



SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO

Radicación: 82010249 00000000

Folios: 49

Fecha (MM): 2002-02-08 15:41:31

Trámite: 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 411 PRESENTAC

Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

Industria y Comercio 02 10249 0

Código de Radicación

PETITORIO

FORMULARIO UNICO DE SOLICITUD DE PATENTE
2000-8

① SOLICITUD DE:

☒ Patente de Invención ☐ Patente de Modelo de Utilidad

SOLICITANTE
(71)

Nombre: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA IDENTIFICACION
Dirección: 1-1, Minamiasoyama 2-chome, Minato-ku C.C. ___ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: Número
Domicilio: TOKIO, JAPON

REPRESENTANTE
O APODERADO
(74)

Nombre: HUMBERTO RUBIO CAMACHO IDENTIFICACION
Dirección: Carrera 7 No. 74 - 84, Of. 506 C.C. ☒ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: No. 17192.062 T.P. 50.007 CSJ

INVENTOR(ES)
(72)

Nombre: Hiroshi ODAGIRI IDENTIFICACION
Dirección: 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi C.C. ___ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: Número
Domicilio: SAITAMA, JAPON

TITULO (54) "ESTRUCTURA DE CARROCERÍA DE VEHÍCULO DE MOTOR TIPO SCOOTER".

Clasificación Internacional (51) B 62 K 27/04

Prioridad	(33) País de origen	(32) Fecha	(31) Número de solicitud
SI ☒ NO ___	<u>JAPON</u>	<u>02 DE FEBRERO, 2001</u>	<u>2001-034542</u>
	<u>JAPON</u>	<u>02 DE FEBRERO, 2001</u>	<u>2001-034541</u>

Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los:

6 meses ___ 12 meses ☒ 18 meses ___ Otro ___

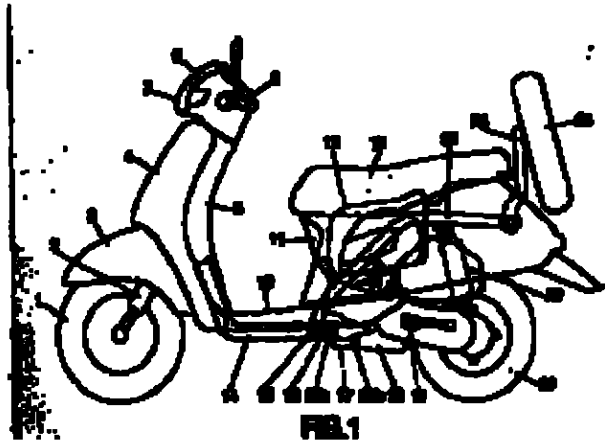
Comprobante de pago No. 8 9 5 0
8 9 4 2 - 7
8 9 4 3

Fecha: FEB 07 2002

ANEXOS

- ☒ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud.
- ☐ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.
- ☒ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad.
- ☐ Certificado de existencia y representación legal cuando el solicitante sea persona jurídica
- ☒ Poderes, si fuere el caso. **PROTOCOLO No. 17334 DE 20 DE MARZO DE 1.997**
- ☐ Copia certificada de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Traducción simple de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Documento de cesión del inventor al solicitante o a su causante.
- ☒ Descripción de la invención.
- ☒ Una o más reivindicaciones.
- ☒ Dibujos y/o planos necesarios.
- ☐ De ser el caso, copia del contrato de acceso.
- ☐ De ser del caso, documento que acredite la licencia o autorización de uso de conocimientos tradicionales de las comunidades indígenas.
- ☐ De ser el caso, certificado de depósito del material biológico.
- ☒ Arte final 12 x 12

(11) Figura característica:



(12)

HUMBERTO RUBIO CAMACHO

FIRMA *H. Rubio*
C.C. 17'192.062 de Bogotá
T.P. 50.007 Consejo Superior de
La Judicatura

PARA USO EXCLUSIVO DE
HUMBERTO RUBIO & CIA. LTDA



3

Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

REGISTRO
PATENTE DE INVENCION:
"ESTRUCTURA DE CARROCERIA DE
VEHICULO DE MOTOR TIPO
SCOOTER"

NIT : 900176099-2

SUPERINTENDENCIA Y COMERCIO

Radicacion : 02010249 00000000

Folios: 49

Fecha (MM): 2002-02-06 15:41:51

Tramite : 002 PATENTES B 1 REGISTRO/ 411 PRESENTAC

Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 02 - 9,950
FECHA : FEBRERO 7 DE 2002

CONSIGNACION

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
HUMBERTO RUBIO CAMACHO	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-6	9332246	07/02/2002	2.750.000.00

CONCEPTO

CANT. CONTABILITICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	370.000.00
	TOTAL :	\$ 370.000.00

MON: TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL PESOS

RESPONSABLE :

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No.

Camara 13 No. 27-00 Pisos 5, 7 y 10
Conmutador 382 0840
Fax 350 5220
E-mail: info@sic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

PARA USO EXCLUSIVO DE
HUMBERTO RUBIO & CIA. LTDA

PRIORIDAD
PATENTE DE INVENCION:
"ESTRUCTURA DE CARROCERIA DE
VEHICULO DE MOTOR TIPO
SCOOTER"

MIT : 800174099-2

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO

Folios: 49

Radicacion : 02010249 00000000

Fecha (AFB): 2002-02-08 15:41:51

Tramite : 002 PATENTES D I REGISTRO/ 411 PRESENTAC

Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 02 - 9.942
FECHA : FERRERO 7 DE 2002

***** CONSIGNACION *****

EPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PAGO	Vr. PAGO
HUMBERTO RUBIO CAMACHO	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-6	9312245	07/02/2002	2.750.000.00

***** CONCEPTO *****

ANT. RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	82 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN MI	104.000.00
	TOTAL :	104.000.00

MONTO: CIENTO SEIS MIL PESOS

RESPONSABLE :

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No.

Carrera 13 No. 27-00 Pisos 5, 7 y 10
Conmutador 382 0840
Fax 350 5220
E-mail: info@sic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

PARA USO EXCLUSIVO DE
HUMBERTO RUBIO & CIA. LTDA

PRIORIDAD
PATENTE DE INVENCION:
"ESTRUCTURA DE CARROCERIA DE
VEHICULO DE MOTOR TIPO
SCOOTER"

NIT : 900176089-2

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO
Radicación : 02010249 00000000 Folios: 49
Fecha (AMD): 2002-02-08 15:41:51
Trámite : 002 PATENTES D 1 REGISTRAR/ 411 PRESENTAR
Dependencia: 2000 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 02 - 8.943
FECHA : FEBRERO 7 DE 2002

CONSIGNACION

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PAGO	Vr. PAGO
HUMBERTO RUBIO CAMACHO	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-6	9332245	07/02/2002	2.758.000.00

C O N C E P T O

CANT. CONTABILISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	02 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN MU	106.000.00
	TOTAL :	\$ 106.000.00

MON: CIENTO SEIS MIL PESOS

RESPONSABLE :

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No.

Carrera 13 No. 27-00 Pisos 5, 7 y 10
Conmutador 382 0840
Fax 350 5220
E-mail: info@sic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

X
6

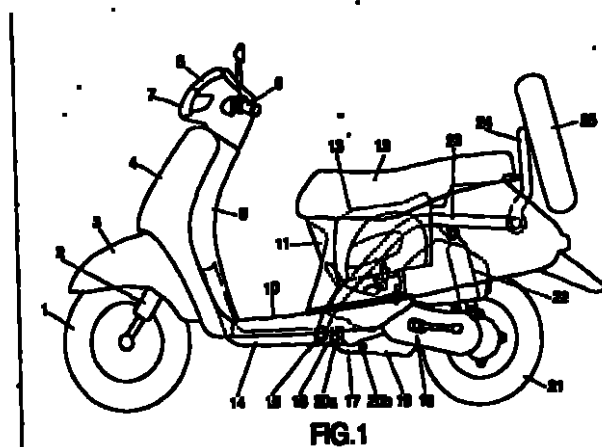


FIG. 1

FOLIO 6: EXTRA REDUCCION
FOLIOS 8 y 9: TRANSFER ARCHIVO

7

RESUMEN

ESTRUCTURA DE CARROCERÍA DE VEHÍCULO DE MOTOR

TIPO SCOOTER

5 Objeto: Formar una cubierta delantera que se pueda fabricar fácilmente.

Configuración: Una cubierta delantera 4 está dividida en tres partes: una sección central 50 y secciones laterales derecha e izquierda 51, con la
10 sección central en el centro, y las partes respectivas se moldean a presión de metal. Las secciones laterales derecha e izquierda 51 están conectadas por un elemento de acoplamiento 35 en una parte intermedia en dirección vertical, el elemento de acoplamiento 35 también funciona
15 como una bandeja de batería y el elemento de acoplamiento soporta una batería. Las secciones laterales derecha e izquierda 51 están conectadas por una chapa transversal 54 en el extremo superior y una chapa transversal 57 en el extremo inferior.

20

25

30

**ESTRUCTURA DE CARROCERÍA DE VEHÍCULO DE MOTOR
TIPO SCOOTER**

CAMPO TÉCNICO DE LA INVENCION

5 La presente invención se refiere a una estructura
para montar una cubierta de carrocería para cubrir la
parte delantera de una carrocería en un vehículo de motor
tipo scooter; se refiere en particular a un vehículo de
motor tipo scooter provisto de una estructura de
10 prevención de manipulación, ventajosa en cuanto al costo,
en una parte de una cubierta delantera hecha de la
cubierta delantera y un protector de pierna que forman
respectivamente una cubierta de carrocería.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

15 La estructura de cubierta en la parte delantera de
la carrocería de un vehículo de motor tipo scooter se
forma cubriendo con una cubierta delantera por delante y
con un protector de pierna por detrás, que están enfrente
20 de un tubo delantero que soporta una horquilla delantera
y un vástago de dirección interior e integrando la
cubierta delantera y el protector de pierna mediante
enroscado (consúltese la solicitud de patente examinada
publicada japonesa número Hei 1-33391, por ejemplo).
25 Dicha cubierta delantera se hace de resina o metal y el
conjunto se integra como una única pieza.

OBJETO DE LA INVENCION

30 Sin embargo, dado que tal cubierta delantera es de
tamaño relativamente grande y maciza, se precisa un molde
metálico de gran tamaño con estructura compleja para
moldear la cubierta delantera como una sola pieza, y se
incrementa el coste. Además, dado que hay que simplificar

12
9

la forma de la cubierta delantera de manera que la cubierta delantera se pueda moldear fácilmente para simplificar el molde metálico y reducir el costo, hay limitaciones de forma. En concreto, en caso de hacer la
5 cubierta delantera de metal, es deseable adoptar el moldeo a presión relativamente barato; sin embargo, en este caso, se incrementa el costo por el gran tamaño de un troquel de prensa y se incrementa la limitación de la técnica de moldeo, tal como embutición profunda. Por lo
10 tanto, se desea una estructura de una cubierta delantera en la que se pueda reducir el costo de un molde metálico y se reduzcan las limitaciones técnicas y que se pueda formar en una forma libre. Además, en caso de daño de una cubierta delantera moldeada como una sola pieza, hay que
15 cambiar todo el conjunto aunque se dañe una pieza; sin embargo, dado que el daño debido a caída u otras razones se produce con frecuencia sólo en la parte derecha o izquierda, la sustitución en tal caso es un despilfarro y también se desea una sustitución económica. Así, pues, el
20 objeto de la invención es satisfacer tal demanda.

En un vehículo de motor tipo scooter convencional, cada parte superior de una cubierta delantera y un protector de pierna está fijada con un tornillo y análogos; sin embargo, dicho tornillo y análogos se puede
25 soltar fácilmente con una herramienta general, como un destornillador. Como resultado, se puede manipular en la cubierta de carrocería propiamente dicha o se suelta una cubierta delantera y se puede manipular una pieza alojada dentro. Así, pues, el objeto de la invención es
30 proporcionar la estructura de conexión de una cubierta de carrocería que puede evitar tal manipulación a un costo ventajoso.

13
10

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCION

- Para resolver el problema anterior, la invención según la reivindicación 1 relacionada con una estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según
- 5 la invención se basa en un vehículo de motor tipo scooter donde la parte delantera de un bastidor de carrocería que soporta una horquilla delantera está cubierta con una cubierta delantera, donde: la cubierta delantera está dividida en tres partes: una sección central y un par de
- 10 secciones laterales, con la sección central en el centro; las secciones laterales derecha e izquierda están conectadas por un elemento de acoplamiento unido a la parte delantera de un bastidor de carrocería que soporta una horquilla delantera, y se soportan por la parte
- 15 delantera del bastidor de carrocería; y una parte entre las secciones laterales derecha e izquierda se cubre con la sección central. En este caso, la sección central y las secciones laterales derecha e izquierda también se pueden hacer de metal.
- 20 La invención según la reivindicación 3 se base en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 1, y se caracteriza porque el elemento de acoplamiento es una bandeja de batería y la bandeja de batería soporta una batería.
- 25 Para resolver el problema anterior, la invención según la reivindicación 4 se basa en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 1, y se caracteriza porque la parte delantera de una carrocería provista de un tubo delantero
- 30 que soporta un vástago de dirección de manera que el vástago de dirección pueda girar, se cubre con una cubierta delantera y un protector de pierna enfrente por delante y por detrás, un manillar que continúa desde el

vástago de dirección por encima/sobre la cubierta delantera y el protector de pierna está cubierto con una cubierta de manillar, y, además, se ha dispuesto un dispositivo de bloqueo de dirección para evitar el giro del manillar en un estado girado, una parte superior de la cubierta lateral está conectada al lado de la carrocería desde el lado trasero de la carrocería de manera que se pueda soltar; y la parte conectada está ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está girado y bloqueado.

La invención según la reivindicación 5 se basa en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4 y se caracteriza porque cuando el manillar está colocado en una posición neutra, la posición de la parte apretada conectada está situada cerca de una parte inferior de la cubierta de manillar y no está solapada con la parte inferior de la cubierta de manillar.

La invención según la reivindicación 6 se basa en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4 y se caracteriza porque la cubierta delantera está dividida en tres partes: una sección central y secciones laterales derecha e izquierda, con la sección central en el centro, las secciones laterales derecha e izquierda están integradas y unidas a la carrocería, y la sección central está conectada de manera que la parte inferior esté encajada en el lado de la sección lateral y la parte superior esté ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está bloqueado.

La invención según la reivindicación 7 se basa en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4 y se caracteriza porque

12

una parte conectada de manera que la parte esté ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar esté bloqueado, es una tapa dispuesta en una parte de la cubierta de manillar de manera que la tapa se
5 pueda abrir o cerrar.

La invención según la reivindicación 8 se basa en la estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4 y se caracteriza porque el elemento de conexión es un elemento de sujeción tal
10 como un tornillo, y la extensión del eje apretado se solapa con una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está bloqueado.

Según la invención, dado que la cubierta delantera está dividida en tres partes, la sección central y las
15 secciones laterales derecha e izquierda, cada parte dividida es una parte relativamente pequeña, se puede usar un molde metálico de tamaño pequeño que tiene estructura simple, se puede reducir el costo, además se facilita el moldeo y también se incrementa el grado de
20 libertad de la forma. Dado que las secciones laterales derecha e izquierda que son partes divididas, están integradas conectándolas con el elemento de acoplamiento, se soportan por la parte delantera del bastidor de carrocería, y una parte entre las secciones laterales
25 derecha e izquierda se cubre con la sección central, se puede formar la cubierta delantera. Además, dado que se puede sustituir individualmente solamente el lado dañado de las secciones laterales derecha e izquierda dividiendo las secciones laterales derecha e izquierda que tienen la
30 mayor probabilidad de daño, es económica.

Además, en caso de que la sección central y las secciones laterales derecha e izquierda se hagan de metal, la cubierta delantera, cuya rigidez es alta, se

puede formar y moldear fácilmente. Además, también se permite el moldeo a presión a bajo precio y, en este caso, también se puede incrementar el grado de libertad de la forma.

5 Según la invención, dado que el elemento de acoplamiento, cuya rigidez es relativamente alta, se usa para la bandeja de batería para soportar la cubierta delantera, la bandeja de batería conecta y soporta la cubierta delantera, puede soportar simultáneamente la
10 batería y las partes son multifuncionales.

Según la invención, dado que al menos una de las partes conectadas de la parte superior de la cubierta delantera se oculta por la parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está girado y está
15 bloqueado en aparcamiento, la parte conectada no se puede accionar excepto con una herramienta especial y no se puede quitar un tornillo y análogos. Como resultado, es difícil soltar la cubierta delantera y se puede evitar la manipulación de la cubierta de carrocería propiamente
20 dicha o una parte como la batería alojada dentro de la cubierta de carrocería. Además, dado que la disposición de la parte conectada sólo tiene que estar relacionada con la posición de la parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está bloqueado, la estructura
25 de prevención de manipulación se puede realizar simplemente sin proporcionar nuevamente un elemento dedicado especial y una estructura dedicada especial y su costo es ventajoso.

Si la posición de la parte conectada para evitar la
30 manipulación se pone de manera que la posición no se solape con la parte inferior de la cubierta de manillar y está abierta cuando el manillar está situado en una posición neutra, la conexión se puede soltar fácilmente

con una herramienta general durante el mantenimiento. Además, también se puede usar un elemento de apriete, tal como un tornillo, para un elemento de acoplamiento, y, en este caso, si la extensión de un eje apretado y la parte inferior de la cubierta de manillar se solapan cuando se bloquea el manillar, el elemento de apriete, tal como un tornillo, no se puede soltar con una herramienta general.

Además, toda la cubierta delantera provista de la parte conectada para evitar la manipulación también puede ser única o también puede estar dividida y también puede estar provista de una tapa para una guantera o mantenimiento en una parte de manera que la tapa se pueda abrir o cerrar. En caso de que la cubierta delantera esté dividida, se divide en tres partes: una sección central y secciones laterales derecha e izquierda, las secciones laterales derecha e izquierda se integran y unen a la carrocería de manera que no se puedan soltar fácilmente y también se puede soltar la sección central. En este caso, la sección central se encaja en el lado de la sección lateral en la parte inferior y en la parte superior, se facilita la parte conectada para evitar la manipulación. Por lo tanto, en dicha estructura dividida en tres partes, la estructura de prevención de manipulación también es efectiva para la sección central que se puede soltar.

Además, en el caso de que se disponga la tapa en el centro y análogos de la cubierta delantera, no se puede abrir usando una parte superior de la tapa para una parte conectada para evitar la manipulación y se puede evitar la manipulación de una guantera cubierta con la cubierta delantera o una parte de encaje en el bastidor de carrocería y análogos.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

La figura 1 es una vista lateral que representa un vehículo de motor tipo scooter al que se aplica esta realización.

5 La figura 2 es una vista lateral que representa una parte principal en la parte delantera de la carrocería.

La figura 3 es una vista frontal que representa la parte principal en la parte delantera de la carrocería.

10 La figura 4 es una vista en perspectiva que muestra un método de montar una cubierta delantera.

La figura 5 es una vista en perspectiva que representa un protector de pierna.

La figura 6 es una vista frontal que representa una sección central.

15 La figura 7 es una vista en sección según se ve a lo largo de la línea 7-7 en la figura 6.

La figura 8 es una vista frontal que representa la cubierta delantera a excepción de la sección central.

20 La figura 9 es una vista en sección según se ve a lo largo de la línea 9-9 en la figura 8.

La figura 10 es una vista posterior que representa el protector de pierna.

La figura 11 es una vista lateral que representa el protector de pierna.

25 La figura 12 es una vista ampliada que muestra un elemento de acoplamiento.

La figura 13 es una vista en sección que representa una parte en la que está conectado cada extremo superior de la sección central y el protector de pierna.

30 Las figuras 14A y 14B muestran una pieza apretada según se ve desde el lado trasero de la carrocería para evitar la manipulación de la sección central.

Y las figuras 15A y 15B representan la misma pieza

superior según se ve desde la parte superior de la carrocería.

DESCRIPCIÓN DE UNA REALIZACIÓN DE LA INVENCION

5 Se describirá una realización con referencia a los dibujos. La figura 1 es una vista lateral que representa un vehículo de motor tipo scooter al que se aplica está realización, la figura 2 es una vista lateral que representa una parte principal en la parte delantera de la carrocería, la figura 3 es una vista frontal que representa la parte principal en la parte delantera de la carrocería, la figura 4 es una vista en perspectiva que muestra un método de montar una cubierta delantera, la figura 5 es una vista en perspectiva que representa un protector de pierna, la figura 6 es una vista frontal que representa una sección central, la figura 7 es una vista en sección según se ve a lo largo de la línea 7-7 en la figura 6, la figura 8 es una vista frontal que representa la cubierta delantera a excepción de la sección central, la figura 9 es una vista en sección según se ve a lo largo de la línea 9-9 en la figura 8, la figura 10 es una vista posterior que representa el protector de pierna, la figura 11 es una vista lateral que representa el protector de pierna, la figura 12 es una vista ampliada que muestra un elemento de acoplamiento, y la figura 13 es una vista en sección que representa una parte de acoplamiento entre la parte superior de la sección central y la del protector de pierna.

30 En primer lugar, se describirá en términos generales la estructura completa del vehículo. El número de referencia 1 en la figura 1 denota una rueda delantera, 2 designa una horquilla delantera, 3 indica un guardabarros delantero, 4 designa una cubierta delantera metálica, 5

8 17

denota un protector de pierna hecho de metal o resina, 6 indica una cubierta de manillar hecha de resina, 7 designa un faro y 8 denota un manillar.

El centro de la carrocería forma un suelo reposapiés
5 bajo 10 que hace de parte para poner los pies, y en la parte trasera se ha dispuesto una cubierta trasera 11 que sube una altura predeterminada, se extiende a lo largo hacia atrás, es hueca y cuyas partes superior e inferior están abiertas. La cubierta trasera 11 se hace de metal o
10 resina y una abertura superior se abre o cierra con un asiento 12 largo hacia adelante y hacia atrás. Un compartimento portaobjetos 13 que se abre hacia arriba, está dispuesto dentro de la cubierta trasera 11 y el interior tiene gran capacidad de modo que pueda caber un
15 artículo grande, tal como un casco.

Un bastidor principal 14 que se extiende a lo largo del centro de la carrocería hacia adelante y hacia atrás y hecho de un tubo metálico y un tubo transversal 15 que se extiende transversalmente en su extremo trasero, están
20 dispuestos debajo del suelo reposapiés 10, un brazo 19 que se extiende hacia adelante desde debajo de una unidad de potencia de tipo oscilante 18 está acoplado al extremo trasero del bastidor principal 14 mediante una articulación 17 cuyo extremo se soporta por una
25 estructura de soporte de articulación 16 que sobresale hacia atrás, y la unidad de potencia de tipo oscilante 18 se puede bascular verticalmente con puntos para el acoplamiento de 20a y 20b en el centro de oscilación.

Una rueda trasera 21 se soporta en un lado del
30 extremo trasero de la unidad de potencia de tipo oscilante 18, una unidad amortiguadora trasera 22 está acoplada entre la rueda trasera y un bastidor trasero 23 y por ello la unidad de potencia de tipo oscilante 18

está suspendida en la parte trasera de un bastidor de carrocería.

El bastidor trasero 23 tiene sustancialmente forma de U según se ve desde arriba, un par de partes derecha e izquierda desde el extremo delantero a la parte trasera están dispuestas de adelante atrás sustancialmente en paralelo, los extremos traseros están integrados, y cada extremo delantero derecho e izquierdo está acoplado al tubo transversal 15. Dicho bastidor principal 14, tubo transversal 15 y bastidor trasero 23 están integrados y componen el bastidor de carrocería.

Un tubo de montaje de neumático de repuesto 24 sobresale hacia arriba en el extremo trasero del bastidor trasero 23, sobresale de la parte trasera de la cubierta trasera 11 y un neumático de repuesto 25 es soportado por el tubo de montaje de neumático de repuesto.

A continuación se describirá la estructura de cubierta de la parte delantera de la carrocería. Como se representa en las figuras 2 y 3, el lado del extremo delantero del bastidor principal 14 sube en diagonal hacia arriba y un tubo delantero 30 está soldado al extremo. Un vástago de dirección 31 integrado con la horquilla delantera 2 se soporta mediante el tubo delantero 30 de manera que el vástago de dirección se pueda girar y la rueda delantera 1 sea dirigida por el manillar 8 unido al extremo superior.

Como es claro por la figura 12, una escuadra 32 está soldada a la parte delantera de una parte inferior del tubo delantero 30 y una parte inferior de la parte trasera de un elemento de acoplamiento 35 se une introduciendo un perno 36 en una tuerca de soldadura 33 dispuesta en una parte inferior de la escuadra. Una pieza sobresaliente 37 que sobresale hacia arriba, está soldada

al centro de la parte trasera del elemento de acoplamiento 35, y un perno 38 está introducido en una tuerca de soldadura 34 dispuesta en una parte superior de la escuadra 32.

5 El elemento de acoplamiento 35 incluye una chapa lateral 39 formada por moldeo a presión de una chapa metálica y sustancialmente en forma de U hacia adelante cuando la chapa lateral se ve desde la parte superior y una chapa inferior 40 que conecta las partes inferiores
10 de las chapas laterales derecha e izquierda 39. Cada extremo de las chapas laterales derecha e izquierda 39 forma una pestaña 41 curvada en el lado y está acoplado a la sección lateral descrita más adelante de la cubierta delantera 4 por un perno 42 y una tuerca 43.

15 El elemento de acoplamiento 35 se hace de metal cuya rigidez es relativamente alta, también funciona como una bandeja de batería formada por moldeo a presión de una chapa y sustancialmente en forma de un receptáculo abierto hacia arriba, una batería 44 se aloja por arriba
20 y está fijada con una cinta 44a. El extremo superior de una parte extendida 37 y la chapa inferior 40 están conectadas por la cinta 44a. Un portafondo 45 está dispuesto en las partes derecha e izquierda de la parte delantera de la chapa inferior 40 y una arandela 45b está
25 unida a un agujero 45a dispuesto en el portafondo.

Como se representa de nuevo en la figura 2, una bocina 47 se soporta mediante un portafondo 46 por la parte superior del tubo delantero 30. Un dispositivo de bloqueo de dirección 48 está integrado con otro
30 portafondo 46a que continúa el portafondo 46 por soldadura y análogos, y cuando se gira el manillar 8 todo a la derecha o izquierda en aparcamiento, se bloquea una pieza de bloqueo (no representada) dispuesta en el

~~28~~
20

vástago de dirección 31, y mientras no se libere después el bloqueo mediante una llave 49, está inhabilitado el giro del manillar 8.

Como se representa en las figuras 3 y 4, la cubierta
5 delantera 4 está dividida en tres partes compuestas por la sección central 50 y un par de secciones laterales derecha e izquierda 51. La sección central 50 y las secciones laterales 51 se hacen de un metal rígido adecuado y en esta realización se forman mediante moldeo
10 a presión de una chapa.

Cuando la sección central 50 se ve desde la parte delantera de la carrocería como se representa en la figura 3, está dispuesta sobre la rueda delantera y en el centro incluyendo el tubo delantero 30 y el vástago de
15 dirección 31 de la carrocería, un gancho de tipo sustancialmente en S 52 que sobresale hacia atrás está provisto a la derecha e izquierda en la parte inferior como se representa en la figura 7 y dichos ganchos 52 están montados mediante la arandela 45b unida al
20 portafondo 45 dispuesto en la parte inferior 40 del elemento de acoplamiento 35 como se representa en la figura 12.

Un portafondo 53 está dispuesto a la derecha e izquierda en el extremo superior de la sección central 50
25 como se representa en la figura 6 y la sección central está conectada mediante el portafondo a la parte superior del protector de pierna 5 descrito más adelante. Se ha previsto una hendidura 54 en una posición en la que la parte superior de la sección central 50 y la bocina 47
30 están solapadas. Una parte debajo de la hendidura 54 cubre la parte delantera del elemento de acoplamiento 35 y se evita la batería 44 sacando el centro de forma convexa hacia adelante como se representa en la figura

12

12.

Las secciones laterales derecha e izquierda 51 están dispuestas en ambos lados derecho e izquierda con la sección central 50 en el centro, y son elementos para
5 cubrir las partes derecha e izquierda de la carrocería cuando los elementos se ven desde la parte delantera de la carrocería con el tubo delantero 30, el vástago de dirección 31 y la rueda delantera entre ellas. Como se representa en la figura 8, cada mitad superior de las
10 secciones laterales derecha e izquierda 51 está separada por la anchura de la sección central 50 y cada ribete 55 formado dentro de la carrocería se baja un escalón hacia atrás de manera que la periferia de la sección central 50 se pueda encajar en la parte delantera. Una parte
15 inferior del ribete 55 es más ancha, se solapa con una pestaña 41 del elemento de acoplamiento 35 y está integrada con la pestaña mediante un perno 42 y una tuerca 43 como se representa en la figura 12.

Además, una chapa transversal 56 en forma de tira
20 está colocada entre cada extremo superior de los ribetes 55 y está fijada con un tornillo de rosca cortante 57 mostrado en la figura 8. Igualmente, se pone una chapa transversal 58 entre cada extremo inferior y se fija con un tornillo de rosca cortante 59 mostrado en la figura 8.
25 Con ello, las secciones laterales derecha e izquierda 51 están integradas por el elemento de acoplamiento 35 y las chapas transversales superior e inferior 56 y 58. El interior de cada parte inferior de las secciones laterales derecha e izquierda 51 debajo del elemento de
30 acoplamiento 35 se curva de forma convexa hacia fuera para evitar la rueda delantera 1 y el guardabarros delantero 3.

Además, en el estado en que las secciones laterales

derecha e izquierda 51 mostradas en la figura 8 están integradas, cada borde en ambos extremos derecho e izquierdo en la parte superior forma un borde 60 unido al protector de pierna 5 y un portafondo 61 está unido a un
5 intervalo adecuado a lo largo del borde unido 60. Los números de referencia 36a y 38a de la figura 8, respectivamente, denotan agujeros de introducción para los pernos 36 y 38.

Como se representa en las figuras 5, 10, 11 y 13, el
10 protector de pierna 5 es de resina y está unido al tubo delantero 30 en el centro mediante un perno 64 desde el lado trasero de la carrocería, con el tubo delantero 30 y el vástago de dirección 31 dentro, como se representa en la figura 2. Cada periferia derecha e izquierda y la
15 periferia superior forman un borde 62 unido al borde unido 60 de la sección lateral 51, un saliente 63 está dispuesto en una posición correspondiente al portafondo 61 y el borde unido 62 está integrado con el borde unido 60 de la sección lateral 51 desde el lado trasero por un
20 perno (no representado) introducido en el saliente 63.

Una parte abombada 65 curvada de forma convexa hacia atrás para evitar el bastidor principal 14, el tubo delantero 30 y el vástago de dirección 31 se forma verticalmente en el centro en una dirección transversal
25 del protector de pierna 5. Las partes derecha e izquierda de la parte abombada 65 son equivalentes a una parte curvada de forma convexa hacia adelante para cubrir las piernas del conductor.

Una parte en el extremo superior del protector de
30 pierna 5 y en la base de la parte curvada 65 forma una parte sobresaliente 66 que sobresale hacia adelante, se solapa con cada borde superior de la sección central 50 y las secciones laterales derecha e izquierda 51, y se

forma un saliente 67 en una parte solapada con la sección central 50. Los salientes 68 y 69 están dispuestos a la derecha e izquierda en la parte superior de la parte curvada 65, y en el saliente 68 se forma una bocallave 5 68a, que funciona como agujero para una parte de introducción de llave del dispositivo de bloqueo de dirección 48.

Como se representa en la figura 13, el extremo superior 50a de la sección central 50 sobresale hacia 10 atrás y el portafondo del tipo sustancialmente en forma de L 53 está unido a las partes derecha e izquierda. La parte superior del portafondo 53 es sustancialmente horizontal, está integrada con el extremo superior 50a por soldadura y análogos, la parte inferior sobresale 15 hacia abajo y se forma un agujero 53a.

La parte sobresaliente 66 del protector de pierna 5 está solapada con el extremo superior 50a, y el saliente 67 está en contacto con el portafondo 53. Entonces, si se introduce un tornillo de rosca cortante 70 en el saliente 20 67 desde el lado trasero, se introduce en el agujero 53a del portafondo 53 y se sujeta con una tuerca de clip 71, cada extremo superior de la sección central 50 y el protector de pierna 5 está fijado e integrado. Una línea C en la figura 13 representa un eje en el que se fija el 25 tornillo de rosca cortante 70. El número de referencia 72 en la figura 13 denota una parte inferior de la cubierta de manillar 6, la parte inferior está enfrente del extremo superior del protector de pierna 5 y forma un contorno sustancialmente equivalente a la cara de extremo 30 superior de la parte abombada 65 como se representa en la figura 5.

A continuación se describirá una estructura de prevención de manipulación de la sección central 50. Las

22
24

figuras 14 muestran la relación posicional entre el tornillo de rosca cortante 70 en el lado izquierdo de la carrocería que forma la estructura de prevención de manipulación y la cubierta de manillar 6, y las figuras 5 15 muestran la relación entre éstos según se ven desde la parte superior de la carrocería. En las figuras 14 y 15, A muestra un estado neutro del manillar 8 y B representa un estado en el que el manillar está bloqueado.

Como se representa en A en las figuras 14 y 15, en 10 el estado neutro del manillar 8, es decir, en el estado de avance hacia adelante, el tornillo de rosca cortante 70 está dispuesto en una posición visible sin que se solape con una parte inferior 72 de la cubierta de manillar 6, como se representa en la figura 14A, cuando 15 el tornillo de rosca cortante se ve desde el lado trasero de la carrocería y el eje C en el que se aprieta el tornillo de rosca cortante 70, no se solapa con la parte inferior 72 de la cubierta de manillar 6, como se representa en la figura 15A.

20 En un estado en el que el manillar 8 está girado en posición de aparcamiento, en esta realización, cuando se gira el manillar 8 aproximadamente 45° , se acciona un dispositivo de bloqueo de dirección. En este estado de bloqueo de dirección, una parte de la parte inferior 72 25 de la cubierta de manillar se solapa con el tornillo de rosca cortante 70, el tornillo de rosca cortante no se puede ver desde el lado trasero de la carrocería como se muestra en la figura 14B, y la extensión del eje C, en el que se aprieta el tornillo de rosca cortante 70, se 30 solapa con la parte inferior 72 de la cubierta de manillar.

Cuando la forma en el extremo inferior enfrente del extremo superior del protector de pierna 5 de la parte

25

inferior 72 de la cubierta de manillar es sustancialmente la forma de un trapezoide cuya parte delantera es grande, como se representa con una línea virtual en la figura 5 y una línea discontinua en las figuras 15, y el vástago de dirección 31, que es un eje para girar el manillar 8, se 5 bascula hacia atrás (en un estado basculado hacia atrás en el lado superior), una parte delantera grande de la parte inferior 72 de la cubierta de manillar se gira en diagonal hacia abajo cuando se bloquea el manillar y la 10 parte apretada del tornillo de rosca cortante 70 está ocultada como se representa en las figuras 14B y 15B. Como se muestra en la figura 15B, la forma de la parte inferior 72 de la cubierta de manillar cuando el manillar está bloqueado, se distorsiona por el giro diagonal 15 cuando la parte inferior se ve desde arriba.

A continuación se describirá el funcionamiento de esta realización. Cuando la parte inferior 72 de la cubierta de manillar no oculta el tornillo de rosca cortante 70 cuando el manillar 8 está situado en una 20 posición neutra como se representa en A en las figuras 14 y 15, el tornillo de rosca cortante 70 se suelta a lo largo del eje apretado C desde el lado trasero de la carrocería usando una herramienta ordinaria tal como un destornillador, se abre la sección central 50 y se puede 25 realizar el mantenimiento de la batería 44 y análogos en el interior.

Mientras tanto, cuando el tornillo de rosca cortante 70 está tapado por la parte inferior 72 de la cubierta de manillar como se representa en B en las figuras 14 y 15 30 en un estado en el que el manillar 8 está girado y bloqueado en aparcamiento, el tornillo de rosca cortante 70 no se puede soltar, evitándolo la parte inferior 72 de la cubierta de manillar aunque se intente soltar el

26

tornillo de rosca cortante 70 desde una dirección del eje
apretado C usando una herramienta ordinaria. Por lo
tanto, la sección central 50 nunca se suelta, y se puede
evitar que la sección central 50 propiamente dicha y una
5 parte tal como la batería 44 dentro de la cubierta
delantera 4 sean manipuladas.

En particular, dado que la parte apretada del
tornillo de rosca cortante 70 está ocultada o abierta
mediante una posición en la que el manillar 8 se gira
10 utilizando la parte inferior 72 de la cubierta de
manillar, dicha estructura de prevención de manipulación
se puede realizar solamente poniendo el dispositivo del
tornillo de rosca cortante 70, y dado que no se requiere
un elemento especial ni una estructura especial, la
15 estructura de carrocería equivalente a esta realización
es ventajosa en términos de costo.

La invención no se limita a la realización, se puede
aplicar o transformar de varias formas y, por ejemplo,
una cubierta de carrocería objetivo también puede ser una
20 cubierta delantera propiamente dicha o un protector de
pierna propiamente dicho. Una cubierta delantera no está
dividida en tres partes como en la realización; también
puede ser única y/o también puede estar provista de una
tapa para una guantera o mantenimiento en una parte de
25 manera que la tapa se pueda abrir o cerrar. Dado que la
tapa es equivalente a la sección central 50 en la
realización, el extremo superior solamente se tiene que
fijar con el tornillo de rosca cortante 70.

En la realización, dado que el tornillo de rosca
30 cortante 70 está provisto de una función para conectar la
sección central 50 al protector de pierna 5 de manera que
la sección central se pueda soltar, se puede usar un
elemento de sujeción, tal como un tornillo y un perno u

32

otros varios elementos de conexión conocidos, como un sujetador de plástico, si solamente tienen dicha función. Además, el tornillo de rosca cortante 70 también se puede usar para fijar elementos componentes de la cubierta de carrocería o también se puede usar para un bastidor de carrocería u otra pieza rígida montada en la carrocería.

La parte sobresaliente 66 del protector de pierna 5 se solapa con el extremo superior 50a y el asiento de fijación 67 está en contacto con el portafondo 53. Entonces, si se introduce un tornillo de rosca cortante 70 en el asiento de fijación 67 desde el lado trasero, se introduce en el agujero 53a del portafondo 53 y se fija con una tuerca de clip 71, cada extremo superior de la sección central 50 y el protector de pierna 5 se fija e integra. Una línea C en la figura 13 representa un eje en el que se fija el tornillo de rosca cortante 70. El número de referencia 72 en la figura 13 denota una parte inferior de la cubierta de manillar 6, la parte inferior está enfrente del extremo superior del protector de pierna 5 y forma una contorno sustancialmente equivalente a la cara de extremo superior de la parte abombada 65, como se representa en la figura 5.

A continuación se describirá el funcionamiento de esta realización. La rigidez de la cubierta delantera 4 según esta realización se puede mejorar haciendo el conjunto de metal, y cada parte dividida de la sección central 50 y las secciones laterales 51 se puede hacer de tamaño pequeño dividiéndola en tres partes: la sección central 50 y las secciones laterales derecha e izquierda 51. Por lo tanto, el molde metálico puede ser de tamaño pequeño, se puede simplificar la estructura y se puede reducir el costo del molde metálico. También se facilita el moldeo, también se reduce la limitación de la forma y

se puede incrementar el grado de libertad del diseño.

En particular, dado que el troquel de prensa puede ser de tamaño pequeño y no se requiere una técnica de calidad muy alta, como embutición profunda, según la miniaturización en el caso de moldear a presión una chapa metálica, la cubierta delantera también se puede moldear a presión fácilmente aunque toda la cubierta delantera tenga una forma compleja que requiera embutición profunda y se puede reducir el costo en gran medida.

10 Las secciones laterales derecha e izquierda se pueden conectar firmemente e integrar mediante el elemento de acoplamiento 35 y las chapas transversales 56 y 58, la cubierta delantera integrada como un todo se puede formar cubriendo el espacio libre formado entre las secciones laterales derecha e izquierda en la parte superior de la cubierta delantera con la sección central 50 y encajando la parte inferior en el elemento de acoplamiento 35, y se facilita la integración de las partes divididas.

20 Además, dado que la batería 44 se puede soportar por el elemento de acoplamiento 35, las secciones laterales derecha e izquierda 51 se integran firmemente utilizando la estructura rígida requerida para la bandeja de la batería, se puede formar la cubierta delantera rígida y firme 4, y, además, la sección central 50 también se puede encajar en el elemento de acoplamiento cuando se mejora la rigidez del elemento de acoplamiento 35, el elemento de acoplamiento se soporta por el tubo delantero 30 en el centro de la carrocería y también funciona como la bandeja de la batería, el elemento de acoplamiento 35 se puede hacer multifuncional y se puede simplificar la estructura de la carrocería.

Además, dado que la parte inferior de la sección

central 50 sólo se puede encajar introduciendo el gancho 52 en el agujero 45a del portafondo 45 del elemento de acoplamiento 35 a través de la arandela 45b, se facilita y acelera el montaje, y dado que la sección central se
5 puede soltar simplemente con sólo quitar el tornillo de rosca cortante 70 en el extremo superior porque la parte inferior de la sección central 50 tiene la estructura de encaje, la sección central 50 se puede soltar fácilmente y se facilita el mantenimiento de la batería 44.

10 La invención no se limita a la realización; se puede transformar y aplicar de varias formas con el mismo principio de la invención. Por ejemplo, la cubierta delantera 4 también se puede hacer de resina y, en este caso, como en el caso en que se hace de metal, cabe
15 esperar el efecto de que se reduce el costo del molde metálico, se facilita el moldeo y también se incrementa el grado de libertad de la forma.

20

25

30

23
30

REIVINDICACIONES

1. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter donde una parte delantera de un bastidor de carrocería que soporta una horquilla delantera está
5 cubierta con una cubierta delantera, caracterizado porque:

la cubierta delantera está dividida en tres partes: una sección central y un par de secciones laterales, con la sección central en una posición central;

10 las secciones laterales derecha e izquierda están conectadas por un elemento de acoplamiento unido a la parte delantera de un bastidor de carrocería que soporta una horquilla delantera, y se soportan por la parte delantera del bastidor de carrocería; y

15 una parte entre las secciones laterales derecha e izquierda se cubre con la sección central.

2. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 1, caracterizado porque:

20 la sección central y las secciones laterales derecha e izquierda son de metal.

3. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 1, caracterizado porque:

25 el elemento de acoplamiento es una bandeja de batería; y

la bandeja de batería soporta una batería.

4. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 1, caracterizado
30 porque:

la parte delantera de una carrocería provista de un tubo delantero que soporta un vástago de dirección de manera que el vástago de dirección pueda girar, se cubre

24
31

con una cubierta delantera y un protector de pierna enfrente por delante y por detrás, un manillar que continúa desde el vástago de dirección por encima/sobre la cubierta delantera y el protector de pierna se cubre
5 con una cubierta de manillar, y, además, se ha dispuesto un dispositivo de bloqueo de dirección para evitar un giro del manillar en un estado de giro,

una parte superior de la cubierta frontal está conectada al lado de la carrocería desde un lado trasero
10 de la carrocería de manera que se pueda quitar; y

la parte conectada está ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está girado y bloqueado.

5. Estructura de carrocería de un vehículo de motor
15 tipo scooter según la reivindicación 4, caracterizado porque:

cuando el manillar está situado en una posición neutra, la posición de la parte apretada conectada está situada cerca de una parte inferior de la cubierta de
20 manillar y no está solapada con la parte inferior de la cubierta de manillar.

6. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4, caracterizado porque:

25 la cubierta delantera está dividida en tres partes: una sección central y secciones laterales derecha e izquierda, con la sección central en el centro;

las secciones laterales derecha e izquierda están integradas y unidas a la carrocería; y

30 la sección central está conectada de manera que la parte inferior esté encajada en el lado de la sección lateral y la parte superior esté ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar

esté bloqueado.

7. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter según la reivindicación 4, caracterizado porque:

5 una parte conectada de manera que la parte esté ocultada por una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar esté bloqueado, es una tapa dispuesta en una parte de la cubierta frontal de manera que la tapa se pueda abrir o cerrar.

10 8. Estructura de carrocería de un vehículo de motor tipo scooter, según la reivindicación 4, caracterizado porque:

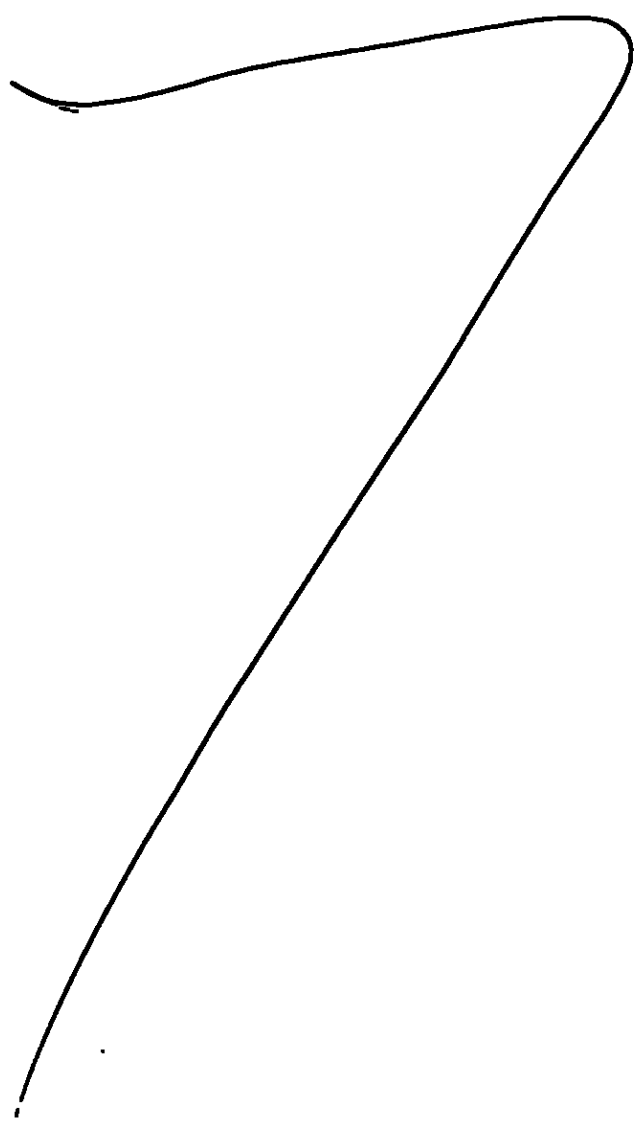
el elemento de conexión es un elemento de sujeción tal como un tornillo; y

15 la extensión del eje apretado se solapa con una parte inferior de la cubierta de manillar cuando el manillar está bloqueado.

20

25

30



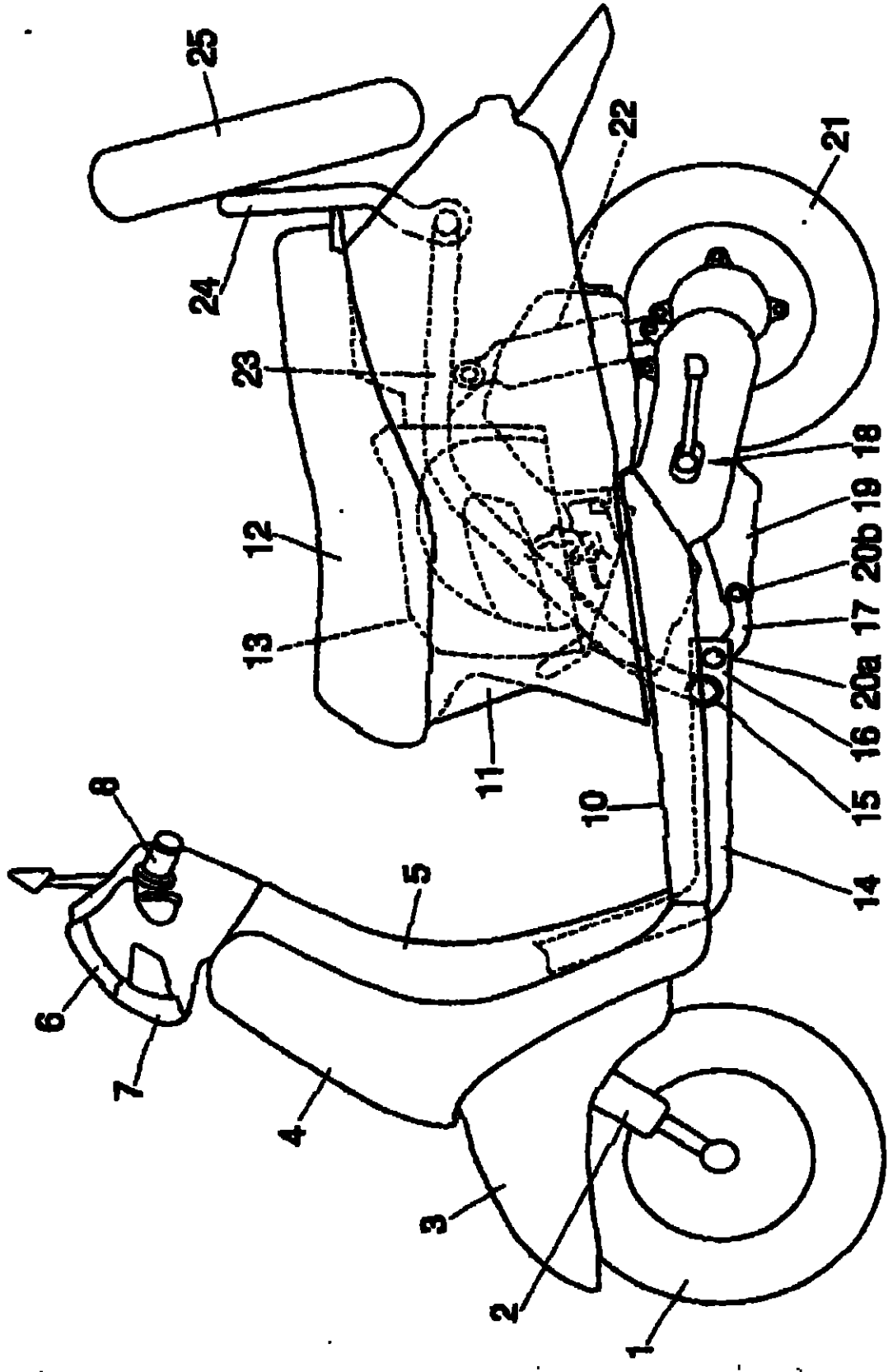


FIG.1

32

34

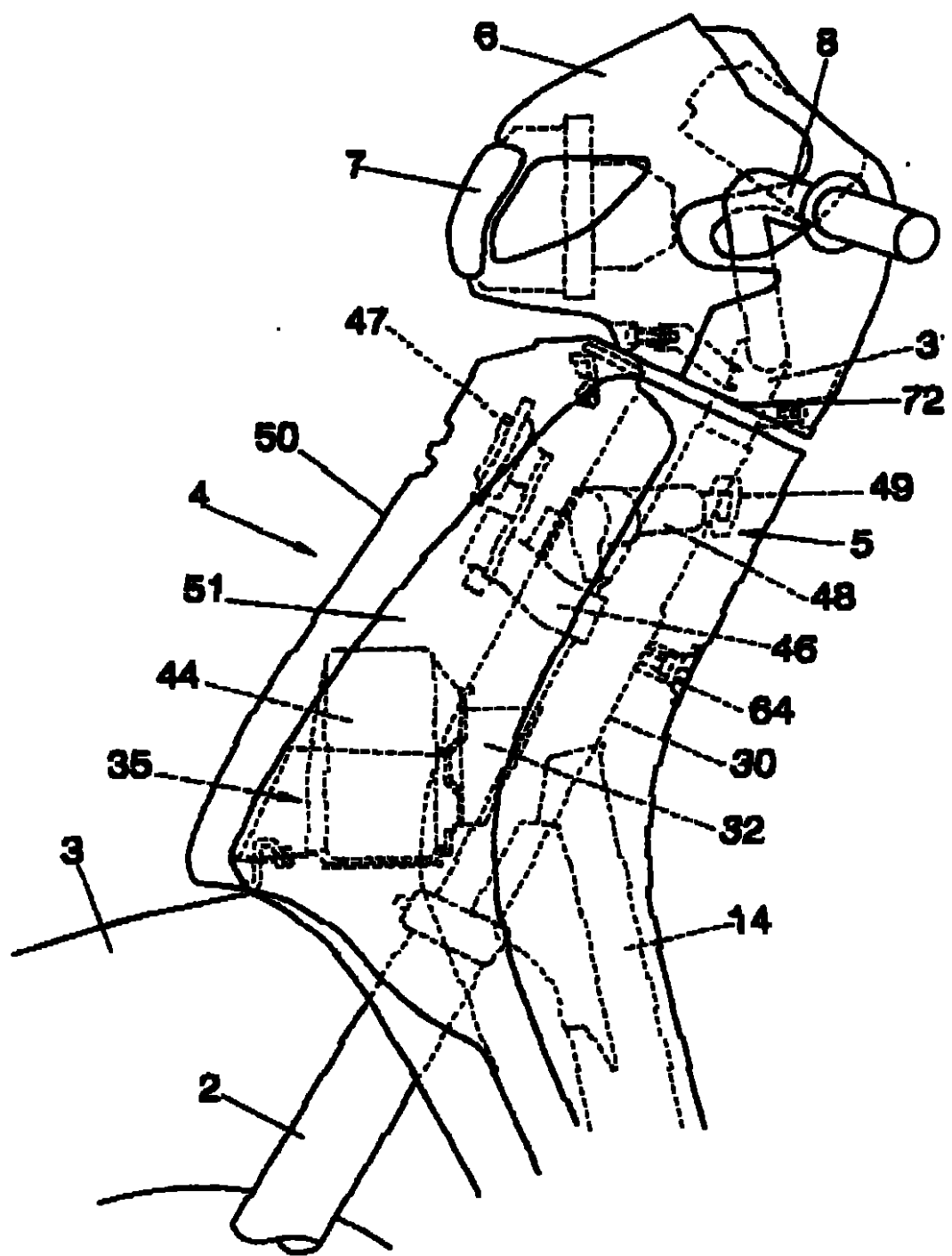


FIG.2

~~28~~
35

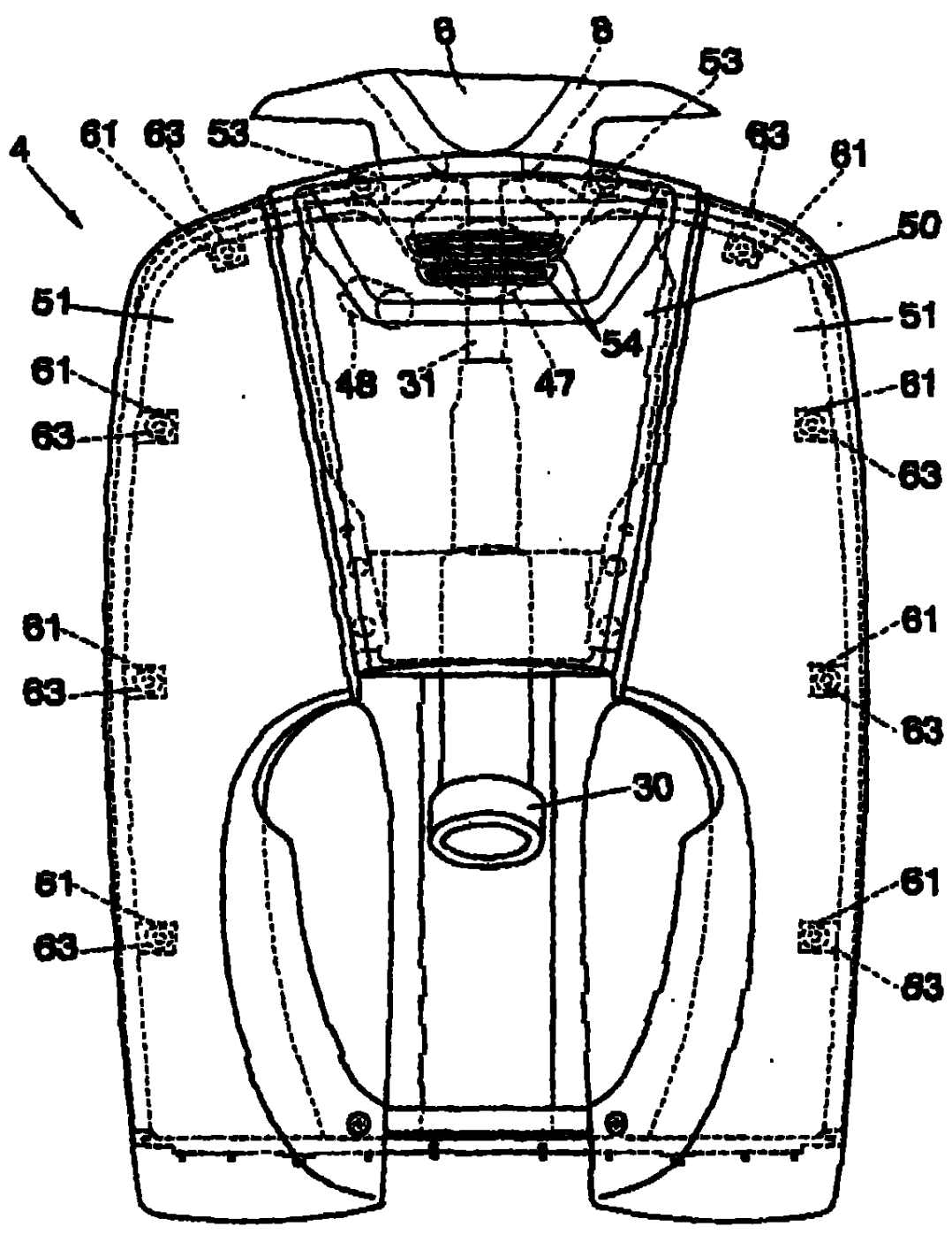


FIG.3

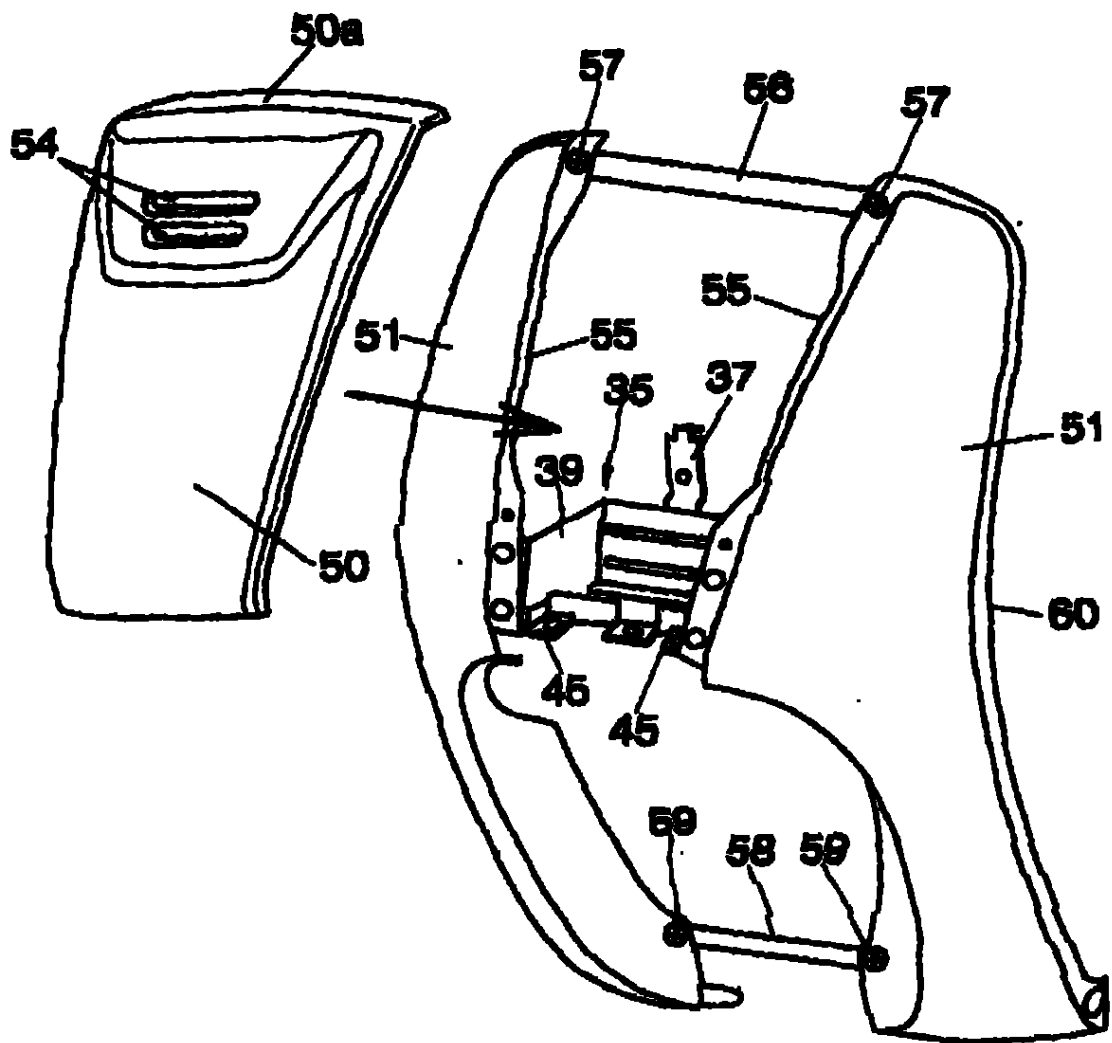


FIG. 4

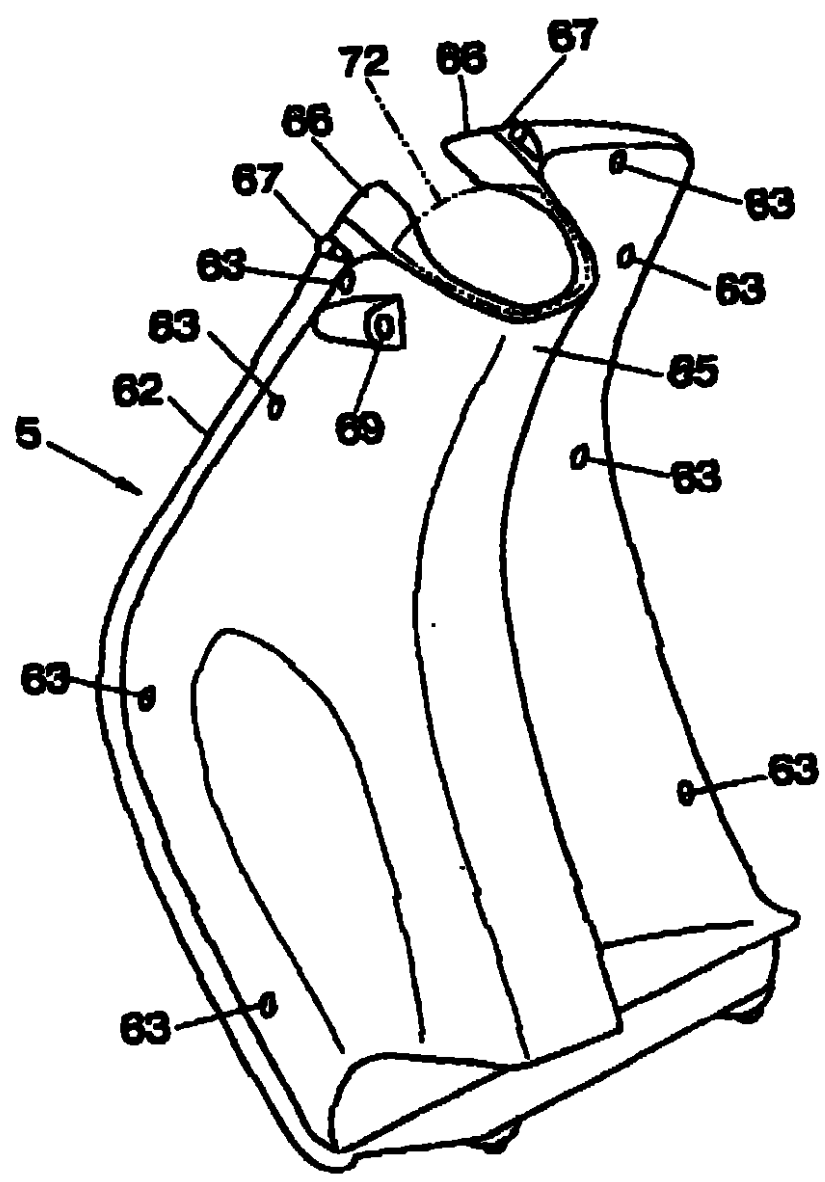


FIG.5

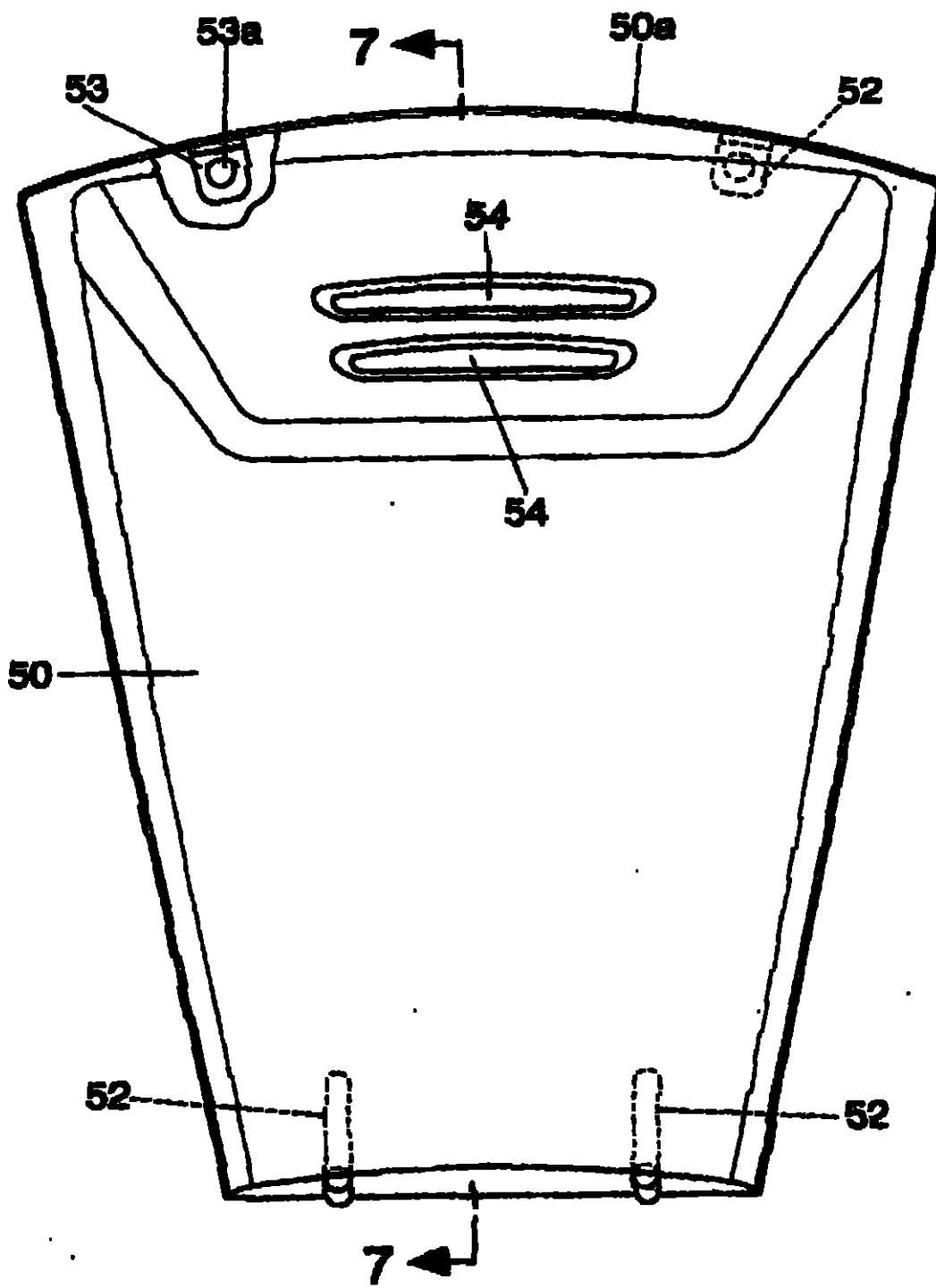


FIG. 6

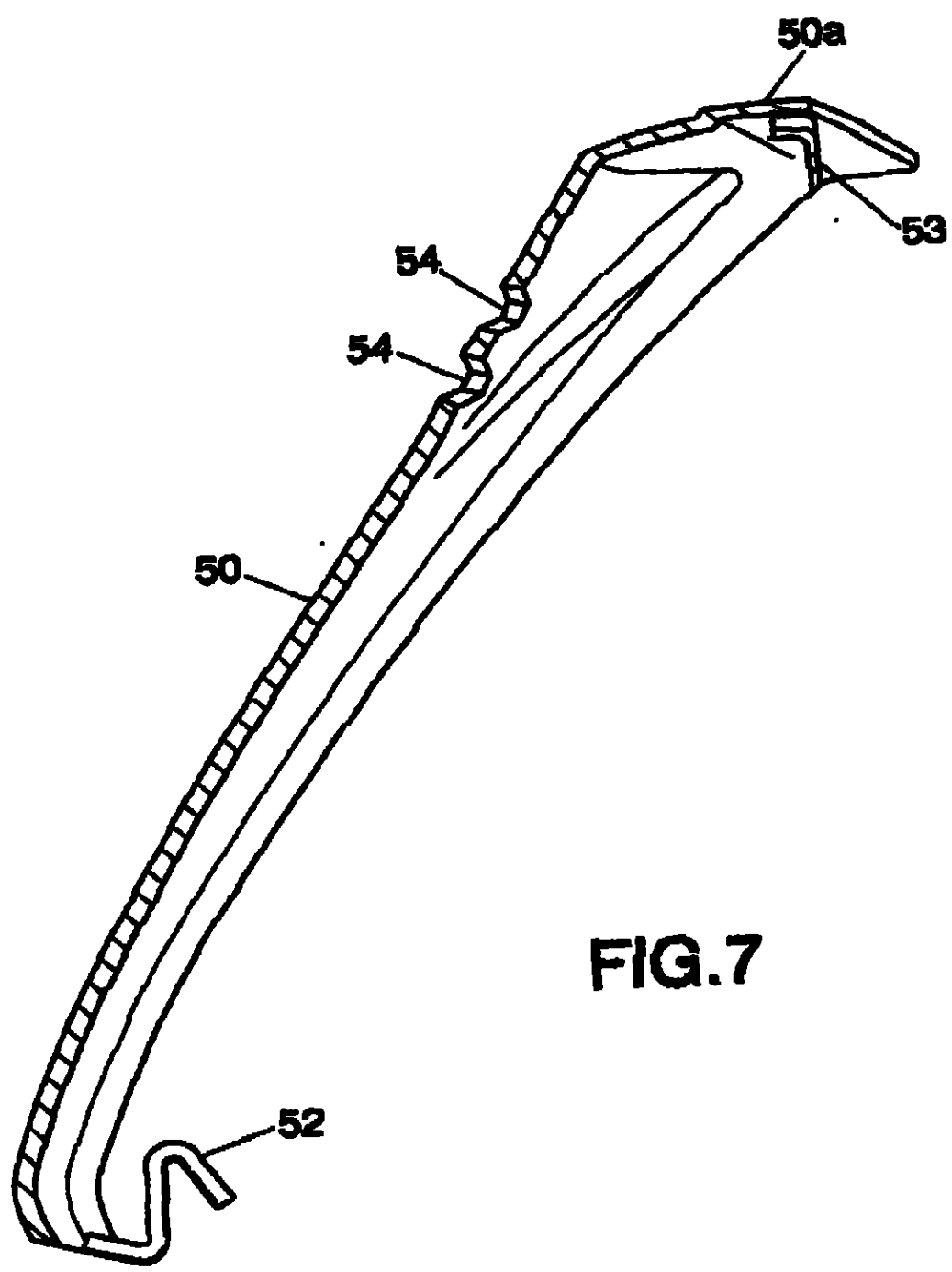


FIG.7

43
40

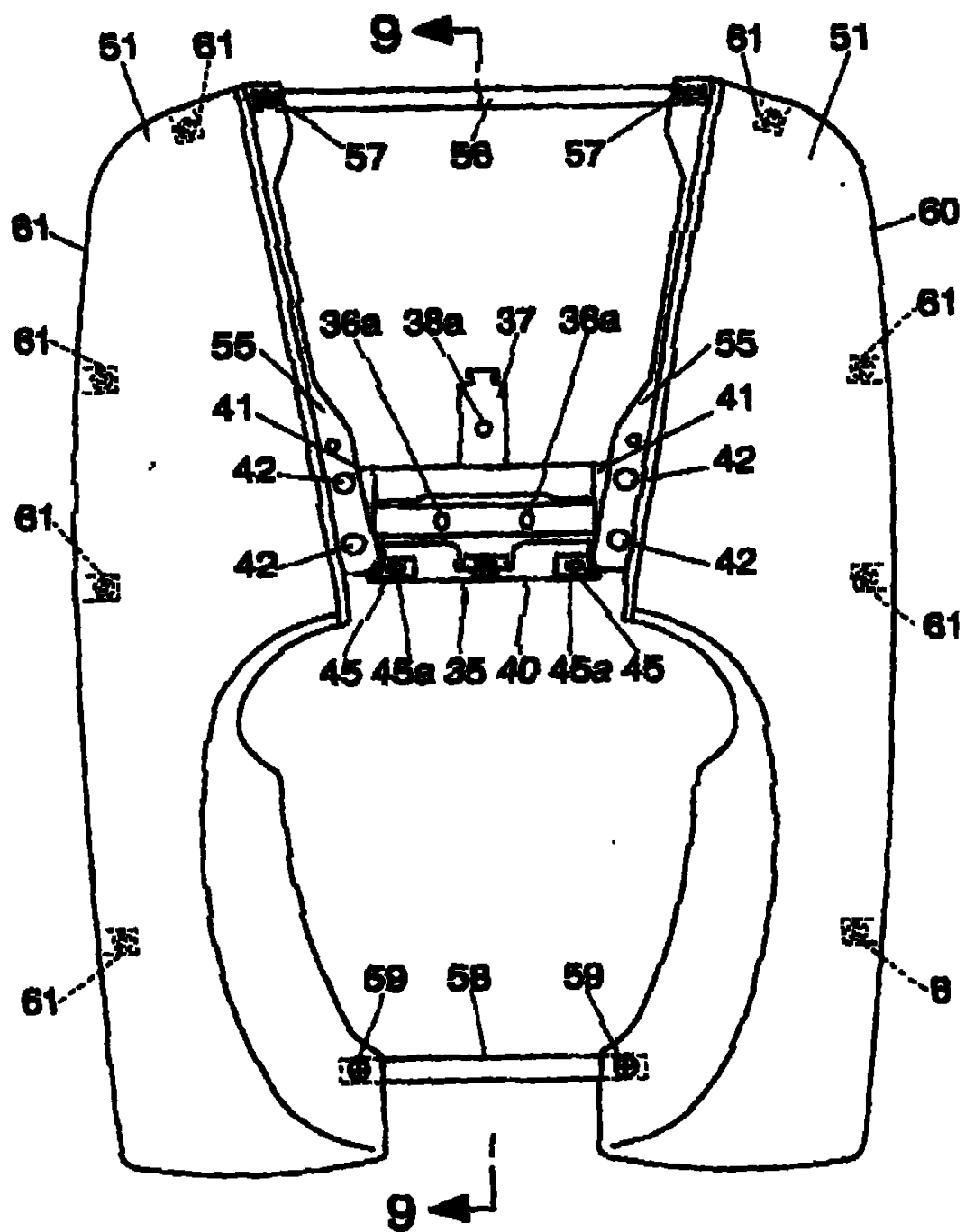


FIG. 8

~~44~~
41

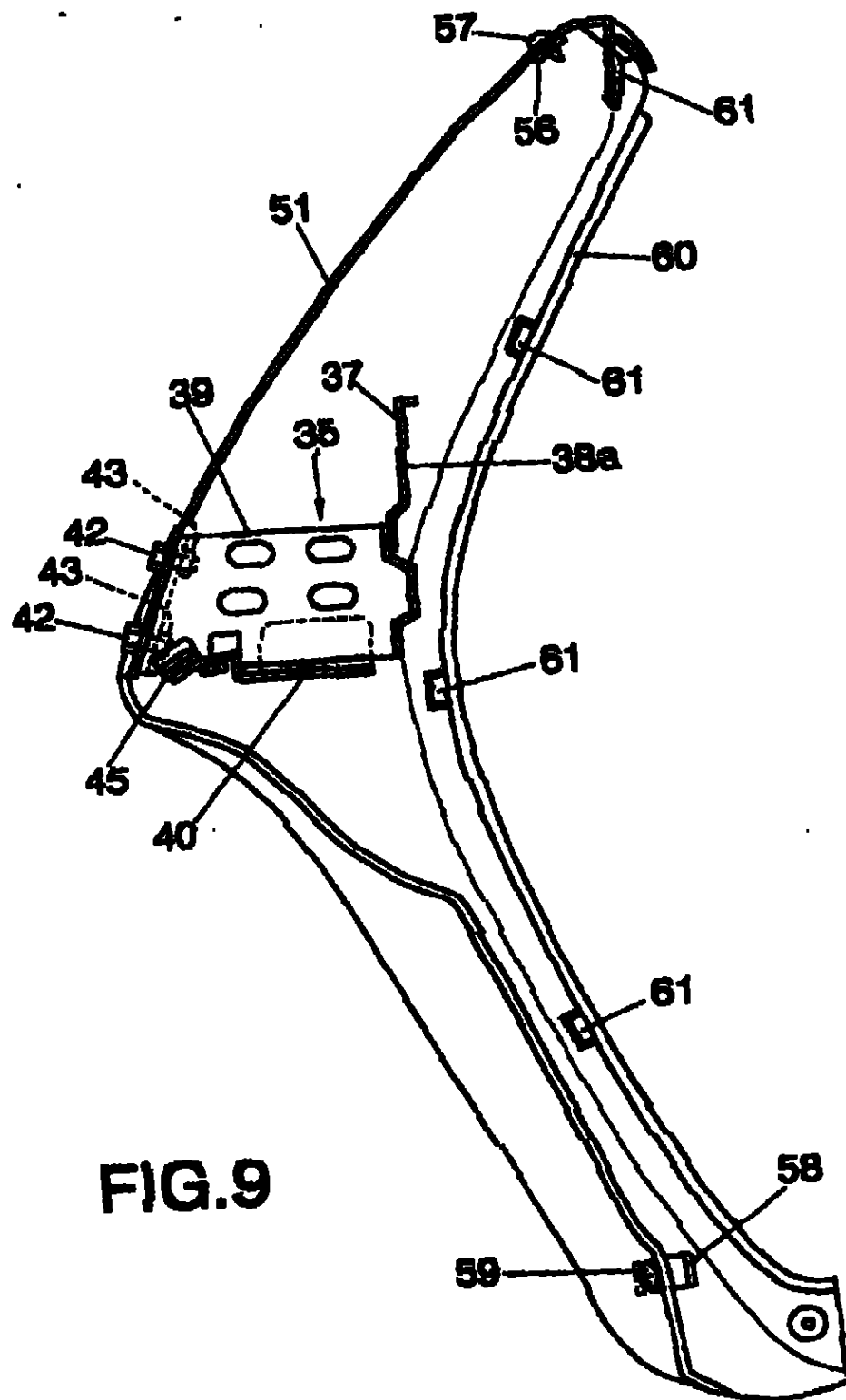


FIG.9

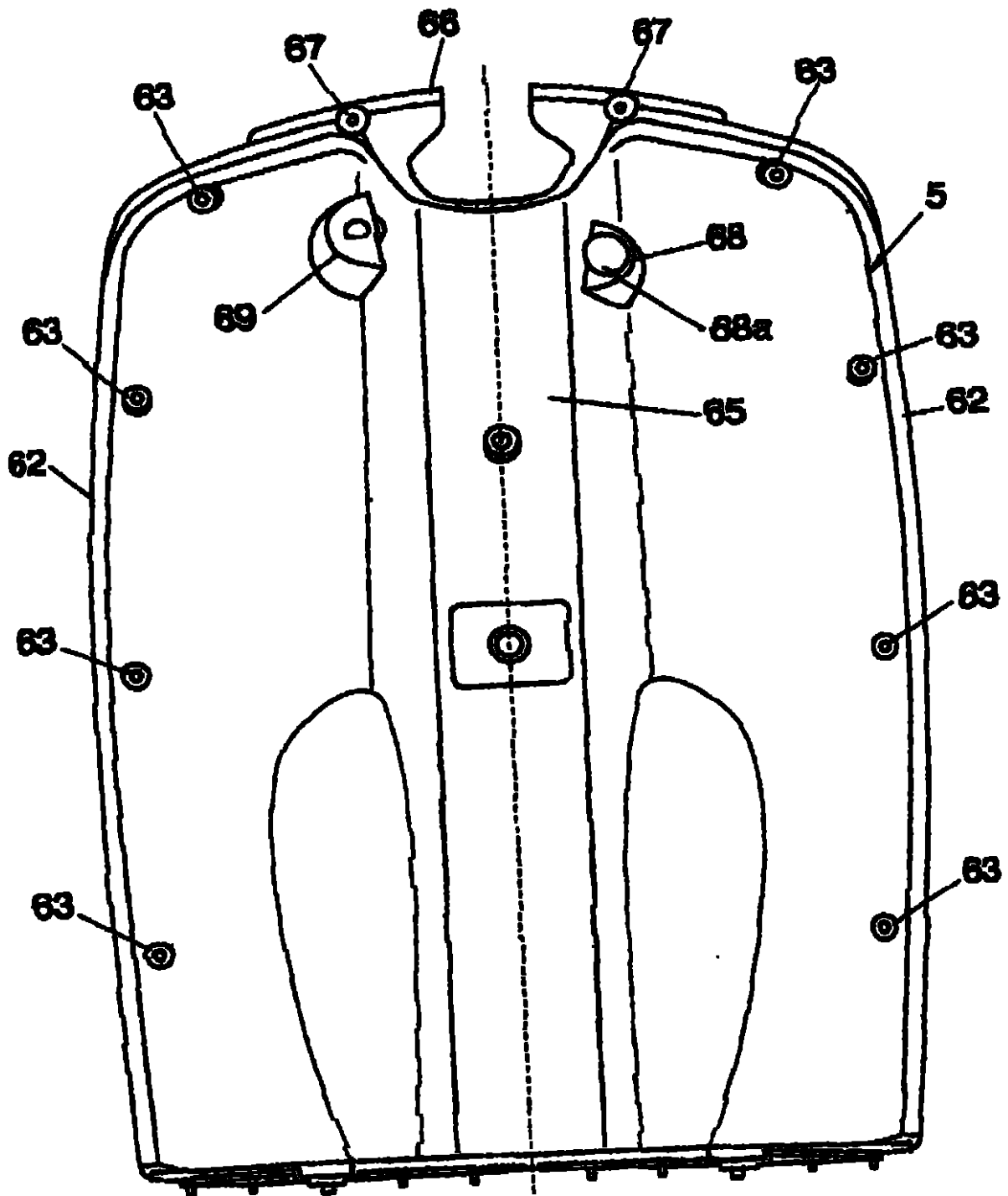


FIG. 10

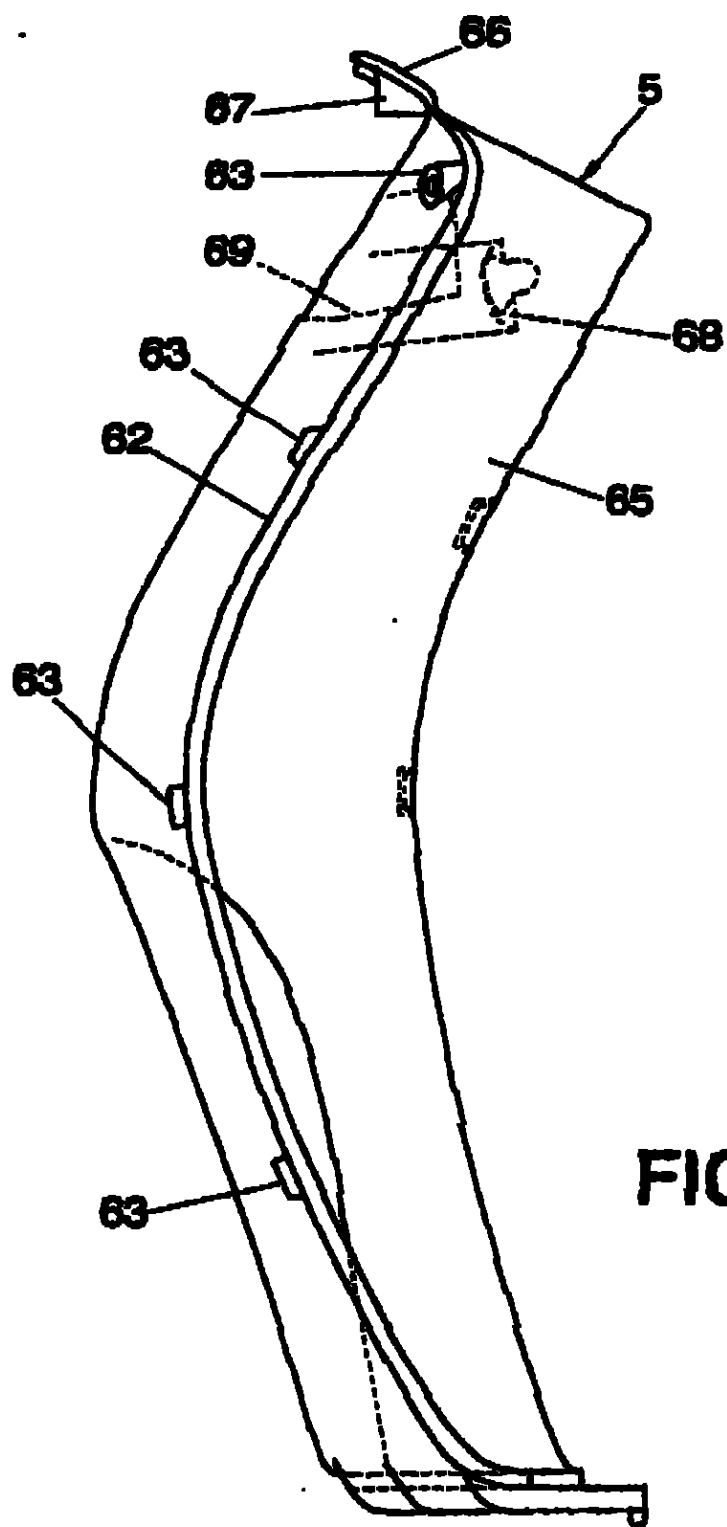


FIG. 11

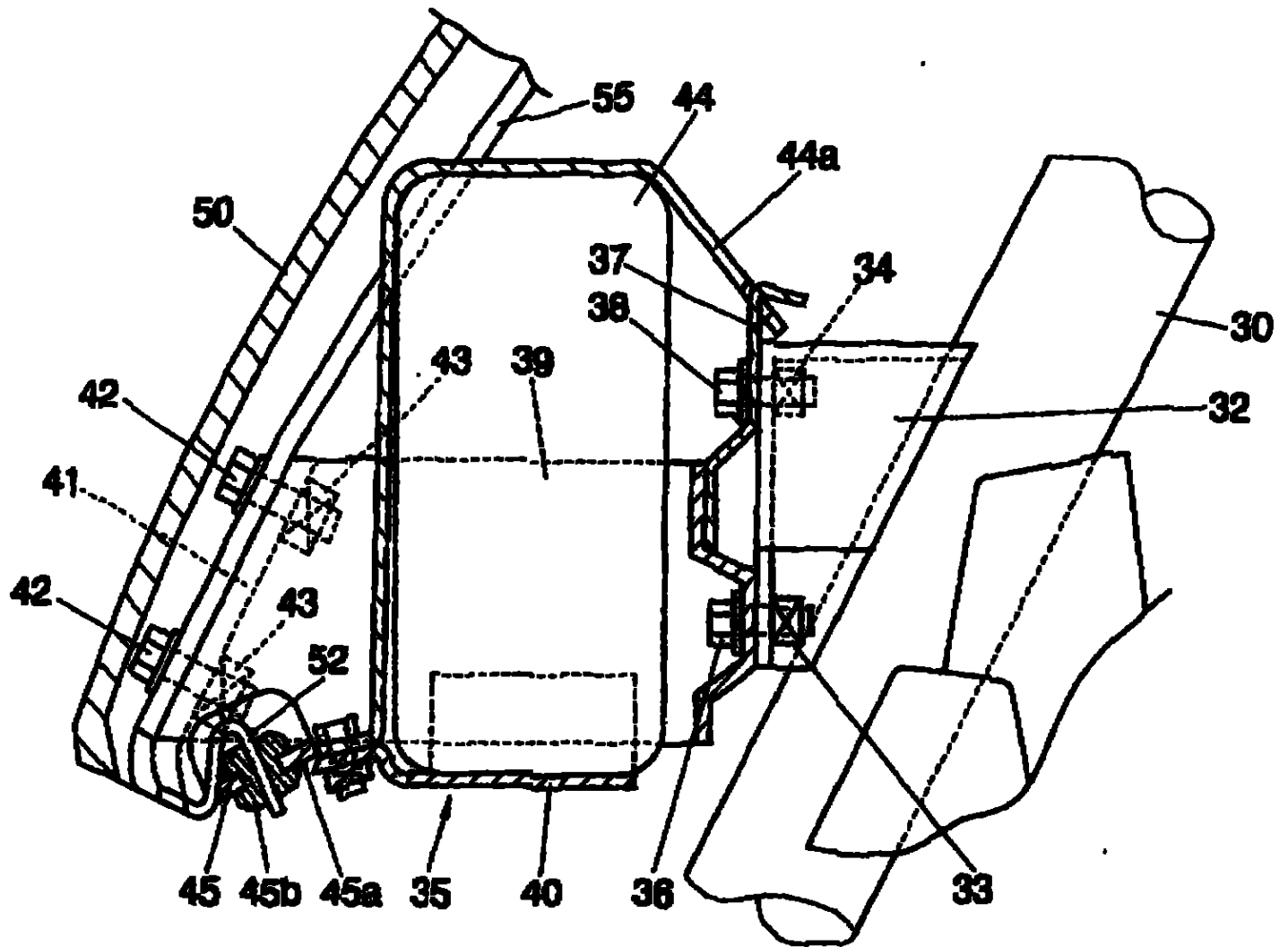


FIG.12

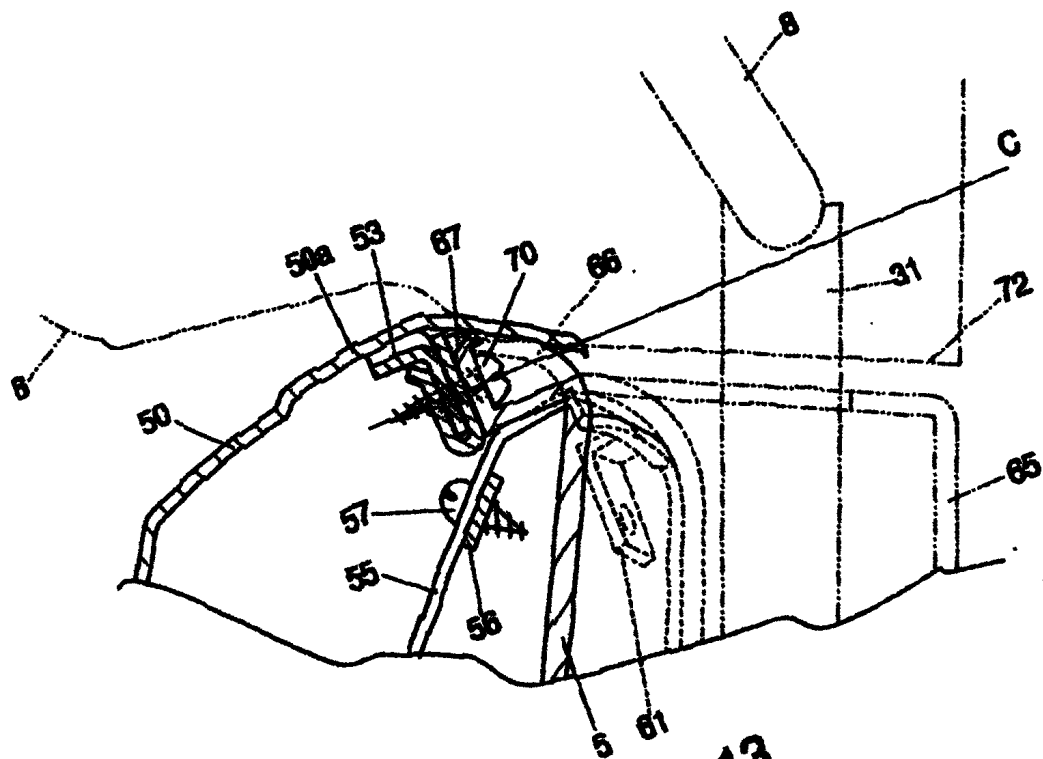


FIG.13

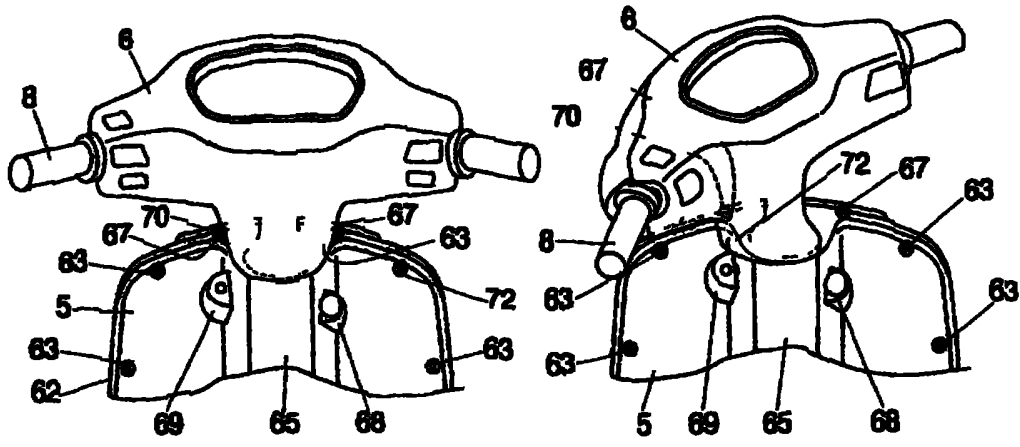


FIG 14

12

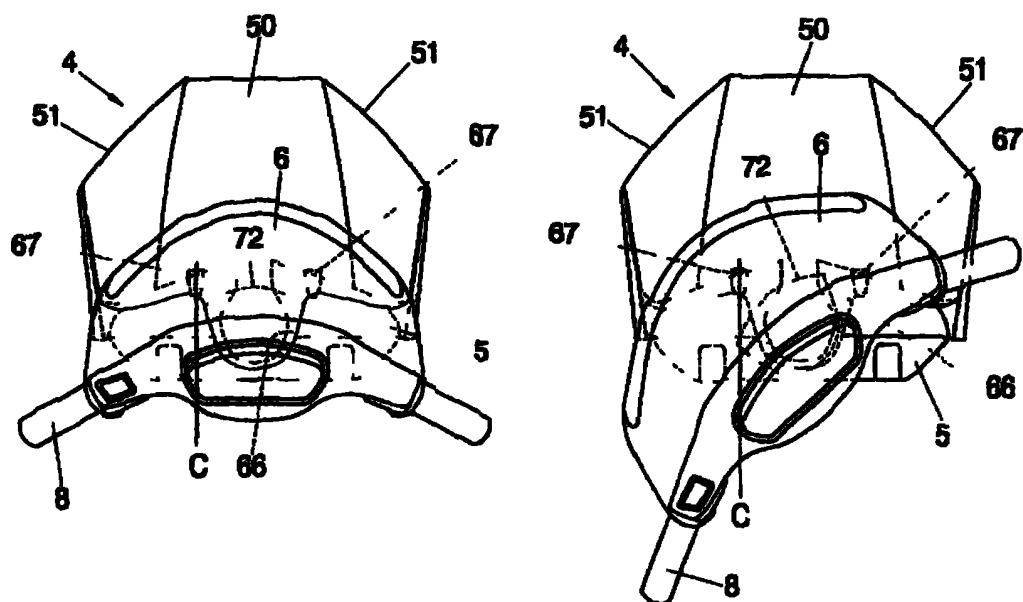


FIG 15

31
49

INFORME DE PROTOCOLO

Expediente 02-10249

Fecha: 18 de marzo de 2002

Se informa que:

Desde fecha 20 de marzo de 1997,
del folio 90226 al folio 90236 del
libro de Protocolo N° 310, obra el poder
N° 17.334 conferido por HONDA GIKEN
KOGYO KABUSHIKI KAISHA

domiciliado(a) en Tokio - Japón

al doctor HUMBERTO RUBIO CAMACHO y/o GABRIEL
REINA ROMERO y/o TINEKE STOL

Facultad para desistir si.

Revisado 202027.

2020
Bogotá, D. C.

Doctor
HUMBERTO RUBIO CAMACHO
Apoderado

Oficio No. 09635

REFERENCIA: Radicación . 02-10249
Trámite 002
Evento 001
Actuación 430
Folios 001

Como resultado del examen de forma, realizado con fundamento en el artículo 38 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le comunica que:

- Debe allegar copia del documento en que consta la cesión del derecho a la patente otorgado por el inventor al solicitante o a su causante (art. 26-k, Dec 486/2000).
- Indicar el lugar de constitución de la sociedad solicitante (Art. 27-c, D 486/00).
- Se sugiere que para próximas actuaciones ante esta entidad sean utilizados los formatos establecidos en la circular única.

En cumplimiento del artículo 39 de la Decisión 486, en concordancia con el artículo 85 de la misma decisión, se le requiere para que dentro del término de dos (2) meses siguientes a la fecha de notificación del presente oficio, complete los requisitos anteriormente enunciados. En caso de no dar cumplimiento al presente requerimiento, la solicitud se considerará abandonada y perderá su prelación.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el artículo 8 de la Resolución 210 del 15 de enero del 2001.

ALIX CARMENZA CÉSPEDES DE VERGEL
Jefe de la División de Nuevas Creaciones

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista de fecha 21 MAR. 2002

Se recuerda al interesado que debe presentar, dentro de los dieciséis meses siguientes contados a partir de la fecha de presentación de las solicitudes cuyas prioridades se invocan, copia de las mismas certificadas por la autoridad que las expidió y, en los casos en que haya lugar, la traducción simple del capítulo reivindicatorio. El incumplimiento de este plazo, acarreará la pérdida de la prioridad invocada.