

Номер международной заявки: PCT/RU2014/000469

Номер дела заявителя: PCT13129528

Дата приоритета: 28 июня 2013 (28.06.2013)

Получатель – Орган международной предварительной экспертизы (IPEA/RU): Федеральное государственное бюджетное учреждение «Федеральный институт промышленной собственности» Федеральной службы по интеллектуальной собственности (ФИПС)

Адрес Органа международной предварительной экспертизы:

Бережковская наб., 30, корп.1, Москва, Г-59, ГСП-3, 125993, Россия

Уполномоченное лицо: Цобан Л.М.; Телефон: (499) 240-25-91

С учетом: Форма PCT/IPEA/408 (Январь 2015), отправленная 09 июня 2015 (09.06.2015)

Отправитель – Заявитель/Applicant: Хорошев Алексей Федорович

Khoroshev Alexey Fedorovich

Адрес/Postal address: 127106, Москва, Гостиничный проезд, дом 4, кв. 21, Российская Федерация

127106, Moscow, Gostinichnyj proezd, house 4, flat 21, Russian Federation

Исх. № 150729/01-PCT469

Дата: 29 июля 2015 (29.07.2015)

ПОЛУЧЕНО К-ВО

29 ИЮЛ 2015

ФИПС ОТД.17

О Т В Е Т

на письменное сообщение Органа международной предварительной экспертизы (Правило 66)

Настоящим я, Хорошев Алексей Федорович, руководствуясь соответствующими положениями Договора о патентной кооперации (PCT), по Международной заявке, имеющей номер: PCT/RU2014/000469, на Письменное сообщение Органа международной предварительной экспертизы (Правило 66) (Форма PCT/IPEA/408 (Январь 2015), отправленная 09 июня 2015 (09.06.2015)) (далее по тексту – «Сообщение IPEA от 09.06.2015»), **ПОЯСНЯЮ:**

Как следует из фактических обстоятельств дела, в Сообщении IPEA от 09.06.2015 «Раздел V Обоснованное утверждение в соответствии с Правилom 66.2(a)(ii) в отношении новизны, изобретательского уровня и промышленной

применимости; ссылки и пояснения, подкрепляющие такое утверждение» в качестве существа пояснения указано, что «Из Д1 [ошибочно – «DE 3527191»; верно, т.к. не могло подразумеваться ничего иного – «DE 3527192 A1»] известно устройство, являющееся транспортным средством, у которого внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности имеет форму круга, с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении с возможностью движения при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга.»

Однако, как следует из DE 3527192 A1, «имеющий форму круга» «внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности» образует свободно вращающаяся вокруг центральной части транспортного средства другая его существенная часть – защитное кольцо 3 в виде автошины (в частности, колонка 2 строка 60), в результате чего «вращательное движение этого транспортного средства», т.е. центральной части вместе с опоясывающим ее защитным кольцом 3, «в плоскости опорной поверхности внутри этого круга», форму которого имеет «внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности», совершенно **невозможно вообще** при любом «соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга», т.е. в состоянии касания, контакта поверхности «по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга» с поверхностью другого или нескольких других тел, пусть даже аварийного и кратковременного – типа удара и т.п., когда одна часть – центральная – и другая часть транспортного средства – опоясывающее защитное кольцо 3 – могут смещаться при относительном – одна часть относительно другой – движении, когда опоясывающее защитное кольцо 3 может поворачиваться вокруг центральной части, но все – в целом полностью как одно тело – известное из DE 3527192 A1, транспортное средство «при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга» не может проворачиваться – совершать «вращательное движение» – внутри

круга, образованного «внешним контуром проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности», т.к. для этого **необходимо, чтобы при соприкосновении**, место которого пролегает «*по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга*» и по соприкасающейся с ней поверхностью хотя бы одного другого тела, соответствуя участку «*имеющего форму круга*» «внешнего контура проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности», **была БЫ предусмотрена возможность смещения** соприкасающейся поверхности «*по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга*» в месте соприкосновения, **что НИКАК НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ИЗВЕСТНО** из DE 3527192 A1, в котором защитное кольцо 3, периферия которого и образует «*периферию этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга*», характеризуется в виде автошины (в частности, колонка 2 строка 60), предполагая, таким образом, всемерное стремление, в частности, напротив – к избежанию, например, пробуксовки – возможности смещения соприкасающейся поверхности в месте соприкосновения, из чего, безусловно, никак не может быть известно что-либо о какой-либо предусмотренной возможности вышеуказанного смещения соответствующей поверхности в месте соприкосновения, и, разумеется, тем более для транспортного средства, известного из DE 3527192 A1, совершенно **невозможно** «*вращательное движение этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении с возможностью движения при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга*»; в принципиальном и существенном отличии от характеризующей в рамках заявленной охраны именно заявленное Международной заявкой, имеющей номер: PCT/RU2014/000469, изобретение «Устройство универсального транспортного средства», характеристики выполнения круглой формы периферии транспортного средства («*внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности имеет форму круга*») общим понятием, выражающим функцию: «*с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной*

поверхности внутри этого круга при управлении с возможностью движения при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга», действительная сущность чего ясно и полно подкрепляется раскрытием этого содержащегося в формуле признака в описании характеристикой, в частности: «перемещаться при наличии соприкосновения с чем-либо,.. с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении» (строки 9 – 10, 16 – 18 листа 3 описания), т.е. признак не характеризуется и не может характеризоваться позволяющей вращаться исключительно без соприкосновения круглой формой, как в устройствах, в частности, известных из патентов: DE 3527192 A1 (верный Д1 – в Сообщении ИРЕА от 09.06.2015, а также в Обоснованном утверждении в соответствии с Правилom 43 bis.1(a)(i) в отношении новизны, изобретательского уровня и промышленной применимости; ссылки и пояснения, подкрепляющие такое утверждение (Форма PCT/ISA/237 (Графа V) (Июль 2011) (далее по тексту – «Сообщение ISA)), DE 3538275 A1 (Д2 – в Сообщении ISA), JP H07309268 A (Д3 – в Сообщении ISA), JP H01132479 A (Д4 – в Сообщении ISA), при известном из уровня техники управлении, одним из важнейших условий которого является недопущение соприкосновения транспортного средства с другими предметами, в отличие от чего в основе характерной особенности предлагаемого в заявленном изобретении технического решения находится безусловно не известное и не следующее для специалиста из уровня техники управление, условием которого является совершенно иная техническая концепция: возможность перемещаться при наличии соприкосновения с чем-либо (строки 8 - 10 листа 3 описания), для чего необходимым и достаточным является явно неочевидная и явно не известная и не следующая для специалиста из уровня техники по сути совершенно новая и неочевидная круглая форма, охарактеризованная в формуле изобретения общим понятием (выражающим функцию, свойство и т.п.): «с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении с возможностью движения при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга», что подкреплено и раскрыто в

описании, в котором приведены сведения: «Лучшим из предполагаемых заявителем вариантов является имеющее опоясывающую защиту, позволяющую перемещаться при наличии соприкосновения с чем-либо, пригодное для полностью автоматизированного, включая дистанционное, управления транспортное средство с модульными элементами пассажирского и/или грузового блока, системы управления, энергообеспечения, рамы, трансмиссии, с использованием солнечных батарей, двух электрических мотор-колес, внешний контур проекции это транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности имеет форму круга, с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении, с возможностью открывания и/или закрывания пассажирского и/или грузового блока внутри этого круга, входа и/или выхода пассажиров внутри этого круга, погрузки и/или разгрузки внутри этого круга.» (строки 8 – 21 листа 3 описания), подтверждающие, что именно характеристики, содержащиеся в общем понятии: «перемещаться при наличии соприкосновения с чем-либо,.. с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении» (строки 9 – 10, 16 – 18 листа 3 описания), обеспечивают в совокупности с другими признаками получение указанного заявителем по Международной заявке № PCT/RU2014/000469 технического результата: «Расширение арсенала технических средств, являющихся транспортными средствами, повышение удобства пользования транспортным средством путем улучшения контакта транспортного средства со средой вследствие максимальной эффективности использования формы транспортного средства и площади на плоскости опорной поверхности, на которой находится транспортное средство, по отношению к площади проекции это транспортного средства на эту плоскость, и когда транспортное средство не двигается, и при движении транспортного средства, в процессе управления.», что также явно является не очевидным, не известным и не следующим для специалиста из уровня техники, принципиально отличным от всего следующего из уровня техники и известного ранее вообще, и также явно неизвестно из DE 3527192 A1 – в частности, что также наглядно иллюстрирует нижеприведенная **Сравнительная таблица:**

Сравнительная таблица

Патент: DE 3527 192 A1	Международная заявка, имеющая номер: PCT/RU2014/000469
Изображение №1: Движение* невозможно	Изображение №2: Движение* возможно
Изображение №3: Движение* невозможно	Изображение №4: Движение* возможно
Изображение №5: Движение* невозможно	Изображение №6: Движение* возможно
<p>* «вращательное движение этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга (внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности) при управлении с возможностью движения при соприкосновении по периферии этого транспортного средства, внешний контур проекции которой образует форму круга»</p>	

Таким образом, из вышеуказанного, с учетом, соответственно, прочего, со всей очевидностью следует, что заявленное Международной заявкой, имеющей номер: PCT/RU2014/000469, изобретение «Устройство универсального транспортного средства», является новым, соответствующим изобретательскому уровню (неочевидным) и промышленно применимым.

Подпись заявителя:

А.Ф. Хорошев

Заявитель по Международной заявке № PCT/RU2014/000469

Хорошев Алексей Федорович

Khoroshev Alexey Fedorovich

29 июля 2015 (29.07.2015)