

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, поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 02.11.2005, поданное ОАО "ТУПОЛЕВ" (далее – лицо, подавшее возражение), против выдачи патента Российской Федерации № 2220075, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 2220075 выдан на изобретение "Самолет" по заявке №2002126231/28 с приоритетом от 02.10.2002 на имя ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева"; А.Г.Ефанова, О.Ф.Демченко, А.И.Матвеева, К.Ф.Поповича, В.П.Школина, В.Ю.Нарышкина и С.С.Агапова со следующей формулой изобретения:

"1. Самолет, содержащий по крайней мере одну основную силовую установку и вспомогательную силовую установку, обеспечивающую запуск двигателей основной силовой установки, электропитание бортового оборудования на земле и в полете и подачу сжатого воздуха в системы самолета, отличающийся тем, что вспомогательная силовая установка размещена в хвостовой части фюзеляжа.

2. Самолет по п.1, отличающийся тем, что вспомогательная установка размещена поперек продольной оси фюзеляжа.

3. Самолет по п.1 или 2, отличающийся тем, что выхлоп вспомогательной силовой установки обращен в боковую сторону фюзеляжа.

4. Самолет по любому из пп.1-3, отличающийся тем, что двигатель вспомогательной силовой установки расположен между шпангоутами фюзеляжа.

5. Самолет по любому из пп.1-4, отличающийся тем, что включает систему воздушного запуска двигателей основных силовых установок, состоящую из трубопроводов отбора воздуха и трубопроводов подвода воздуха к воздушным стартерам двигателей.

6. Самолет по п.5, отличающийся тем, что трубопроводы отбора воздуха интегрированы с системой кондиционирования воздуха.

7. Самолет по любому из п.п. 1-6, отличающийся тем, что вспомогательная силовая установка включает газотурбинный двигатель и редуктор".

Против выдачи указанного патента в соответствии с подпунктом 1) пункта 1 статьи 29 Патентного закона Российской Федерации от 23.09.92 №3517-I (далее – Закон) в редакции Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Патентный закон Российской Федерации" № 22 – ФЗ от 07.02.2003 (далее – Федеральный закон) в Палату по патентным спорам поступило возражение, мотивированное несоответствием изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности "новизна".

В возражении отмечено, что из уровня техники известны источники информации, в которых содержатся сведения о средстве, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в формуле изобретения по оспариваемому патенту. При этом в возражении приведены следующие источники информации:

- книга В.А.Бороденко и др. "Самолет ТУ-134. Конструкция и эксплуатация", М., Транспорт, 1972, с. 343, 349-350 [1];

- книга П.Н.Белянина "Производство широкофюзеляжных самолетов", М., Машиностроение, 1979, с. 51, 93 [2];

- Руководство по технической эксплуатации самолета ТУ-154М, 1991 [3];

- журнал "Техническая информация" №4, М., ЦАГИ, 1973 [4].

В возражении указано, что размещение вспомогательной силовой установки (ВСУ) в хвостовой части фюзеляжа, которая обеспечивает запуск двигателей основной силовой установки, электропитание бортового оборудования на земле и в полете и подачу сжатого воздуха в системы самолета, известно из книги [1] и из книги [2]. Расположение ВСУ между шпангоутами (поперечными ребрами жесткости бортовой обшивки фюзеляжа самолета) является очевидным решением для крепления ВСУ к шпангоутам. Между шпангоутами фюзеляжа размещена ВСУ, например, у самолетов ТУ-154М и ТУ-134 (руководство [3] – раздел 049.00.00, с. 1/2, книга [1] – рис. 12.18, с. 354). Выхлоп направлен в боковую сторону фюзеляжа – результат компоновочного решения, что также является известным признаком (руководство [3] – раздел 049.00.00, рис. 1 и раздел 049.14.00, с. 3, рис. 1, а также журнал [4] – фиг. 5, с. 18,19). Включение в самолет системы воздушного запуска двигателей основных силовых установок, состоящей из трубопроводов отбора воздуха и трубопроводов подвода воздуха к воздушным стартерам двигателей, известно из книги [1] – рис. 12.18. с. 343. Там же содержатся сведения о связи ВСУ с системой кондиционирования и о включении в конструкцию ВСУ газотурбинного двигателя и редуктора.

В отзыве патентообладателя от 16.01.2006 отмечено, что все приведенные в возражении ссылочные материалы относятся к размещению ВСУ в хвостовой части достаточно больших самолетов, в которых указанное размещение ВСУ не вызывает компоновочных затруднений. Во всех приведенных ссылочных материалах ВСУ имеют продольное расположение в хвостовой части самолета и не располагаются между шпангоутами фюзеляжа, так как выступают за межшпангоутовое пространство. В связи с этим патентообладатель считает, что в независимом пункте формулы изобретения по оспариваемому патенту не отражены все существенные признаки,

необходимые для достижения сформулированного в патенте технического результата.

На основании изложенного патентообладатель выразил просьбу о принятии во внимание уточненную формулу изобретения, независимый пункт которой имеет следующую редакцию:

" 1. Самолет, содержащий, по крайней мере, одну основную силовую установку и вспомогательную силовую установку, обеспечивающую запуск двигателей основной силовой установки, электропитание бортового оборудования на земле и в полете и подачу сжатого воздуха в системы самолета, отличающийся тем, что вспомогательная силовая установка размещена в хвостовой части фюзеляжа поперек его продольной оси".

В письме от 11.04.2006 (исх. №21.01.02/43-169) лицо, подавшее возражение, представило копию письма [5] проректора по учебной части государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Самарский Государственный аэрокосмический университет им. академика С.П.Королева", к которому приложены копии следующих материалов, подтверждающих общедоступность руководства [3] и журнала [4]:

- титульный лист, с. 1,1/2, с. 2 (рис. 1) и с.3/4 (рис. 1) руководства [3];
- библиографические карточки руководства [3];
- записи в книге учета литературы кафедры конструкции и проектирования ЛА [6];
- служебная записка от 01.09.1994 со штампом о регистрации книг от 07.09.1994 [7].

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

В соответствии со статьей 4 Федерального закона при проверке соответствия изобретений, содержащихся в заявках, поданных до даты вступления в силу настоящего Федерального закона, условиям патентоспособности, применяются условия патентоспособности, установленные законодательством, действовавшим на дату подачи заявки.

С учетом даты приоритета изобретения по оспариваемому патенту правовая база для оценки охраноспособности запатентованного изобретения включает упомянутый Закон и Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом Роспатента 17.04.1998 № 82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 22.09.1998 № 386, с изменениями от 08.07.1999 и от 13.11.2000 (далее – Правила ИЗ).

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо. Изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными до даты приоритета изобретения.

Согласно подпункту (3) пункта 19.5.2 Правил ИЗ изобретение не признается соответствующим условию новизны, если в уровне техники выявлено средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в предложенной заявителем формуле изобретения, включая характеристику назначения.

В соответствии с пунктом 4.9 Правил ППС при рассмотрении возражения против выдачи патента на изобретение коллегия Палаты по патентным спорам вправе предложить патентообладателю внести изменения в формулу изобретения, если без внесения указанных изменений оспариваемый патент, должен быть признан

недействительным полностью, а при их внесении – может быть признан недействительным частично.

Изобретению по оспариваемому патенту предоставлена охрана в объеме совокупности признаков, представленной в вышеприведенной формуле изобретения.

В книге [1] приведены сведения о самолете (ТУ-134), содержащего основную силовую установку, состоящую из двух двигателей, каждый из которых выполняет функцию основной силовой установки, и вспомогательную силовую установку, обеспечивающую запуск двигателей основной силовой установки, электропитание бортового оборудования на земле и в полете и подачу сжатого воздуха в системы самолета, при этом вспомогательная силовая установка размещена в хвостовой части фюзеляжа.

Известному самолету (ТУ-134) присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в независимом пункте формулы изобретения по оспариваемому патенту, включая характеристику назначения.

Таким образом, изобретение по оспариваемому патенту в том виде, как оно охарактеризовано в независимом пункте формулы, не соответствует условию охраноспособности "новизна".

Палата по патентным спорам могла бы в соответствии с пунктом 4.9 Правил ППС предложить патентообладателю внести изменения в формулу изобретения путем включения в независимый пункт формулы изобретения признаков зависимых пунктов формулы, но это не было сделано, поскольку признаки, содержащиеся в зависимых пунктах формулы изобретения, известны из приведенных в возражении источников информации. Так, в соответствии с зависимым пунктом 2 формулы изобретения предлагается вспомогательную установку разместить поперек продольной оси фюзеляжа. Однако в руководстве [3]

содержатся сведения, которые стали общедоступными до даты приоритета оспариваемого патента, что подтверждается материалами, приведенными в письме [5], и самим письмом, о выполнении самолета ТУ-154М с ВСУ, расположенной поперек продольной оси фюзеляжа. Из руководства [3] также известно выполнение вспомогательной силовой установки с выхлопом, обращенным в боковую сторону фюзеляжа (пункт 3 формулы изобретения по оспариваемому патенту), и расположение двигателя вспомогательной силовой установки между шпангоутами (№72 и №74) фюзеляжа (раздел.049.00.00, с. 3/4, рис. 1) (пункт 4 формулы изобретения по оспариваемому патенту). Известность признаков, приведенных в зависимых пунктах 5, 6 и 7 формулы изобретения по оспариваемому патенту, следует из книги [1].

Что касается приведенной в отзыве патентообладателя уточненной формулы изобретения, то, как было отмечено выше, известность выполнения самолета ТУ-154М с поперечным расположением ВСУ (руководство [3]) указывает на неохраноспособность изобретения, охарактеризованного в независимом пункте уточненной формулы изобретения.

Учитывая изложенное, Палата по патентным спорам решила:

удовлетворить возражение, поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 02.11.2005, патент Российской Федерации №2220075 на изобретение "Самолет" признать недействительным полностью.