



REPUBLIK
ÖSTERREICH
Patentamt

(10) Nummer: **AT 007 541 U1**

(12) **GEBRAUCHSMUSTERSCHRIFT**

(21) Anmeldenummer: GM 208/04
(22) Anmeldetag: 18.03.2004
(42) Beginn der Schutzdauer: 15.03.2005
(45) Ausgabetag: 25.05.2005

(51) Int. Cl.⁷: **A63C 7/10**

(73) Gebrauchsmusterinhaber:
PRACHERSTORFER FRANZ
A-4400 STEYR, OBERÖSTERREICH (AT).

(54) STEIG- UND BREMSHILFE FÜR SKIER

(57) Es wird eine Steig- und Bremshilfe (1) für Skier (2) mit einem Träger (3) zur Montage auf einem Ski (2) vorgeschlagen. Die Steig- und Bremshilfe (1) weist wenigstens einen am Träger (3) schwenkverstellbar gelagerten Bremshebel (4) auf, der mit seinem das Bremsselement (5) aufweisenden Ende wechselweise in eine Bereitschaftsstellung, in der das Bremsselement im Bereich oberhalb der Lauffläche (6) des Skis angeordnet ist, oder in eine die Lauffläche (6) des Skis (2) nach unten hin zumindest teilweise überragende Bremsstellung verschwenkbar ist. Zusätzlich ist eine am Träger (3) schwenkverstellbar gelagerte Sperre (7) in Form eines zweiarmigen Hebels zum Festlegen der jeweiligen Stellung des Bremshebels (4) vorgesehen. Um eine gute Anpassung des Bremsselementes (5) an den jeweiligen Untergrund zu ermöglichen wird vorgeschlagen, daß die Schwenklage der Sperre (7) bezüglich des Trägers (3) mittels einer zwischen Sperre (7) und Träger (3) angeordneten Kupplung (9) festlegbar ist und daß der vorzugsweise frei schwenkverstellbare Bremshebel (4) mittels einer Feder (10) mit der Sperre (7) gekoppelt ist.

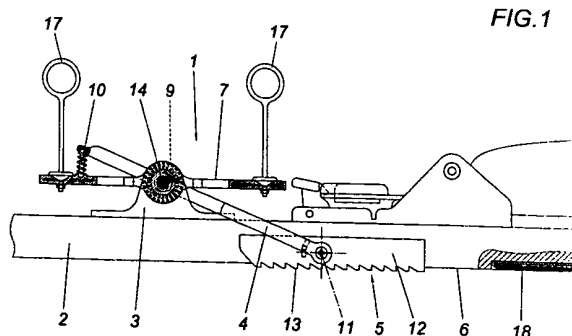


FIG. 1

Wichtiger Hinweis:

Die in dieser Gebrauchsmusterschrift enthaltenen Ansprüche wurden vom Anmelder erst nach Zustellung des Recherchenberichtes überreicht (§ 19 Abs. 4 GMG) und lagen daher dem Recherchenbericht nicht zugrunde. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.

Die Erfindung bezieht sich auf eine Steig- und Bremshilfe für Skier mit einem Träger zur Montage auf einem Ski, mit wenigstens einem am Träger schwenkverstellbar gelagerten Bremshebel, der mit seinem das Bremsselement aufweisenden Ende wechselweise in eine Bereitschaftsstellung, in der das Bremsselement im Bereich oberhalb der Lauffläche des Skis angeordnet ist, oder in eine die Lauffläche des Skis nach unten hin zumindest teilweise überragende Bremsstellung verschwenkbar ist und mit einer am Träger schwenkverstellbar gelagerten Sperre in Form eines zweiarmigen Hebels zum Festlegen der jeweiligen Bremshebelstellung.

Weniger geübte, weniger sportliche bzw. ältere Langläufer oder Skiwanderer haben des öfteren größere Probleme damit, ihre Geschwindigkeit bei mittleren, steilen oder vereisten Abfahrten in Langlaufloipen oder bei Skiwanderungen zu verringern. So kommt es hauptsächlich bei harten oder vereisten Abfahrten bei ungeübten Langläufern bzw. Skiwanderern immer wieder zu gefährlichen Stürzen, da diese nicht in der Lage sind ihre maximale Geschwindigkeit auf ein halbwegs sicheres Maß zu begrenzen. Viele ältere Semester geben das Langlaufen aus diesen Gründen ganz auf oder meiden Loipen in hügeligem Gelände, da sie Angst vor Stürzen und den damit verbundenen Verletzungen haben. Derartige Langläufer bzw. Skiwanderer wollen keineswegs schnell unterwegs sein, sondern die Natur in Ruhe genießen, ohne Angst vor schnellen oder eisigen Abfahrten mit eventuell anschließenden engen Kurven haben zu müssen. Ebenso wollen sie ohne große Kraftanstrengung und ohne während des Aufstieges ständig zurückzurutschen Steigungen überwinden können.

Eine derartige Steig- und Bremshilfe ist beispielsweise aus der DE 42 23 988 A1 bekannt, nach der zwei einarmige, als Brems- bzw. Steighilfe dienende Hebel wechselweise seitlich der Lauffläche des Skis nach unten hin in ihre die Lauffläche überragende Bremsstellung verschwenkbar und in dieser Bremsstellung mit der Sperre in der jeweils gewünschten Lage fixierbar oder in ihre Bereitschaftsstellung oberhalb der Lauffläche des Skis verlagerbar sind. Nachteilig ist bei dieser Steig- und Bremshilfe insbesondere, daß die Bremse nur dann sicher betätigt werden kann, wenn sich der Skiläufer im Stillstand befindet. Meist ist es jedoch so, daß das Gefälle einer Loipe nicht von vornherein feststellbar ist und der Skiläufer oft auf einer ihm unbekannten Loipe von einer plötzlichen Abfahrt überrascht wird, ohne die Bremshilfe aktiviert zu haben. Ein weiterer Nachteil der bekannten Vorrichtungen liegt darin, daß die Bremsschenkel in ihrer Lage stets fixiert sind und sich somit wechselnden Bedingungen, wie zwischen Weichschnee, Hartschnee, Eis od. dgl. nicht selbsttätig anpassen können und die Vorrichtung somit bei sich wechselnden Bedingungen stets nachjustiert werden muß.

Der Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde, eine Steig- und Bremshilfe der eingangs geschilderten Art zu schaffen, die in einfacher Weise betätigbar ist und deren Bremsselemente sich selbsttätig wechselnden Bedingungen, wie zwischen Weichschnee, Hartschnee, Eis od. dgl. anpassen können.

Die Erfindung löst diese Aufgabe dadurch, daß die Schwenklage der Sperre bezüglich des Trägers mittels einer zwischen Sperre und Träger angeordneten Kupplung festlegbar ist und daß der vorzugsweise frei schwenkverstellbare Hebel mittels einer Feder mit der Sperre gekoppelt ist.

Ein wesentlicher Vorteil der Erfindung liegt darin, daß durch das Vorsehen einer Feder zwischen Bremshebel und Sperre eine selbsttätige Anpassung der Bremswirkung an verschiedenste Bedingungen, wie Weichschnee, Hartschnee bzw. Eis durch die Federkraft möglich ist. Weiters ist die Sperre vorzugsweise stufenlos bzw. in kleinen Winkelschritten verstellbar, wodurch die Bremswirkung der Brems- und Steighilfe über weite Bereiche eingestellt werden kann. Dadurch drücken die Bremsselemente beim Bergwärts steigen in die Loipe und verhindern ein Rückwertsgleiten der Ski, wenn sie bei Abfahrten als Bremse wirken. Bei mittleren bis steilen Abfahrten wird die Sperre beispielsweise von Hand aus oder mit einem Skistock mehr oder weniger in ihre Bremsstellung verschwenkt, wodurch in Abhängigkeit des Verstellwinkels der Sperre und der Federkonstante der Feder zwischen der Sperre und dem Bremshebel eine leichtere oder stärkere Bremswirkung erzielt wird.

Wird das Gelände flacher, kann die Bremse jederzeit auch während der Fahr durch ein Verschwenken der Sperre in Richtung ihrer Bereitschaftsstellung gelöst werden. Der Träger der erfindungsgemäßen Steig- und Bremshilfe ist wahlweise fest mit dem Ski verschraubt oder mittels Spannpratzen auf den Ski aufgeklipst bzw. auf diesem befestigt. Soll die Steigfähigkeit des Skis weiter verbessert werden, können der Lauffläche zudem bekannte Steighilfen in Form von Schup-

penbelägen oder Steigfellen zugehören.

Soll die Bremswirkung des Bremshebels weiter verbessert werden, empfiehlt es sich, wenn der schwenkverstellbare Bremshebel als Bremselement eine um eine zur Schwenkachse des Bremshebels parallele Achse, vorzugsweise anschlagbegrenzt verschwenkbare Kufe trägt, die auf ihrer Gleitfläche vorzugsweise einer Querverzahnung aufweist. Durch diese Maßnahme wird die wirksame Bremsfläche vergrößert und es ergibt sich damit eine verbesserte Bremswirkung für den Ski gegenüber dem Untergrund. Die Kufe kann dabei mittels eines geeigneten Triebes, vorzugsweise in Form eines Gelenkparallelogrammes od. dgl. Art gegenüber dem Bremshebel geführt sein, sodaß die Kufe mit ihrer Gleitfläche stets zumindest annähernd parallel zur Lauffläche des Skis ausgerichtet ist.

Der Bremshebel kann beispielsweise den Ski durch eine im Ski vorgesehene Ausnehmung durchragen und entweder direkt oder unter Zwischenlage einer Bremsmembran od. dgl. auf den Untergrund als Bremse wirken bzw. in seine die Lauffläche des Skis nach unten hin zumindest teilweise überragende Bremsstellung verschwenkbar sein. Zur Verbesserung der Bremswirkung ist es allerdings vorteilhaft, je Ski zwei Bremshebel, beidseits der Lauffläche vorzusehen, wobei die beiden Bremshebels in diesem Fall vorzugsweise schwenkverstellbar am Träger gelagert und mittels einer im Träger gelagerten Welle drehfest miteinander verbunden sind, so daß die beiden Bremshebels stets synchron in ihre Bremsstellung bzw. ihre Bereitschaftsstellung verschwenkt werden können.

Als Feder zwischen Bremshebel und Sperre kann beispielsweise eine Spiralfeder vorgesehen sein, die den Vorteil eines geringen Platzbedarfes mit sich bringt, oder aber der Bremshebel ist zweiarbig ausgebildet, wobei ein Hebelarm an seinem Ende das Bremselement aufweist und der andere Hebelarm mittels einer Feder mit der Sperre gekoppelt ist.

Als Kupplung kann eine herkömmliche Reibkupplung vorgesehen sein, wobei es sich allerdings als besonders vorteilhaft erwiesen hat, wenn die Kupplung nach Art einer Klauenkupplung mit ineinandergreifender Keilverzahnung ausgebildet ist, da eine derartige Kupplung nicht nur besonders verschleißfest, sondern auch besonders sicher hinsichtlich ihrer Sperrwirkung in der jeweils eingestellten Verschwenklage der Sperre mit der damit verbundenen Bremswirkung ist. Ein selbsttätiges Lösen der Sperre während der Fahrt muß somit kaum befürchtet werden. Eine besonders kompakte Bauweise für die Steig- und Bremshilfe ergibt sich, wenn die Sperre und der Bremshebel auf einer gemeinsamen Achse schwenkverstellbar am Träger gelagert sind.

Um die leichte Betätigbarkeit der erfindungsgemäßen Steig- und Bremshilfe während der Fahrt zu verbessern, können die Hebelarme der Sperre an der Sperr Oberseite Druckmulden aufweisen und/oder den Hebelarmen an der Sperr Oberseite Zugösen zugehören. Die Bremse kann somit in einfacher Weise durch einsetzen der Skistöcke in die jeweiligen Druckmulden und durch Verschwenken der Sperre in die gewünschte Richtung und um den erforderlichen Winkel jederzeit aktiviert oder deaktiviert werden. Ebenso besteht die Möglichkeit die Bremse in der Abfahrtschöcke durch Betätigen der Zugösen wahlweise zu lösen oder zu betätigen.

Die Erfindung ist in der Zeichnung anhand eines Ausführungsbeispiels schematisch dargestellt. Es zeigen:

- Fig. 1 eine erfindungsgemäße Steig- und Bremshilfe in teilgeschnittener Seitenansicht,
- Fig. 2 die Steig- und Bremshilfe aus Fig. 1 in Draufsicht,
- Fig. 3 bis 6 die Steig- und Bremshilfe aus Fig. 1 mit unterschiedlichen Stellagen der Bremselemente in verkleinertem Maßstab und
- Fig. 7 und 8 eine Konstruktionsvariante einer erfindungsgemäßen Steig- und Bremshilfe in teilgeschnittener Seitenansicht.

Eine Steig- und Bremshilfe 1 für Skier 2 enthält einen am Ski 2 montierten Träger 3, der einen am Träger 3 schwenkverstellbar gelagerten Bremshebel 4 aufnimmt, der mit seinem ein Bremselement 5 aufweisenden Ende wechselweise in eine Bereitschaftsstellung (Fig. 3 bzw. 7), in der das Bremselement 5 in der oberhalb der Lauffläche 6 des Skis 2 angeordnet ist, oder in eine die Lauffläche 6 des Skis 2 nach unten hin zumindest teilweise überragende Bremsstellung (Fig. 4, 5, 6 und 7) verschwenkbar ist. Weiters ist am Träger 3 eine Sperre 7 in Form eines zweiarbigen Hebels schwenkverstellbar gelagert. Die Sperre 7 dient zum Festlegen der jeweiligen Stellung des Bremshebels 4, wobei die Sperre 7 und der Bremshebel 4 auf einer gemeinsamen Achse 8 schwenkverstellbar am Träger 3 gelagert sind. Um eine sich selbsttätig an sich wechselnde Bedin-

gungen bezüglich der Untergrundbeschaffenheit (Schnee, Eis od. dgl.) anpassende Steig- und Bremshilfe 1 zu schaffen, ist die Schwenklage der Sperre 7 bezüglich des Trägers 3 mittels einer zwischen Sperre 7 und Träger 3 angeordneten Kupplung 9 festlegbar und ist der frei schwenkverstellbare Bremshebel 4 über eine Feder 10 mit der Sperre 7 gekoppelt.

5 Gemäß den Ausführungsbeispielen nach Fig. 1 bis 6 trägt der schwenkverstellbare Bremshebelarm 4 als Bremsselement 5 eine um eine zur Schwenkachse 8 des Bremshebelarmes 4 parallele Achse 11 anschlagbegrenzt schwenkbare Kufe 12, die auf ihrer Gleitfläche 13 eine Querverzahnung aufweist. Wird die Sperre 7 bis auf Anschlag in Richtung Bremsstellung verschwenkt (Fig. 6), so ist gemäß dem dargestellten Ausführungsbeispiel eine weitere Schwenkbewegung zwischen
10 Kufe 12 und Bremshebelarm 4 unterbunden und wird die Kufe 12 synchron mit dem Bremshebelarm 4 gegen den Unterboden verschwenkt, wobei sich die Kufe 12 nach Art eines Harscheisens in den Untergrund eingräbt. Die im Träger 3 schwenkverstellbar gelagerten Bremshebelarme 4 sind nach den Ausführungsbeispielen gemäß Fig. 1 bis 5 über eine im Träger 3 gelagerte Welle 14 miteinander drehfest verbunden.

15 Nach den Ausführungsbeispielen nach Fig. 7 und 8 wirkt das Bremsselement in seiner die Lauffläche des Skis 6 nach unten hin zumindest teilweise überragenden Bremsstellung über eine eine Querverzahnung aufweisende Membran 15 auf den Untergrund.

Die Kupplung 9 ist nach Art einer Klauenkupplung mit ineinandergreifender Keilverzahnung ausgebildet, wobei die Vorspannung der Keilverzahnung in axialer Richtung, also im Schließsinn
20 der Kupplung, von Tellerfedern 15 übernommen wird.

Um die erfindungsgemäße Steig- und Bremshilfe 1 einfach betätigen zu können, weisen die Hebelarme der Sperre 7 an der Sperreroberseite Druckmulden 16 auf, mittels derer die Sperre durch Einsetzen eines Skistockes in die Druckmulden 16 betätigbar ist. Im Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 sind an den Hebelarmen der Sperre an der Sperreroberseite Zugösen 17 befestigt,
25 mittels denen die Sperre 7 beispielsweise aus einer Abfahrtshocke heraus in einfacher Weise betätigbar ist.

Wird die Steig- bzw. Bremshilfe 1 benötigt, so muß lediglich die Sperre 7 in Abhängigkeit von der gewünschten Bremswirkung in Richtung Bremsstellung verschwenkt werden, wonach das Bremsselement 5 über die Feder 10 und den Bremshebel 4 mit der gewünschten Kraft gegen den
30 Untergrund gepreßt wird. Zur Verbesserung der Steigfähigkeit des Skis können zusätzlich ein herkömmliches Steigfell 18 oder ein Schuppenbelag vorgesehen sein.

ANSPRÜCHE:

35

1. Steig- und Bremshilfe für Skier mit einem Träger zur Montage auf einem Ski, mit wenigstens einem am Träger schwenkverstellbar gelagerten Bremshebel, der mit seinem das Bremsselement aufweisenden Ende wechselweise in eine Bereitschaftsstellung, in der das Bremsselement im Bereich oberhalb der Lauffläche des Skis angeordnet ist, oder in eine
40 die Lauffläche des Skis nach unten hin zumindest teilweise überragende Bremsstellung verschwenkbar ist und mit einer am Träger schwenkverstellbar gelagerten Sperre in Form eines zweiarmigen Hebels zum Festlegen der jeweiligen Bremshebelstellung, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Schwenklage der Sperre (7) bezüglich des Trägers (3) mittels einer zwischen Sperre (7) und Träger (3) angeordneten Kupplung (9) festlegbar ist und daß der vorzugsweise frei schwenkverstellbare Bremshebel (4) mittels einer Feder (10) mit
45 der Sperre (7) gekoppelt ist.
2. Steig- und Bremshilfe nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der schwenkverstellbare Bremshebel (4) als Bremsselement (5) eine um eine zur Achse (8) des Bremshebels (4) parallele Achse (11), vorzugsweise anschlagbegrenzt, verschwenkbare Kufe (12) trägt.
50
3. Steig- und Bremshilfe nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Kufe (12) auf ihrer Gleitfläche (13) eine Querverzahnung aufweist.
4. Steig- und Bremshilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß
55 zwei am Träger (3) schwenkverstellbar gelagerte Bremshebel (4) vorgesehen sind, die mittels einer im Träger (3) gelagerten Welle (14) verdrehfest miteinander verbunden sind.

5. Steig- und Bremshilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Bremshebel (4) zweiarmig ausgebildet ist, wobei ein Bremshebelarm an seinem Ende das Bremsselement (5) aufweist und der andere Bremshebelarm mittels einer Feder (10) mit der Sperre (7) gekoppelt ist.
6. Steig- und Bremshilfe nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Kupplung (9) nach Art einer Klauenkupplung mit ineinandergreifender Keilverzahnung ausgebildet ist.
7. Steig- und Bremshilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß Sperre (7) und Bremshebel (4) auf einer gemeinsamen Achse (8) schwenkverstellbar am Träger (3) gelagert sind.
8. Steig- und Bremshilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Hebelarme der Sperre (7) an der Sperrenoberseite Druckmulden (16) aufweisen.
9. Steig- und Bremshilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß den Hebelarmen der Sperre (7) an der Sperrenoberseite Zugösen (17) zugehören.

HIEZU 4 BLATT ZEICHNUNGEN

FIG.1

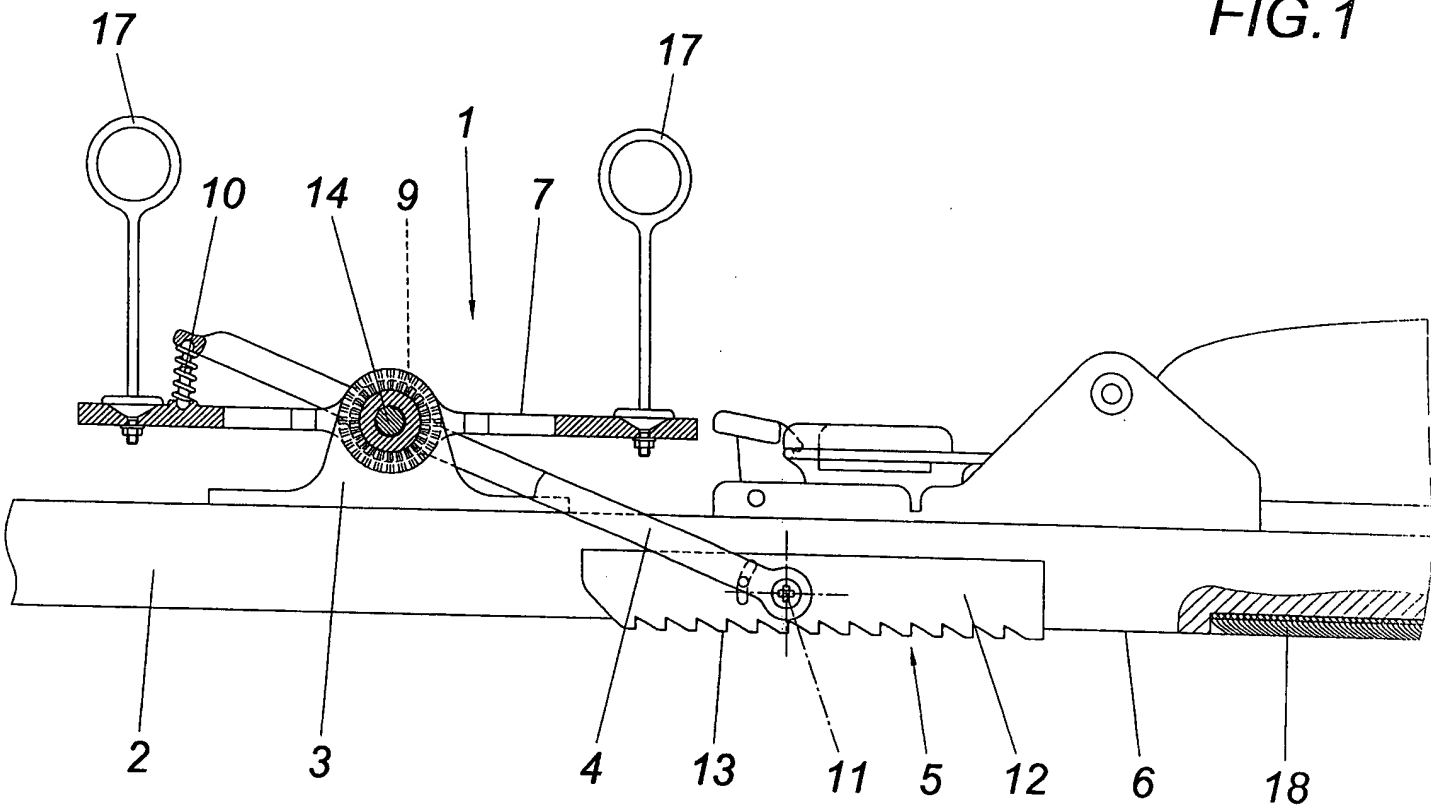
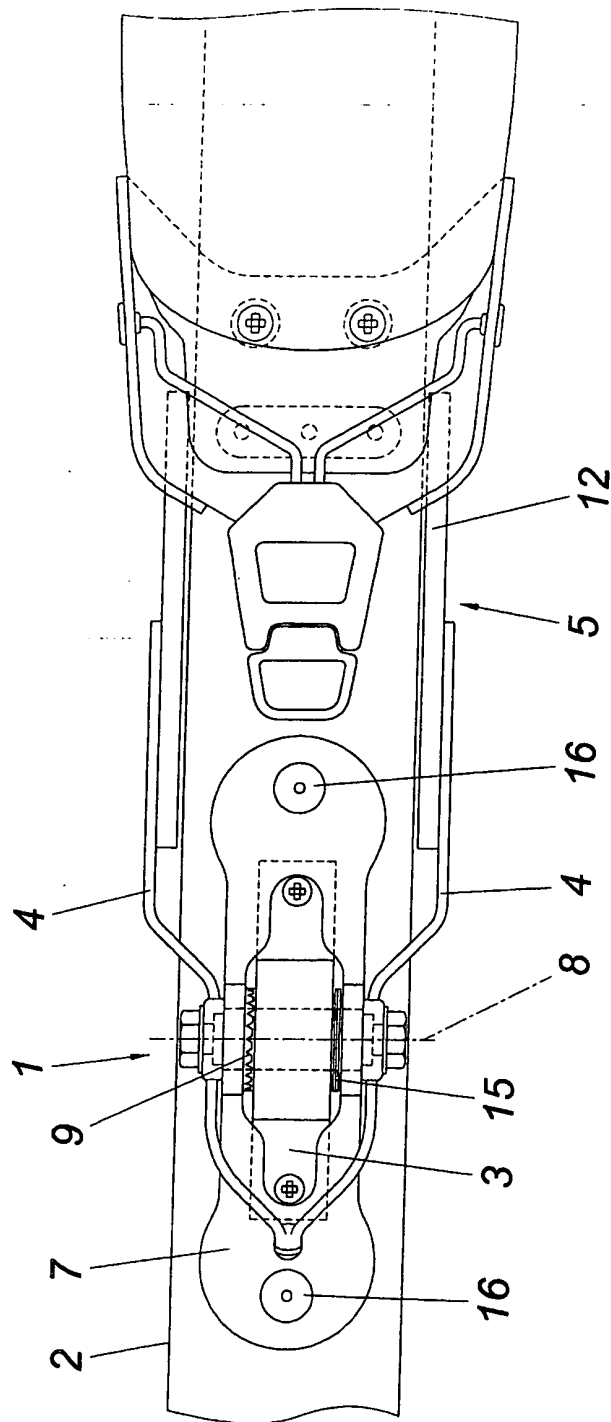


FIG. 2



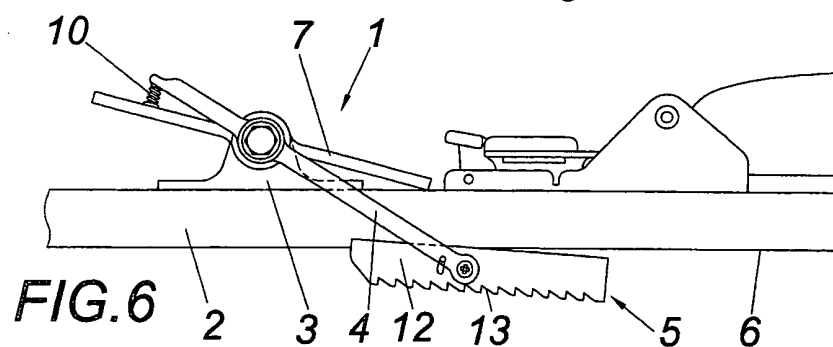
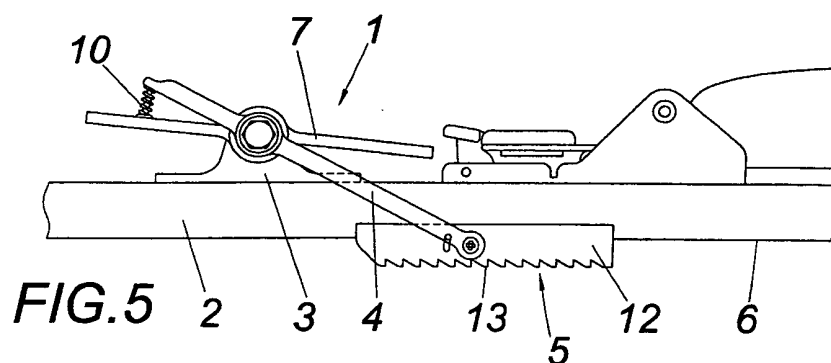
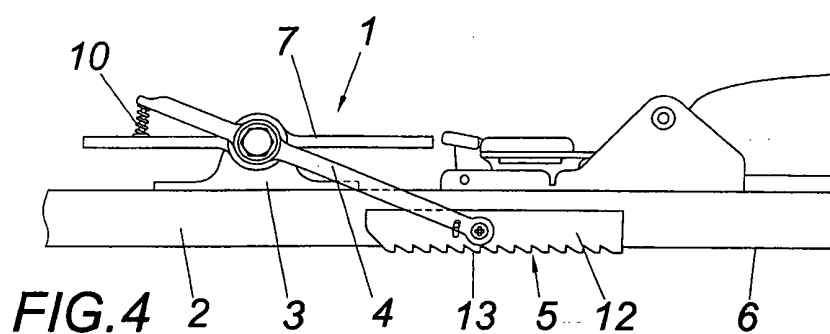
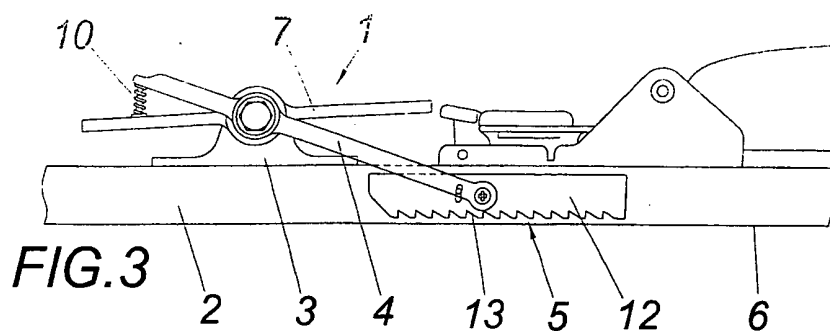


FIG.7

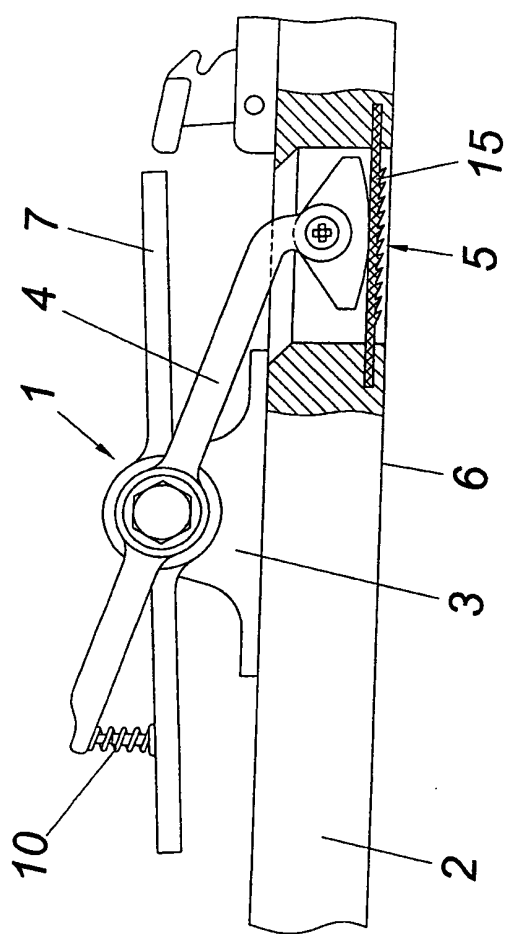
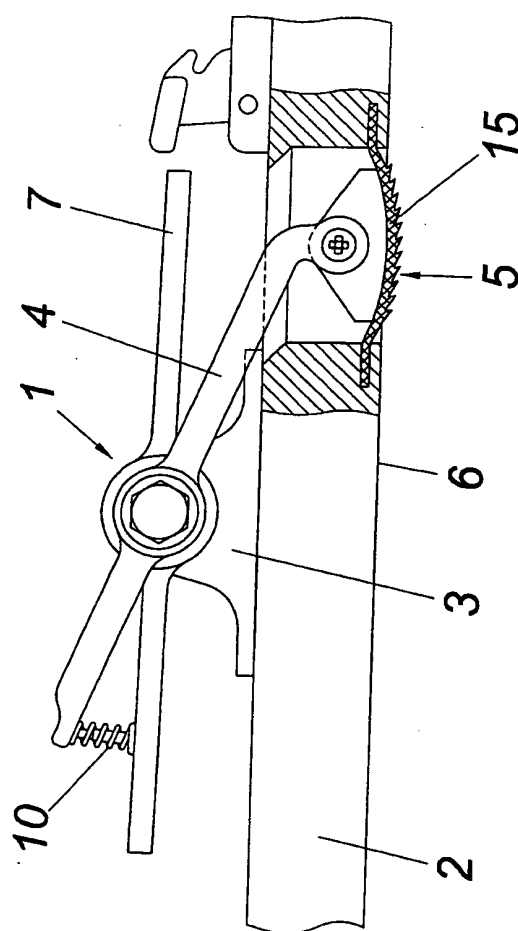


FIG.8





ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

Recherchenbericht zu GM 208/04

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC ¹ :		
A 63 C 7/10		
Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):		
A 63 C 7/00		
Konsultierte Online-Datenbank:		
TXTG, EPODOC		
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 18.03.2004 eingereichten Ansprüchen erstellt. Die in der Gebrauchsmusterschrift veröffentlichten Ansprüche könnten im Verfahren geändert worden sein (§ 19 Abs. 4 GMG), sodass die Angaben im Recherchenbericht, wie Bezugnahme auf bestimmte Ansprüche, Angabe von Kategorien (X, Y, A), nicht mehr zutreffend sein müssen. In die dem Recherchenbericht zugrundeliegende Fassung der Ansprüche kann beim Österreichischen Patentamt während der Amtsstunden Einsicht genommen werden.		
Kategorie*)	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode ² , Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
A	US 3 724 867 A (Hawthorne) 3. April 1973 (03.04.1973) Zusammenfassung; Ansprüche 1-4; Zeichnung	1,3
A	siehe den Hebelarm 40 mit der Mulde 41	7,8
A	DE 650 408 C (Mettin) 2. September 1937 (02.09.1937) Beschreibung; insbesondere Figuren 2,4,6,7	1-4
Datum der Beendigung der Recherche:		Prüfer(in):
4. November 2004		Dipl.-Ing. SCHÖNWÄLDER
*) Bitte beachten Sie die Hinweise auf dem Erläuterungsblatt!		
☐ Fortsetzung siehe Folgeblatt		



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

Erläuterungen zum Recherchenbericht

Die **Kategorien** der angeführten Dokumente dienen in Anlehnung an die Kategorien der Entgegenhaltungen bei EP- bzw. PCT-Recherchenberichten nur zur raschen Einordnung des ermittelten Stands der Technik. Sie stellen keine Beurteilung der Erfindungseigenschaft dar:

"A" Veröffentlichung, die den **allgemeinen Stand der Technik** definiert.

"Y" Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand 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.

"X" Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.

"P" Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie „X“), jedoch **nach dem Prioritätstag** der Anmeldung veröffentlicht wurde.

"E" Dokument, aus dem ein **älteres Recht** hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen)

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben **Patentfamilie** ist.

Ländercodes:

AT = Österreich; AU = Australien; CA = Kanada; CH = Schweiz; DD = ehem. DDR; DE = Deutschland; EP = Europäisches Patentamt; FR = Frankreich; GB = Vereinigtes Königreich (UK); JP = Japan; RU = Russische Föderation; SU = Ehem. Sowjetunion; US = Vereinigte Staaten von Amerika (USA); WO = Veröffentlichung gem. PCT (WIPO/OMPI); weitere Codes siehe **WIPO ST. 3**.

Die **genannten Druckschriften** können in der Bibliothek des Österreichischen Patentamtes während der Öffnungszeiten (Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr 30, Dienstag von 8 bis 15 Uhr) unentgeltlich eingesehen werden. Bei der von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebenen Kopierstelle können **Kopien** der ermittelten Veröffentlichungen bestellt werden.

Auf Bestellung gibt die von der Teilrechtsfähigkeit des Österreichischen Patentamts betriebene Serviceabteilung gegen Entgelt zu den im Recherchenbericht genannten Patentdokumenten allfällige veröffentlichte **"Patentfamilien"** (den selben Gegenstand betreffende Patentveröffentlichungen in anderen Ländern, die über eine gemeinsame Prioritätsanmeldung zusammenhängen) bekannt.

Auskünfte und Bestellmöglichkeit zu diesen Serviceleistungen erhalten Sie unter der Telefonnummer

01 / 534 24 - 738 bzw. 739;

Schriftliche Bestellungen:

per FAX Nr. 01 / 534 24 – 737 oder per E-Mail an Kopierstelle@patent.bmvit.gv.at