahrzeug 4 dargestellt. Das Schutzelement 1 wird von vier Stangen 5 sowie vier Seilen 6 in seiner Position gehalten.



Patentansprüche:

1. Schutzelement zum Bereitstellen eines wettergeschützten Raumes, umfassend zumindest ein aufblasbares Rahmenelement sowie ein aufspannbares Dachelement, wobei das Dachelement an dem Rahmenelement befestigbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelementes (2) ein Durch- oder Auslass zur Ableitung von Wasser vorgesehen ist.
2. Schutzelement nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Durchlass einen Spalt (8) zwischen dem Rahmenelement (2) und dem Dachelement (3) umfasst.
3. Schutzelement nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Spalt (8) zwischen einem einer offenen Seite des Rahmens gegenüberliegenden Randabschnitt des Dachelements (3) und dem Rahmenelement (2) ausgebildet ist.
4. Schutzelement nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) entlang seiner sich von der offenen Seite des Rahmens bis zum Spalt (8) erstreckenden Randabschnitte wasserdicht mit dem Rahmenelement (2) verbunden ist.
5. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Durchlass zumindest eine Öffnung im Dachelement (3) umfasst.
6. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Verbindungselement, bspw. eine Lasche, vorgesehen ist, um das Schutzelement (1) an einem Fahrzeug (4), einem



Trageelement, bspw. einer Stange (5), die mit dem Untergrund verbunden werden kann, und/oder einem weiteren Schutzelement (1) zu befestigen.

7. Schutzelement nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass das zumindest eine Verbindungselement am Rahmenelement (2) angeordnet ist.

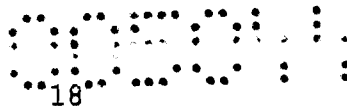
8. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) im aufgeblasenen Zustand des Rahmenelements (2) eine Neigung in Richtung des Durchlasses aufweist, sodass Wasser auf dem Dachelement (3) durch Einwirkung der Schwerkraft in Richtung des Durchlasses fließen kann.

9. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Rahmenelement (2) im Querschnitt im Wesentlichen kreisförmig ausgebildet ist.

10. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Rahmenelement (2) einen Außenschlauch sowie einen aufblasbaren, innerhalb des Außenschlauchs angeordneten Innenschlauch umfasst.

11. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) mit dem Rahmenelement (2) verbunden ist, sodass das Dachelement (3) durch das Aufblasen des Rahmenelements (2) aufspannbar ist.

12. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass das Rahmenelement (2) im aufgeblasenen Zustand einen einseitig offenen Rahmen



ausbildet, der Randabschnitte des aufgespannten Dachelements (3) hält.

13. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) an einer offenen Seite des Rahmens ein Verbindungselement zum Befestigen an einem Fahrzeug (4), insbesondere an einer Keterschiene eines Fahrzeuges (4), aufweist.

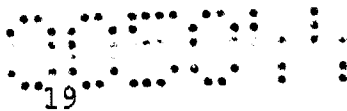
14. Schutzelement nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Verbindungselement einen an einem sich entlang der offenen Seite des Rahmens erstreckenden Randabschnitt des Dachelements (3) ausgebildeten Keder, insbesondere einen Wulst aufweist.

15. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) an einer offenen Seite des Rahmens einen Sack (7) trägt, der zur Aufnahme des Dachelements (3) und des Rahmenelements (2) in dessen nicht aufgeblasenem Zustand dient.

16. Schutzelement nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Sack (7) derart ausgebildet ist, dass eine Hälfte des Sacks (7) in der anderen Hälfte des Sacks (7) angeordnet werden kann.

17. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass das Dachelement (3) aus einem Segeltuch besteht.

18. Schutzelement nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass weiters zumindest ein Befestigungselement, z.B. ein Reißverschluss, vorgesehen



ist, um bspw. Seitenelemente an dem Schutzelement (1) zu befestigen.

19. Verwendung eines Schutzelements nach einem der Ansprüche 1 bis 18 zusammen mit zumindest einem Tragelement.

Wien, am 19.8.2016

Anmelder
durch:

Haffner und Keschmann
Patentanwälte GmbH



Nr. 489
Dipl.-Ing. Dr. Stephan Haas

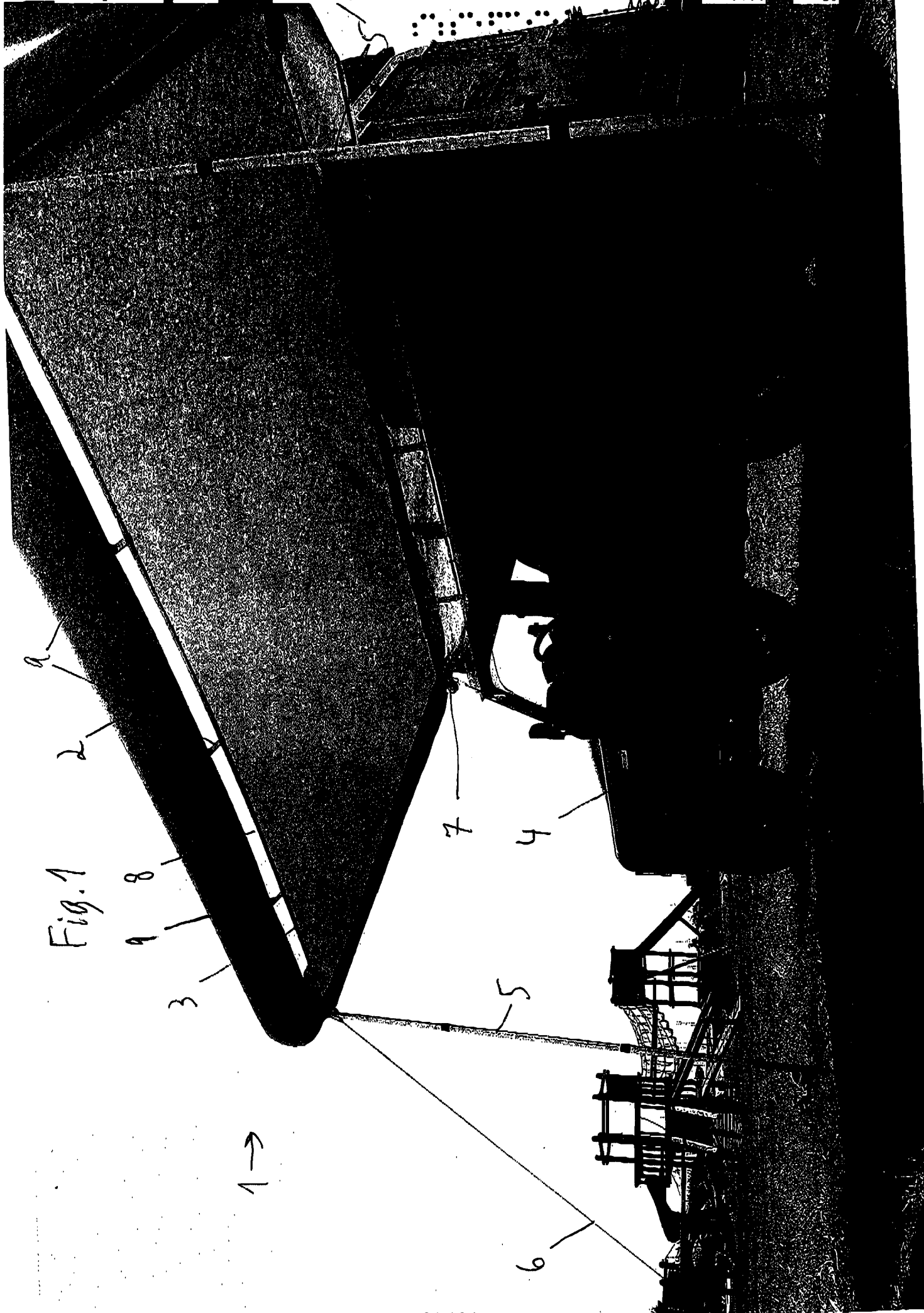


Fig. 1

1

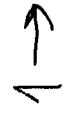
2

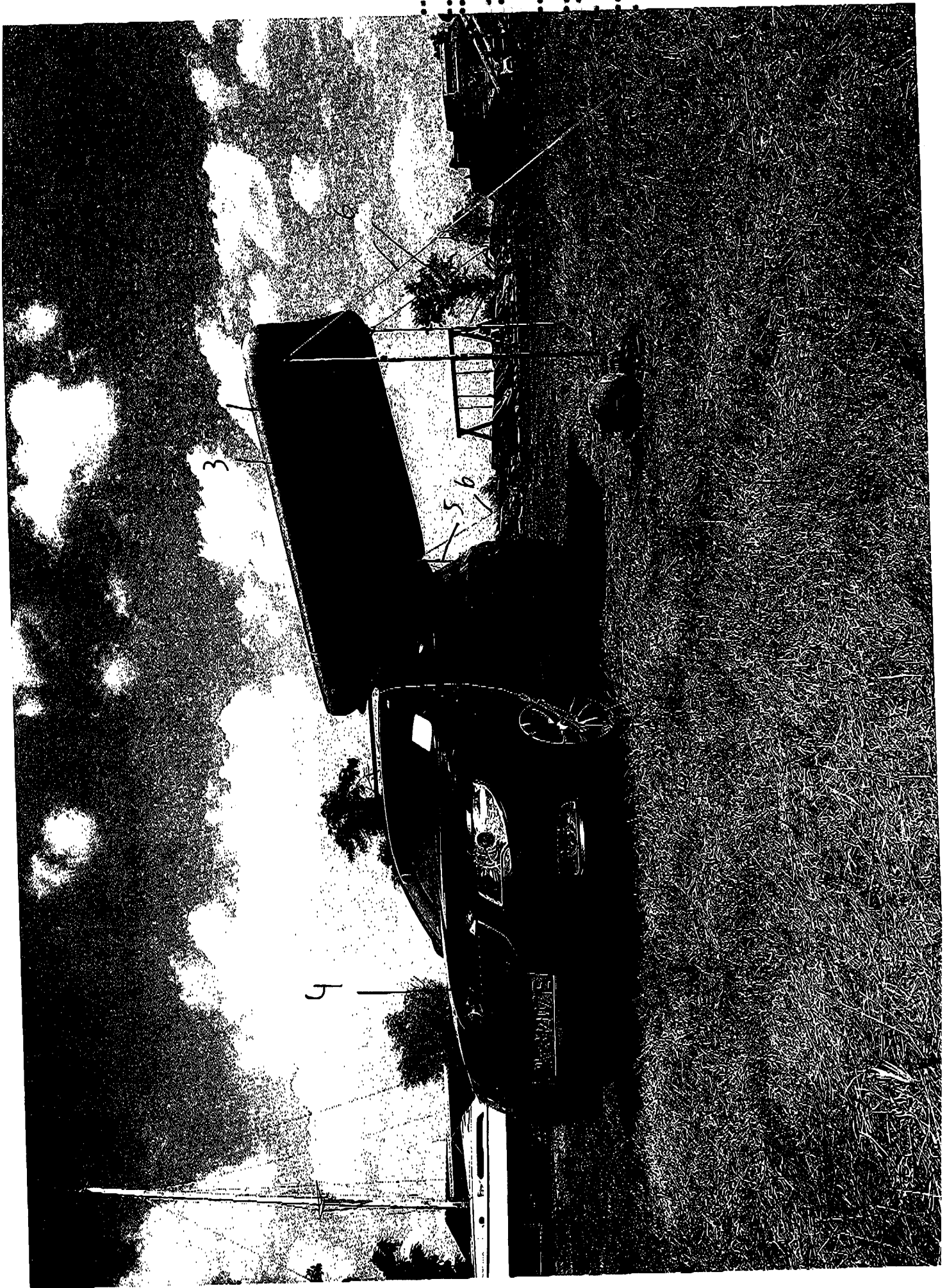
3

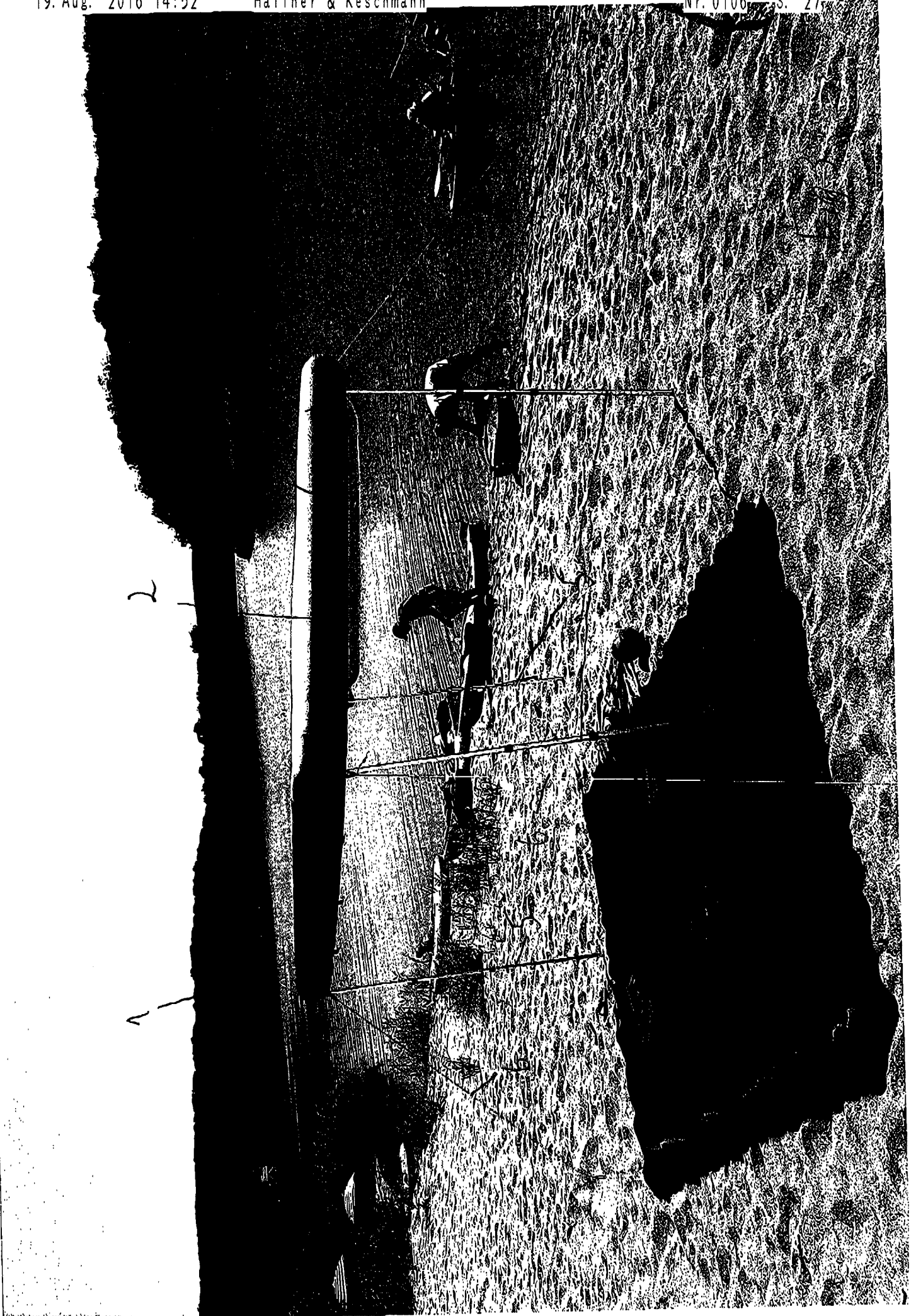
4

5

6







2

1

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:
 E04H 15/20 (2006.01); E04H 15/06 (2006.01); E04H 15/08 (2006.01); E04H 15/58 (2006.01); B60P 3/34 (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:
 E04H 15/20 (2013.01); E04H 15/06 (2013.01); E04H 15/08 (2013.01); E04H 15/58 (2013.01); B60P 3/343 (2013.01)

Recherchiertes Prüfverfahren (Klassifikation):
 E04H, B60P

Konsultierte Online-Datenbank:
 EPODOC; WPI; TXT

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 19.08.2016 eingereichten Ansprüchen 1 - 19 erstellt.

Kategorie*)	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	US 4819389 A (KIHN JOHN P) 11. April 1989 (11.04.1989) Figuren 1 - 3; Beschreibung, Spalte 2, Zeile 66 - Spalte 3, Zeile 8, Spalte 3, Zeilen 48 - 61	1, 5, 9
Y	FR 2510880 A1 (MALFIONE JEAN LOUIS) 11. Februar 1983 (11.02.1983) gesamtes Dokument	1, 5 - 9, 11 - 16, 18, 19
Y	DE 20013870 U1 (MOTIEE TEHRANI MEHRAN) 07. Juni 2001 (07.06.2001) gesamtes Dokument	1, 5 - 9, 11 - 16, 18, 19
Y	GB 2016550 A (AIRBORNE IND LTD) 26. September 1979 (26.09.1979) Figur 2; Beschreibung, Seite 2, Zeilen 12 - 24	15, 16
A	DE 29602403 U1 (EFTEKA GMBH KUNSTSTOFFVERARBEI) 30. Mai 1996 (30.05.1996) Beschreibung; Figuren	1, 5

Datum der Beendigung der Recherche:
 28.06.2017

Seite 1 von 1

Prüfer(in):
 SENGSCHEMITT Dieter

*) **Kategorien** der angeführten Dokumente:

- X** Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.
- Y** Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für einen Fachmann naheliegend** ist.

- A** Veröffentlichung, die den allgemeinen **Stand der Technik** definiert.
- P** Dokument, das von **Bedeutung** ist (Kategorien **X** oder **Y**), jedoch **nach dem Prioritätstag** der Anmeldung veröffentlicht wurde.
- E** Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie **X**), aus dem ein „**älteres Recht**“ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen).
- &** Veröffentlichung, die Mitglied der selben **Patentfamilie** ist.