

①9



Bureau voor de
Industriële Eigendom
Nederland

①1 1004517

①2 C OCTROOI²⁰

②1 Aanvraag om octrooi: 1004517

⑤1 Int.Cl.⁶
B62H5/00

②2 Ingediend: 13.11.96

③0 Voorrang:
25.11.95 JP 32993095

⑦3 Octrooihouder(s):
Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha te Tokio,
Japan (JP).

④1 Ingeschreven:
27.05.97 I.E. 97/08

⑦2 Uitvinder(s):
Hiroyuki Shimmura te Wako (JP)

④7 Dagtekening:
12.02.98

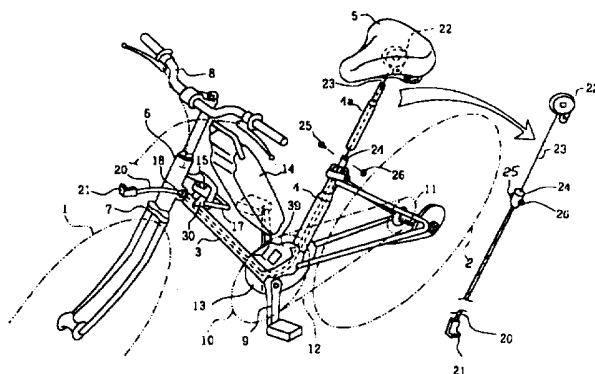
⑦4 Gemachtigde:
Mr. G.L. Kooy c.s. te 2514 BB Den Haag.

④5 Uitgegeven:
01.04.98 I.E. 98/04

⑤4 Slotinrichting voor een voertuig.

⑤7 De uitvinding heeft ten doel een sotelement op een voertuigframe te gebruiken voor het vastzetten van een voertuig met een diefstalpreventiekabel.

Een sotelement 15 is voorzien voor het losneembaar vastzetten van een accu 14 op een hoofdstand 3 van het frame. Een haakelement 21 van een diefstalpreventiekabel 20 is gekoppeld met een slotpen 16 van het sotelement 15. Wanneer de accu 14 verwijderd is, wordt de slotpen 16 teruggetrokken in het sotelement 15 door het bedienen van een sleutel, waardoor de diefstalpreventiekabel 20 vastgezet wordt. Wanneer de accu 14 vastgezet is, wordt het haakelement 21 aangegrepen door een ophefarm 17 die neergedrukt is door de accu 14, waardoor de diefstalpreventiekabel 20 vastgezet wordt.



NL C 1004517

De inhoud van dit octrooi komt overeen met de oorspronkelijk ingediende beschrijving met conclusie(s) en eventuele tekeningen.

Slotinrichting voor een voertuig.

De uitvinding heeft betrekking op een slotinrichting die geschikt is voor gebruik op een fiets met een door een accu elektrisch aangedreven hulpmotor.

5 Fietsen met een elektrische hulpmotor gevoed door een accu zijn bekend. De accu wordt losneembaar op een fietsframe geplaatst, en kan op het fietsframe vastgezet worden door een slotelement op het fietsframe.

Eveneens bekend is een diefstalpreventiekabel voor het onderling verbinden van een gedeelte van een
10 fietsframe en een stationair element zoals een paal, met een lus gevormd door de (metaal)kabel waarbij de tegenoverliggende einden aan elkaar gekoppeld zijn. Een voorbeeld van een dergelijke kabel is getoond in het terinzage gelegde Japanse gebruiksmodel nr. Sho 61-187782. De
15 getoonde kabel omvat een slotband die zich uitstrekt vanaf een slot dat op een voorvork gemonteerd is, en vormt een lus rond de spaken van een voorwiel, waarbij één einde van de band ingestoken is in het slot en door een sleutel vastgezet is.

20 Wanneer de gebruiker de fiets met een elektrische hulpmotor, gevoed door een accu, verlaat, kan de gebruiker ofwel de accu vastgezet op het fietsframe achterlaten, ofwel de accu losmaken en meenemen.

Indien het slotelement voor de accu of de accu
25 zelf gebruikt kan worden om de diefstalpreventiekabel onlosneembaar van het fietsframe te maken, kan het aantal gebruikte onderdelen verminderd worden, en kan de slotinrichting lichter worden en kunnen de kosten gereduceerd worden, aangezien de diefstalpreventiekabel zelf geen
30 slotelement nodig heeft.

Verder is het wenselijk een constructie te verschaffen voor het opbergen van de diefstalpreventiekabel die relatief lang is en hinderlijk is wanneer hij niet

gebruikt wordt.

Volgens conclusie 1 is een slotinrichting voor een voertuig met een losneembaar voertuigonderdeel en een slotelement voor het vastzetten van het voertuigonderdeel
5 gekenmerkt doordat een diefstalpreventiekabel aan een voertuigframe is vastgezet met gebruikmaking van het slotelement. Daardoor kan het slotelement gebruikt worden als een slotelement voor de diefstalpreventiekabel. Aangezien het niet vereist is dat de diefstalpreventiekabel
10 zijn eigen slotelement bezit, is de constructie van een slotinrichting voor diefstalpreventie relatief eenvoudig, is de slotinrichting gemaakt van een relatief gering aantal onderdelen, heeft het een relatief laag gewicht, en kan het relatief goedkoop vervaardigd worden.

15 Volgens conclusie 2 is de diefstalpreventiekabel aan het voertuigframe vastgezet met gebruikmaking van het slotelement terwijl het voertuigonderdeel losgemaakt is. Daardoor wordt het slotelement effectief gebruikt wanneer het niet gebruikt wordt om het voertuigonderdeel vast te
20 zetten.

Volgens conclusie 3 is de diefstalpreventiekabel onverwijderbaar met het voertuigframe in aangrijping te houden onder gebruikmaking van het voertuigonderdeel dat vastgezet is door het slotelement.

25 Volgens conclusie 4 omvat het voertuigonderdeel een accu van een fiets met hulpmotor. Daardoor is een effectieve slotinrichting verschaft voor een fiets met elektrische hulpmotor.

Volgens conclusie 5 bezit het slotelement een
30 slotpen die koppelbaar is met en loskoppelbaar is van de accu, waarbij de slotpen terugtrekbaar is in het voertuigframe terwijl hij gekoppeld is met de diefstalpreventiekabel wanneer de accu ontgrendeld is, om daardoor te verhinderen dat de diefstalpreventiekabel verwijderd
35 wordt. Daardoor wordt de slotpen voor de accu effectief gebruikt.

Volgens conclusie 6 omvat het voertuigonderdeel

een accu van een fiets met hulpmotor, waarbij de opstelling zodanig is dat de accu ontgrendeld wordt en van het voertuigframe afgenomen wordt, dan de diefstalpreventiekabel aangegrepen wordt door het voertuigframe, en daarna de
5 accu door het slotelement vergrendeld wordt, om daardoor te verhinderen dat de diefstalpreventiekabel verwijderd wordt. Daardoor wordt de accu effectief gebruikt voor het vastzetten van de diefstalpreventiekabel.

Volgens conclusie 7 kan de diefstalpreventiekabel opgeborgen worden in een hol gedeelte van het voertuigframe. Wanneer de diefstalpreventiekabel losgemaakt is, kan deze daardoor netjes en mooi opgeborgen worden, en gemakkelijk gehanteerd worden wanneer hij niet in gebruik is.

15 Volgens conclusie 8 bezit de diefstalpreventiekabel een einde dat zich uitstrekt door een zittingstang en opwindbaar is door een haspel die onder een zitting is aangebracht. Daardoor kan het grootste gedeelte van de diefstalpreventiekabel automatisch zeer handig opgeborgen
20 worden in het voertuigframe wanneer de diefstalpreventiekabel losgemaakt is.

De uitvinding zal hieronder beschreven worden onder verwijzing naar de tekening.

Figuur 1 toont een perspectivisch zij-aanzicht
25 van een fiets met hulpmotor met afzonderlijk weergegeven diefstalpreventiekabel.

Figuur 2 is een vergroot zij-aanzicht van een slotelement en bijbehorende delen, op het moment dat het ontgrendeld is.

30 Figuur 3 is een vergroot zij-aanzicht van het slotelement en bijbehorende delen, op het moment dat het vergrendeld is.

Figuur 4 toont de wijze waarop een diefstalpreventiekabel vastgezet wordt door een slotelement.

35 Figuur 5 is een dwarsdoorsnede genomen langs lijn V-V volgens figuur 2.

Figuur 6 is een dwarsdoorsnede genomen langs VI-

VI van figuur 3.

Figuur 1 is een perspectivisch aanzicht van een fiets met een elektrische hulpmotor gevoed door een accu. Zoals getoond in figuur 1 bezit een fietsframe, dat een
 5 voorwiel 1 en een achterwiel 2 draagt, een hoofdstang 3 en een zittingstang 4 van het frame, die een in hoofdzaak V-vormige vorm bezitten en met elkaar verbonden zijn, waarbij de zittingstang 4 een zadel 5 voor een berijder ondersteunt.

10 De hoofdstang 3 van het frame bezit een stangkop 6 bij zijn vooreinde, en een voorvork 7 is verdraaibaar ondersteund door de stangkop 6. Een stuur 8 is aan het bovenste einde van de voorvork 7 geplaatst.

Een pedaalkruk 9 is roteerbaar gemonteerd op een
 15 verbinding tussen de hoofdstang 3 en de zittingstang 4 van het frame. Het achterwiel 2 wordt aangedreven door een ketting 12 die rond een hoofdtandwiel 10 gevoerd wordt, dat roteerbaar is met de pedaalkruk 9, en rond een aandrijftandwiel 11, aangebracht op het achterwiel 2.

20 De hoofdstang 3 van het frame ondersteunt een elektrische motor 13 om de rotatie van het hoofdtandwiel 10 te ondersteunen. De elektrische motor 13 wordt gevoed door een accu 14 die losneembaar op de hoofdstang 3 van het frame geplaatst is en daarop vastgezet wordt door een
 25 slotelement 15.

Het slotelement 15 bezit een slotpen 16 (zie figuur 2) die uit kan steken uit en teruggetrokken kan zijn in het slotelement 15. Het slotelement 15 is gecombineerd met een ophefarm 17 voor het opheffen van een voor-
 30 einde van de accu 14 om toe te staan dat de accu 14 gemakkelijk verwijderd kan worden wanneer het slotelement 15 ontgrendeld is.

De hoofdstang 3 van het frame bezit een opening 18 nabij de stangkop 6. Een haakelement 21 is bevestigd
 35 aan een einde van een diefstalpreventiekabel 20 die zich uitstrekt uit de opening 18, en kan aangegrepen worden door de slotpen 16 of de ophefarm 17.

Het andere einde van de diefstalpreventiekabel 20 strekt zich uit in een binnenruimte in de hoofdstang 3 en de zittingstang 4 van het frame, en is bevestigd aan een haspel 22 in de bodem van het zadel 5 voor de berijder, direct of indirect door middel van een draadelement 23. Een niet gebruikt gedeelte van de diefstalpreventiekabel 20 is steeds rond de haspel 22 gewonden, zodat de lengte van de diefstalpreventiekabel 20 die uitsteekt naar het haakelement 21 geminimaliseerd zal zijn.

In de getoonde uitvoering is het draadelement 23 opgewonden door de haspel 22. Het draadelement 23 is verbonden met de kabel 20 door een verbindingsstuk 24 dat verbonden is met een einde van het draadelement 23 en ook met een einde van de kabel 20 door middel van een bout 25 en een moer 26. Het draadelement 23 is met de kabel 22 verbonden binnen verticaal instelbare gescheiden gedeelten van de zittingstang 4, dat wil zeggen, een hoofdgedeelte en een uitschuifbaar gedeelte 4a dat losneembaar bevestigd is aan een bovengedeelte van het hoofdgedeelte.

Figuur 2 toont het slotelement 15 en bijbehorende delen op vergrote schaal. Het slotelement 15 is geplaatst op een slotdraagconstructie 30, die is aangebracht tussen de stangkop 6 en de hoofdstang 3 van het frame. Een sleutel kan ingestoken worden in het slotelement 15 en kan naar wens gedraaid worden naar een "AAN"-positie, een "UIT"-positie en een "LOS"-positie.

Wanneer de sleutel naar de "AAN"-positie of de "UIT"-positie gedraaid is, steekt de slotpen 16 uit in een koppelgat 31 dat aangebracht is in een vooroppervlak van de accu 14, waardoor de accu 14 op zijn plaats vastgezet wordt. Wanneer de sleutel in de "AAN"-positie gedraaid is, schakelt hij de accu 14 aan. Wanneer de sleutel in de "UIT"-positie gedraaid is, schakelt hij de accu 14 uit.

Wanneer de sleutel in de "LOS"-positie gedraaid is, is de slotpen 16 teruggetrokken uit het koppelgat 31 in de slotdraagconstructie 30, waardoor toegestaan wordt dat de accu 14 losgenomen wordt.

Zoals getoond in figuur 4 bezit de slotpen 16 een koppelgroef 32 met een L-vormige dwarsdoorsnede die aangebracht is in een distaal einde daarvan voor het ontvangen van een L-vormig gedeelte 33 aan het topeinde van het haakelement 21.

Wanneer de sleutel in de "LOS"-positie is, zal de koppelgroef 32 teruggetrokken zijn in de slotdraagconstructie 30, terwijl hij het L-vormige gedeelte 33 opgenomen heeft. Met de koppelgroef 32 teruggetrokken in de slotdraagconstructie 30 terwijl hij het L-vormige gedeelte 33 opgenomen heeft, kan het L-vormige gedeelte 33 niet verwijderd worden uit de koppelgroef 32.

De ophefarm 17, die in hoofdzaak kanaalvormig is zoals getoond in figuur 5, bezit pennen 35 (zie figuur 2) op zijn basis 34 die glijbaar passen in respectievelijke sleuven 36 die aangebracht zijn in de slotdraagconstructie 30. De ophefarm 17 is gewoonlijk achterwaarts getrokken (naar rechts in figuur 2) door een veer 37.

De veer 37 omvat een gewonden trekveer die werkt tussen een aangrijphaak 38 aan een einde van de basis 34 en de hoofdstang 3 van het frame. Om de accu 14 te verwijderen wordt de ophefarm 17 naar achteren getrokken en gedraaid (tegen de klok in in figuur 2) rond de pinnen 35.

Op dit moment grijpt een distaal einde 40 van de ophefarm 17 aan op een aangrijptrede 41 in de bodem van het vooreinde van de accu 14, en duwt de aangrijptrede 41 naar boven onder invloed van de voorspanning van de veer 37 om daardoor het vooreinde van de accu 14 op te heffen.

Om de accu 14 te bevestigen, wordt het achtereinde van de accu 14 gestoken in een voetstuk 39 op het achtereinde van de hoofdstang 3 van het frame, en het vooreinde van de accu 14 wordt naar beneden geduwd rond het ingestoken achtereinde daarvan. De aangrijptrede 41 gaat naar beneden en draait het distale einde 40 van de ophefarm 17 met de klok mee, waardoor de pennen 35 voorwaarts gedrukt worden in de sleuven 36 tegen de voorspanning van de veer 37 in, totdat de ophefarm 17 in een in

hoofdzaak horizontale liggende positie gebracht is, zoals getoond in figuur 3.

Zoals getoond in figuur 2, steekt een wand 42 naar achteren uit vanaf de slotdraagconstructie 30, en bezit deze wand een opening 43 die groot genoeg is om het haakelement 21 toe te staan daardoorheen te bewegen.

Zoals getoond in figuur 5, die een overdwarse dwarsdoorsnede is van de onderdelen getoond in figuur 2, kan het haakelement 21 in en uit de slotdraagconstructie 30 bewegen door de opening 43 heen, wanneer de ophefarm 17 opgetild is.

Wanneer de ophefarm 17 in de liggende positie is zoals getoond in figuur 6, grijpt het L-vormige gedeelte 33 van het haakelement 21 dat ingebracht is in de slotdraagconstructie 30 door de opening 43 heen, aan op een binnenoppervlak van de ophefarm 17, en kan het L-vormige gedeelte niet verwijderd worden.

In figuur 5 duidt het verwijzingscijfer 44 een framebedekking aan die een opening 45 bezit bij een positie die in lijn is met de opening 43 (zie figuur 2).

Een methode om de fiets met de diefstalpreventiekabel 20 vast te zetten zal hieronder beschreven worden. Wanneer de accu 14 verwijderd is, wordt de in het slotelement 15 ingestoken sleutel van de "LOS"-positie naar de "AAN"- of "UIT"-positie gedraaid, waardoor de slotpen 16 uit zal steken vanuit de slotdraagconstructie 30.

Zoals getoond in figuur 4 wordt, aangezien de koppelgroef 32 naar voren treedt uit de slotdraagconstructie 30, het L-vormige gedeelte 33 van het haakelement 21 ingebracht in de koppelgroef 32, en de sleutel daarna teruggedraaid naar de "LOS"-positie. De slotpen 16, met het L-vormige gedeelte 33 dat aangrijpt in de koppelgroef 32, wordt teruggetrokken in de slotdraagconstructie 30. Het haakelement 21 is nu in een positie tegen verwijdering vastgezet.

Behalve wanneer het slotelement 15 weer bediend

wordt, kan de diefstalpreventiekabel 20 niet losgemaakt worden. Als resultaat hiervan kan het slotelement 15 gebruikt worden als een slotelement voor de diefstalpreventiekabel 20.

5 Aangezien het niet nodig is dat de diefstalpreventiekabel 20 zijn eigen slotelement moet bezitten, is de constructie van een slotinrichting voor diefstalpreventie relatief eenvoudig, is deze gemaakt uit een relatief gering aantal onderdelen, heeft hij een relatief gering
10 gewicht, en kan hij relatief goedkoop vervaardigd worden.

 Wanneer de accu 14 op zijn plaats aanwezig is, wordt voorafgaande aan het vastzetten van de accu 14, de accu 14 opgetild en het haakelement 21 ingestoken in de opening 45 zoals getoond in figuur 5, en dan door de
15 opening 43 (zie figuur 2) in de ophefarm 17 gestoken.

 Dan wordt de accu 14 omlaag gebracht en vastgezet. Zoals getoond in figuur 6, is de ophefarm 17 naar beneden gedrukt in aangrijping met het L-vormige gedeelte 33 van het haakelement 21. Vervolgens kan het haakelement
20 21 niet uit de ophefarm 17 getrokken worden totdat het slotelement 15 bediend wordt door de sleutel om de accu 14 los te maken, en de accu 14 opgeheven is.

 Hierdoor is de diefstalpreventiekabel 20 op dezelfde manier vastgezet als wanneer de slotpen 16 gebruikt wordt. Indien de slotpen 16 en de ophefarm 17
25 gebruikt worden voor vastzetdoeleinden, dan is het mogelijk de diefstalpreventiekabel 20 vast te zetten onafhankelijk van de vraag of de accu 14 bevestigd is of losgemaakt is.

30 Het is natuurlijk mogelijk de diefstalpreventiekabel 20 vast te zetten met ofwel de slotpen 16 of de ophefarm 17.

 Voor het vastzetten van de fiets met de diefstalpreventiekabel 20 kan aan het haakelement 21 getrokken
35 worden om een gewenste lengte van de diefstalpreventiekabel 20 af te wikkelen vanaf de haspel 22 door de hoofdstang 3 en de zittingstang 4 van het frame.

Wanneer de fiets losgemaakt is, wordt het niet gebruikte gedeelte van de diefstalpreventiekabel 20 automatisch opgewonden door de haspel 22 en opgeborgen in de hoofdstang 3 en de zittingstang 4 van het frame. Daardoor
5 wordt de diefstalpreventiekabel 20 netjes en mooi opgeborgen. De diefstalpreventiekabel 20, die anders hinderlijk zou zijn wanneer hij niet in gebruik was, kan aldus gemakkelijk meegenomen worden op de fiets.

Het gedeelte van de diefstalpreventiekabel 20 in
10 de nabijheid van de haspel 22 is niet van buiten af zichtbaar en hoeft niet zo sterk te zijn als het overblijvende gedeelte daarvan. Daarom omvat dat gedeelte van de diefstalpreventiekabel 20 het draadelement 23 dat slank, licht in gewicht en goedkoop is.

15 De onderhavige uitvinding is niet beperkt tot de getoonde uitvoering, maar kan op verschillende manieren gemodificeerd worden. Het voertuig waarbij de onderhavige uitvinding toegepast wordt is niet beperkt tot een fiets met hulpmotor, maar kan een gewone fiets, een motorfiets,
20 en dergelijke zijn.

Een voertuigonderdeel dat losneembaar op het voertuig geplaatst is en aan het voertuig vastgezet kan worden, is niet beperkt tot de accu, maar kan ieder willekeurig onderdeel zijn in zoverre het losneembaar op het
25 voertuig geïnstalleerd is door het slotelement.

De diefstalpreventiekabel 20, die door de installatie van het voertuigonderdeel vastgezet kan worden, kan vastgezet worden door koppeling tussen het voertuigonderdeel en een voertuigframe, in plaats van door de ophef-
30 arm 17.

C O N C L U S I E S

1. Slotinrichting voor een voertuig met een losneembaar voertuigonderdeel en een slotelement voor het vastzetten van het voertuigonderdeel, met het kenmerk, dat een diefstalpreventiekabel aan een voertuigframe vast te
5 zetten is met gebruikmaking van het slotelement.

2. Slotinrichting volgens conclusie 1, waarbij de diefstalpreventiekabel aan het voertuigframe vast te zetten is met gebruikmaking van het slotelement terwijl het voertuigonderdeel losgenomen is.

10 3. Slotinrichting volgens conclusie 1, waarbij de diefstalpreventiekabel onverwijderbaar in aangrijping met het voertuigframe te houden is onder gebruikmaking van het voertuigonderdeel dat door het slotelement vastgezet is.

15 4. Slotinrichting volgens conclusie 1, 2 of 3, waarbij het voertuigonderdeel een accu van een fiets met hulpmotor omvat.

20 5. Slotinrichting volgens conclusie 4, waarbij het slotelement een slotpen bezit die koppelbaar is met en loskoppelbaar is van de accu, waarbij de slotpen terugtrekbaar is in het voertuigframe terwijl hij gekoppeld is met de diefstalpreventiekabel wanneer de accu ontgrendeld is, om daardoor te verhinderen dat de diefstalpreventiekabel verwijderd wordt.

25 6. Slotinrichting volgens conclusie 3, waarbij het voertuigonderdeel een accu van een fiets met hulpmotor omvat, waarbij de opstelling zodanig is dat de accu ontgrendeld wordt en van het voertuigframe afgenomen wordt, dan de diefstalpreventiekabel aangegrepen wordt door het
30 voertuigframe, en daarna de accu door het slotelement vergrendeld wordt, om daardoor te verhinderen dat de dief-

stalpreventiekabel verwijderd wordt.

7. Slotinrichting volgens een der voorgaande conclusies, waarbij de diefstalpreventiekabel opgeborgen kan worden in een hol gedeelte van het voertuigframe.

5 8. Slotinrichting volgens conclusie 7, waarbij de diefstalpreventiekabel een einde bezit dat zich uitstrekt door een zittingstang en op te winden is door een haspel die onder een zitting is aangebracht.

FIG. 1

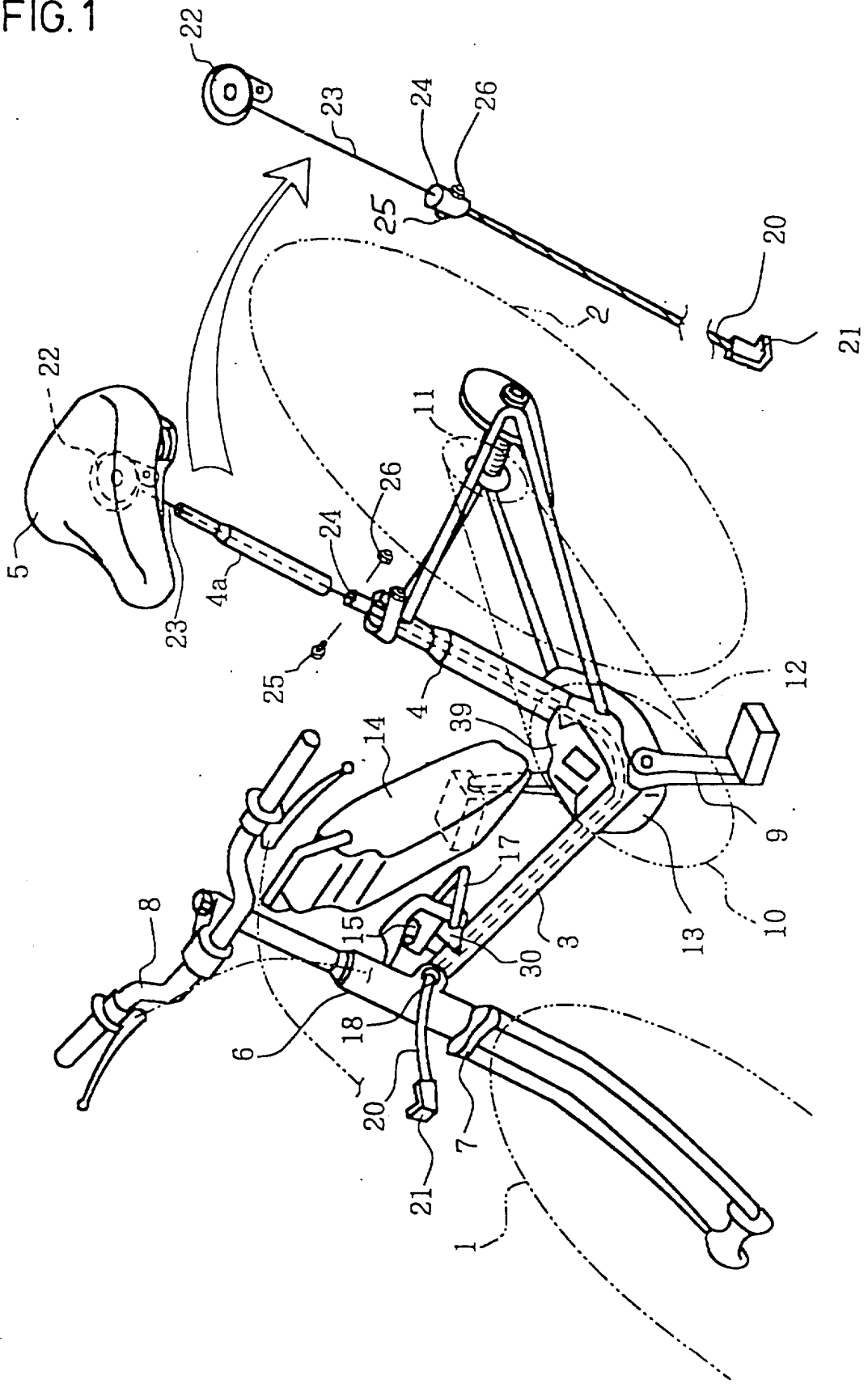


FIG.2

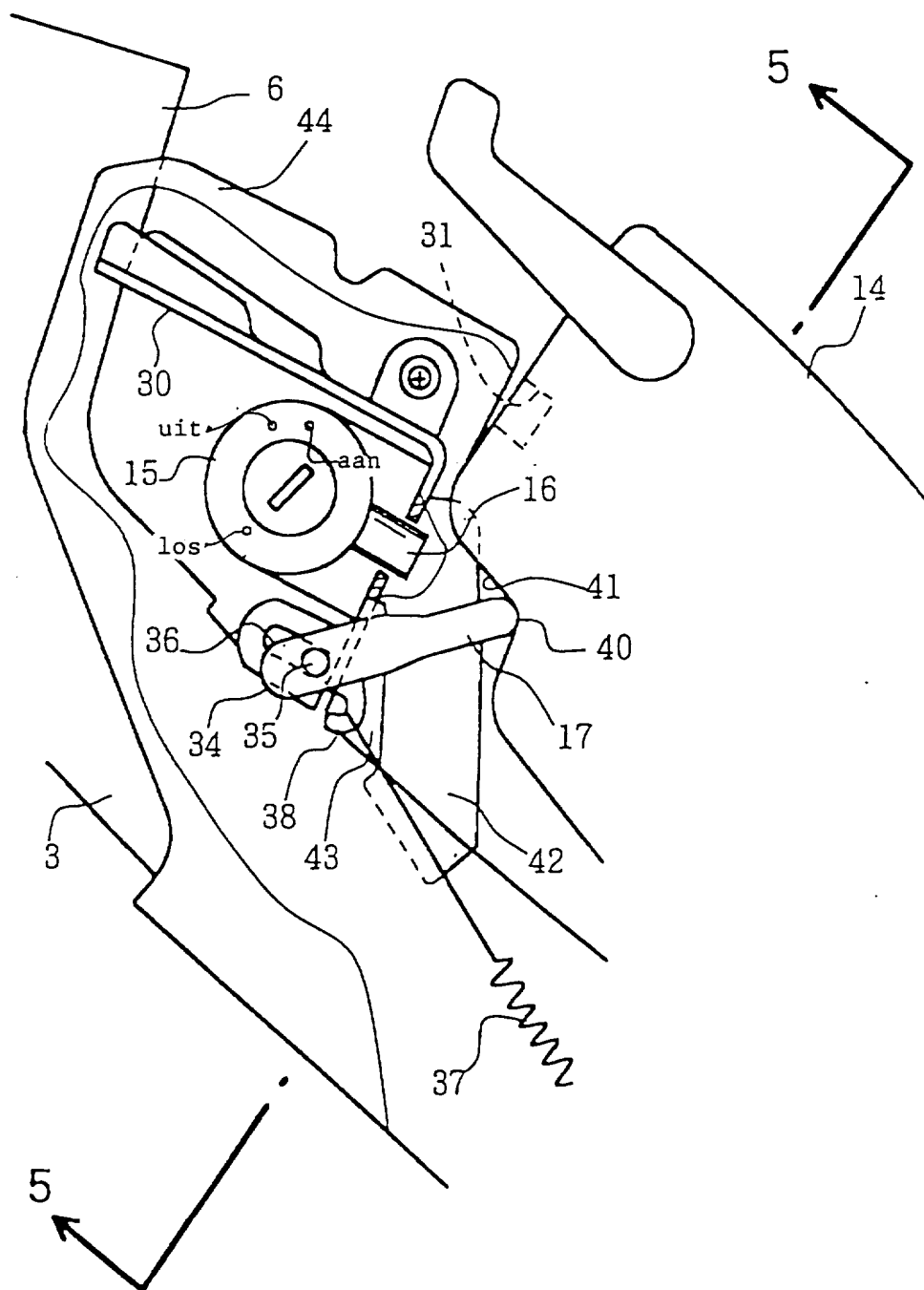


FIG. 3

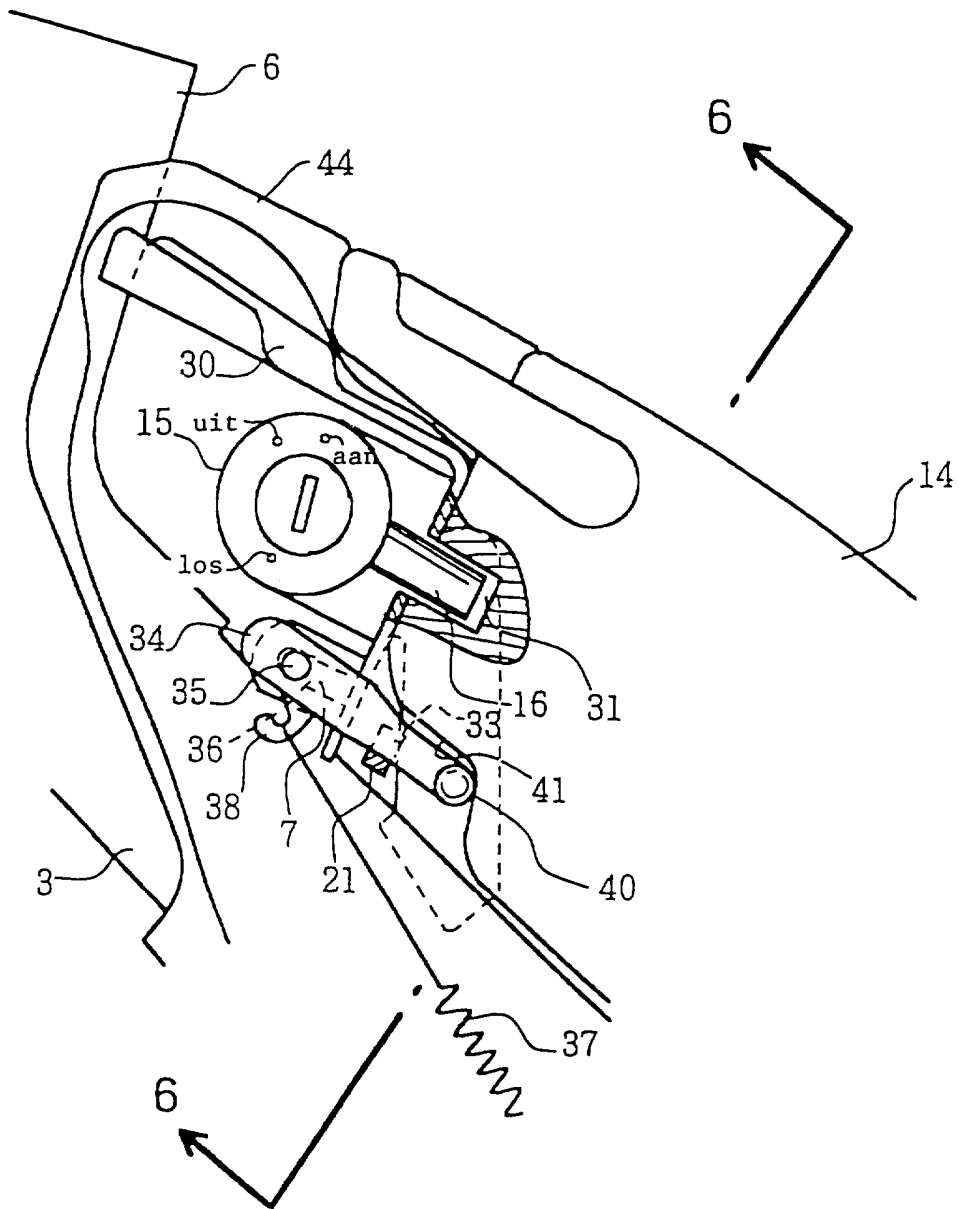


FIG. 4

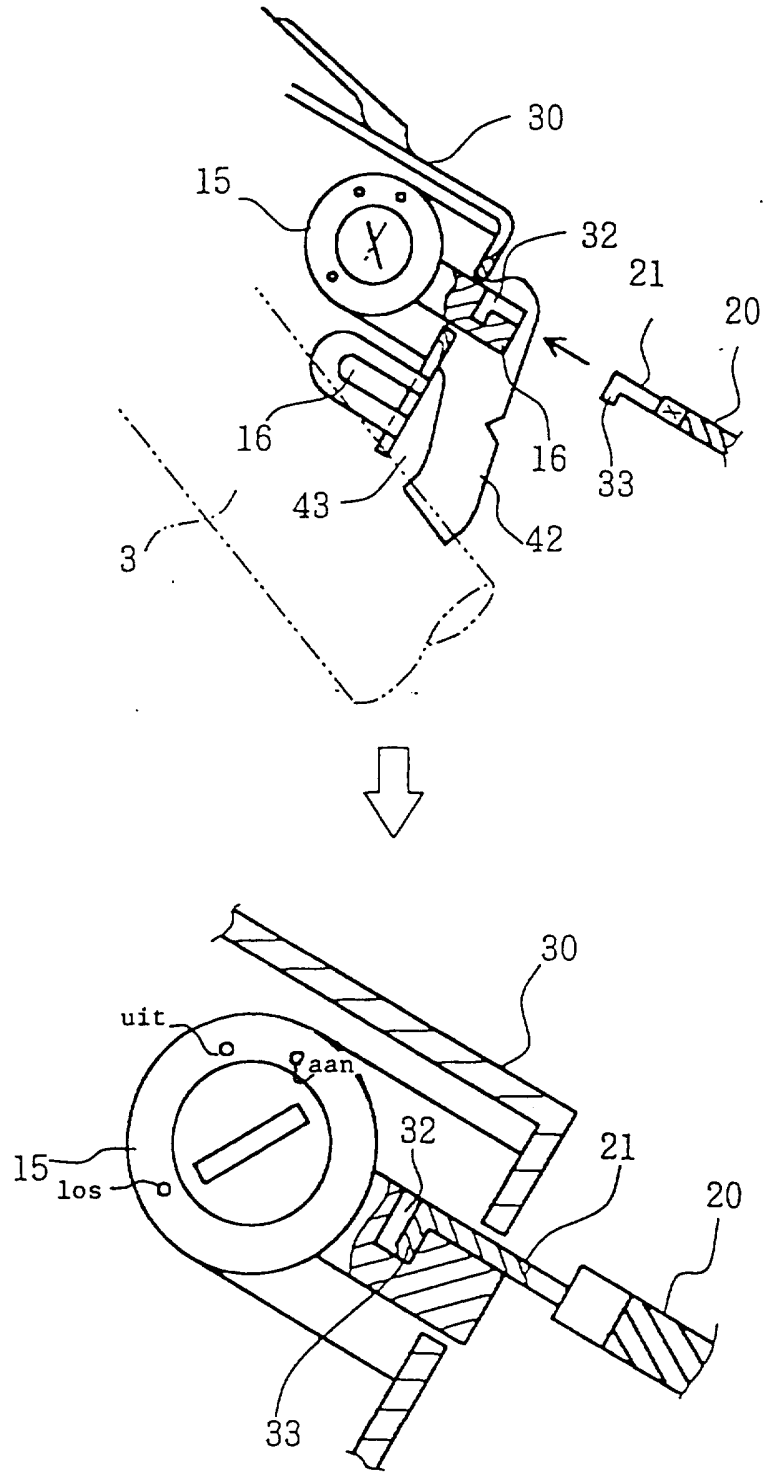
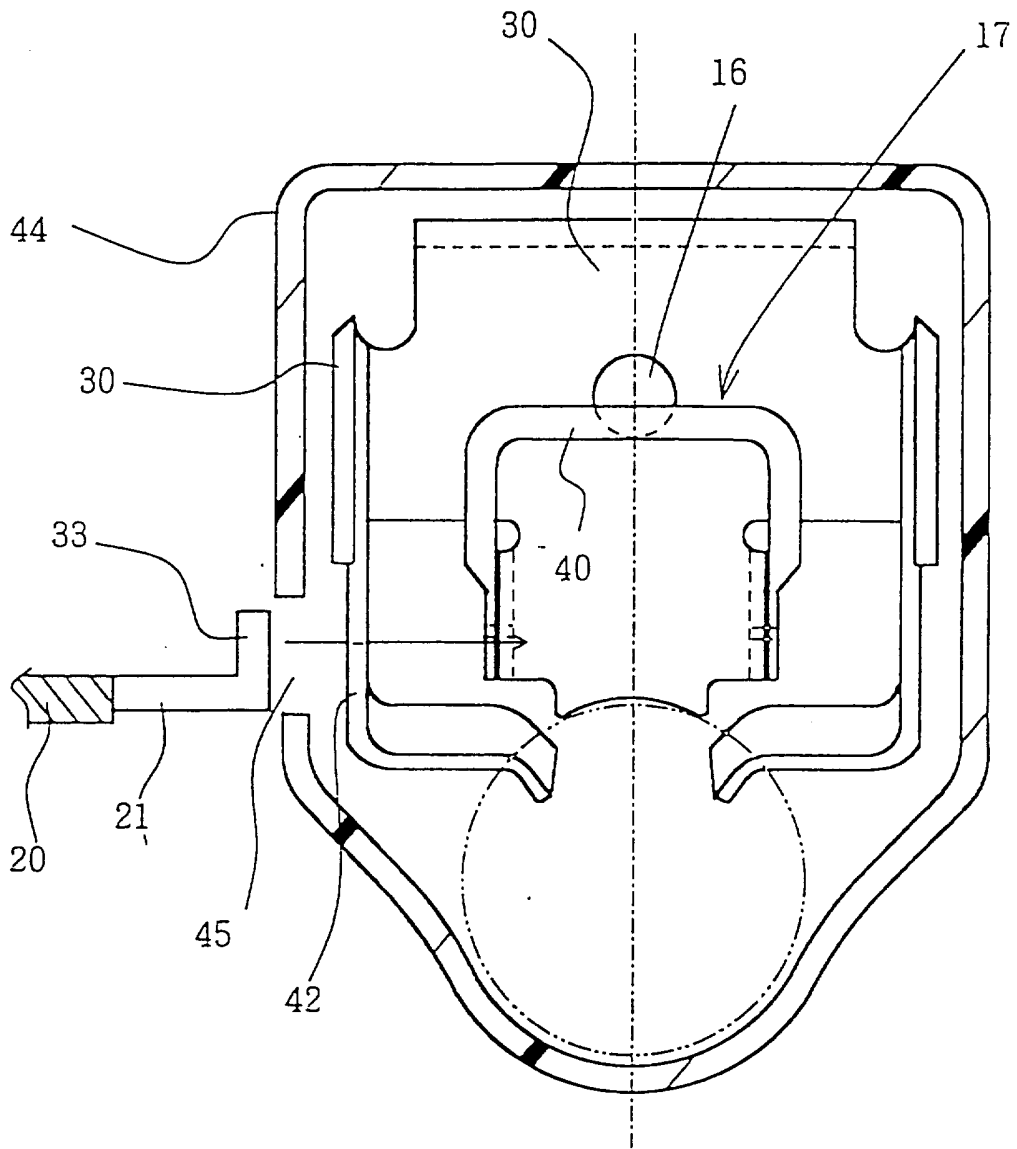
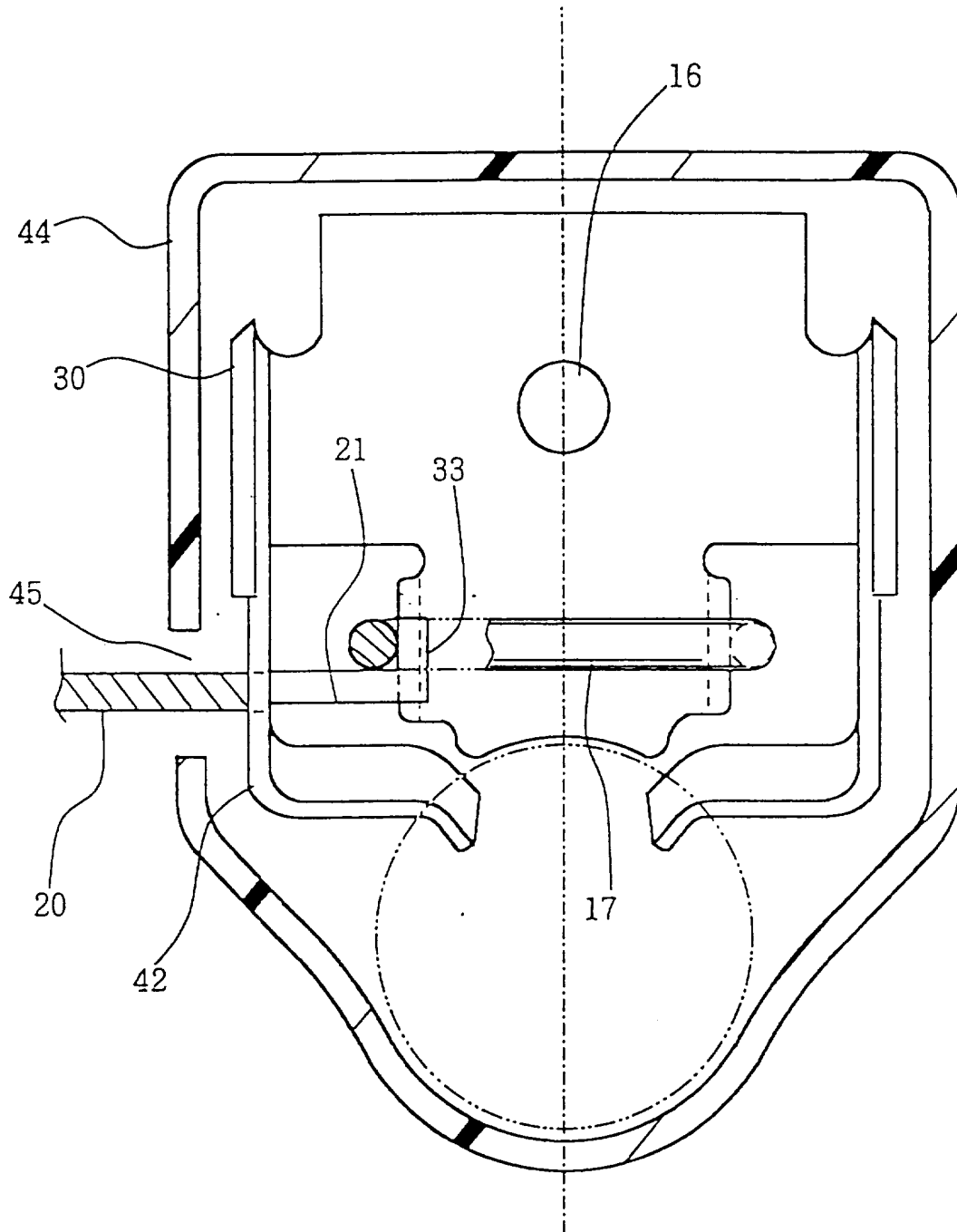


FIG. 5



1004517

FIG. 6



Octrooiaanvraag Nr: **1004517**

RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

Van belang zijnde literatuur

Categorie *	Vermelding van literatuur met aanduiding, voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) Nr.:	International Patent Classification (IPC)
D,A	JP-U 61-187.782	1	B62H 5/00

A	DE-C 539.919 (Seckendorf)	1,7,8	

A	NL-A 7.602.746 (Scovill)	1,7,8	

A	NL-A 7.806.670 (Batavus)	1,7,8	Onderzochte gebieden van de techniek, gedefinieerd volgens IPC 6
	---		B62H 5/00
A	US-A 3.910.602 (Lindner)	1,7,8	

A	WO-A 92/02.400 (Mathews)	1,7,8	

A	DE-C 876.220 (Hayessen)	1,7	

A	US-A 4.007.614 (Schott)	1,7	
	-----		Computerbestanden

Indien gewijzigde conclusies zijn ingediend, heeft dit rapport betrekking op de conclusies ingediend op:

* Verklaring van de categorie-aanduiding: zie apart blad

Omvang van het onderzoek: **volledig**

Onderzochte conclusies:

Niet (volledig) onderzochte conclusies met redenen:

Datum waarop het onderzoek werd voltooid: **20 november 1997**

Vooronderzoeker: **ir. W.J. van Putte**

Afdelingstelefax:
Doorkiesnummer:

Het Bureau voor de Industriële Eigendom is een onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken.

Categorie van de vermelde literatuur:

- X: op zichzelf van bijzonder belang zijnde stand van de techniek**
- Y: in samenhang met andere geciteerde literatuur van bijzonder belang zijnde stand van de techniek**
- A: niet tot de categorie X of Y behorende van belang zijnde stand van de techniek**
- O: verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek**
- P: literatuur gepubliceerd tussen voorrangs- en indieningsdatum**
- T: niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding**
- E: colliderende octrooiaanvraag**
- D: in de aanvraag genoemd**
- L: om andere redenen vermelde literatuur**
- &: lid van dezelfde octrooifamilie; corresponderende literatuur**

AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN OCTROOIAANVRAGE NR. 1004517

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octrooifamilie), die overeenkomen met octrooigeschriften genoemd in het rapport.

De opgave is samengesteld aan de hand van gegevens uit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per 3 december 1997.

De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door de Octrooiraad gegarandeerd; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

In het rapport genoemd octrooi- geschrift	datum van publikatie	overeenkomend(e) geschrift(en)	datum van publikatie
JP-U 61.187.782	21/08/86	JP-B 4.065.674 JP-C 1.764.983	20/10/92 11/06/93
DE-C 539.919	--	GEEN	
NL-A 7.602.746	21/09/76	JP-A 51.132.556	17/11/76
NL-A 7.806.670	27/12/79	GEEN	
US-A 3.910.602	07/10/75	GEEN	
WO-A 92/02.400	20/02/92	GEEN	
DE-C 876.220	--	GEEN	
US-A 4.007.614	15/02/77	GEEN	