

Палата по патентным спорам в соответствии с Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение НТЦ "Вагон-тормоз" (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 18.05.2006, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение №2241617, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на изобретение №2241617 "Пневматическая тормозная система железнодорожного транспортного средства " выдан по заявке № 2004102371/11 с приоритетом от 29.01.2004 на имя ОАО МТЗ Трансмаш со следующей формулой изобретения:

"1. Пневматическая тормозная система железнодорожного транспортного средства, содержащая воздухораспределитель с органами двух и трех давлений, размещенными в корпусах, устанавливаемых на двухкамерном кронштейне, с пневматической связью с запасным резервуаром, с тормозным цилиндром пневматической тормозной системы и с имеющей тройники, разобщительные и концевые краны, соединительные рукава тормозной магистрали, пневматически соединенной с устройством подачи управляющих пневматических сигналов, связанным с источником сжатого воздуха, при этом воздухораспределитель имеет отпущный клапан, рабочие, золотниковые, магистральную и ускорительную камеры, каналы и отверстия, пневматически связывающие упомянутые камеры между собой и с рабочей и золотниковой камерами двухкамерного кронштейна, а в органе двух давлений воздухораспределителя размещена подвижная перегородка, разделяющая его магистральную и золотниковую камеры, плунжер, взаимодействующий с подвижной перегородкой и имеющий отверстия для связи рабочих камер воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна с золотниковыми камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна и с ускорительной и магистральной камерами, связанными между собой дроссельным отверстием, отличающаяся тем, что она

снабжена устройством дистанционной разрядки тормоза, размещенным в воздухораспределителе и имеющим подвижную перегородку, взаимодействующую с подпружиненным клапаном и разделяющую полости, одна из которых сообщена с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна, связанными в начальный момент отпуска тормоза с ускорительной камерой одним из отверстий плунжера органа двух давлений, а вторая полость связана каналом, снабженным дросселем, с золотниковыми камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна, сообщенными в процессе отпуска тормоза с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна другим отверстием плунжера органа двух давлений, при этом упомянутая вторая полость соединена с магистральной камерой каналом, перекрываемым подпружиненным клапаном, взаимодействующим с подвижной перегородкой устройства дистанционной разрядки тормоза.

2. Пневматическая тормозная система по п.1, отличающаяся тем, что в пневматическую связь воздухораспределителя пневматической тормозной системы с тормозным цилиндром включено устройство автоматического регулирования грузовых режимов торможения железнодорожного транспортного средства".

Против выдачи данного патента в Палату по патентным спорам в соответствии с подпунктом 1) пункта 1 статьи 29 Патентного закона Российской Федерации от 23.09.1992 №3517-1, в редакции Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Патентный закон Российской Федерации " № 22 – ФЗ от 07.02.2003 (далее – Закон) было подано возражение, мотивированное несоответствием изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности "новизна" и "изобретательский уровень".

В подтверждение данного мнения лицом, подавшим возражение, приведены копии следующих материалов:

Книга В.Г.Иноземцев и др., "Тормозное и пневматическое оборудование подвижного состава", М., Транспорт, 1984, стр. 17, 119, 123, 169 – далее [1],

Книга Справочник "Тормозное оборудование железнодорожного подвижного состава", М., Транспорт, 1989, стр. 53, 177 – далее [2],

Описание изобретения по а.с. СССР №532543, опубликованное 25.10.1976 – далее [3],

Описание изобретения по а.с. СССР №557944, опубликованное 15.05.1977– далее [4],

Описание изобретения по а.с. СССР №1525051, опубликованное 30.11.1989– далее [5],

Описание изобретения по патенту РФ №2015045, опубликованное 30.06.1994– далее [6],

Книга В.И.Крылов и др., Тормозное оборудование железнодорожного подвижного состава, справочник, М., Транспорт, 1989, с. 177, рис. 132 - далее [7],

Описание изобретения по а.с. СССР №1341084, опубликованное 30.09.1987 - далее [8].

Изучив материалы дела и, заслушав участников рассмотрения, Палата по патентным спорам находит доводы, изложенные в возражении, убедительными.

С учетом даты поступления заявки правовая база для оценки соответствия оспариваемого патента условиям патентоспособности включает упомянутый выше Закон и Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретения, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003 №82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003, регистрационный № 4852 (далее – Правила ИЗ).

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретение имеет изобретательский уровень, если оно для специалиста явным образом не следует из уровня техники.

В соответствии с подпунктом (3) пункта 19.5.3 Правил ИЗ не признаются соответствующими условию изобретательского уровня изобретения, основанные, в частности, на создании средства, состоящего из известных частей, выбор которых и связь между которыми осуществлены на основании известных правил, рекомендаций и достигаемый при этом технический результат обусловлен только известными свойствами частей этого средства и связей между ними;

В соответствии с подпунктом (7) пункта 19.5.3 Правил ИЗ подтверждения известности влияния отличительных признаков на технический результат не

требуется, если в отношении этих признаков такой результат не определен заявителем или в случае, когда установлено, что указанный им технический результат не достигается.

Анализ доводов, представленных в возражении, показал следующее.

Формула изобретения по оспариваемому патенту характеризует пневматическую тормозную систему железнодорожного транспортного средства, как совокупность частей, имеющих самостоятельное функциональное назначение и охарактеризованных, в частности, родовыми понятиями - пневматическая магистраль, пневматический тормозной цилиндр, запасной резервуар, устройство подачи управляющих пневматических сигналов, источник сжатого воздуха, воздухораспределитель, тройники, разобщительные, концевые краны и соединительные рукава. Данные части и их связь друг с другом осуществлена на основании известных рекомендаций, представленных, например, в источнике информации [1]. Так известная пневматическая тормозная система железнодорожного транспортного средства ([1]), содержит следующие пневматически связанные части: тормозную пневмомагистраль, включающую тройники, разобщительные, концевые краны и соединительные рукава, пневматический тормозной цилиндр, запасной резервуар, устройство подачи управляющих пневматических сигналов, источник сжатого воздуха и воздухораспределитель. При этом тормозная магистраль пневматически соединена с устройством подачи управляющих пневматических сигналов, который в свою очередь связан с источником сжатого воздуха, а воздухораспределитель пневматически связан с запасным резервуаром, тормозным цилиндром и тормозной магистралью.

Отличительными признаками изобретения по оспариваемому патенту являются только те, которые характеризуют одну из его частей, а именно воздухораспределитель.

Из источника информации [6] известен воздухораспределитель с органами двух и трех давлений, размещенных в корпусах, установленных на двухкамерном резервуаре (на "двухкамерном кронштейне" по терминологии изобретения по оспариваемому патенту), который имеет рабочую и золотниковую камеры.

Воздухораспределитель имеет рабочие, золотниковые, магистральную и ускорительную камеры, каналы и отверстия, пневматически связывающие упомянутые камеры между собой и с рабочей и золотниковой камерами двухкамерного резервуара. В органе двух давлений воздухораспределителя размещена подвижная перегородка, разделяющая его магистральную и золотниковую камеры, а также плунжер, взаимодействующий с подвижной перегородкой и имеющий отверстия для связи рабочих камер воздухораспределителя и двухкамерного резервуара с золотниковыми камерами воздухораспределителя и двухкамерного резервуара и с ускорительной и магистральной камерами. Воздухораспределитель снабжен устройством мягкости ("дистанционной разрядки тормоза" по терминологии изобретения по оспариваемому патенту), размещенным в воздухораспределителе и имеющим подвижную перегородку, взаимодействующую с подпружиненным клапаном и разделяющую полости, одна из которых сообщена с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного резервуара, связанными в начальный момент отпуска тормоза с ускорительной камерой одним из отверстий плунжера органа двух давлений, а вторая полость связана каналом, снабженным дросселем, с золотниковыми камерами воздухораспределителя и двухкамерного резервуара, сообщенными в процессе отпуска тормоза с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного резервуара другим отверстием плунжера органа двух давлений. При этом упомянутая вторая полость соединена с магистральной камерой каналом, перекрываемым подпружиненным клапаном, взаимодействующим с подвижной перегородкой устройства мягкости.

Отличительными признаками воздухораспределителя в изобретении по оспариваемому патенту является признак наличия в магистральной части воздухораспределителя дроссельного отверстия, соединяющего ускорительную и магистральную камеры, а также признак наличия в воздухораспределителе отпускного клапана.

В качестве технического результата в описании изобретения по оспариваемому патенту указано "...обеспечение одновременной полной разрядки тормоза каждой единицы (вагона) грузового состава путем обеспечения

воздухораспределителями автоматической установки их на полную разрядку тормоза при дистанционной подаче управляющих пневматических сигналов...". Следует отметить, что упомянутое описание изобретения не содержит сведений, позволяющих определить влияние "дроссельного отверстия" и "отпускного клапана" на указанный результат, поскольку в разделе описания, посвященном работе тормозной системы, вообще отсутствует упоминание "дроссельного отверстия" и "отпускного клапана", в качестве необходимых функциональных элементов воздухораспределителя. На заседании коллегии Палаты по патентным спорам представителем патентообладателя также не было представлено никаких доказательств влияния этих элементов на указанный выше технический результат.

Из источника информации [8] известна магистральная часть воздухораспределителя для пневматических тормозных систем железнодорожных транспортных средств, которая, также как и изобретение по оспариваемому патенту, характеризуется наличием дроссельного отверстия, соединяющего ускорительную и магистральную камеры. Следует отметить, что техническим свойством, проявляемым любым дроссельным отверстием (точнее "дросселем") является создание сопротивления потоку, протекающему через это отверстие (см., например, Политехнический словарь под ред. А.Ю.Ишлинского. М., Советская энциклопедия, 1989, стр. 164). Очевидно, что такое техническое свойство дросселя в равной мере проявляется им, как в известном устройстве, так и в изобретении по оспариваемому патенту.

Использование в воздухораспределителях тормозных систем железнодорожных транспортных средств отпускных (выпускных) клапанов широко известно – любой воздухораспределитель, используемый в таких системах, снабжен отпускным клапаном. Воздухораспределители, снабженные отпускными (выпускными) клапанами описаны в справочной технической литературе, посвященной тормозным системам железнодорожного транспорта. Так, например, в источнике информации [7] (стр. 236-236), а также в учебном пособии (В.Р.Асадченко, Автоматические тормоза подвижного состава железнодорожного транспорта, М., 2002, лист 71) описаны такие клапаны и

указана их функция в тормозных системах железнодорожных транспортных средств – "...выпуск сжатого воздуха из резервуаров или рабочих объемов тормозных приборов...", "...для ручного отпуска воздуха...". Очевидно, что технические свойства отпускного клапана в равной мере проявляется им, как в известных воздухораспределителях, так и в изобретении по оспариваемому патенту.

Вышеуказанные обстоятельства свидетельствуют о том, что изобретение по оспариваемому патенту представляет собой средство, состоящее из известных частей, выбор которых и связь между которыми осуществлены на основании известных правил, рекомендаций, что обуславливает правомерность доводов, изложенные в возражении, о несоответствии данного изобретения условию патентоспособности "изобретательский уровень" (пункт 1 статьи 4 Закона, подпункты (3), (7) пункта 19.5.3 Правил ИЗ).

Учитывая изложенное, Палата по патентным спорам решила:

**Удовлетворить возражение, поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 18.05.2006, патент Российской Федерации на изобретение №2241617 признать недействительным полностью.**