

ingewikkelde problemen bij het patenteren

Patenteren is voor vliegerontwerpers een ramp maar niet patenteren is een minstens even grote ramp. Patenten vergen een enorme hoeveelheid tijd (die ik liever aan het ontwerpen besteed) en ze zijn waanzinnig duur, (meer dan US \$ 50.000 voor een paar kernlanden (plus nogmaals zoveel benodigd voor de verdediging om geloofwaardig te blijven) en zelfs na deze aanzienlijke investering geven ze niet de noodzakelijke bescherming of ze zijn onverdedigbaar door wettelijke grillen en onduidelijkheden. Soms blijken wezenlijke vernieuwingen niet beschermd te krijgen en laten de uitvinders, die beter verdienen, onbeloond, terwijl daarentegen omstreden patenten worden toegekend op ondergeschikte details (soms zelfs voor reeds bekende details) die vervolgens de beste praktische oplossingen voor jaren blokkeren – bijvoorbeeld het Franse patent op het gebruik van vleugeltip elastiek om het dek van stuntvliegers te spannen.

Er ontstaan ook PR-problemen voor de patenterende ontwerpers&fabrikanten omdat anderen zich juist door die patenten uitgesloten voelen in de vrije ontwikkeling van hun ideeën. Ik begrijp dit best omdat ik ook zo'n gevoel heb over patenten die botsen met zaken die zich op "mijn gebied" afspelen. Ik wou dat er een weg was om uitzonderingen te maken om het "niet-commerciële" gebruik door de enthousiaste amateur toe te staan zonder dat de administratie daarvan meer kost dan een patent waard is en anderzijds de vloedgolf van het niet te stoppen grootschalig commercieel kopiëren in te dammen. Onze sport heeft de steun van deze enthousiastelingen nodig zowel als klant als de grote bijdrage die ze hebben met hun ontelbare suggesties tot verbetering.

Aan de andere kant zijn de aanzienlijke investeringen in tijd en geld, die daarvoor nodig zijn, het niet waard met baanbrekende ontwerpen te komen als kopieerders op dat moment actief worden wanneer de nieuwe ideeën publiek worden gemaakt. Het is een bijna niet te winnen strijd en ik begrijp volledig waarom de meeste vlieger fabrikanten

voor hun financiële middelen eerder de veilige kant kiezen in image advertenties. (Maar dan is het eigenlijk niet eerlijk dat die fabrikanten dan 'zeggen' te investeren in onderzoek en ontwikkeling).

Natuurlijk is het toepassen kleine stapsgewijze verbeteringen relatief risicoloos en kunnen de prestaties op den duur geweldig verbeteren, vergelijk het met de motoren in auto's. Maar het basis ontwerp moet bestaan en op z'n minst redelijk functioneren voor het evolutie proces kan beginnen. Waarom dan naar een doorbraak streven? Waarom brengen genieën hun leven door op zolderkamertjes om pas na hun dood (en soms nooit) erkenning te verkrijgen? De reden hiervoor is niet het onbaatzuchtig streven voor het publiekelijk goed, dat is zeker, maar het streven naar een persoonlijke kans op onsterfelijkheid, roem en wereld erkenning, nog afgezien van het feit dat ze er gewoon lol in hebben. Natuurlijk is de diepere achtergrond dat ons gedrag is voorgeprogrammeerd door DE evolutie, dus het resultaat moet ten goede komen aan de mensheid.

Ok, ok, grootheidswaan bestaat overal!

Het patenteren van vliegers heeft zijn eigen niveau van moeilijkheden omdat vliegers een onbeduidende betekenis in het wereldgebeuren hebben, maar wel de intense interesse heeft van de enkele tienduizenden mensen die de vliegergemeenschap vormen. Er bestaan geen advocaten gespecialiseerd in het patent- en kopierecht van vliegers, noch is er voldoende activiteit zo'n specialisatie te rechtvaardigen. De patentwereld is onderverdeeld in vele specialiteiten zodat uitvinders gedetailleerde kennis kunnen verwachten bij hun patentadvocaat over de specialistische aspecten van hun uitvindingen. Het is vooral handig als de advocaat bekend is met wat in het vakgebied als 'algemeen gebruikelijk' wordt beschouwd en meeluistert met industrieel geroddel en kennis over wie, waar en met wat bezig is.

Vlieger ontwerpers moeten het patent proces starten door eerst de door hem gekozen advocaat te overtuigen dat het niet gaat om het

strelen van het ego van de naïeve uitvinder om zodoende niet alleen zijn geld te laten opstrijken. Dan moeten zij hun advocaat informeren over de vliegerwereld, de historie van het vliegeren enzovoort, terwijl zij die uren natuurlijk wel moeten betalen. Daarna moeten zij proberen zelf een halve patentadvocaat te worden als het uiteindelijk doel een kans wil krijgen om door het examen proces te komen. Mijn persoonlijke ervaringen met het patenteren zijn minder bevredigend. Het komt me voor dat het fundamentele probleem is dat je er aanzienlijke sommen geld en tijd in moet stoppen voordat je te weten komt of wat je hebt uitgevonden commercieel haalbaar is of dat je tot een van die hopeloos misleide uitvinders behoort die uitgezogen wordt door advocaten.

Natuurlijk heb ik enkele valse starts gekend – voorlopige patentaanvragen over dingen die mij fantastisch voorkwamen in de roes van de uitvinding, maar die bij nader inzien als minder commerciële patenten bruikbaar bleken te zijn. Soms is een 'voorlopig-patentaanvraag' handig, bijvoorbeeld als je van plan bent je idee publiek bekend te maken (daar ontkom je op een gegeven moment niet aan) waarna het patenteren volgens de meeste jurisdicties, niet meer is toegestaan. Op dat moment is het nog niet duidelijk of patenteren zinvol is. Het 'voorlopig patent' opent hiervoor de deur en is niet overmatig kostbaar. Ik was in 1960 nog student op de technische school en diende een "voorlopig" verzoek in om patent voor een "klimhulpstuk vastgemaakt aan de voeten" voor het klimmen in palen en kleine bomen, maar ik kon niemand vinden die het in productie wilde nemen waarna ik het liet overgaan.

Les 1: Stel vast hoe een idee kan worden gemaakt en verkocht voordat je er opgewonden over raakt. In voorgaand geval was het geen slecht idee, maar het idee zelf was het gemakkelijkste deel. Dus was het een slecht idee! Gedurende de jaren 70 ontwikkelde en patenteerde ik een nieuw type draagbare zaagmachine. Ik maakte er een paar en ver-