



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **98796** (13) **C2**
(51) МПК (2012.01)
A63B 35/00
B63C 11/00

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА ВИНАХІД

(21) Номер заявки:	а 2010 01237	(72) Винахідник(и):	Вальпургис Петер (DE)
(22) Дата подання заявки:	09.07.2008	(73) Власник(и):	РОТІНОР ГМБХ, Flacher Strasse 32, D-70499 Stuttgart, Germany (DE)
(24) Дата, з якої є чинними права на винахід:	25.06.2012	(74) Представник:	Аніщенко Людмила Анатоліївна, реєстр. №265
(31) Номер попередньої заявки відповідно до Паризької конвенції:	10 2007 032 392.3	(56) Перелік документів, взятих до уваги експертизою:	US 5396860, 14.03.1995 US 1586595, 01.06.1926 FR 2799722, 20.04.2001 US 2722021, 01.11.1955 DE 10120565, 14.11.2002 US 3442240, 06.05.1969
(32) Дата подання попередньої заявки відповідно до Паризької конвенції:	12.07.2007		
(33) Код держави-учасниці Паризької конвенції, до якої подано попередню заявку:	DE		
(41) Публікація відомостей про заявку:	26.04.2010, Бюл.№ 8		
(46) Публікація відомостей про видачу патенту:	25.06.2012, Бюл.№ 12		
(86) Номер та дата подання міжнародної заявки, поданої відповідно до Договору РСТ	PCT/EP2008/005596, 09.07.2008		

(54) СИСТЕМА ФІКСАЦІЇ, ЯКА ПРИЗНАЧЕНА ДЛЯ ФІКСАЦІЇ КОРИСТУВАЧА НА ЗАСОБІ ПЕРЕСУВАННЯ ПО ВОДІ, І ЗАСІБ ПЕРЕСУВАННЯ ПО ВОДІ З СИСТЕМОЮ ФІКСАЦІЇ**(57) Реферат:**

Винахід належить до системи фіксації, яка призначена для фіксації користувача на засобі пересування по воді, на якому розміщується щонайменше частина тіла користувача в лежачому положенні. Відповідно до однієї з особливостей системи фіксації в ній використовується поясний ремінь (14), який обводиться навкруги тіла користувача (10). Окрім цього, до особливостей системи фіксації належать розташовані з одного боку в області живота (18) користувача і з другого боку в області спини (20) користувача і прикріплені до поясного ремня (14) ремені для області паху (22a, 22b), кожний з яких проходить через пах користувача (10). Сполучний ремінь (26), один кінець якого (28) сполучений з поясним ремнем (14) в області живота (18) користувача (10), може бути прикріплений своїм другим кінцем (30) до засобу пересування по воді. Крім того, винахід належить до засобу пересування по воді, оснащеного вищезазначеною системою ременів.

UA 98796 C2

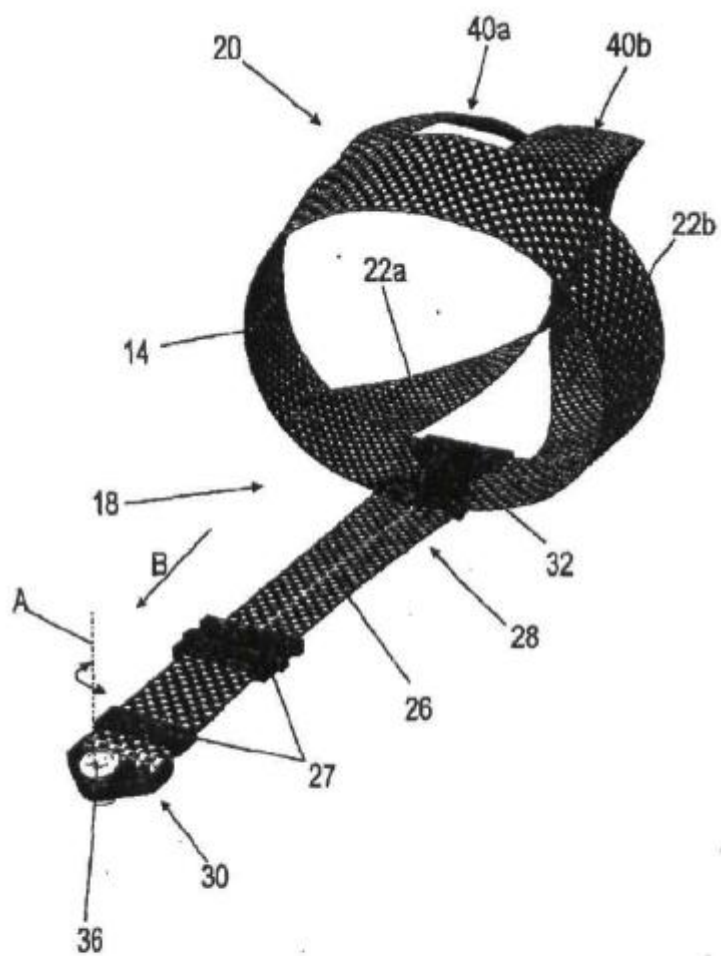


Fig. 1

Винахід відноситься до системи фіксації, яка призначена для фіксації користувача на засобі пересування по воді, на якому розміщується, щонайменше, частина тіла користувача в лежачому положенні. Крім того, винахід відноситься до засобу пересування по воді, оснащеного подібною системою фіксації.

5 Відповідно до WO 96/30087 і DE 10 2004 049 615 A1 є засіб пересування по воді з остовом транспортного засобу. Верхньою частиною свого тіла користувач лежить на остові транспортного засобу, тоді як нижня частина тіла видається вниз, а ноги знаходяться у воді і направлені назад. Через остов транспортного засобу проходить проточний канал з гребним гвинтом, що приводиться в дію двигуном. При цьому проточний канал проходить від отвору
10 впускання, розташованого в носовій частині, до випускного отвору в кормовій частині остову транспортного засобу. Гребний гвинт в проточному каналі приводиться в дію живленням від батареї електродвигуном таким чином, що через проточний канал пропускається водний потік, направлений у сторону, протилежну стороні руху засобу пересування по воді. У результаті, зберігається дистанція між водним потоком і користувачем, а завдяки формі остову
15 транспортного засобу потік води у фарватері може бути також направлений таким чином, що він не впливає на користувача. Дана особливість полегшує плавання і пірнання, для яких використовується засіб пересування по воді.

Якщо користувач знаходиться в лежачому положенні на остові транспортного засобу, він може триматися за рукоятки або прорізи для тримання, розташовані з обох боків остову
20 транспортного засобу. В рукоятки інтегровані органи управління, що використовуються для управління засобом пересування по воді. Під час руху на нижню частину тіла і ноги користувача впливає сила, здатна відкинути користувача назад від засобу пересування по воді. Щоб протидіяти даній силі, користувач повинен триматися г а рукоятки. Перш за все, переміщення на великі відстані або ж переміщення з великою швидкістю в такому положенні можуть стати
25 утомливими.

Тому метою цього винаходу є створення системи фіксації, яка призначена для фіксації користувача на засобі пересування по воді і дозволяє переміщатися на засобі пересування по воді, докладаючи для цього мінімальні зусилля. Окрім цього, повинен бути описаний засіб пересування по воді з подібною системою фіксації.

30 Дана мета винаходу досягається за рахунок використання системи фіксації з відрізняльними особливостями відповідно до п. 1 формули винаходу і за рахунок використання засобу пересування по воді з відрізняльними особливостями відповідно до п. 9 формули винаходу. Додаткові пункти формули винаходу торкаються доцільних вдосконалених варіантів предметів винаходу згідно винаходу.

35 Таким чином, однією з особливостей системи фіксації є використання поясного ремня, який обводиться навкруги тіла користувача і може бути закріплений в області стегон тим же способом, яким там закріплюється звичайний ремінь. Окрім цього, передбачається використання двох ременів для області паху, які розташовані з одного боку в області живота користувача і з другого боку в області спини користувача і прикріплені до поясного
40 ремня, кожний з них проходить через пах користувача, при цьому в сідничій області користувача утворюється зручна для використання конструкція. Сполучний ремінь, один кінець якого сполучений з поясным ремнем в області живота користувача, може бути прикріплений своїм другим кінцем до засобу пересування по воді.

За рахунок використання сполучного ремня створюється таке з'єднання між
45 користувачем і засобом пересування по воді, яке дозволяє протистояти силі, направлений у сторону, протилежну напрямку руху, і, окрім цього, забезпечує рухливість в поперечному напрямі. Таким чином, зберігається можливість рухатися в сторони, яка необхідна для управління засобом пересування по воді, але в той же час сполучний ремінь приймає на себе тягові сили, що впливають під час руху у воді на нижню частину тіла і ноги користувача. Така
50 особливість дозволяє переміщатися на засобі пересування по воді, докладаючи для цього мінімальні зусилля.

Щоб забезпечити міцне з'єднання між поясным ремнем і сполучним ремнем, в області живота користувача може бути розміщений кріпильний елемент, з яким у свою чергу буде з'єднаний сполучний ремінь. Як альтернативний варіант сполучний ремінь може кріпитися
55 безпосередньо до поясного ремня. Сполучний ремінь може проходити під прямим кутом від поясного ремня у напрямі грудей користувача, щоб сполучний ремінь міг бути з'єднаний із засобом пересування по воді в області грудей користувача.

Щоб забезпечити просте у використуванні з'єднання із засобом пересування по воді, кінець сполучного ремня, закріплюваний на засобі пересування по воді, може бути оснащений
60 затискним пристроєм для петлі, штиря, карабіна, натискної кнопки або подібного стопорного

елементу. Стопорний елемент використовується для кріплення до місця кріплення на засобі пересування по воді.

Щоб користувач міг, не зазнаючи утруднень, скористатися конструкцією з обох ременів для області паху, для чого кожен ногу слід просмикнути через кожну петлю, утворювану ременем для області паху і поясним ременем, обидва ремені для області паху можуть бути сполучені один з одним в області паху користувача своїми зовнішніми сторонами, повернутими від користувача.

Для того, щоб системою фіксації могли користуватися користувачі різного зросту і різної комплекції, поясний ремінь і/або ремені для області паху і/або сполучний ремінь можуть регулюватися по довжині.

Засіб пересування по воді, однією з особливостей якого є остов транспортного засобу, на якому розміщується, щонайменше, частина тіла користувача в лежачому положенні, може бути оснащений подібною системою фіксації.

При цьому однією з особливостей остову транспортного засобу може бути наявність поверхні для лежання, що використовується користувачем і розташована у верхній частині остову транспортного засобу, на дану поверхню засобу пересування по воді користувач лягає верхньою частиною свого тіла.

Особливістю сполучного ременя може бути наявність розташованого в області поверхні для лежання місця кріплення до остову засобу пересування. Як альтернативний варіант сполучний ремінь може мати місце кріплення до остову засобу пересування в області, що примикає у напрямі стоп користувача до поверхні для лежання. Подібне розташування дозволяє з максимальною зручністю здійснювати з'єднання сполучного ременя із засобом пересування, оскільки в лежачому положенні користувач не буде розміщуватися на місці кріплення.

Відповідно до особливо вигідного конструктивного виконання винаходу місце кріплення сполучного ременя до остову засобу пересування може розташовуватися в діаметральній площині засобу пересування по воді. Завдяки даному прийому вдається ефективно запобігти передаванню крутильних моментів під час руху.

Для забезпечення максимальної маневреності засобу пересування по воді місце кріплення сполучного ременя до остову засобу пересування може розташовуватися в області центру ваги засобу пересування по воді.

Щоб під час руху забезпечити користувачу високий рівень рухливості, особливо в напрямі, поперечному відносно засобу пересування, сполучний ремінь може розташовуватися на остові транспортного засобу так, щоб він міг обертатися навкруги осі, що проходить здебільшого вертикально відносно остову транспортного засобу.

Щоб у разі виникнення небезпеки користувач міг за максимально короткий проміжок часу від'єднати сполучний ремінь від засобу пересування по воді, між сполучним ременем і остовом транспортного засобу може бути передбачено використання швидкокорознімного з'єднання або швидкозакривного затиску.

Далі більш детально роз'яснюється суть винаходу на підставі переважного варіанту здійснення даного винаходу з посиланням на прикладені креслення.

Фіг. 1 - схематичний вигляд і перспективний вигляд збоку системи фіксації.

Фіг. 2 - схематичний вигляд і перспективний вид зверху представленої на фіг. 1 системи фіксації.

Фіг. 3 - схематичний вигляд і перспективний вигляд зверху засобу пересування по воді, на якому користувач займає положення лежачи в позі, необхідній для руху на справжньому транспортному засобі, при цьому користувач зафіксований на засобі пересування по воді за допомогою системи фіксації, представленої на фіг. 1 і фіг. 2.

Фіг. 4 - схематичний вигляд і перспективний вид зверху представленого на фіг. 4 засобу пересування по воді, на якому користувач займає положення лежачи в позі, необхідній для руху на справжньому транспортному засобі.

Фіг. 5 - схематичний вигляд і перспективний вигляд збоку збільшеного місцевого виду представленого на фіг. 3 і фіг. 4 засобу пересування по воді, на якому користувач займає положення лежачи в позі, необхідній для руху на справжньому транспортному засобі.

Фіг. 6 - фіг. 9 - вигляд збоку і місцевий вид з'єднання між системою фіксації і засобом пересування по воді в різних експлуатаційних положеннях.

Фіг. 1 і фіг. 2 представляють систему фіксації в схематичному вигляді і різних перспективних видах. На фіг. 3 - фіг. 5 представлено в різних перспективних видах засіб пересування по воді 12, який оснащений даною системою фіксації, що використовується для фіксації користувача 10 на засобі пересування по воді 12.

По суті, система фіксації складається з розташованих певним чином стрічок з текстильного матеріалу, що не мають істотної здатності до розтягування. Як текстильний матеріал найбільш відповідними є синтетичні матеріали, які при контакті з водою зберігають свої властивості матеріалу.

Відповідно до однієї з особливостей системи фіксації в ній використовується поясний ремінь 14, який обводиться навкруги тіла 16 користувача 10. Поясний ремінь 14 може регулюватися по довжині, при цьому регулюючий механізм не представлений. В області живота 18 користувача 10 на невеликій відстані один від одного до поясного ремня 14 одним з своїх кінців пришиті ремені для області паху 22a і 22b. Обидва ремені для області паху 22a і 22b можуть бути проведено через пах 24 користувача 10, в області спини 20 користувача 10 вони пришиті своїм другим кінцем до поясного ремня 14. Обидва ремені для області паху 22a і 22b сполучено один з одним в області паху 24 користувача 10 своїми зовнішніми сторонами 40a і 40b, повернутими від користувача 10. Ремені для області паху 22a і 22b можуть регулюватися по довжині, при цьому регулюючий механізм не представлений.

В області живота 18 користувача 10 розташований сполучний ремінь 26, один з кінців 28 якого з'єднаний з кріпильним елементом 32. Кріпильний елемент 32 у свою чергу закріплений на поясному ремені 14. При цьому кріпильний елемент 32 розміщений між ременями для області паху 22a і 22b, які своїми кінцями пришиті до поясного ремня 14. Сполучний ремінь 26 проходить під прямим кутом від поясного ремня у напрямі грудей 34 користувача 10, напрям вказаний на фігурах за допомогою стрілки В. Сполучний ремінь 26 може регулюватися по довжині, при цьому регулюючий механізм 27 показаний на фігурах 1 і 2 лише схематично.

Своїм другим кінцем 30 сполучний ремінь кріпиться до засобу пересування по воді 12. З цією метою кінець 30 сполучного ремня 26, який кріпиться до засобу пересування по воді 12, оснащується затискним пристроєм 36 для штиря, що використовується для з'єднання з місцем кріплення 38 на засобі пересування по воді 12.

Як альтернативний варіант із затискним пристроєм 36 можуть використовуватися петля, карабін, натиска кнопка або подібний стопорний елемент.

Показаний на фігурах 3-5 засіб пересування по воді 12 відрізняється остовом транспортного засобу 42, на якому лежить користувач 10, спираючись на нього областю грудей 34. При цьому він може триматися за рукоятки 43 або прорізи для тримання, розташовані з обох боків остову транспортного засобу 42. В рукоятки 43 інтегровані органи управління, що використовуються для управління засобом пересування по воді 12.

Остов транспортного засобу 42 відрізняється наявністю поверхні для лежання 44, що використовується користувачем 10 і розташована у верхній частині остову транспортного засобу. Сполучний ремінь 26 з'єднується в місці кріплення 38 з остовом транспортного засобу 42 в області, що примикає у напрямі стоп 46 користувача 10 до поверхні для лежання 44, напрям вказаний на фігурах за допомогою стрілки F. В місці кріплення 38 між сполучним ременем 26 і остовом транспортного засобу 42 передбачено використання швидко рознімного з'єднання або швидкозакривного затиску, показаного більш детально на фігурах 6 - 9.

Місце кріплення 38 сполучного ремня 26 до остову транспортного засобу 42 розташовано в діаметральній площині М засобу пересування по воді 12, яка на фігурі 3 позначена пунктирною лінією М. На фігурі 3 діаметральна площина М проходить вертикально відносно площини креслення. Окрім цього, місце кріплення 38 сполучного ремня 26 до остову транспортного засобу 42 розташовано в області центру ваги S засобу пересування по воді.

Як видно на фігурі 5, а також на фігурах 1 і 2, сполучний ремінь 26 розташовується на остові транспортного засобу 42 так, щоб він міг обертатися навкруги осі А, що проходить здебільшого вертикально відносно подовжньої осі остову транспортного засобу 42.

На фігурах 6-9 більш детально показаний приклад здійснення вищезгаданого швидкорознімного з'єднання. Як видно на даних кресленнях, для формування місця кріплення 38 в остові транспортного засобу 42 виконано поглиблення 38.1. Наприклад, воно розташовано в області поверхні для лежання 44, сформовано з монолітної поверхні і тому є водонепроникним. Поглиблення 38.1 обрамляє затискний пристрій 38.5, доступ до якого здійснюється через отвір 38.6. В затискний пристрій 38.5 вмонтована вставка 38.2 і міцно сполучена з поглибленням 38.1. На даній фігурі зображено різьбове з'єднання 38.3 між обрамляючою затискний пристрій 38.5 і обмежуючою його бічною стінкою і зовнішнім контуром вставки 38.2. Можливе також клеювання вставки 38.2 в затискний пристрій 38.5.

Вставка 38.2 має один або декілька стопорних елементів 38.4, на даній фігурі представлений стопорний борт, що проходить по периметру. Стопорні елементи 38.3, зокрема стопорний борт 38.4, мають приймаючу похилу поверхню, перехідну в стопорну бічну поверхню.

Стопорна бічна поверхня упирається в стопорні похилі поверхні інших замкових елементів 36.3 вхідного пристрою 36.

Частиною вхідного пристрою 36 є деталь, що контрить, 36.1, яка може бути, наприклад, корпусом. На деталі 36.1, що контрить, закріплено за допомогою поворотних опор 36.2 обидва запірні елементи 36.3. На обидва запірні елементи 36.3 пружина (не відображена на кресленні) впливає таким чином, що запірні елементи, показані на фігурі 6, розперті. З показаним на фігурі 6 правим запірним елементом 36.3 сполучений хитний звільняючий важіль 36.4, який закріплений на деталі 36.1, що контрить. Звільняючий важіль 36.4 оснащений кнопкою 36.5.

Виходячи з показаного на фігурі 6 застопореного положення пристрою, при якому вхідний пристрій 36 зафіксований в місці кріплення 38, звільняючий важіль 36.4 може бути піднятий вгору за допомогою кнопки 36.5 до положення, в якому він вступить у взаємодію з правим запірним елементом 36.3. В цьому випадку буде досягнуте робоче положення, показане на фігурі 7. У разі збільшення перекосу звільняючого важеля 36.4 обидва запірні елементи 36.3 обернуться навкруги поворотних опор 36.2 таким чином, що втраять зачеплення із стопорним елементом 38.4, як показано на фігурі 8. Лівий запірний елемент 36.3 приводиться в дію правим запірним елементом за допомогою зубчастого зачеплення 36.6. Якщо звільняючий важіль 36.4 знаходиться в крайньому верхньому положенні, вхідний пристрій може бути витягнутим з місця кріплення 38 (зі вставки 38.2), як показано на фігурі 9. Якщо на звільняючий важіль 36.4 не чиниться тиск, то під впливом пружини (не відображена на кресленні) він приводиться в початкове положення, представлене на фігурі 6. Обидва запірні елементи 36.3, що знаходяться під впливом заздалегідь стислої пружини, також повертаються в своє початкове положення відповідно до фігури 6.

З'єднання вхідного пристрою 36 з місцем кріплення 38 відбувається достатньо просто. Потрібно лише натискувати на нього, встановивши пристрій на приймаючі похилі поверхні вставки 38.2. При цьому запірні елементи 36.3 з похилими поверхнями вступають в контакт з приймаючими похилими поверхнями стопорних елементів 38.4. За рахунок цього запірні елементи 36.3 радіально обернуться всередину, долаючи дію заздалегідь стислої пружини. Як тільки похилі поверхні пройдуть похилі приймаючі поверхні, запірні елементи 36.3 із сполученими поверхнями зачепляться за стопорні бічні поверхні запірних елементів 36.3 таким чином, що буде досягнуте положення, показане на фігурі 6.

Як показано на фігурі 9, сполучені поверхні і стопорні бічні поверхні нахилені відносно подовжньої осі 11 вставки 38.2 під кутом $< 90^\circ$. Таким чином, реалізована можливість відкриття в екстреній ситуації. Завдяки подібному куту установки у разі виникнення зусилля розтягнення, що впливає на сполучний ремінь 26, неприпустимо високого рівню, запірні елементи 36.3 самі собою виконують рух, направлений всередину, внаслідок чого відбудеться роз'єднання з місцем кріплення 38.

З метою поліпшення важливих для використовування властивостей вхідний пристрій 36 може обертатися у вставці 38.2 навкруги подовжньої осі 11.

Як показано на кресленнях відповідно до фігур 6-9, сполучний ремінь 26 сполучений за допомогою прошитої петлі 26.1 безпосередньо з петлею деталі, яка контрить 36.1.

ФОРМУЛА ВІНАХОДУ

1. Система фіксації, яка призначена для фіксації користувача (10) на засобі пересування по воді (12), на якому розміщується щонайменше частина тіла користувача (10) в лежачому положенні, та має поясний ремінь (14), який обводиться навкруги тіла (16) користувача (10), два реміні для області паху (22a, 22b), розташовані з одного боку в області живота (18) користувача (10) і з другого боку в області спини (20) користувача (10) і прикріплені до поясного ремня (14), кожний з яких проходить через пах (24) користувача (10), а також сполучний ремінь (26), один кінець якого (28) сполучений з поясним ременем (14) в області живота (18) користувача (10), а своїм другим кінцем (30) може бути сполучений із засобом пересування по воді (12).

2. Система фіксації за п. 1, яка **відрізняється** тим, що в області живота (18) користувача (10) розміщений кріпильний елемент (32), з яким сполучений сполучний ремінь (26).

3. Система фіксації за пп. 1, 2, яка **відрізняється** тим, що сполучний ремінь (26) проходить під прямим кутом від поясного ремня у напрямі (В) грудей (34) користувача (10).

4. Система фіксації за одним з пп. 1-3, яка **відрізняється** тим, що кінець (30) сполучного ремня (26), що кріпиться до засобу пересування по воді (12), оснащений затискним пристроєм (36) для петлі, штиря, карабіна, натискної кнопки або подібного стопорного елемента, що використовується для з'єднання з місцем кріплення (38) на засобі пересування по воді (12).

5. Система фіксації за одним з пп. 1-4, яка **відрізняється** тим, що обидва ремені для області паху (22a, 22b) сполучені один з одним в області паху (24) користувача (10) своїми зовнішніми сторонами (40a, 40b), повернутими від користувача (10).
6. Система фіксації за одним з пп. 1-5, яка **відрізняється** тим, що поясний ремінь (14) може регулюватися по довжині.
7. Система фіксації за одним з пп. 1-6, яка **відрізняється** тим, що ремені для області паху (22a, 22b) можуть регулюватися по довжині.
8. Система фіксації за одним з пп. 1-7, яка **відрізняється** тим, що сполучний ремінь (26) може регулюватися по довжині.
9. Засіб пересування по воді (12) з остовом транспортного засобу (42), виконаним таким чином, що на ньому розміщується щонайменше частина тіла користувача (10) в лежачому положенні, який **відрізняється** тим, що має систему фіксації, виконану за пп. 1-8.
10. Засіб пересування по воді (12) за п. 9, який **відрізняється** тим, що верхня частина остова транспортного засобу є поверхнею для лежання (44), що використовується користувачем (10).
11. Засіб пересування по воді (12) за пп. 9, 10, який **відрізняється** тим, що на сполучному ремені (26) в області поверхні для лежання (44) є місце кріплення (38), що використовується для з'єднання з остовом транспортного засобу (42).
12. Засіб пересування по воді (12) за одним з пп. 9-11, який **відрізняється** тим, що на сполучному ремені (26) в області, що примикає у напрямі (F) стоп (46) користувача (10) до поверхні для лежання (44), є місце кріплення (38), що використовується для з'єднання з остовом транспортного засобу (42).
13. Засіб пересування по воді (12) по одному з пп. 9-12, який **відрізняється** тим, що місце кріплення (38) сполучного ремня (26) до остова транспортного засобу (42) розташовано в діаметральній площині (M) засобу пересування по воді (12).
14. Засіб пересування по воді (12) по одному з пп. 9-13, який **відрізняється** тим, що місце кріплення (38) сполучного ремня (26) до остова транспортного засобу (42) розташовано в області центра ваги (S) засобу пересування по воді.
15. Засіб пересування по воді (12) по одному з пп. 9-14, який **відрізняється** тим, що сполучний ремінь (26) розташовується на остові транспортного засобу (42) таким чином, що може обертатися навкруги осі (A), що проходить здебільшого вертикально відносно остова транспортного засобу (42).
16. Засіб пересування по воді (12) по одному з пп. 9-15, який **відрізняється** тим, що між сполучним ременем (26) і остовом транспортного засобу (42) має швидкорознімне з'єднання або швидкозакривний затиск.

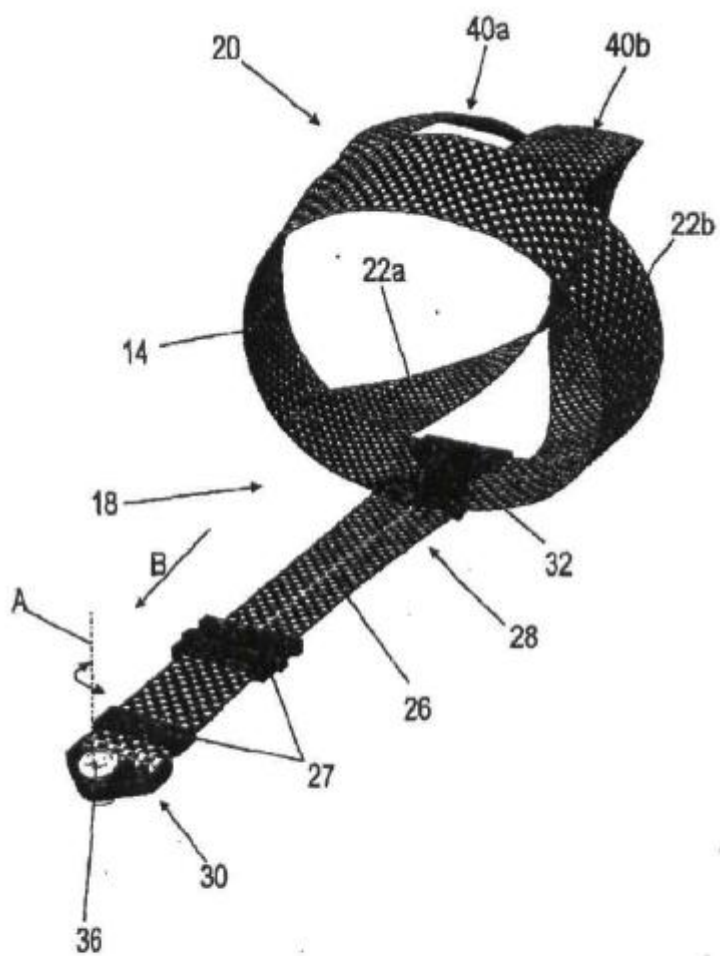
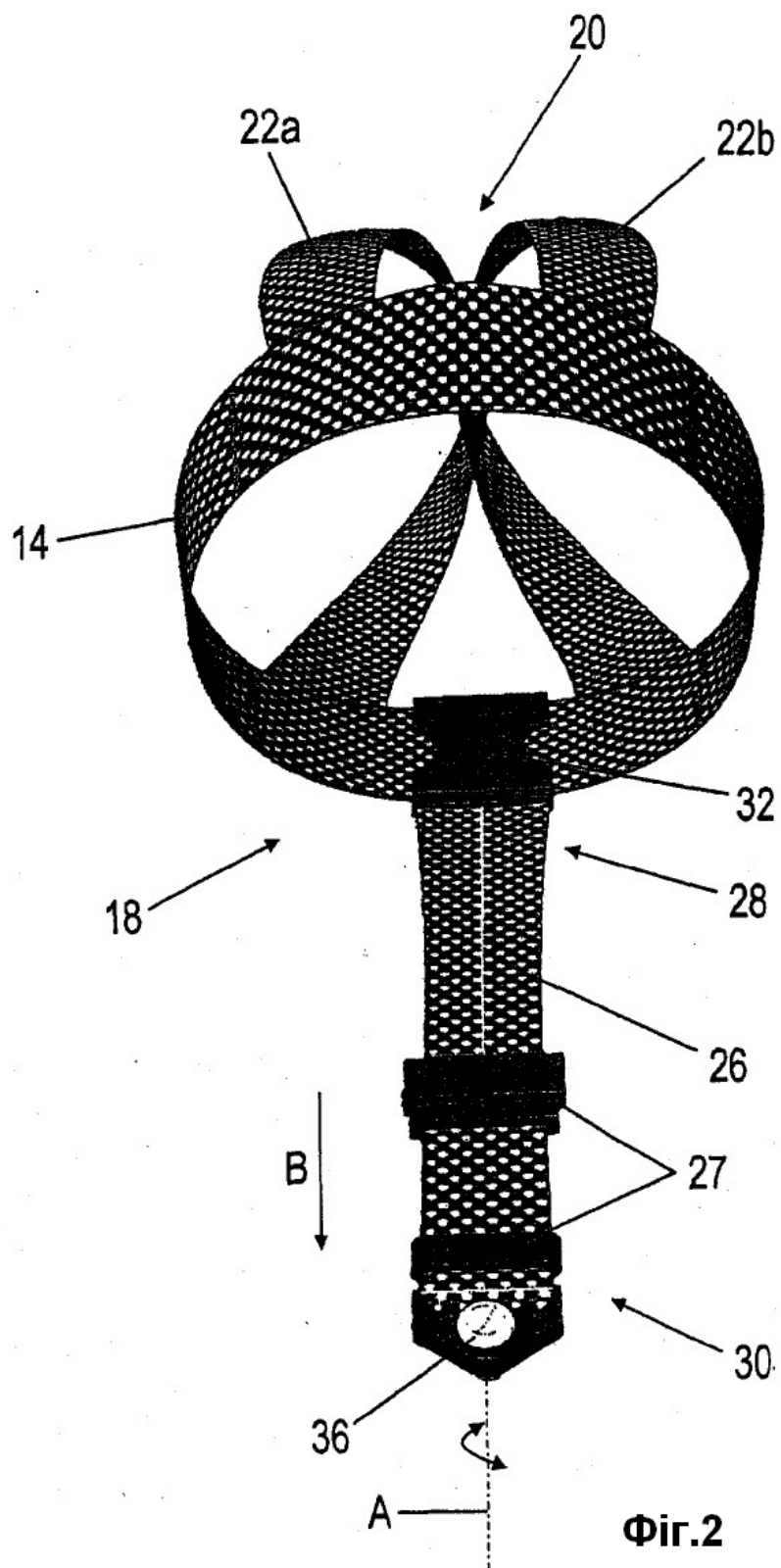
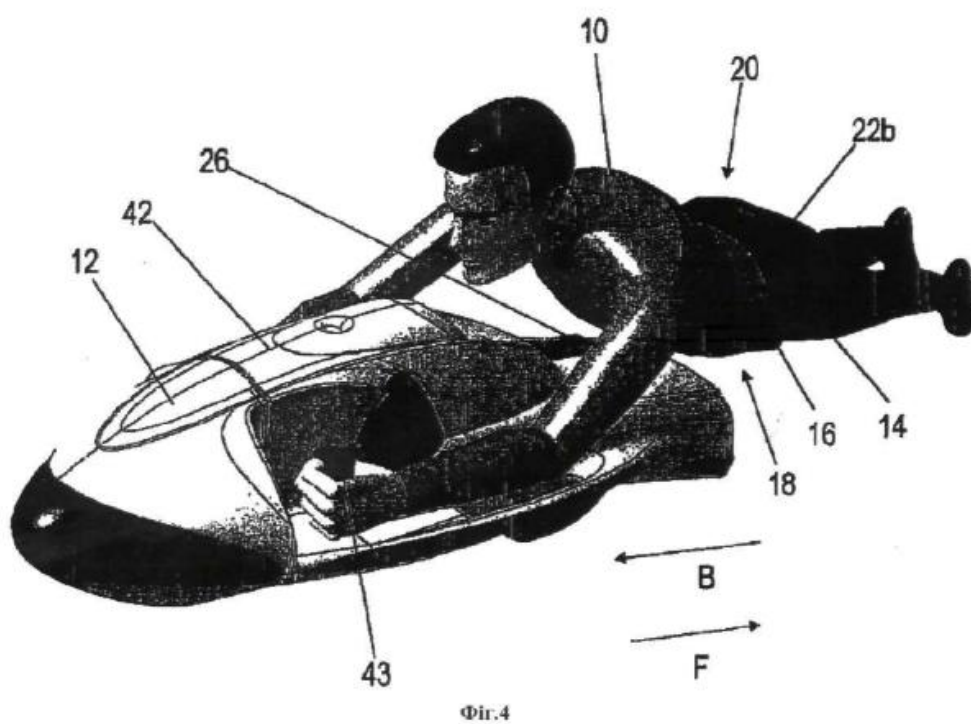
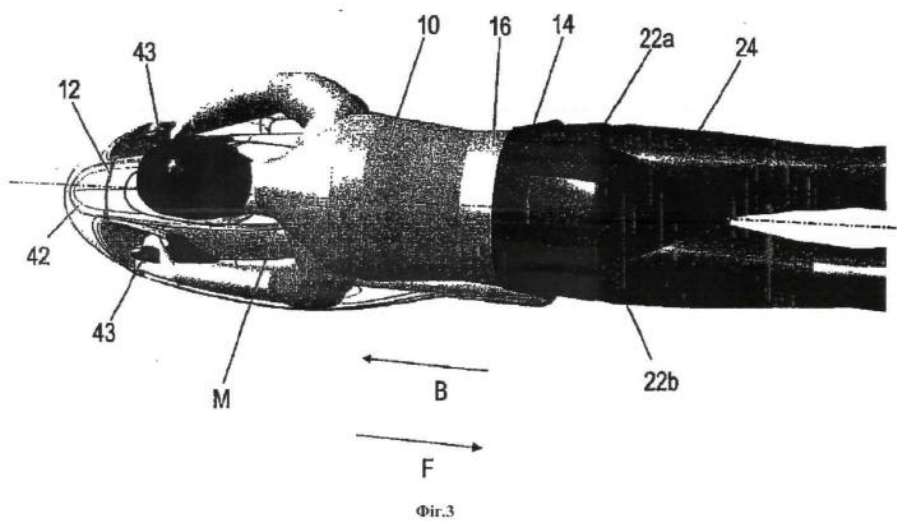


Fig. 1





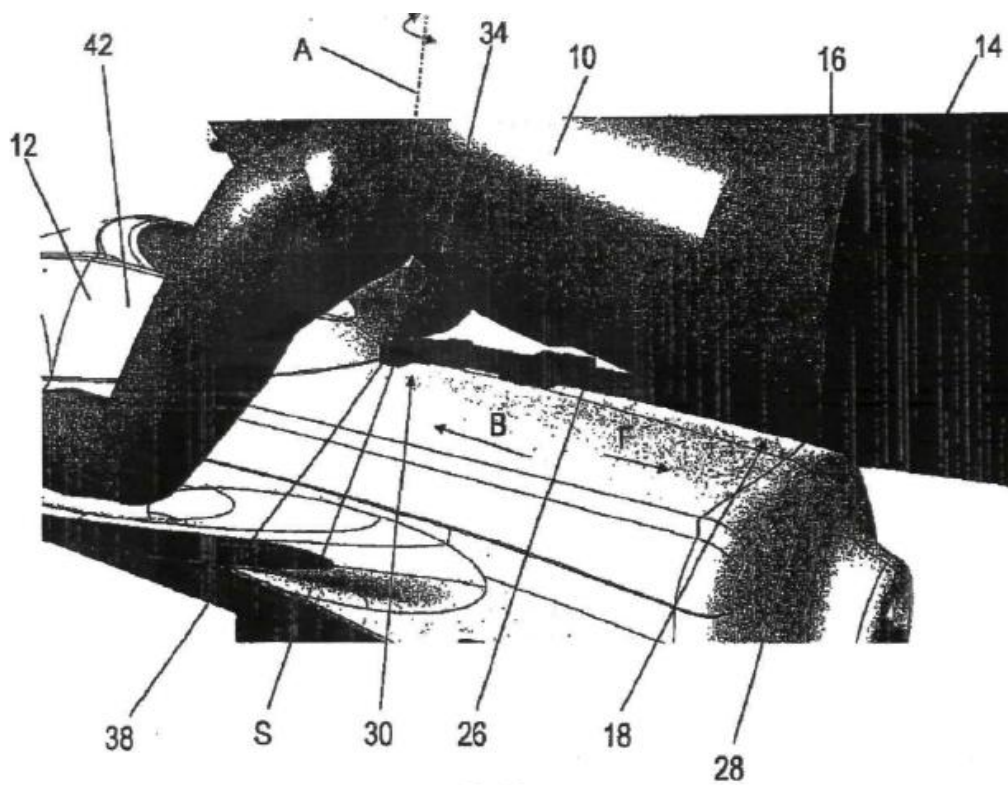


Fig. 5

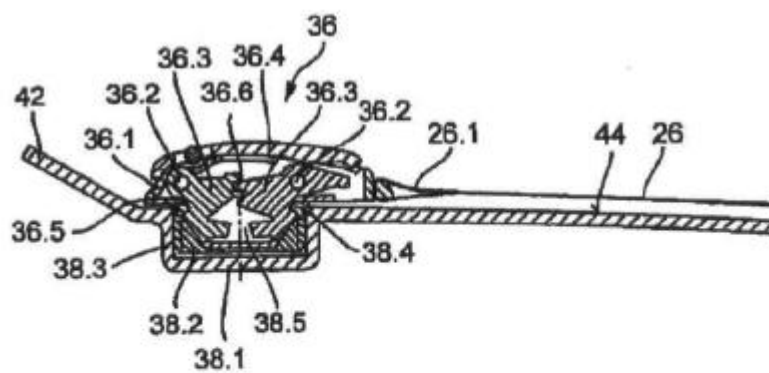


Fig. 6

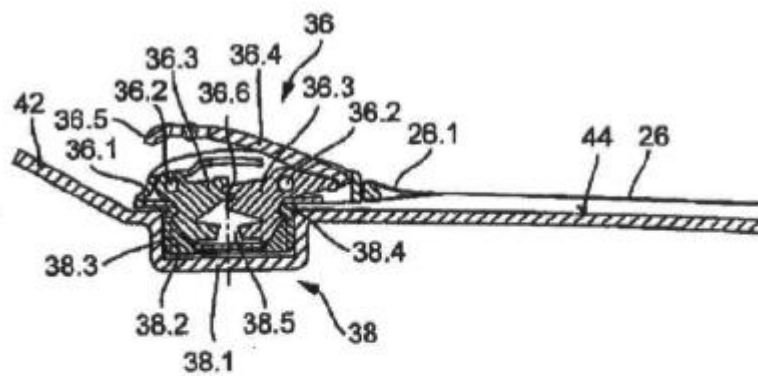


Fig. 7

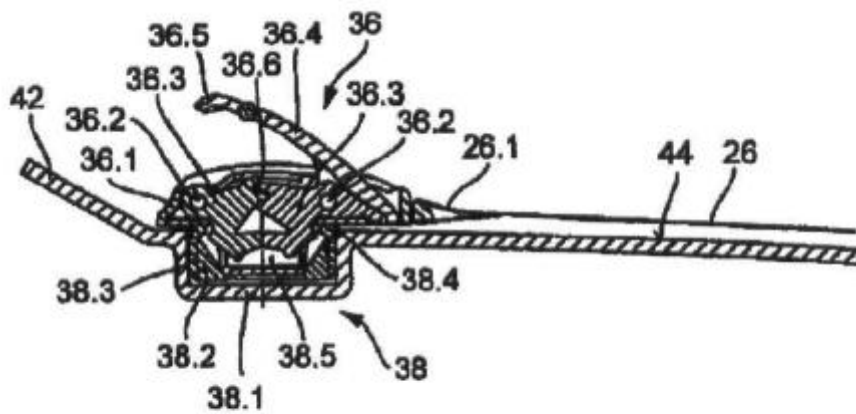


Fig. 8

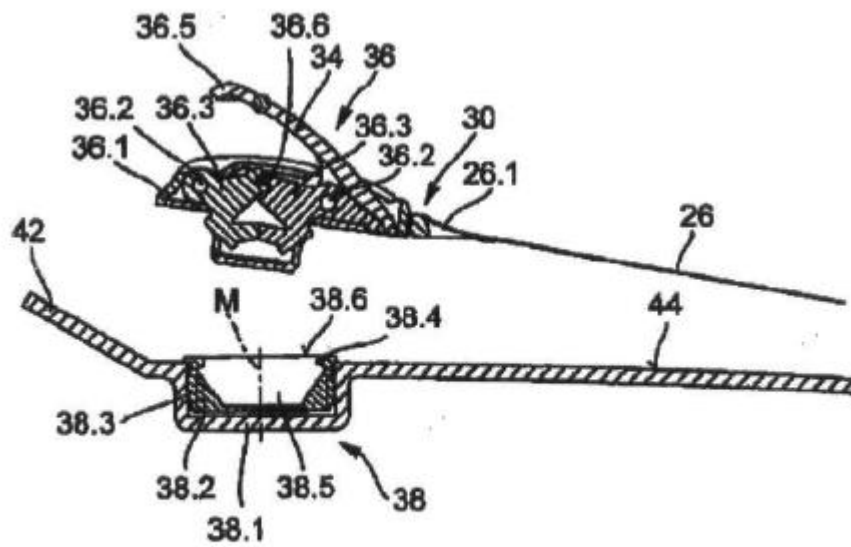


Fig.9

Комп'ютерна верстка Д. Шеверун

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Урицького, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут промислової власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601