

Номер международной заявки: PCT/RU2014/000292

Номер дела заявителя: PCT13129526

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-PCT292

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/RU2014/000292, на Письменное сообщение Органа международной предварительной экспертизы

(Правило 66) (Форма РСТ/ИРЕА/408 (Январь 2015), отправленная 09 июня 2015 (09.06.2015)) (далее по тексту – «Сообщение ИРЕА от 09.06.2015»),

ПОЯСНЯЮ:

Как следует из фактических обстоятельств дела, в Сообщении ИРЕА 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 [DE 3527192 A1] (колонка 2 строка 56 – колонка 5 строка 61) известно устройство, являющееся транспортным средством и позволяющее реализовать способ эксплуатации транспортного средства, 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 транспортного средства при механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами.»

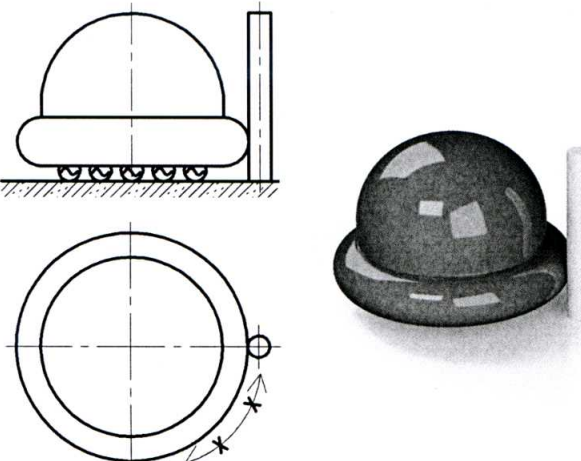
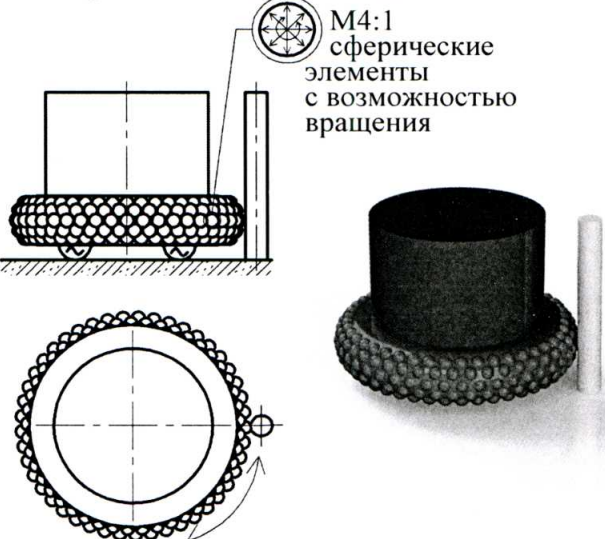
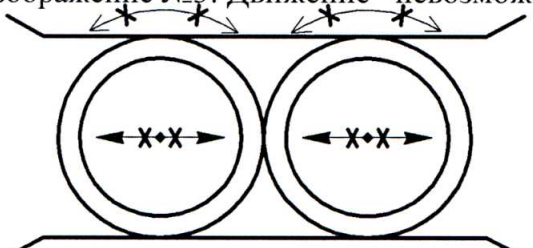
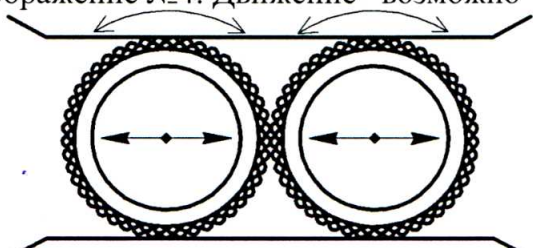
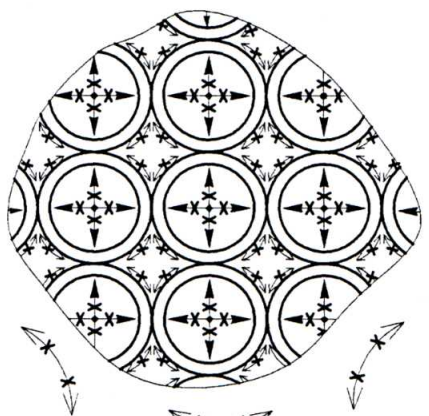
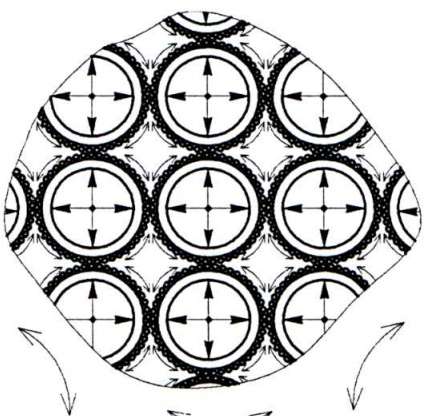
Однако, как следует из DE 3527192 A1, «имеющий форму круга» «внешний контур проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности» образует свободно вращающаяся вокруг центральной части транспортного средства другая его существенная часть – защитное кольцо 3 в виде автошины (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 «механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами», т.е. в состоянии касания,

контакта поверхности «образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства» с поверхностью другого или нескольких других предметов, 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 механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами» 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 механическом контакте**, место которого пролегает по поверхности «образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства» и по соприкасающейся с ней поверхностью хотя бы одного другого предмета, соответствуя участку «имеющего форму круга» «внешнего контура проекции этого транспортного средства на горизонтальную плоскость опорной поверхности», **была БЫ предусмотрена** возможность смещения находящейся в механическом контакте поверхности «образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства» в месте механического контакта, что **НИКАК НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ИЗВЕСТНО** из DE 3527192 A1, в котором защитное кольцо 3, внешняя поверхность которого и образует «образующий форму круга внешний периметр этого транспортного средства», характеризуется в виде автошины (в частности, колонка 2 строка 60), предполагая, таким образом, всемерное стремление, в частности, напротив – к избежанию, например, пробуксовки – возможности смещения контактирующей поверхности в месте механического контакта, из чего, безусловно, никак не может быть известно что-либо о какой-либо предусмотренной возможности

вышеуказанного смещения соответствующей поверхности при механическом контакте в месте контакта, 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 транспортного средства при механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами»*; в принципиальном и существенном отличии от характеризующей в рамках заявленной охраны именно заявленное Международной заявкой, имеющей номер: PCT/RU2014/000292, 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»*) с указанием на возможность реализации им определенной функции, охарактеризованной таким общим понятием: *«с возможностью вращательного движения этого транспортного средства в плоскости опорной поверхности внутри этого круга при управлении»*, действительная сущность которого ясно и полно подкрепляется раскрытием этого содержащегося в формуле признака в описании продолжением выражения, что *«конструктивно предусматривая поглощение энергии внешних механических воздействий и возможность вращения транспортного средства вокруг своей воображаемой вертикальной оси даже при наличии механического контакта образующего форму круга внешнего периметра с другими предметами, в т.ч. в результате использования полностью или фрагментарно образующих внешний периметр элементов»* (строки 11 – 17 листа 7 описания), т.е. признак характеризуется не круглой формой с возможностью вращения, как в устройствах, в частности, известных из патентов: DE 3527192 A1 (D1 – в Сообщении IPEA от 09.06.2015, а также в Обоснованном утверждении в соответствии с

Правилом 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 Сообщение IPEA от 09.06.2015, а также в Сообщении ISA), JP H07309268 A (Д3 – в Сообщение IPEA от 09.06.2015, а также в Сообщении ISA), JP H01132479 A (Д4 – в Сообщение IPEA от 09.06.2015, а также в Сообщении ISA), SU 11708685 A1 (Д5 – в Сообщении IPEA от 09.06.2015), при известном из уровня техники управления, 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 соприкосновения в процессе эксплуатации, в том числе и при управлении (строки 4 – 15 (особо: строки 4 – 7) листа 7 описания), для чего необходимым и достаточным является не просто соответствующая круглая форма транспортного средства, но и неочевидно присущая этой форме, обязательно раскрытая в описании явно не известная и не следующая для специалиста из уровня техники техническая особенность соответствующей периферии этого круглого транспортного средства, поверхность которой также должна соответствовать раскрытой в описании сущности функции *«с возможностью движения транспортного средства при механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами»*, явно не очевидной, не известной и не следующей для специалиста из уровня техники, принципиально отличной от всего следующего из уровня техники и известного ранее вообще, и также явно неизвестной из DE 3527192 A1 – в частности, что также наглядно иллюстрирует нижеприведенная **Сравнительная таблица:**

Сравнительная таблица

<p align="center">Патент: DE 3527 192 A1</p> <p>Изображение №1: Движение* невозможно</p> 	<p align="center">Международная заявка, имеющая номер: PCT/RU2014/000292</p> <p>Изображение №2: Движение* возможно</p>  <p align="right">М4:1 сферические элементы с возможностью вращения</p>
<p>Изображение №3: Движение* невозможно</p> 	<p>Изображение №4: Движение* возможно</p> 
<p>Изображение №5: Движение* невозможно</p> 	<p>Изображение №6: Движение* возможно</p> 
<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 транспортного средства при механическом контакте образующего форму круга внешнего периметра этого транспортного средства с другими предметами»</p>	

При этом, вышеуказанная сущность функции, в совокупности с прочими элементами характеристики отличительного существенного признака заявленного изобретения, таким образом, может рассматриваться и как не нарушающий единство изобретения, связанный с уже заявленным изобретением настолько, что они образуют единый общий изобретательский замысел, не следующий из уровня техники и не известный ранее способ эксплуатации транспортного средства, также являющийся изобретением, вклад, вносимый которым в уровень техники, соответствует вкладу, вносимому заявленным устройством, признаки которого указаны в независимом пункте 1 формулы, как следует из описания специально разработанным для осуществления этого способа эксплуатации, признаки которого указаны в независимом пункте 28 формулы. При этом раскрытые в описании частные случаи заявленного изобретения дают основания указать соответствующие им дополнительные признаки в соответствующих зависимых с 2 по 27 пунктах формулы.

Таким образом, из вышеуказанного, с учетом, соответственно, прочего, со всей очевидностью следует, что заявленное Международной заявкой, имеющей номер: РСТ/RU2014/000292, изобретение «Устройство универсального транспортного средства», является новым, соответствующим изобретательскому уровню (неочевидным) и промышленно применимым.

Подпись заявителя:

А.Ф. Хорошев

Заявитель по Международной заявке № РСТ/RU2014/000292

Хорошев Алексей Федорович

Khoroshev Alexey Fedorovich

29 июля 2015 (29.07.2015)