



PETITORIO

FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE
2000-3

① SOLICITUD DE:

☒ Patente de Invención ☐ Patente de Modelo de Utilidad

SOLICITANTE (71) Nombre: CGEA CONNEX IDENTIFICACIÓN
Dirección: 163/169 Avenue Georges Clémenceau C.C. ___ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: Número ___
Domicilio: NANTERRE, FRANCIA
Lugar de constitución: NANTERRE, FRANCIA

REPRESENTANTE (74) Nombre: HUMBERTO RUBIO CAMACHO IDENTIFICACIÓN
Dirección: Carrera 7 No. 74 - 84, Of. 508 C.C. ☒ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: No. 17'192.062 T.P. 50.007 CSJ

② **INVENTOR(ES)** (72) Nombre: Jean-Paul LERIVEREND IDENTIFICACIÓN
Dirección: 12 rue Bugnot 76300 C.C. ___ NIT ___
Teléfono: 3132408 Fax: 3131647 C.E. ___ OTRO ___
E-mail: Número ___
Domicilio: SOTTEVILLE ROUEN, FRANCIA

TÍTULO (54) "INSTALACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS"

Clasificación Internacional (51) E04H 1/12

③ Prioridad (33) País de origen (32) Fecha (31) Número de solicitud

SI ☒ NO ___ FRANCIA 25 DE JUNIO, 2001 01 08353

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

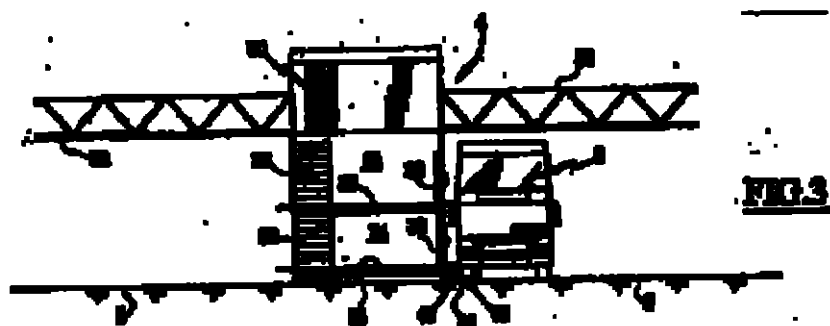
6 meses ___ 12 meses ☒ 18 meses ___ Otro ___

Comprobante de pago No. 16,845 Fecha: 11 de marzo de 2.002
16,865 11 de marzo de 2.002

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.
☐ 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

Folio 3: Extra page

INSTALACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

La invención concierne a una instalación de transporte terrestre de pasajeros, del tipo definido en el preámbulo de la reivindicación 1.

5 Tales instalaciones son actualmente corrientes en las grandes regiones urbanizadas. Los autobuses de estas instalaciones pueden ser autobuses de dos pisos, destinados a prestar un recorrido pre-establecido y a detenerse puntualmente en estaciones de cambio de pasajeros. Generalmente, el piso superior de este tipo de autobús es destinado preferentemente a recibir pasajeros sentados para un trayecto relativamente largo en
10 relación a aquellos que permanecen en el piso inferior, frecuentemente de pie.

 Para las regiones urbanizadas fuertemente pobladas, los problemas de desplazamiento urbano por los transportes en común son importantes. Estos desplazamientos alcanzan, particularmente en las horas pico o bien sobre ejes muy frecuentados, picos de frecuentación tales como, para transportar de manera fluida el
15 conjunto de pasajeros, las duraciones de entrada y salida de los pasajeros del autobús en cada estación son demasiados cortos para asegurar un cambio seguro y confortable de todos los pasajeros que lo deseen.

 Para evitar este problema, ciertas instalaciones se extendieron en longitud, para permitir aumentar el número de puntos de cambio entre la estación y los autobuses.

20 No obstante, un dimensionamiento longitudinal importante de un autobús se tropieza con inconvenientes técnicos de factibilidad, particularmente en el caso de los autobuses que constan de varios elementos articulados uno con los otros o de varios autobuses que circulan juntos. Por otra parte, un dimensionamiento longitudinal importante de las estaciones de cambio, se tropieza con inconvenientes económicos y de inserción puesto que,
25 ya sea que la empresa terrestre se encuentra ampliamente aumentada, o bien distribuciones alternativas, particularmente subterráneas, necesitan lugares de trabajo de obras onerosos.

 El objetivo de la invención es proponer una instalación de transporte terrestre de

pasajeros así como absorber muy fuertes frecuentaciones de pasajeros con toda seguridad y para costos de inversión más leves que los de las instalaciones relevantes del arte anterior.

Para este efecto, la invención tiene por objeto una instalación del tipo citado previamente, que presenta las características de la parte caracterizadora de la reivindicación 1.

Otras características de esta instalación, tomadas en conjunto o según todas las combinaciones técnicamente posibles, están definidas en las reivindicaciones 2 a 12.

La invención será mejor comprendida con la lectura de la descripción que seguirá, dada únicamente a título de ejemplo, y hecha refiriéndose a los dibujos sobre los cuales:

10 - la figura 1, es una vista en planta de una instalación de transporte según la invención;

15 - las figuras 2A, 2B y 2C son vistas de un autobús de la instalación de la figura 1, la figura 2A es una vista lateral de este autobús, la figura 2B es una vista en corte según el plano IIB-IIB indicado sobre la figura 2A, y la figura 2C es una vista en corte según el plano IIC-IIC indicado sobre la figura 2A;

- la figura 3 es una vista en corte según el plano III-III indicado sobre la figura 1 de la instalación de la figura 1;

- la figura 4, es una vista a mas grande escala de un detalle enmarcado IV sobre la figura 1 de la estación de cambio de la instalación de la figura 1; y

20 - las figuras 5, 6A, 6B, 6C, 7 y 8 son vistas que ilustran una segunda modalidad de realización de una instalación según la invención, las primeras corresponden sensiblemente a las figuras 1, 2A, 2B, 2C y 3, y la figura 8 es una vista lateral según la flecha VIII indicada sobre la figura 7.

25 Sobre la figura 1, está representada una instalación 1 de transporte terrestre de pasajeros de pie, por ejemplo destinada a ser implantada en zona urbana, particularmente de una gran ciudad.

Esta instalación 1 consta de varios autobuses 2 de transporte de pasajeros que se

5

detallarán a continuación, así como de varias estaciones 4 de cambio de pasajeros de las cuales una sola, está representada sobre la figura 1. Los autobuses 2 están destinados a circular en vías 5 reservadas para este uso y que se extienden a lo largo de cada estación 4 de la instalación 1, según un recorrido de circulación pre-establecido. Estos autobuses están adaptados ventajosamente para circular en convoy de varios autobuses, es decir que forman un convoy 6 de varios autobuses que circulan simultáneamente a lo largo del recorrido pre-establecido, la distancia que separa dos autobuses sucesivos de un convoy es importante en función de la velocidad del autobús durante el desplazamiento del convoy, por ejemplo a un valor de aproximadamente cinco metros. Cada autobús 2, es un autobús de muy fuerte capacidad, que se extiende sobre aproximadamente catorce metros de longitud.

Como se representa más en detalle sobre la figura 2A, cada autobús 2 es un autobús de dos pisos que consta de un nivel inferior 8 y un nivel superior 10 de posicionamiento de pasajeros en el interior del autobús.

El nivel inferior 8 está bosquejado sobre la figura 2B y consta de los asientos 12 y de los lugares 14 de posicionamiento de pasajeros de pie. Consta igualmente de una cabina 16 de conducción del autobús 2, así como de tres puertas a nivel de los descansos 18 repartidas de manera sensiblemente uniforme sobre el flanco del autobús opuesto a aquel en el que está situada la cabina de conducción 16.

Estas puertas a nivel de los descansos 18, representadas cerradas sobre la figura 2A y abiertas sobre la figura 2B, delimitan inferiormente, es decir sobre su descanso por ejemplo, un nivel inferior 20 de transferencia de los pasajeros a pie entre el piso inferior y el exterior del autobús 2. En el ejemplo de realización representado sobre las figuras 2A y 2B, el nivel inferior de transferencia 20 y el nivel inferior 8 de posicionamiento de los pasajeros están vertical y sensiblemente confundidos. No obstante pueden estar de otra manera, las puertas a nivel de los descansos 18 pueden estar sensiblemente desplazadas verticalmente y/u horizontalmente en relación al nivel inferior de posicionamiento.

El nivel superior 10 de posicionamiento de los pasajeros está esbozado en la figura

2C y consta, con excepción de la cabina 16, de los elementos sensiblemente análogos a aquellos del nivel inferior 8 y referenciados consecuentemente por los mismos números. Este piso superior 10 consta por ejemplo de asientos 12, de lugares de pasajeros de pie 14 y de tres puertas a nivel de los descansos laterales 18, dispuestas sensiblemente por encima de las puertas a nivel de los descansos del nivel inferior 8.

De la misma manera, las puertas a nivel de los descansos 18 del nivel superior 10 delimitan, inferiormente, un nivel superior 22 de transferencia de pasajeros a pie entre el piso superior 10 y el exterior del autobús 2. Este nivel superior de transferencia 22 está sensiblemente confundido con el nivel superior 10 de posicionamiento de los pasajeros sobre el ejemplo de las figuras 2 y 2C.

El autobús 2 consta igualmente de al menos una escalera 24 de unión vertical entre el piso inferior 8 y el piso superior 10 que permite a los pasajeros acceder libremente de un piso al otro en el interior del autobús 2.

Cada estación 4, está adaptada para permitir a los pasajeros, por una parte alcanzar la llegada y la inmovilización de un autobús 2 al nivel de la estación y, por otra parte subir y bajar de este autobús 2 inmovilizado.

Como se representa con más detalle sobre la figura 3, la estación 4 consta de tres niveles sobrepuestos, de circulación de peatones que deseen tomar un autobús o que acaba de salir de él. Estos tres niveles están unidos verticalmente entre ellos, por ejemplo por escaleras 28.

La estación 4 consta de un nivel superior 30 unido a pasillos laterales 32 que sobresalen a las vías 5 de circulación de los autobuses.

Este nivel 30 está equipado de medios no representados de peaje y/o de control de personas a pie que deseen tomar un autobús. Para este efecto, el nivel 30 está provisto por ejemplo de torniquetes de perforación.

La estación 4 consta igualmente, por debajo del nivel 30 de un pasillo, de dos niveles sobrepuestos, de un nivel inferior 34 y un nivel superior 35, de cambio de pasajeros a pie

con un autobús 2 cuando éste último es inmovilizado al nivel de la estación. Como se representa más en detalle sobre la figura 4, cada nivel de cambio 34, 35 consta de un andén 36 de embarque y desembarque de pasajeros del autobús, así como de un tabique lateral 38, sensiblemente vertical y dispuesto en el extremo del andén por el cual se efectúa el embarque y el desembarque de los pasajeros. Este tabique 38 está también destinado a limitar los riesgos de incidentes, tales como la caída de pasajeros desde el nivel de cambio superior 35 o el acceso a la estación desde las vías 5 de circulación de los autobuses.

La pared 38 de cada nivel de cambio 34, 35 consta de varias puertas 40 de doble hoja deslizantes 42 y dispuestas sensiblemente en frente de las puertas a nivel de los descansos 18 de los niveles inferior 8 y superior 10 del autobús 2, cuando éste último está posicionado en andén en relación a la estación 4.

Ventajosamente, el tabique 38 está provisto de plataformas telescópicas 44 en saliente hacia el exterior, dispuestas sensiblemente a ras del suelo de cada nivel de cambio 34, 35 y situadas longitudinalmente en los emplazamientos de las puertas 40. Estas plataformas 44 constan cada una de una placa 45 montada móvil sobre una disposición de correderas, conocida en sí. Estas están adaptadas para desplazar la placa 45 de una posición replegada a una posición desplegada en contacto con el autobús 2 cuando éste es inmovilizado al nivel de la estación 4, como se representa con trazos mixtos sobre la figura 4. Estas plataformas 44 forman así pasillos telescópicos de comunicación sensiblemente horizontales ya sea entre el nivel de cambio inferior 34 y el nivel de transferencia inferior 20 del autobús 2, o bien entre el nivel de cambio superior 35 y el nivel de transferencia superior 22.

La instalación 1 consta además de un dispositivo 46 de guía direccional del autobús en el momento de sus maniobras de puesta en andén y de alejamiento de los andenes 36 de cada estación 4. En una forma preferida de la instalación, este dispositivo 46 consta de ruedecillas laterales 48 de guía mecánica del autobús 2, estas ruedecillas están dispuestas sobre el autobús 2 y adaptadas para cooperar con una corredera 49 de guía

correspondiente fijada exteriormente a la pared 38. A título de ejemplo este dispositivo 46 está dispuesto en la parte baja del autobús y de la estación. No obstante, diversos dispositivos de guía son contemplables sin salir del marco de la invención, particularmente por medios ópticos, inductivos, o bien medios de guía en el suelo o en techumbre.

5 El funcionamiento de la instalación 1 es el siguiente.

Un usuario que desea subir al autobús 2, debe primero encontrarse con el nivel superior 30 de la estación de cambio 4 por medio de un pasillo 32, a fin de cumplir con las obligaciones de transporte en vigor.

10 A continuación se encuentra, por medio de las escaleras 28, con andén 36 de un nivel de cambio, por ejemplo el nivel de cambio superior 35, en donde espera la llegada de un autobús 2. Este último, elemento de un convoy 6 y en circulación sobre una vía 5, se posiciona en andén en relación a la estación 4 de manera que todas sus puertas a nivel de los descansos 18 estén sensiblemente en frente de las puertas de doble hoja 40 de la estación, el nivel de transferencia superior 22 del autobús 2, está sensiblemente a la misma

15 altura que el nivel de cambio superior 35 de la estación 4, y el nivel de transferencia inferior 20 está sensiblemente a la misma altura que el nivel de cambio inferior 34. Es sensiblemente igual para cada autobús 2 del convoy 6. La maniobra de posicionamiento del autobús 2 es facilitada por el dispositivo de guía 46 que autoriza el contacto del autobús con la estación solo al nivel de la disposición de ruedecillas 48 y correderas 49.

20 Una vez que el autobús está correctamente posicionado e inmovilizado, las placas 45 de los pasillos telescópicos 44 se despliegan para ponerse en contacto con el autobús 2. Las puertas a nivel de los descansos 18 y las puertas de doble hoja 40 se abren entonces sensiblemente simultáneamente, permitiendo así a la vez a los pasajeros ya presentes en el autobús salir a pie para encontrar el interior de la estación 4 y al usuario antes citado entrar

25 a pie al interior del autobús 2, utilizando una plataforma 44.

La instalación de transporte según la invención está así en estado de absorber un flujo de pasajeros muy importante con toda seguridad. Por otra parte, los costos de

inversión de esta instalación son mucho más leves que los de instalaciones capaces de transportar un número de pasajeros equivalente hasta inferior y relevante del arte anterior.

Sobre la figura 5 está representada una variante de la instalación de transporte 1 que se diferencia de la figura 1 solo por los elementos que siguen, los elementos en común a las dos instalaciones están referenciados por el mismo número y no están detallados de nuevo.

Como se representa más en detalle sobre las figuras 6A, 6B y 6C, el autobús 2 de la instalación 1 de la figura 5, consta solo de tres puertas a nivel de los descansos laterales 18, a saber, dos puertas dispuestas en el nivel inferior 8 y una puerta dispuesta en el nivel superior 10.

La estación de cambio 4 de las figuras 6 y 7 consta solo de dos niveles sobrepuestos, a saber un nivel de cambio inferior 34 y un nivel de cambio superior 35. El acceso a la estación desde el exterior se efectúa por el nivel de cambio inferior 34 equipado a la vez de una entrada 60 y de una zona de salida 62, al menos una de estas dos zonas está provista de medios no representados de peaje y/o de control de pasajeros que entran y/o salen. Los dos niveles de cambio están unidos por dos escaleras 28.

A diferencia de la estación de las figuras 3 y 4, el nivel de cambio superior 35 no se extiende sobre toda la extensión de la estación 4, sino sobre aproximadamente el tercio de ésta y consta solo de una puerta 40 de doble hoja. El andén 36 del nivel de cambio superior 35 está provisto de rampas metálicas laterales 64 de seguridad.

El funcionamiento de la instalación 1 de la figura 5 es sensiblemente análoga al de la instalación de la figura 1.

Esta variante está además adaptada para un flujo de viajeros menos importante que el que puede soportar la instalación de la figura 1, pero es de tamaño más pequeño, lo que facilita su implantación.

En variante no representada en la instalación 1 de la figura 1, es contemplable aumentar la capacidad de transporte de una instalación según la invención. Para este efecto,

5 cada autobús consta de varias unidades de transporte sensiblemente análogas en su parte corriente y adaptadas dos a dos por sus extremos, estas unidades están eventualmente articuladas unas en relación con las otras, y cada estación de cambio consta de varias unidades de cambio sensiblemente análogas en su parte corriente y adaptadas dos a dos por una estructura de unión adecuada.

10 Otra variante no representada de la instalación 1 de la figura 1 es asociarla a una instalación subterránea de transporte en común, tal como una instalación de metro. En ese caso, el nivel 30 de control de las personas que entran y/o que salen de la estación de cambio puede estar dispuesto bajo la superficie del suelo de manera de formar una unión subterránea para que los pasajeros se desplacen de una instalación a otra.

REIVINDICACIONES

1. Instalación de transporte terrestre de pasajeros, del tipo que consta al menos de un autobús (2) de transporte de pasajeros que comprende al menos dos pisos (8, 10) de posicionamiento de los pasajeros, y al menos una estación de cambio (4) adaptada para permitir a los pasajeros entrar y salir del autobús cuando éste está inmovilizado al nivel de la estación, caracterizada porque el autobús (2) consta al menos de dos niveles sobrepuestos (20, 22) de transferencia de pasajeros entre respectivamente al menos un piso (8, 10) del autobús y el interior de la estación (4), y porque la estación de cambio consta al menos tanto de niveles (34, 35) sobrepuestos de cambio de pasajeros como del número de niveles (20, 22) de transferencia de pasajeros del autobús, cada nivel de transferencia de pasajeros está sensiblemente en frente de un nivel de cambio de la estación cuando el autobús (2) está inmovilizado al nivel de la estación (4).

2. Instalación según la reivindicación 1, caracterizada porque cada nivel de transferencia de pasajeros (20, 22) del autobús (2) está equipado de al menos una puerta al nivel del descanso (18), dicho descanso delimita interiormente el nivel de transferencia.

3. Instalación según la reivindicación 2, caracterizada porque cada nivel de cambio de pasajeros (34, 35) de la estación (4) consta de un tabique (38) de separación entre el interior y el exterior de la estación (4), este tabique está provisto de al menos una abertura de paso (40), dispuesta sensiblemente en frente de una puerta al nivel del descanso (18) del autobús (2) cuando éste está inmovilizado al nivel de la estación.

4. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque cada nivel de cambio de pasajeros (34, 35) de la estación (4) consta de al menos una plataforma (44) en saliente hacia el exterior de la estación (4) y que une dicho nivel de cambio al nivel de transferencia de pasajeros (20, 22) del autobús (2) en frente de dicho nivel de cambio.

5. Instalación según la reivindicación 4, caracterizada porque cada plataforma (44) consta de una placa (45) móvil en traslación sensiblemente horizontal, entre una posición

replegada a distancia del autobús (2) y una posición desplegada en contacto con el autobús (2).

5 6. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el autobús (2) consta interiormente de medios (24) de unión sensiblemente vertical entre los pisos (8, 10) de posicionamiento de los pasajeros.

7. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque la estación de cambio (4) consta de medios (28) de unión sensiblemente vertical entre los niveles (34, 35) de cambio de pasajeros.

10 8. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque consta de varios autobuses (2) de transporte de pasajeros adaptados para formar un convoy (6), la distancia que separa dos autobuses (2) sucesivos del convoy es impuesta en función de la velocidad de los autobuses del convoy, y porque cada estación de cambio (4) se extiende longitudinalmente sobre al menos la extensión del convoy (6) del autobús (2).

15 9. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque el autobús (2) consta de varias unidades de transporte de pasajeros sensiblemente análogas en su parte corriente y adaptadas dos a dos por sus extremos adyacentes, y porque la estación de cambio (4) consta de varias unidades de cambio de pasajeros sensiblemente análogas en su parte corriente y adaptadas dos a dos por sus
20 extremos adyacentes.

10. Instalación según la reivindicación 9, caracterizada porque dos unidades adyacentes de transporte de pasajeros están articuladas una con la otra.

25 11. Instalación según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizada porque consta de un dispositivo (46) de guía direccional del autobús (2) en relación a la estación (4).

12. Instalación según la reivindicación 11, caracterizada porque el dispositivo de guía (46) consta de ruedecillas (48) de apoyo del autobús (2) sobre la estación (4).



13

#

Industria y Comercio

SUPERINTENDENCIA

PARA USO EXCLUSIVO DE
HUMBERTO RUBIO & CIA. LTDA

REGISTRO
PATENTE DE INVENCION:
"INSTALACION DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE PASAJEROS"

KIT : 806176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 02 - 16,845
FECHA : MARZO 11 DE 2002

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO
Radicacion : 02054500 99999999 Folios: 23
Fecha (HNB): 2002-06-25 06:33:43
Tramite : 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 411 PRESENTA
Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAEC
HUMBERTO RUBIO CANACHE	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-6	2407614	11/03/2002	11.146.000.00

***** CONCEPTO *****

CANT. REENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	376.000.00
	TOTAL :	376.000.00

SOM: TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO 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

Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

PRIORIDAD
PATENTE DE INVENCION:
"INSTALACION DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE PASAJEROS"

NIT : 900176989-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 02 - 16,8e5
FECHA : MARZO 11 DE 2002

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO
Radicacion : 82054500 00000000 Folios: 23
Fecha (ORD): 2002-06-25 08:33:43
Tramite : 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 411 PRESENTAR
Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

CONSIGNACION

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
HUMBERTO RUBIO CANACHO	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-8	2407614	11/03/2002	11.146.000.00

CONCEPTO

CANT. REGISTRO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	82 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN NU	106.000.00
	TOTAL :	106.000.00

SON: CIENTO SEIS MIL PESOS

RESPONSABLE :

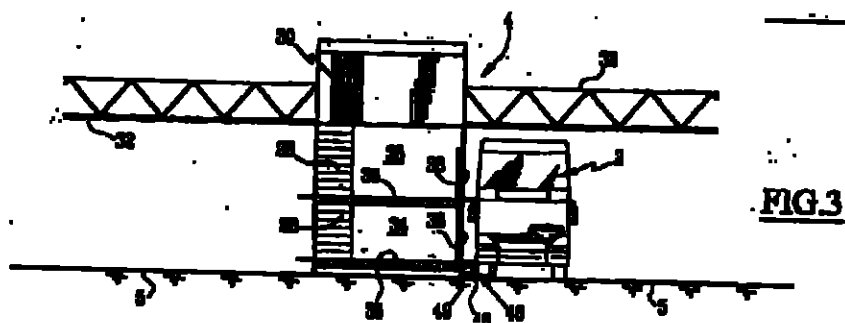
RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No.

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

2023



Folios 16 y A
tarjetas



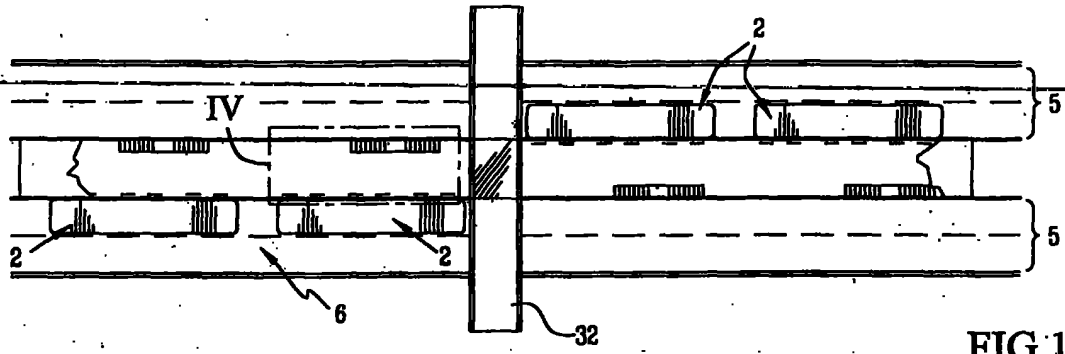


FIG. 1

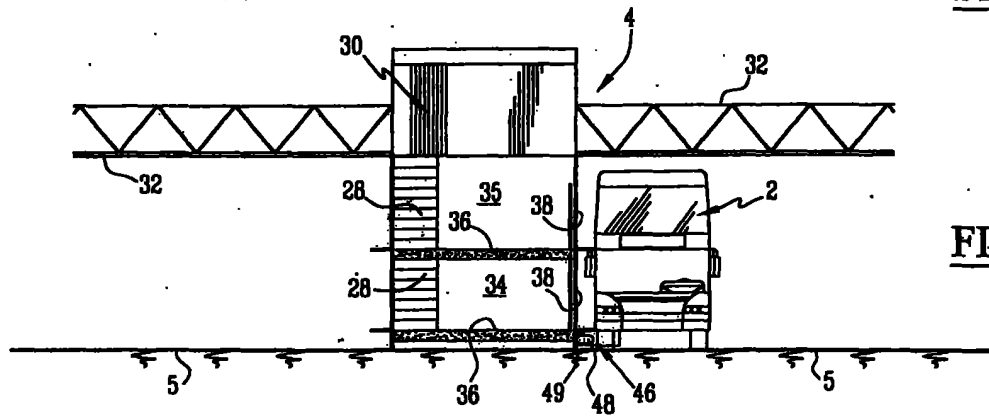


FIG. 3

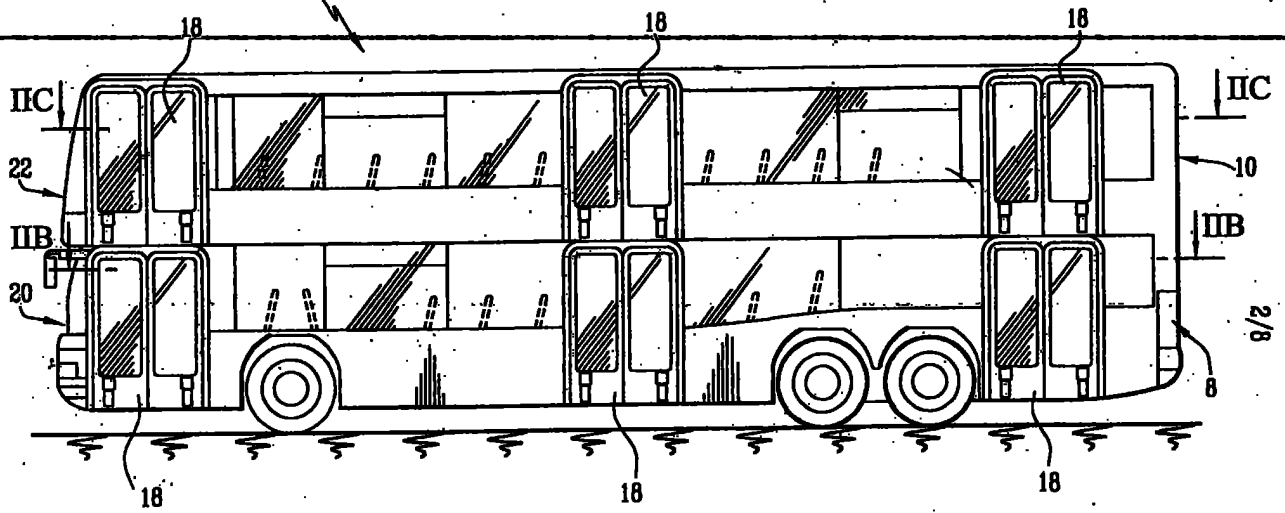


FIG.2A

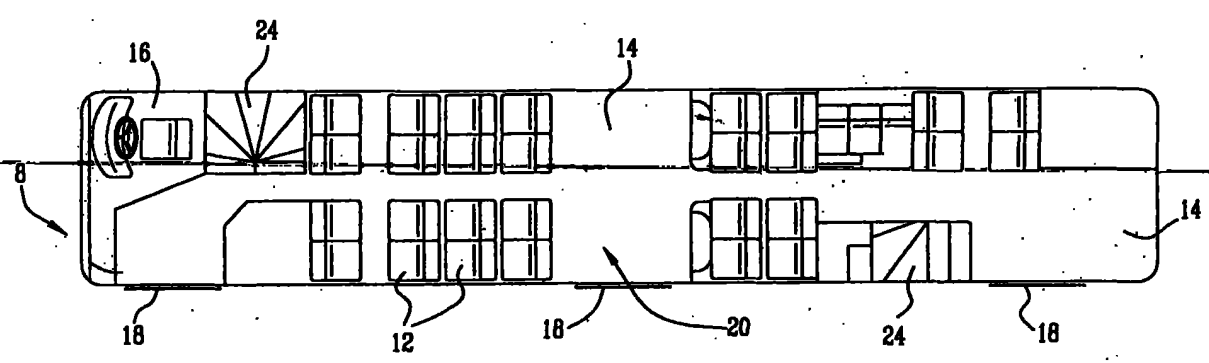


FIG. 2B

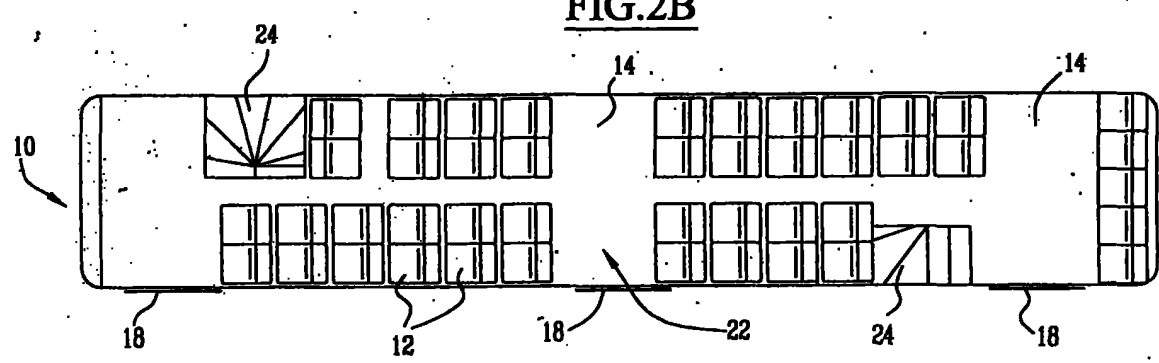


FIG. 2C

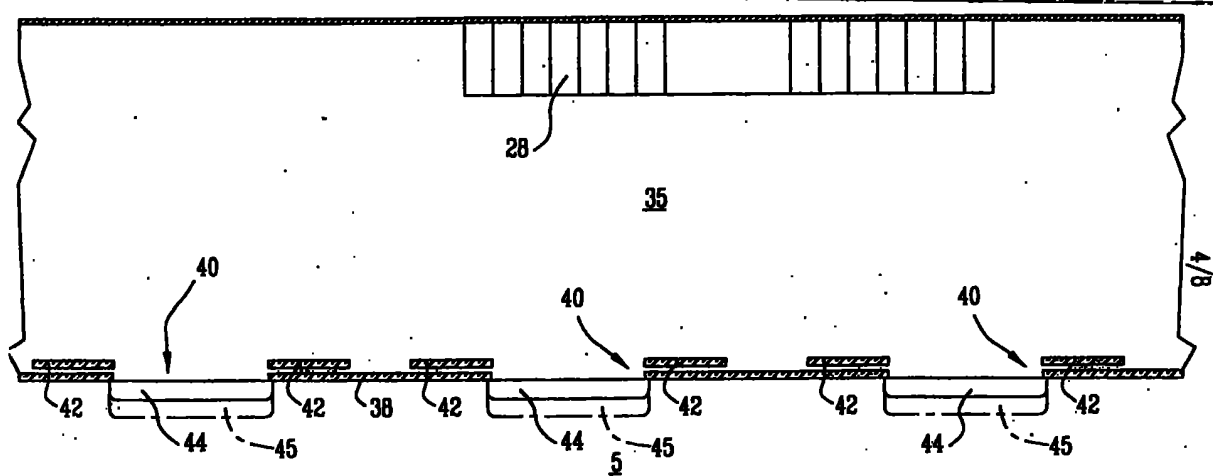
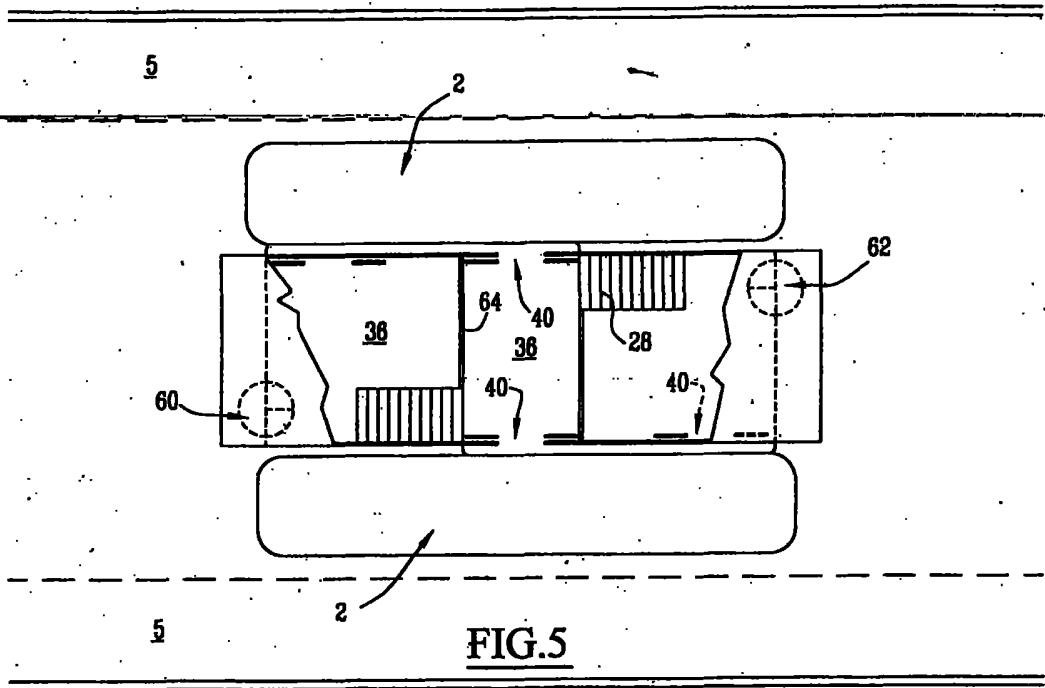


FIG. 4



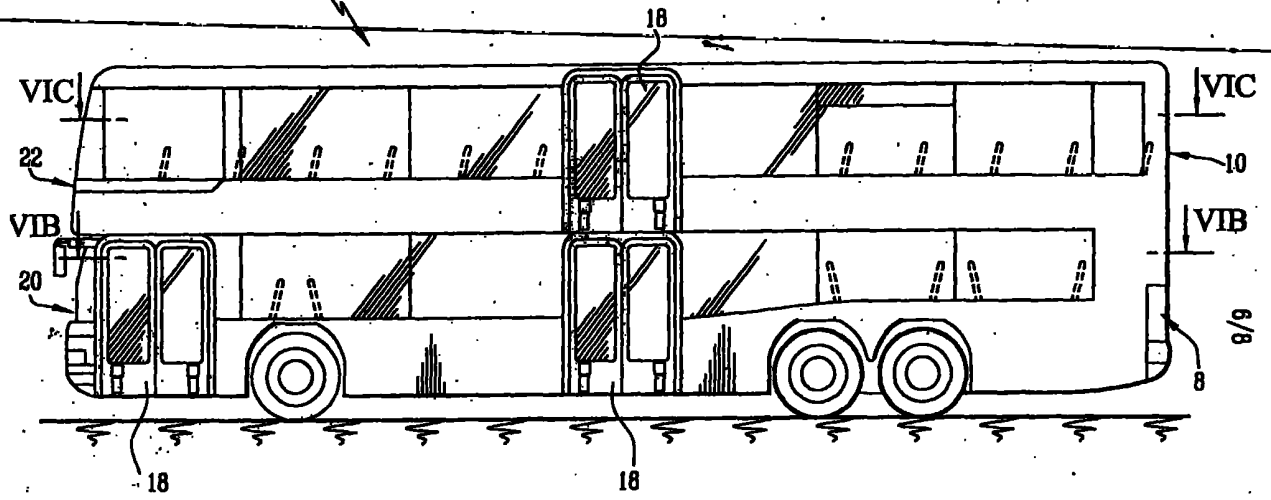


FIG.6A

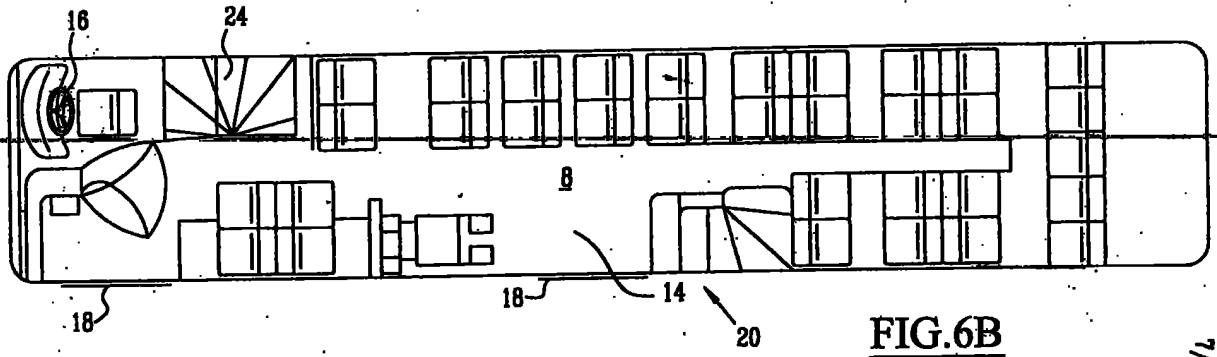


FIG. 6B

7/8

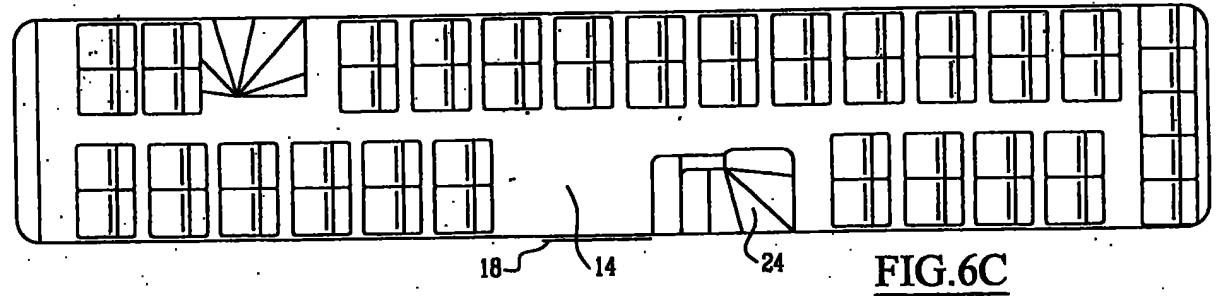


FIG. 6C

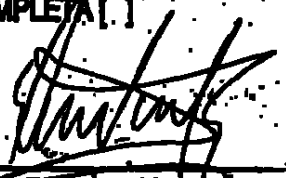
23

REQUISITOS NECESARIOS PARA PRESENTACIÓN Y AGILIZACIÓN DEL TRAMITE

	USUARIO	RADICADOR
PATENTE DE INVENCION []		
MODELO DE UTILIDAD []		
• Indicación de que se solicita la concesión de una patente	[]	[]
• Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud	[]	[]
• Descripción de la invención	[]	[]
• Dibujos de ser estos pertinentes	[]	[]
• Comprobante de Pago de las tasas establecidas	[]	[]
COMPLETA []		
INCOMPLETA	[]	[]

DISEÑO INDUSTRIAL []		
• Indicación de que se solicita el registro de Diseño Industrial.	[]	[]
• Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud.	[]	[]
• Representación gráfica y fotográfica del Diseño Industrial o muestra del material que incorpora el diseño.	[]	[]
• Comprobante de pago de las tasas establecidas.	[]	[]
COMPLETA []		
INCOMPLETA	[]	[]

ESQUEMA DE TRAZADO []		
• Indicación de que se solicita el registro de un Esquema de trazado.	[]	[]
• Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud.	[]	[]
• Representación gráfica del esquema de trazado	[]	[]
• Comprobante de pago de las tasas establecidas.	[]	[]
COMPLETA []		
INCOMPLETA	[]	[]


Firma Responsable

Fecha **SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO**
Radicación : 02054300 00000000 Folios: 23
Fecha (VR): 2002-06-25 08:33:43
Trámite : 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 411 PRESENTAL
Dependencia: 2020 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

Carrera 13 No. 27-00 Piso 2 mezzanine
Conmutador: 382 08 40
Fax: 350 52 20 e-mail: info@sic.gov.co
Bogotá D.C. - Colombia