

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO			
RAD:	10-77920- -10	FECHA:	2013-03-21 18:11:07
DEP:	2020 DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES	EVE:	378 FASE NACIONAL INCLUIDO CAPITULO I
TRA:	11 PCT-PATENTE DE INVENCION CAPITULOS I Y II	FOLIOS:	5
ACT:	519 PRESENTACION		

DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES

2020
Bogotá, D.C.,

Abogado(a)/Señor(a)
JUAN CARLOS CUESTA QUINTERO

Asunto: Radicación: 10-77920- -10
 Trámite: 11
 Evento: 378
 Actuación: 519
 Oficio: 5757
 Folios: 5

Patente de Invención	X			Patente de Modelo de Utilidad	
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	X	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/JP2008/073092				
Fecha de Presentación Internacional	18/12/2008				

Como resultado del Examen de Fondo realizado, con fundamento en el Artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se comunica:

1. Documentos estudiados

Descripción:	Folios 4 a 85	28/Junio/2010
Reivindicaciones:	Folios 86 a 90	28/Junio/2010
	Folio 93 a 97	28/Junio/2010
Dibujos:	Folio 99 a 117	28/Junio/2010
Prioridad:	JP2007-341394	28/Diciembre/2007
	JP2007-341397	28/Diciembre/2007
	JP2008-066233	14/Marzo/2008
	JP2008-318495	15/Diciembre/2008

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de Prioridad porque esta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido (Art. 9 D 486) y su contenido técnico corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Objeto de la invención

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2.2.2 del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única para efectos del examen de patentabilidad, se tendrá en cuenta la tasa pagada por el solicitante al momento de comenzar el examen para las reivindicaciones adicionales; esto es que cuando la solicitud contenga más de diez (10) reivindicaciones y no se haya pagado la tasa complementaria, sólo se estudiarán las cubiertas por la tasa pagada. Al presentarse el pago de cuatro reivindicaciones adicionales, se estudiarán las 14 reivindicaciones.

Título de la solicitud: “Vehículo de motor de dos ruedas”

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de diseñar el silenciador y el soporte principal de un vehículo de motor de dos ruedas para que, la parte trasera de esta no aumente de tamaño ni suba su centro de gravedad al requerir aumentar la capacidad del motor.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio suministra un vehículo de motor de dos ruedas con un soporte principal que se extienden en la dirección longitudinal espaciadas a lo ancho del vehículo y un silenciador ubicado entre la rueda trasera y unas patas de soporte trasero.

El objeto de la presente Solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B62M7/02. B62H1/02. B62K25/20

4. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

Las reivindicaciones 1 a 5 y 7 a 11 no son claras porque: El término “amortiguador” no corresponde con el dispositivo al que se refiere en la toda la descripción y en el resumen de las reivindicaciones que en este caso se refiere al dispositivo de exhosto y silenciador de la motocicleta. Se sugiere sustituirlo por el término utilizado en el resumen de las reivindicaciones.

La reivindicación 10 no es clara porque: En la frase “más hacia atrás que la parte vertical”, la palabra “mas” es un término relativo a una ubicación geométrica y la palabra “que” no es la adecuada para el contexto de la frase. Se sugiere eliminar la primera y reemplazar esta última por la palabra “de”.

La reivindicación 11 no está sustentada en la descripción porque “un segundo amortiguador” está en las reivindicaciones y no en la descripción. Se sugiere incorporarla a la descripción para dar soporte. Esta modificación no supone ampliación puesto que las reivindicaciones iniciales se presentaron con la descripción (Art. 26 D 486).

La reivindicación 12 no es clara porque: Hace una falsa dependencia con la reivindicación dependiente 11 ya que la reivindicación 11 hace referencia a la “unidad de amortiguación conectada al brazo trasero para absorber los impactos recibidos por la rueda trasera”, lo que no se relaciona con el objeto de la reivindicación 12 que es el silenciador que expande el gas de exhosto. Se sugiere que coloque los números de referencia de las características técnicas reclamadas de acuerdo con la descripción (ver anexo de redacción de reivindicaciones) y relacionarla con la reivindicación independiente 1.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de prioridad, es decir, 28 de

diciembre de 2007 y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Item	Documento	Título	Fecha de Publicación*
D1	WO2006120835	"Motorcycle"	16/Noviembre/2006
D2	JP62-069254	Modelo de Utilidad de Japón.	1988
D3	JP 2005-139151	"EXAUST DEVICE OF MOTORCYCLE"	24/Noviembre/2006

El documento D1¹ se refiere a una motocicleta que incluye una unidad de potencia, horquilla posterior que soporta una rueda trasera, un silenciador y un soporte principal. (Resumen y dibujo principal).

El documento D2² se refiere a la disposición y diseño de la salida del exhosto y el soporte principal de una motocicleta. (Dibujos)

El documento D3³ se refiere a una instalación de los elementos de una motocicleta para (Dibujos y resumen).

6. Examen de Patentabilidad (Art 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en un vehículo de motor de dos ruedas que comprende: Un motor, un marco de vehículo, una rueda trasera, un brazo trasero, un soporte principal y un amortiguador.

Comparación de las características técnicas **esenciales**, con las del Estado de la Técnica:

Características esenciales	D1
Un motor	Unidad de potencia (Resumen línea 1 y fig. 1).
Marco de vehículo que tiene una parte vertical del marco que se extiende verticalmente en la parte trasera del motor.	Bastidor principal que se extiende en una dirección hacia atrás y abajo desde un tubo principal. (Resumen líneas 1 y 2)
Una rueda trasera dispuesta detrás de la parte vertical del marco.	Una rueda trasera soportada por la horquilla trasera. (Resumen línea 4 y fig. 1).
Un brazo trasero colocado para extenderse en dirección longitudinal en la parte trasera de la parte vertical del marco y sostenido por la parte vertical del marco de manera que pueda girar junto con la rueda trasera.	Horquilla trasera montada de manera pivotante a las placas de pivote dispuesta en la parte trasera del bastidor principal. (Resumen línea 3)
Un soporte principal que se extiende en dirección longitudinal debajo del brazo trasero.	Un soporte principal montado de manera pivotante a la parte inferior del bastidor en frente del silenciador (Resumen línea 6 y fig. 1 y 4).
Un amortiguador que es conectado a un tubo de exhosto que se extiende desde el motor y expande gas de exhosto, el cual fluye desde el tubo de exhosto, dentro del amortiguador, donde al menos una parte trasera del amortiguador es colocada abajo del brazo trasero así como entre la rueda trasera y la parte vertical del marco, y,	Silenciador posicionado entre la unidad de potencia y la rueda trasera y montado en la parte inferior de las placas de pivote. (Resumen líneas 4 y 5 y figs. 1 y 3).

1 http://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?II=0&ND=3&adjacent=true&locale=en_EP&FT=D&date=20070912&CC=AR&NR=055941A1&KC=A1

2 <http://www4.ipdl.inpit.go.jp/Tokujitu/tjbansakuenlist.ipdl>

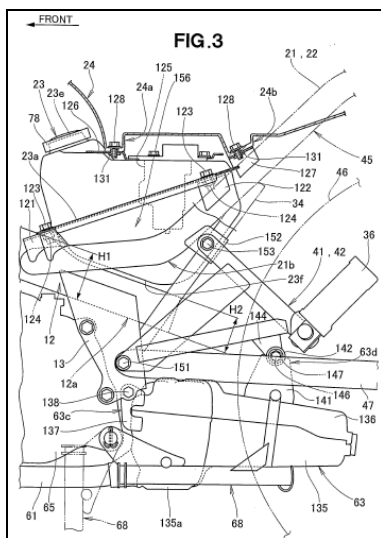
3 http://patentscope.wipo.int/search/en/detail.jsf?docId=JP22728434&recNum=3&office=&queryString=FP%3A%28%22EXHAUST+DEVICE+OF+MOTORCYCLE%22%29&prevFilter=%26fq%3DPAF_M%3A%22HONDA+MOTOR+CO+LTD%22&sortOption=Pub+Date+Desc&maxRec=5

en una vista de plano del amortiguador y del soporte principal, al menos la parte trasera del amortiguador es colocada entre las patas de apoyo dobles en la posición de estar colocadas para extenderse en la dirección longitudinal.

De acuerdo con el cuadro anterior donde se comparan las características técnicas de la reivindicación 1 con la anterioridad D1, se concluye que el vehículo de motor de dos ruedas ya era conocido en el estado de la técnica como se evidencia en las anterioridades encontradas. Por lo anterior la reivindicación 1 no es nueva.

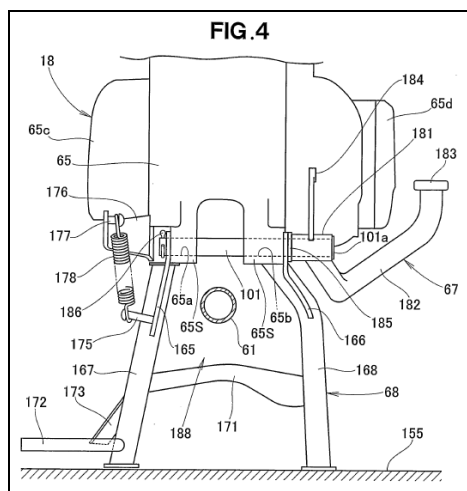
Las características de las reivindicaciones dependientes 2, 5, 10 y 11 se encuentran divulgadas en el documento D1.

Menciona: “*Silenciador posicionado entre la unidad de potencia y la rueda trasera y montado en la parte inferior de las placas de pivote*”. (Resumen líneas 4 y 5) y se observa esa disposición en las figura 3:



Las características de las reivindicaciones dependientes 3, 4, 6, 7, 8 y 9 se encuentran divulgadas en el documento D1.

Menciona: “*Un soporte principal montado de manera pivotante a la parte inferior del bastidor en frente del silenciador*”. (Resumen línea 6) y se observa esa disposición en las figuras 1 y 4.



Nivel Inventivo (Art18 D486)

La reivindicación 12 consiste en una *“unidad de amortiguación conectada al brazo trasero para absorber los impactos recibidos por la rueda trasera, donde una parte inferior de la unidad de amortiguación es directamente conectada al brazo trasero”*. (folio 96)

A continuación se realiza el análisis por nivel inventivo a la reivindicación 12.

Comparación de las características técnicas **esenciales**, con las del Estado de la Técnica:

R*	Características esenciales	D1	D3
1	Un motor	Unidad de potencia (Resumen línea 1 y figura 1).	Unidad de potencia montada bajo el marco principal. (resumen, línea 4 y Fig. 2)
	Marco de vehículo que tiene una parte vertical del marco que se extiende verticalmente en la parte trasera del motor.	Bastidor principal que se extiende en una dirección hacia atrás y abajo desde un tubo principal. (Resumen líneas 1 y 2)	Fig. 2
	Una rueda trasera dispuesta detrás de la parte vertical del marco.	Una rueda trasera soportada por la horquilla trasera. (Resumen línea 4 y figura 1).	Fig. 2
	Un brazo trasero colocado para extenderse en dirección longitudinal en la parte trasera de la parte vertical del marco y sostenido por la parte vertical del marco de manera que pueda girar junto con la rueda trasera.	Horquilla trasera montada de manera pivotante a las placas de pivote dispuesta en la parte trasera del bastidor principal. (Resumen línea 3)	Brazo montado en la placa de pivote de manera que la rueda trasera quede sostenida por este. (Resumen, línea 6)
	Un soporte principal que se extiende en dirección longitudinal debajo del brazo trasero.	Un soporte principal montado de manera pivotante a la parte inferior del bastidor en frente del silenciador (Resumen línea 6 y figura 1 y 4).	Fig. 4
	Un amortiguador que es conectado a un tubo de exhosto que se extiende desde el motor y expande gas de exhosto, el cual fluye desde el tubo de exhosto, dentro del amortiguador, donde al menos una parte trasera del amortiguador es colocada abajo del brazo trasero así como entre la rueda trasera y la parte vertical del marco, y, en una vista de plano del amortiguador y del soporte principal, al menos la parte trasera del amortiguador es colocada entre las patas de apoyo dobles en la posición de estar colocadas para extenderse en la dirección longitudinal.	Silenciador posicionado entre la unidad de potencia y la rueda trasera y montado en la parte inferior de las placas de pivote. (Resumen líneas 4 y 5 y figs. 1 y 3).	No se observa.
12	Unidad de amortiguación conectada al brazo trasero, donde una parte inferior de la unidad de amortiguación es	No menciona.	Fig. 1

	directamente conectada al brazo trasero.		
--	--	--	--

Los documentos D1 y D3 se consideran el estado de la técnica cercano a la invención definida en las reivindicación 12 porque divulgan características esenciales de motocicletas.

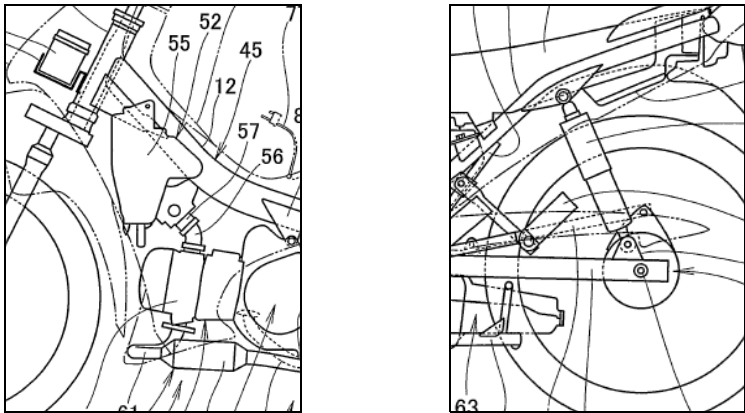
La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 12 y el documento D1 consiste en que este no se refiere a la conexión de la unidad de amortiguación y al filtro de aire ubicado a la entrada del motor.

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 12 y el documento D3 consiste en que este no se refiere a la ubicación del silenciador que tiene la invención.

Los efectos que logran incluir es el de absorber los choques en la rueda trasera y proporcionar un aire limpio al motor de la motocicleta.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el vehículo de motor de dos ruedas conocido en D1 para obtener un sistema de amortiguación directamente conectado al brazo y rueda trasera y un filtro de aire en la entrada de aire del motor.

Sin embargo esto ya se encuentra divulgado en el documento D3 que muestra un sistema de amortiguación directamente conectado al brazo trasero y a la rueda trasera y un filtro de aire en la entrada de aire del motor en la figura 1:



En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, utilizaría la información divulgada en el documento D3 y aplicarla a la información divulgada en el documento D1 para lograr el mismo efecto técnico que le proporciona la invención.

De manera que el estado de la técnica sugiere a la persona del oficio normalmente versada en la materia la forma en que se resuelve el problema en esta reivindicación. Por lo cual carece de nivel inventivo.

Adicionalmente el documento D3, afecta el nivel inventivo de las reivindicaciones 13 y 14 ya que:

Las características de la reivindicación dependiente 13 que consiste en: “*Un extremo superior de la unidad de amortiguación es directamente conectado al marco del vehículo, no a través de mecanismo de unión*” se encuentra igualmente divulgada en el documento D3 que muestra la unidad de amortiguación en la figura 1.

Las características de la reivindicación dependiente 14 que consiste en: “*Un filtro de aire para purificar el aire que se proporciona al motor*” se encuentra igualmente

divulgada en el documento D3 que muestra la unidad de amortiguación en la figura 1.

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente Solicitud están afectados así:

Item	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	WO2006120835	1 a 11	Novedad/Nivel inventivo
D3	JP 2005-139151	12, 13 y 14	Nivel inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante de sesenta (60) días para dar respuesta a este requerimiento y presentarla por escrito.

Finalmente, se le recuerda al solicitante que si como respuesta a este requerimiento llegara a modificar el capítulo reivindicatorio y éste contenga más de diez (10) reivindicaciones, no pagará la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente al pago por reivindicación adicional.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 5.2, literal e), del capítulo quinto del título primero de la Circular Única No. 10 de 2001.



JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
Director de Nuevas Creaciones (c)

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista, de fecha 2013-04-02

Elaboró: Francisco Javier Merchan Alvarez
Revisó: Leonardo Rojas Vega