

114
148

CAVELIER

ABOGADOS

www.caveller.com
caveller@caveller.com

EDIFICIO SISKI
CARRERA 4 No. 72 - 35
BOGOTÁ 8

Teléfono: (57-1) 347 3811
Telefax: (57-1) 211 8850
(57-1) 540 0880
Fax in U.S.A.: (1-306) 381 9880

Señora Jefe de la
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES
Superintendencia de Industria y Comercio
E. S. D.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
Rad: 03-113608-00008-0000
Fee: 2007-02-27 10:26:34 Dep. 2020 NUECREACIONES
Tra. 11 PATENTESYII
Eva: 379 PASERACIONALI
Act 444 RESPUESTAREQUE Folio: 34

Trámite :002
Evento :001
Actuación:444

Referencia : Expediente No. **03113608**
Asunto : Solicitud de patente para: **ESTRUCTURA DE DISTRIBUCION DE UNIDAD ELECTRICA EN UNA MOTOCICLETA**

Solicitante : **HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA**

1. Yo, Emilio FERRERO, obrando como apoderado del solicitante en el asunto antes Identificado, me refiero al Oficio No. 13937 notificado por fijación en lista del 1 de Diciembre de 2006.

2. Mediante el Oficio No. 13937 se puso en conocimiento del solicitante el informe del examen de fondo que contiene las observaciones hechas por su Despacho sobre la presente solicitud de patente. Atiendo a las observaciones de la manera siguiente:

3. Claridad de la solicitud:

3.1 En forma resumida su Despacho afirma que la descripción calificada presenta errores de transcripción, redacción y traducción, que inciden negativamente en la

claridad de la exposición debido al reiterado uso de términos no correspondientes a la técnica.

3.2 Con relación a las reivindicaciones su Despacho establece lo siguiente:

"Las reivindicaciones calificadas presentan los mismos errores de traducción y redacción mencionados respecto a la descripción, además, las dependientes presentan la afirmación "en donde", que no equivale a, "caracterizado por".

"La reivindicación 1 no es clara porque incluye explicaciones ajenas a la definición que se debería haber tratado de lograr en, "en la cual una cubierta...voltaje (75)", que debe ir en la descripción y que no aclara ninguna característica de la "estructura de distribución".

"La reivindicación 3 no tiene enlace lógico con la independiente porque no aclara o delimita una característica mencionada en una de las precedentes ya que en ellas no se menciona ninguna caja de equipaje ni nada de lo allí agregado.

4. Con el objeto de atender las anteriores observaciones y de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Decisión 486, que permite al solicitante en cualquier momento del trámite efectuar modificaciones, sin ampliar el objeto de la invención inicialmente solicitado; me permito presentar una nueva memoria descriptiva y un nuevo capítulo reivindicatorio, en los cuales se corrigió los errores de traducción, transcripción y redacción que presentaba el texto originalmente presentado.

4.1 En particular se corrigieron los siguientes términos:

- "Estructura de trazado" se cambió por "estructura de distribución".

- "Una cubierta" se cambió por "una caja".
- "Ventilador de radiación de calor" se cambió por "placa plana saliente de radiación de calor".
- "Un asiento tandem 45" se cambió por "un asiento en tándem", la palabra tándem en castellano significa unidades o elementos dispuestos uno detrás de otro.
- "Un arrollado de ignición" se cambió por "una bobina de ignición".
- "Expandirse hacia atrás desde" se cambió por "se extiende en dirección contraria de la porción superior".
- "Disminuyendo la influencia sobre" se cambió por "disminuye el efecto en la instalación".
- "Terno" se cambió por "perno"

4.2 La reivindicación 1 se modificó de tal forma que las partes explicativas fueron canceladas, en particular se canceló la expresión "para promover la radiación del calor desde el regulador de control de voltaje".

Con la anterior modificación se tiene claro que el producto reclamado por la solicitud en estudio está definido por sus características estructurales y por su forma de disposición o arreglo. Es decir, no se mezcla con características de uso.

En las reivindicaciones dependientes se cambió la expresión "en donde" por "caracterizada porque", a pesar de que en el Manual del inventor editado por su Despacho estas expresiones son equivalentes.

4.3 Con respecto a la observación de la reivindicación 3 en cuanto a que no tiene enlace lógico con la Independiente porque no aclara o delimita una característica mencionada en una de las precedentes ya que en ellas no se menciona ninguna "caja de equipaje" ni nada de lo allí agregado, mi representada aclara lo siguiente:

Esta reivindicación se relaciona con una disposición específica de la caja (78) del regulador de control de voltaje (75) en una motocicleta cuando una caja de equipaje (35) se monta en la motocicleta. Cuando tal caja de equipaje (35) se monta en la parte trasera del armazón del cuerpo del vehículo (F) de la motocicleta, se arregla específicamente de acuerdo con la modalidad preferida de la Invención, en donde la caja (78) se coloca en una posición delante de la caja de equipaje (35) y abajo de la silla de montar (45). Esta disposición o arreglo permite a la caja (78) del regulador de control de voltaje (75) montarse en forma firme y eficiente en un espacio limitado en el armazón del cuerpo del vehículo (F) de la motocicleta, asegurando la propiedad de radiación de calor de la caja (78).

Teniendo en cuenta la anterior explicación, se puede concluir que la reivindicación 3 si tiene enlace lógico con la reivindicación 1 ya que como se mencionó anteriormente dicha reivindicación se refiere a un arreglo particular de la caja (78) del regulador de control de voltaje (75) en una motocicleta cuando una caja de equipaje (35) se monta en la motocicleta.

Además, como bien se establece en la página 38, del Manual para el examen de solicitudes de patentes, preparado por la OMPI (2004); las reivindicaciones pueden referirse a características particulares de un elemento de la reivindicación independiente, o puede definir nuevos elementos.

5. Por último mi representada, aunque comparte la opinión de su Despacho en cuanto a la Independencia de las oficinas para conceder o no una Invención, respetuosamente manifiesta que una solicitud equivalente a la solicitud Colombiana fue otorgada por la oficina de patentes de Corea del Sur, con número de patente 0573856.

MI representada enfatiza que la solicitud de Corea del Sur equivale totalmente con la solicitud Colombiana, y que no se presentaron modificaciones durante el procedimiento de estudio. Anexo copia del certificado de patente y de su publicación para su información.

6. Conclusión:

Teniendo en cuenta las modificaciones efectuadas en la descripción y en el pliego reivindicatorio, se puede concluir que la presente Invención sí cumple con el requisito de claridad establecido en los artículos 28 y 30 de la Decisión 486.

Así mismo, se cumple con los requisitos de patentabilidad establecidos en el artículo 14 de la Decisión 486.

Puesto que se han atendido a cabalidad las observaciones hechas por su Despacho sobre la presente solicitud de patente, respetuosamente solicito se continúe con su tramitación.

7. Anexos:

- Nuevo pliego reivindicatorio.
- Nueva memoria descriptiva
- Formulario para modificaciones.
- Recibo por valor de \$99.000 por concepto de modificaciones en solicitud pendiente.
- Copia del certificado de patente coreana No.0573856 y de su publicación para su información.

Bogotá,
Señora Jefe,



EMILIO FERRERO

T.P.A. No. 31.929

COLO 12538-841-007-3
MGT/MGT/ID-000195/WPC12538
Cns M-2007-00002650



④

특 허 증

CERTIFICATE OF PATENT

특 허 제 10-0573856 호
(PATENT NUMBER)

출원번호
(APPLICATION NUMBER)

제 2003-7017049 호

출원일
(FILING DATE: YY/MM/DD)

2003년 12월 27일

등록일
(REGISTRATION DATE: YY/MM/DD)

2006년 04월 19일

발명의명칭 (TITLE OF THE INVENTION)

자동이륜차에 있어서의 전기부품 배치구조

특허권자 (PATENTEE)

혼다 기켄 고교 가부시기가이샤

일본국 도쿄도 미나토쿠 미나미아오야마 2초메 1반 1고

발명자 (INVENTOR)

등록사항관에 기재

위의 발명은 「특허법」에 의하여 특허등록원부에 등록
되었음을 증명합니다.

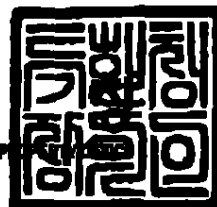
(THIS IS TO CERTIFY THAT THE PATENT IS REGISTERED ON THE REGISTER OF THE KOREAN
INTELLECTUAL PROPERTY OFFICE.)

2006년 04월 19일



특 허 청

COMMISSIONER, THE KOREAN INTELLECTUAL PROPERTY OFFICE



155

(19)대한민국특허청(KR)
(12) 등록특허공보(B1)

(51) , Int. Cl.
B62J 39/00 (2006.01)

(45) 공고일자 2006년04월25일
(11) 등록번호 10-0573858
(24) 등록일자 2006년04월19일

(21) 출원번호 10-2003-7017049
(22) 원일자 2003년12월27일
변역문 제출일자 2003년12월27일
(86) 국제출원번호 PCT/JP2001/005908
국제출원일자 2001년07월06일

(65) 공개번호 10-2004-0012991
(43) 공개일자 2004년02월11일
(87) 국제공개번호 WO 2003/004340
국제공개일자 2003년01월16일

(73) 특허권자

혼다 기행 모코 가부시기가이사
일본국 도쿄도 미나토구 미나미아오야마 2초메 1번 1고

(72) 발명자

히로세 요시히사
일본국사이타마현와코시류오1초메4번1고,가부시기가이사혼다기류츠
젠류쇼내

우메타 나토카
일본국사이타마현와코시류오1초메4번1고,가부시기가이사혼다기류츠
젠류쇼내

(74) 대리인

최재철
전동음
김영길

심사관 : 지선구

(54) 자동차이륜차에 있어서의 전기부품 배치구조

요약

전압제어용 배플레이터를 수납하는 동시에 이 전압제어용 배플레이터에서의 방열을 계속하는 방열편이 외면에 설치되는 케이스와, 전압제어용 배플레이터 이외의 다른 전기부품이 차체 프레임에 부착되는 자동차이륜차에 있어서, 부품집수의 거감을 가능하게 하면서 복수의 전기부품을 차체 프레임에 부착할 수 있도록 하기 위해서, 케이스(78)에 일체로 형성된 전기부품 부착부(78b, 78c, 78d)에, 상기 다른 전기부품(76, 77)이 부착된다.

대표도

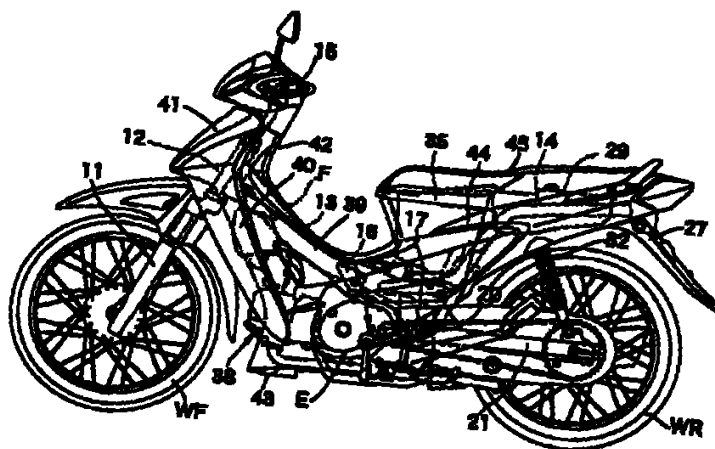
도 3

명세서

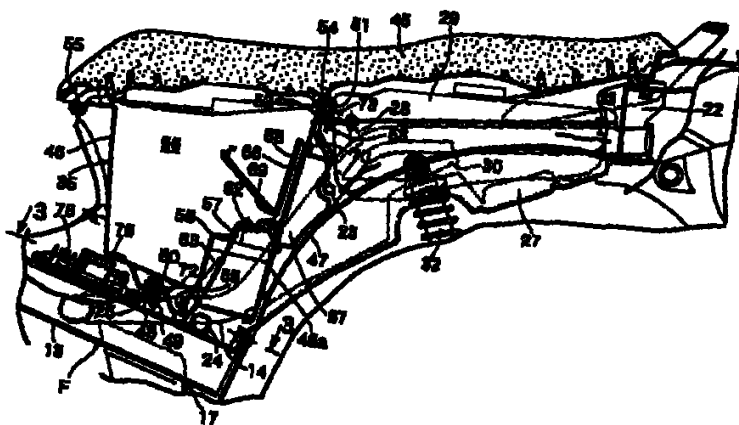
기술분야

#52
156

図面1

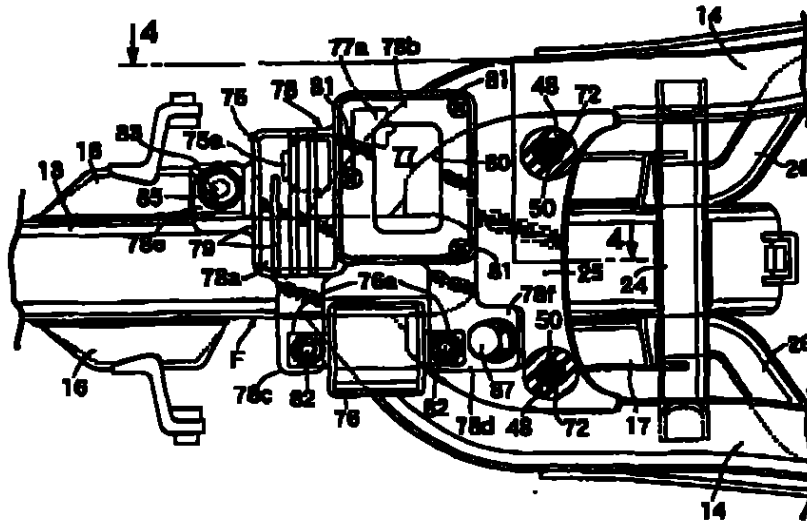


図面2

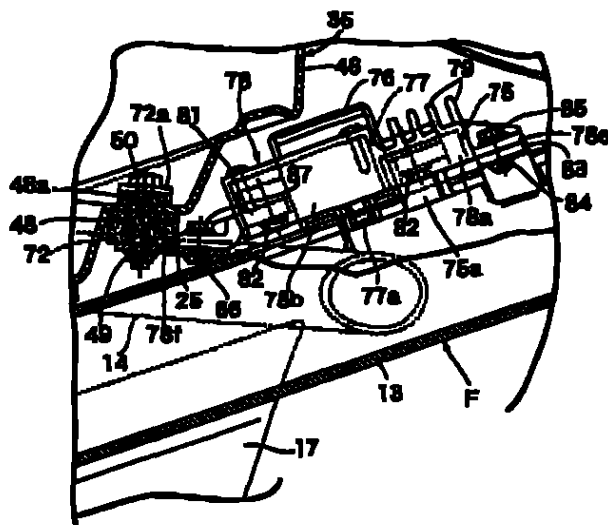


153
152

도면3



도면4





Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

Espacio reservado para el adhesivo de radicación

FORMULARIO UNICO DE CORRECCIONES Y MODIFICACIONES

1	SOLICITUD DE: ☐ Corrección de Error Material ☒ Modificación a una solicitud	
2 SOLICITANTE	Nombre: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA Dirección: 1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio 107-8558, Japón Nacionalidad o Domicilio: Tokio 107-8558, Japón Lugar de Constitución: Japón Teléfono: 548 09 70 Fax: 249 40 70 E-mail: clientes@camyp.com	IDENTIFICACION C.C. ☐ NIT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Número: _____
3 REPRESENTANTE O APODERADO	Nombre: Emilio FERRERO Dirección: Carrera 4ª No. 72-35 Teléfono: 347 36 11 Fax: 217 92 11 E-mail: caveller@caveller.com	IDENTIFICACION C.C. ☒ NIT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Número: <u>438.019</u> TP <u>31.929</u>
4	Número de expediente: 03 113.608	
5	Descripción de la corrección o modificación solicitada: Presento nueva memoria descriptiva y nuevo capítulo reivindicatorio compuesto por tres (3) reivindicaciones, en los cuales se corrigió los errores de traducción, transcripción y redacción que presentaba el texto originalmente presentado. _____ _____	
6	Comprobante de pago No. 07 14,458 Fecha: Febrero 19 de 2007	
7	Anexos ☒ Comprobante de pago de la tasa ☐ Poderes, si fuere el caso ☐ Documento que acredita la existencia y representación legal de las partes, cuando sean personas jurídicas.	
8	NOMBRE: EMILIO FERRERO FIRMA: C.C. 438.019 de Usaquén T.P.A. 31.929	

MGT

155
159

DESCRIPCIÓN

ESTRUCTURA DE DISTRIBUCIÓN DE UNIDAD ELECTRICA EN UNA MOTOCICLETA

CAMPO DE LA INVENCION

La presente invención se relaciona con una motocicleta en la cual se suministra en la superficie exterior, una caja que incluye un regulador de control de voltaje y una placa plana saliente de radiación de calor, para promover la radiación del calor desde el regulador de control de voltaje, y una unidad eléctrica diferente al regulador de control de voltaje, que están montadas en una estructura del cuerpo de vehículo, y particularmente, la presente invención se relaciona con una mejora en la estructura de distribución de unidad eléctrica de una motocicleta.

TÉCNICA ANTERIOR .

Hasta ahora, como se describe, por ejemplo, en la Publicación del Modelo de Utilidad japonés No.5-9993, ha sido conocida una estructura en la cual una bobina de ignición, un regulador de control de voltaje, y un mecanismo de indicación de direcciones están montados de manera concentrada con abrazaderas montadas a una estructura del cuerpo del vehículo, de esta manera se mejora, la eficiencia del trabajo en un proceso de montaje o en la inspección y reparación.

Tal estructura convencional requiere abrazaderas para montar las unidades eléctricas a la estructura del cuerpo del vehículo; por lo tanto el resultado es un incremento en el número de las partes.

Por otro lado, un regulador de control de voltaje se acomoda generalmente en una caja que está provista con placas planas salientes para mejorar el desempeño de radiación de calor y puede ser montada a la estructura del cuerpo del vehículo. Si otras unidades eléctricas pueden ser montadas a la estructura del cuerpo del vehículo al utilizar tal caja, será posible hacer contribuciones en la reducción en el número de partes utilizadas.

La presente invención ha sido lograda en vista de tales circunstancias y es un objeto de la invención proporcionar una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta que permita que una pluralidad de unidades eléctricas sean montadas a la estructura del cuerpo del vehículo permitiendo así la reducción en el número de partes utilizadas.

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCION

Para lograr que el objeto anteriormente mencionado, en un primer aspecto y característica de la presente invención se suministra una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta en la cual una caja que incluye un regulador de control de voltaje y una placa plana saliente de radiación de

calor, suministrado sobre una superficie exterior de esta, para promover la radiación del calor desde el regulador de control de voltaje, y una unidad eléctrica diferente del regulador de control de voltaje, están montados en una estructura de cuerpo de vehículo; caracterizado por que la otra unidad eléctrica está montada en una parte de montaje de unidad eléctrica integralmente formada con la caja.

Con esta disposición, en razón a que una porción de montaje de la unidad eléctrica está integralmente formada con una caja en la cual el regulador de control de voltaje está originalmente acomodado y está montado en la estructura del cuerpo del vehículo, y la otra unidad eléctrica está montada en la porción de montaje de la unidad eléctrica, no es necesario utilizar ninguna parte especial para montar las unidades eléctricas a la estructura del cuerpo del vehículo y de esta manera es posible reducir el número de partes utilizadas. Adicionalmente, en razón a que no solamente la porción para acomodar el regulador de control de voltaje sino también la porción de montaje de unidad eléctrica para montar la otra unidad eléctrica está integralmente formada con la caja, es posible incrementar el tamaño de la caja y mejorar de esta manera el desempeño de la radiación del calor. Más aún, al ensamblar no solo el regulador de control de voltaje sino también la otra unidad eléctrica a la caja en una unidad, es posible mejorar el desempeño del montaje.

Además de la disposición de la primera característica, la otra unidad eléctrica es al menos una bobina de ignición y un controlador de ignición. Con esta disposición, al colocar juntos el regulador de control de voltaje y la unidad eléctrica asociada en la caja, es posible facilitar una conexión eléctrica entre las unidades eléctricas.

Adicional, a la disposición de la primera y segunda característica, una caja de equipaje cuyo lado superior que puede abrirse y cerrarse está cubierto con una silla de montar que está dispuesta sobre la porción trasera de la estructura del cuerpo del vehículo, y la caja está dispuesta en una posición delante de la caja de equipaje y por debajo de la silla de montar. Con esta disposición, una pluralidad de unidades eléctricas que incluyen el regulador de control de voltaje, pueden estar efectivamente dispuestas dentro del espacio vacío que permite el fácil mantenimiento.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

Las figuras 1 a 4 ilustran una modalidad de la presente invención, en donde la figura 1 es una vista lateral de una motocicleta, la figura 2 es una vista transversal longitudinal alargada de una porción posterior de una motocicleta, la figura 3 es una vista transversal alargada tomada a lo largo de la línea 3-3, de la figura 2, y la figura 4 es una vista transversal tomada a lo largo de la línea 4-4 de la figura 3.

MEJOR MODO DE LLEVAR A CABO LA INVENCION

Primero, en la figura 1, una estructura de cuerpo de vehículo F que constituye un esqueleto de una motocicleta comprende un tubo de cabeza 12 que soporta de manera dirigible un tenedor frontal 11, una estructura principal simple 13 que se extiende hacia abajo y hacia atrás desde el tubo de cabeza 12, y un par de estructuras posteriores izquierda-derecha 14 conectadas a la porción posterior de la estructura principal 13 y que se extienden hacia arriba y hacia atrás. Una rueda frontal WF está rotablemente sostenida en un eje en el extremo inferior del tenedor frontal 11, y una manija de dirección 15 está conectada al extremo superior del tenedor frontal 11.

La estructura principal 13 está formada de un tubo angular con una sección transversal tetragonal que tiene un par de superficies laterales izquierda-derecha que se extienden verticalmente en paralelo una con la otra. Los platos sostenedores 16 están directamente ajustados mediante soldadura respectivamente en superficies laterales opuestas de una porción, intermedia de la estructura principal 13, y un plato de pivote 17 está directamente ajustado por soldadura a las superficies laterales opuestas de una porción posterior de la estructura principal 13.

Una unidad de motor E está dispuesta en el lado inferior de la estructura principal 13, y la unidad de motor E cuelga de la

fig
164

estructura del cuerpo del vehículo F con el fin de estar sostenida por los platos sostenedores 16 y el plato de pivote 17.

El plato de pivote 17 está provisto con un eje de soporte cilíndrico 20, porciones de extremo frontal de un par de tenedores posteriores izquierdo-derecho 21 están sostenidas vertical y oscilablemente en las porciones de extremo opuestas del eje de soporte 20, y una rueda posterior WR que esta sostenida por un eje entre los extremos posteriores de los tenedores posteriores 21.

También en relación a las figuras 2 y 3, los extremos posteriores de las estructuras posteriores 14 están conectados a una estructura de cola 22. Un primer miembro de cruce 23 formado de un tubo redondo se suministra entre las porciones intermedias de las estructuras posteriores 14, y un segundo miembro de cruce 24 formado de un tubo redondo se proporciona entre las porciones frontal de las estructuras posteriores 14. Además, una porción intermedia del segundo miembro de cruce 24 está ajustada por soldadura a la superficie superior de una porción posterior de la estructura principal 13. Además, un plato de soporte 25 está provisto entre las estructuras posterior 14 en el lado frontal del segundo miembro de cruce 24.

Un par de tubos de conexión 26 están dispuestos sobre lados opuestos de una porción posterior de la estructura principal 13. Un extremo de cada uno de los tubos de conexión 26 está ajustado por soldadura a una superficie inferior de una porción intermedia

de la estructura posterior 14, y el otro extremo de cada uno de los tubos de conexión 26 está ajustado en común por soldadura a una superficie posterior del plato de pivote 17.

Tales como, cada una de las porciones frontales de las estructuras posteriores 14 y el plato de pivote 17 están conectados uno al otro por cada uno del par de tubos de conexión 26 dispuestos en los lados opuestos de la estructura principal 13, y porciones intermedias de los tubos de conexión 26 están ajustadas por soldaduras respectivamente a superficies laterales opuestas de la porción posterior de la estructura principal 13.

El lado superior de la rueda posterior WR está cubierta por un guardabarros posterior 27 ajustado a las estructuras posteriores 14, y un tanque de combustible 29 sostenido por unos bloques de soporte 28 unidos respectivamente a las estructuras posteriores 14 y las porciones posteriores de las estructuras posteriores 14, 14 están dispuestas en el lado superior del guardabarros posterior 27.

Los platos de abrazadera 30 están unidos a la estructura posterior 14 con el fin de ser localizados sobre el lado inferior de los bloques de soporte 28, y unidades de cojinete posteriores 32 son suministradas respectivamente entre los platos de abrazadera 30 y las porciones posteriores de los tenedores posteriores 21.

Una caja de equipaje 35 está dispuesta sobre el lado frontal del tanque de combustible 29, y la caja de equipaje 35 está

1
#62
166
8
elásticamente sostenida por un plato de soporte 25 dispuesto entre las porciones frontal de las estructuras posteriores 14 y los bloques de soporte 28.

Regresando de nuevo a la figura 1, una cubierta hecha de resina sintética 38 que cubre la estructura del cuerpo del vehículo F está ajustada sobre la estructura del cuerpo del vehículo F. La cubierta 38 comprende cubiertas laterales frontal 39 dispuesta a ambos lados izquierdo y derecho de la estructura principal 13, defensas de pierna 40 conectadas a las porciones frontales de las cubiertas laterales frontales 39 con el fin de cubrir las partes de pierna de un motociclista desde el lado frontal, una cubierta superior frontal 41 conectada a las defensas de pierna 40 con el fin de cubrir el tubo de cabeza 12 desde el lado frontal, una cubierta superior de estructura principal 42 conectada a la cubierta superior frontal 41 con el fin de cubrir el tubo de cabeza 12 desde el lado posterior y cubrir la estructura principal 13 desde el lado superior, bajo las cubiertas 43 conectadas a las porciones inferiores de las cubiertas laterales frontales 39, y las cubiertas laterales posteriores 44 que cubren las estructuras posteriores 14, el tanque de combustible 29 y la caja de equipaje 35 desde los lados opuestos.

Un asiento en tandem 45 como un asiento de montar para cubrir la caja de equipaje 35 y tanque de combustible 29 desde el lado superior está dispuestos entre las porciones superiores de las cubiertas laterales posteriores 44, que puede abrirse con el fin

de que los artículos puedan ser colocados y tomados de la caja de equipaje 35.

La caja de equipaje 35 está dispuesta entre las porciones frontal del par de estructuras posterior izquierda-derecha 14, y comprende un cuerpo principal de caja hecha de resina sintética 46 abierta en su extremo superior, y un miembro de pared hecho de resina sintética 47 unido a la pared posterior 46a del cuerpo principal de caja 46.

Con relación a la figura 4 también, una porción frontal del cuerpo principal de caja 46 está dispuesto sobre el lado superior del plato de soporte 25 suministrado en la estructura del cuerpo del vehículo F, un par de miembros elásticos 48, 48 están inmediatamente dispuestos entre una porción frontal del cuerpo principal de caja 46 y el plato de soporte 25, y tuercas soldadas 49 están unidas a la superficie inferior del plato de soporte 25 en posiciones que corresponden a los miembros elásticos 48, 48. Los miembros elásticos 48, 48 están provistos en sus extremos superiores con porciones de reborde 48a que hacen contacto con la porción frontal de el cuerpo principal de la caja 46 desde el lado superior, y, collares metálicos cilíndricos 72, 72 provistos en sus extremos superiores con porciones de reborde 72a que hacen contacto con las porciones de reborde 48a del lado superior se insertan en los miembros elásticos 48, 48 desde el lado superior. Pernos 50, 50 insertados por los collares 72, 72 y el plato de soporte 25 desde el lado superior y que hacen pareja y se aseguran con tuercas soldadas 49, por medio del cual una porción

164
168

10

frontal del cuerpo principal de la caja 46 está elásticamente sostenido en la estructura de cuerpo del vehículo F por el plato de soporte 25.

A la porción superior posterior del cuerpo principal de la caja 46, se suministran porciones de reborde 51 proyectadas al lado superior de los bloques de soporte 28 suministrados en la estructura del cuerpo del vehículo F. Las porciones de reborde 51 están elásticamente soportadas en la estructura del cuerpo del vehículo F por los bloques de soporte 28, mediante miembros elásticos 52 inmediatamente dispuestos entre los bloques de soporte 28 y las porciones de reborde 51, tuercas soldadas 53 unidas a las superficies inferiores de los bloques de soporte 28 en posiciones que corresponden a los miembros elásticos 52, collares metálicos cilíndricos 73 insertados respectivamente en los miembros elásticos 52, y los pernos 54 insertados por los collares 73 y los bloques de soporte 28 desde el lado superior y que hacen parejas con las tuercas soldadas 53, de la misma manera que la estructura de soporte elástica en la porción frontal del cuerpo de la caja principal 46 sobre el plato de soporte 25.

Adicionalmente, una porción de bisagra de asiento 55 formada para proyectar el lado frontal se suministra integralmente en el extremo superior de una porción frontal del cuerpo principal de la caja 46, y una porción de extremo frontal del asiento en tándem 45 está conectada verticalmente de manera cambiable a la porción de bisagra 55.

Se debe notar aquí que el compartimiento principal 56 para contener un casco o similar no mostrado, y un compartimiento de batería 57 dispuesto sobre el lado inferior de una porción posterior del compartimiento principal 56 se forman en el cuerpo principal de la caja 46, y un miembro de cubierta 58 dividiendo el compartimiento principal 56 y el compartimiento de batería 57 uno del otro están dispuestos con el fin de cubrir el compartimiento de batería 57.

Un par de ranuras de posición 59 para insertar porciones inferiores del miembro de cubierta 58 se suministran en una porción de fondo del cuerpo principal de la caja 46 en la caja de equipaje 35, y una porción inferior de el miembro de cubierta 58 está sostenida ubicada sobre la porción inferior del cuerpo principal de la caja 46 en la caja de equipaje 35. Los lados opuestos de una porción superior del miembro de cubierta 58 están agarrados con abrazadera a la caja principal de la caja 46 con miembros de tornillos 62, por medio de los cuales la porción superior del miembro de cubierta 58 está removiblemente fijada al cuerpo principal de la caja 46.

Esto es, la porción inferior del miembro de cubierta 58 que cubre el compartimiento de batería 57 con el fin de dividir el compartimiento de batería 57 del compartimiento principal 56 está sostenido divididamente en la porción inferior del cuerpo principal de la caja 46, y la porción superior del miembro de cubierta 58 se fija de manera desmontable al cuerpo principal de la caja 46, de tal forma que el compartimiento principal 56 y el

compartimiento de batería 57 se pueden formar en el cuerpo principal de la caja 46 de la caja de equipaje 35 con clara distinción entre ellos.

El compartimiento de batería 57 está formado entre el miembro de cubierta 58 y la porción inferior de la pared posterior 46a del cuerpo principal de la caja 46, y una batería 63 está contenida dentro del compartimiento de batería 57. Adicionalmente, un relevo de arranque y un fusible (no mostrado) también están contenidos dentro del compartimiento de batería 57 con el fin de ser ubicados en lados opuestos de la batería 63. Así, no solo la batería 63 sino también los componentes eléctricos asociados con la batería 63 están también acomodados efectivamente dentro del compartimiento de batería 57.

Una abertura 66 se forma en una porción superior de la pared posterior 46a del cuerpo principal de la caja 46, y el miembro de pared 47 se fija a la pared posterior 46a del borde periférico de la abertura 66 por ejemplo mediante calafateo con calor. El miembro de pared 47 se forma de manera tal que se extiende en dirección contraria de la porción superior de la pared posterior 46a y así evitar interferencia con el primer miembro de cruce 23 de la estructura del cuerpo del vehículo F. En consecuencia, un compartimiento del artículo pequeño 67 que comunica con una porción superior posterior del compartimiento principal 56 se puede formar fácilmente dentro del miembro de pared 47. En razón a que el miembro de pared 47 se forma de tal manera que se extiende en dirección contraria de la porción superior de la

pared posterior 46a del cuerpo principal de la caja 46, el compartimiento del artículo pequeño 67 también se forma de tal manera que se expande en dirección contraria de la porción superior de la pared posterior 46a.

Además, la caja de equipaje 35 comprende el cuerpo principal 46 que tiene el compartimiento principal 56 y el compartimiento de batería 57, y el miembro de pared 47 que define un compartimiento de artículo pequeño 67 que comunica con el compartimiento principal 56 y se fija a la pared posterior 46a del cuerpo principal de la caja 46, dando como resultado que el compartimiento principal 56, el compartimiento de batería 57 localizado en la porción inferior posterior con respecto al compartimiento principal 56, y el compartimiento de artículo pequeño 67 que se expande en dirección contraria del compartimiento principal 56 para comunicarse con la porción superior posterior del compartimiento principal 56, se forman dentro de la caja de equipaje 35.

Un extremo de abertura del compartimiento de artículo pequeño 67 en el lado del compartimiento principal 46 está cubierto abiertamente por una tapa hecha de resina sintética 68, y la tapa 68 está formada en relación con la porción superior del miembro de cubierta 58. Una porción de conexión entre el miembro de cubierta 58 y la tapa 68 se forma para funcionar como una bisagra 59 al reducir su grosor de material, y la tapa 68 conectada al miembro de cubierta 58 por la bisagra 69 pueden ser cambiados entre una posición para cerrar el extremo de abertura del compartimiento del artículo pequeño 67 en el lado del

compartimiento principal 56 como se indica por la línea sólida en la figura 2, y una posición para abrir el extremo de abertura del compartimiento del artículo pequeño 67 en el lado del compartimiento principal 56 como se indica por la línea de cadena de la figura 2. Así, el extremo de abertura del compartimiento principal 56 al lado del compartimiento del artículo pequeño 67 puede ser abierto y cerrado fácilmente.

Para retener la posición de cierre del extremo abierto en el compartimiento principal 56 al lado del compartimiento del artículo pequeño 67, por ejemplo un par de garras de enganche 70 se suministran integralmente con una porción superior de la tapa 68. Las garras de enganche 70 están acopladas desenganchablemente con la pared posterior 46a del cuerpo principal de la caja 46 en una posición más alta que la abertura 66.

Así, con la caja de equipaje 35 que incluye el compartimiento principal 56, el compartimiento de batería 57 localizado en la porción inferior posterior con respecto al compartimiento principal 56, y el compartimiento del artículo pequeño 67 que se expande hacia atrás desde el compartimiento principal 56 en comunicación con la porción superior de la cámara de almacenamiento principal, el compartimiento de batería 57 que requiere un espacio relativamente amplio está dispuesto en una posición inferior posterior con respecto al compartimiento principal 56 con la caja de equipaje 35, por medio de los cuales las capacidades de los componentes de la motocicleta tales como el tanque de combustible 29 dispuesto sobre el lado posterior de

169
173

15

la caja de equipaje 35 no requiere ser instalado relativamente pequeño en relación con el compartimiento de batería 57, pero puede ser instalado relativamente amplio aunque asegurando un espacio para contener allí la batería 63. Además, en razón a que el compartimiento del artículo pequeño 67, cuya capacidad puede ser instalada pequeña, se forma en un estado expandido al lado posterior del compartimiento principal 56 con el fin de comunicarse con la porción superior posterior de la cama de almacenamiento principal, es posible asegurar el espacio para el compartimiento de almacenamiento 67 mientras se disminuye el efecto en la instalación de la capacidad de tal componente para la motocicleta como el tanque de combustible 29.

En relación también a la figura 4, un regulador de control de voltaje 75 y al menos uno (ambos en esta modalidad) de una bobina de ignición 76 y un controlador de ignición 77 que son unidades eléctricas diferentes del regulador de control de voltaje 75 están dispuestos en una posición delante de la caja de equipaje 35 y por debajo del asiento en tándem 45.

El regulador de control de voltaje 75 se acomoda dentro de la porción de almacenamiento del regulador 78a que se forma en una caja 78 hecha de una aleación de aluminio, por ejemplo. Una porción de almacenamiento del regulador 78a se adecua en la forma de una caja rectangular cuya porción inferior está abierta. El regulador de control de voltaje 75 está contenido dentro de la porción de almacenamiento del regulador 78a con el fin de ser moldeado con una resina sintética, y un acoplador 75a del

regulador de control de voltaje 75 se proyecta hacia abajo de la porción de almacenamiento del regulador 78a. Adicionalmente, una pluralidad de placas planas salientes de radiación de calor 79 para promover la radiación de calor desde el regulador de control de voltaje 75 se proyectan desde una superficie exterior de la porción de almacenamiento del regulador 78a.

Las porciones de montaje de la primera, segunda y tercera unidad eléctrica 78b, 78c, 78d están integralmente con la caja 78. La primer porción de montaje de la unidad eléctrica 78b se adecua a la forma de una caja rectangular cuya porción interior se abre, y es integralmente contigua a una porción posterior de la porción de almacenamiento del regulador 78a, con una abertura rectangular 80 siendo formadas en la primer porción de montaje de unidad eléctrica 78b.

El controlador de ignición 77 se acomoda en la primer porción de montaje de la unidad eléctrica 78b en un estado donde la parte del controlador de ignición 77 se enfrenta a la abertura 80, y se fija a la primer porción de montaje de la unidad eléctrica 78b con una pluralidad de, por ejemplo tres miembros de tornillo 81. Adicionalmente, un acoplador 77a del controlador de ignición 77 se proyecta hacia abajo desde la primera porción de montaje de la unidad eléctrica 78b.

Las segundas y terceras porciones de montaje de la unidad eléctrica 78c y 78d se extienden hacia los lados en paralelo una con la otra desde la porción de almacenamiento del regulador 78a

175-121

17
y la primera porción de montaje de unidad eléctrica 78b. La bobina de ignición 76 se monta en las segundas y terceras porciones de montaje de la unidad eléctrica 78c y 78d. Más específicamente, la bobina de ignición 76 se suministra con un par de porciones de brazo 76a, 76a que están montadas sobre las porciones segunda y tercera de montaje de unidad eléctrica 78c y 78d, respectivamente. Las porciones de brazo 76a, 76a están fijadas con abrazadera a la segunda y tercera porciones de montaje de unidad eléctrica 78c y 78d con pernos 82, 82.

De esta manera, la bobina de ignición 76 y el controlador de ignición 77 están montados en la caja 78 que almacena allí el regulador de control de voltaje 75.

Un plato de soporte frontal 78e que se proyecta hacia delante desde la porción de almacenamiento del regulador 78a y un plato de soporte posterior 78f que se proyecta hacia atrás desde una porción de extremo frontal y de la tercera porción de montaje de unidad eléctrica 78d están integralmente formadas dentro de la caja 78. De otro lado, una abrazadera plana en forma de plato 83 que está confinado contra el plato de soporte frontal 78e desde abajo está soldado a la estructura principal 13 de la estructura del cuerpo del vehículo F, y un perno 85 se inserta a través del plato de soporte frontal 78e y la abrazadera 83 y está acoplado en rosca con un perno soldado 84 que está fijo al lado inferior de la abrazadera 83. El plato de soporte posterior 78f está confinado contra la superficie superior del plato de soporte 25 que esta montado en forma de puente entre ambas estructuras

172
176

posteriores 14. Un perno 87 se inserta a través del plato de soporte posterior 78f y el plato de soporte 25 está acoplado en rosca con una tuerca soldada 86 que se fija al lado inferior del plato de soporte 25.

Al apretar los pernos 85 y 87 que están acoplados en rosca con la tuerca soldada 84 y 86 respectivamente, la caja 78 se monta a la estructura del cuerpo del vehículo F de tal forma que el acoplador 75a del regulador de control de voltaje 75 y el acoplador 77 a del controlador de ignición 77 están dispuestos al lado derecho de la estructura principal 13.

La operación de esta modalidad será ahora descrita. La caja 78, que incluye el regulador de control de voltaje 75 y las placas planas salientes de radiación de calor 79, suministrados sobre la superficie de este, para promover la radiación del calor desde el regulador 75, están montados a la estructura del cuerpo del vehículo F. La bobina de ignición 76 y el controlador de ignición 77 que son las unidades eléctricas diferentes de las del regulador de control de voltaje 75 están montados a la caja 78. Así, no es necesario utilizar ninguna parte especial para montar tales unidades eléctricas como el regulador de control de voltaje 75, la bobina de ignición 76 y el controlador de ignición 77 a la estructura del cuerpo del vehículo F, de esta manera se hace posible reducir el número de partes utilizadas.

Adicional, a la porción de almacenamiento del regulador 78a para contener allí el regulador de control de voltaje 75, la primera

porción de montaje de unidad eléctrica 78e para acomodar y montar un controlador de ignición 77 y las porciones segunda y tercera de montaje de unidad eléctrica 78c y 78d para montar la bobina de ignición 76 están integralmente formadas con la caja 78. Así, es posible incrementar el tamaño de la caja 78 y mejorar de esta manera el desempeño de la radiación del calor.

Más aún, al ensamblar tales otras unidades eléctricas como la bobina de ignición 76 y el controlador de ignición 77, en adición al regulador de control de voltaje 75, a la caja 78, en una unidad, es posible mejorar el desempeño del montaje.

Adicionalmente, en razón a que al menos uno de las bobinas de ignición (ambos en esta modalidad) 76 y el controlador de ignición 77 están montados en la caja 78 que acomoda el regulador de control de voltaje 75, el regulador 75 y la unidad eléctrica asociada con este pueden juntos estar dispuestos en la caja 78, por medio de lo cual es posible facilitar una conexión eléctrica entre el regulador 75, la bobina de ignición 76 y el controlador de ignición 77.

Adicionalmente, en razón a que la caja 78 está dispuesta en una posición delante de la caja de almacenamiento 35 y por debajo del asiento en tándem 45, una pluralidad de unidades eléctricas 76 y 77, que incluyen el regulador de control de voltaje 75, pueden estar dispuestas efectivamente dentro de un espacio vacío en el cual se facilita el mantenimiento.

Aunque una modalidad de la presente invención se ha descrito anteriormente, la invención no está limitada a la modalidad anterior, sino que varias modificaciones del diseño se pueden hacer sin apartarse del alcance de la invención definida por las reivindicaciones.

REIVINDICACIONES

1. Una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta que se provee en la superficie exterior, una caja (78) que incluye un regulador de control de voltaje (75) y una placa plana saliente de radiación de calor (79), y una unidad eléctrica (76, 77) diferente a la del regulador de control de voltaje (75), ~~las cuales están montadas~~ sobre la estructura del vehículo (F), caracterizada porque dicha otra unidad eléctrica (76, 77) está montada sobre una porción de montaje de unidad eléctrica (78b, 78c, 78d) integralmente formada con la caja (78).
2. Una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta de acuerdo a la reivindicación 1, caracterizada porque dicha otra unidad eléctrica es al menos una bobina de ignición (76) y un controlador de ignición (77).
3. Una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta de acuerdo a las reivindicaciones 1 o 2, caracterizada porque la caja de equipaje (35) cuyo lado superior que puede abrirse y cerrarse está cubierto con un asiento de montar (45) que está dispuesto sobre una porción posterior de la estructura del vehículo (F), y dicha caja (78) está dispuesta en una posición adelante de la caja de equipaje (35) y por debajo de dicho asiento de montar (45).

180 176

22

RESUMEN

En una motocicleta en la cual una caja con un regulador de control de voltaje contenido en ella, la caja está provista en una superficie exterior de esta con unas placas planas salientes de radiación de calor para promover la radiación del calor desde el regulador de control de voltaje, y las unidades eléctricas diferentes del regulador de control de voltaje, están montadas a la estructura del cuerpo del vehículo, las otras unidades eléctricas (76, 77) están montadas a las porciones de montaje de la unidad eléctrica (78b, 78c, 78e) integralmente formadas con la caja (78), con el fin de permitir que una pluralidad de unidades eléctricas sean montadas a la estructura del cuerpo del vehículo permitiendo así la reducción del número de partes utilizadas.

127
181

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
Rad: 03-113608-00008-0000
Fec: 2007-02-27 16:28:34 Dep. 2020 NUECREACIONES
Trz. 11 PATENTEYII
Ere: 379 FASENACIONALI
Act 444 RESPUESTAREQUE Folio: 54

NIT : 000176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 07 - 14,450
FECHA : FEBRERO 19 DE 2007

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	Nº. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
CAVELIER ABOGADOS	CONSIGNACION	BANCO POPULAR	050-00110-6	55767405	19/02/2007	35,641,000.00

***** C O N C E P T O *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50009-01-03	CAMBIO DE NCDALIDAD Y MODIFICA	
		12 MARCAS Y LEYAS COMERCIALES	99,000.00
		TOTAL :	99,000.00

SUM: NOVENTA Y NUEVE MIL PESOS

RESPONSABLE : 

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

COLO 12538 841 0073

484
182

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

2020
Bogotá D.C.

Doctor:
Emilio Ferrero
Apoderado

REFERENCIA:

Radicación	03-113.608
Trámite	002
Evento	001
Actuación	430
Oficio No	4352
Folios	004

Como resultado del examen de patentabilidad de la solicitud de la referencia realizado según lo establece el artículo 45 de la decisión 486 de la comisión de la Comunidad Andina, se le informa que:

1. Documentos estudiados:

Para el presente estudio se tuvo en cuenta la descripción de los folios 155 a 174, los dibujos 1 a 4 de los folios 111 a 114, las reivindicaciones 1 a 3 del folio 175, la primera y las últimas son las allegadas como respuesta al oficio No 13.937 del 1 de diciembre de 2006, los alegatos adjuntos a la misma y el memorial de respuesta al oficio No 13.938 de igual fecha.

2. Objeto de la invención

Por la descripción se determinó que la finalidad de la solicitud consiste en suministrar un esquema de disposición de una unidad eléctrica en la estructura de una motocicleta, reivindicada ahora en la forma de una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta.

De otra parte, el pliego reivindica: una estructura de distribución de unidad eléctrica en una motocicleta que se provee en la superficie exterior, una caja (78) que incluye un regulador de control de voltaje (75) y una placa plana saliente de radiación de calor (79), y una unidad eléctrica (76, 77) diferente a la del regulador de control de voltaje (75), las cuales están montadas sobre la estructura del vehículo (F), relacionado en las reivindicaciones 1 a 3.

Según la IPC la clasificación del objeto reclamado es B62J 39/00.

3. Claridad de la solicitud:

3.1 El artículo 27 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina establece que: "el petitorio (...) d) el nombre de la invención (...) naturaleza de la invención". Asimismo, el artículo 6 del decreto 2591, señala que: "el nombre de la invención de que se trata en el artículo 27 literal d) (...) deberá reflejar el objeto y el campo industrial con el cual se relaciona la misma y ser concordante con la materia descrita y las reivindicaciones de la solicitud (...) nombres de fantasía".

Aunque en la página 1 de la respuesta y en la descripción aparece un nuevo título, este deberá ser precisado de forma expresa por el interesado.

3.2 El artículo 28 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina señala que: "la descripción deberá divulgar la invención de manera suficientemente clara y completa para su comprensión y para que una persona capacitada en la materia técnica correspondiente pueda ejecutarla".

La última descripción continúa presentando errores de redacción y traducción por mal uso de las preposiciones a través de, dentro de, sobre, desde, hacia, etc. que muchas veces no corresponden a las relaciones que se quieren establecer.; así como también se detectó un continuo abuso con los gerundios y los tiempos compuestos, propios de otros idiomas pero no del castellano; sin embargo, no es nuestra pretensión pedir que se allegue una nueva versión de ese capítulo porque ello no va a incidir ni en la comprensión de la solicitud ni en el resultado definitivo.

3.3 El artículo 30 de la citada Decisión establece que: "las reivindicaciones definirán la materia que se desea proteger mediante la patente. Deben ser claras y concisas y estar enteramente sustentadas por la descripción".

La nueva reivindicación 1 no es clara porque no se sabe qué es lo que "se provee en la superficie exterior", NO es cierto que haya una "placa saliente" de radiación de calor, no es claro a qué se hace referencia con, "las cuales están montadas sobre la estructura". Una vez más, se recomienda revisar la traducción y redacción, cuidadosamente.

La reivindicación 3 no tiene enlace lógico con la Independiente y se sale del tema porque no aclara o delimita una característica de la estructura de distribución de la unidad eléctrica de las precedentes sino que se aleja a características de la "caja de equipaje", por esta razón no se tendrá en cuenta en lo sucesivo.

Por las razones anteriores, el pliego no cumple las disposiciones del artículo 30.

Como se informa en el folio 138 no se presentaron oposiciones por parte de terceros.

4. Evaluación de la unidad de invención:

El artículo 25 de la Decisión 486 establece que, "La solicitud de patente sólo podrá comprender una invención o un grupo de invenciones relacionadas entre sí, de manera que conformen un único concepto inventivo".

El pliego calificado se refiere a un único concepto por lo que cumple el requisito establecido.

5. Determinación del estado de la técnica:

La fecha para determinar el estado de la técnica es 06 de julio de 2001.

El estado de la técnica determinado es el mismo que se relacionó en el informe de búsqueda de la publicación WO 03/004340.

6. Evaluación de los requisitos de patentabilidad:

En cumplimiento del artículo 14 de la Decisión 486, el cual, dispone que: "Los países miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial"; se procedió a evaluar los requisitos de fondo

con el objeto de establecer la patentabilidad de las reivindicaciones de la solicitud presentadas para tal efecto.

6.1 Evaluación de la novedad

El artículo 16 de la Decisión 486 establece que, "Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica.

El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización, o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida. Solo para el efecto de determinación de la novedad, también se considerará dentro del estado de la técnica, el contenido de una solicitud de patente en trámite ante la oficina nacional competente, cuya fecha de presentación o de prioridad fuese anterior a la fecha de presentación o de prioridad de la solicitud de patente que se estuviese examinando, siempre que dicho contenido esté incluido en la solicitud de fecha anterior cuando ella se publique o hubiese transcurrido el plazo previsto en el artículo 40".

El antecedente 1 (JP 58-196.142) divulga un estructura de distribución de una unidad eléctrica para motocicletas que incluye un regulador de control de voltaje, un disipador de calor y una unidad eléctrica diferente al regulador montadas al marco del vehículo. La unidad eléctrica diferente al regulador está montada en la misma porción de la unidad eléctrica e integrada al soporte. La otra unidad eléctrica es un encendedor (bobina de ignición).

Al realizar una comparación, elemento por elemento, entre el resumen anterior y las reivindicaciones 1 y 2, salta a la vista, que las anticipa totalmente, luego aquellas no tienen novedad.

6.2 Evaluación del nivel inventivo

Conforme al artículo 18 de la decisión 486 que establece "Se considerará que una invención tiene nivel inventivo, si para una persona del oficio normalmente versada en la materia técnica correspondiente, esa invención no hubiese resultado obvia ni se hubiese derivado de manera evidente del estado de la técnica".

La persona del oficio, normalmente versada en la materia técnica correspondiente, que se puede encargar de solucionar el problema planteado en la presente solicitud, es un ingeniero electromecánico con experiencia en distribución eléctrica de automotores, que conozca la composición y los principios básicos de funcionamiento de dichos aparatos o, por lo menos, que cuente con las condiciones necesarias para informarse acerca de esos principios al consultar la literatura técnica respectiva.

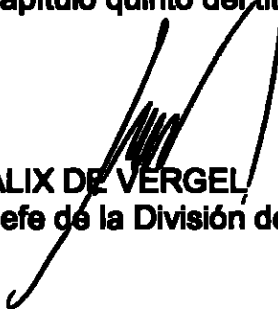
Un técnico en la materia, con solo copiar lo divulgado por el antecedente 1 pudo, de forma obvia, obtener lo reivindicado en 1 y 2 luego, lo solicitado no presenta nivel inventivo.

Por otra parte, un técnico en la materia pudo derivar, de forma obvia, lo reivindicado en 3 con solo disponer la unidad eléctrica divulgada por el antecedente 1 en la parte de delante de la caja de equipaje, por debajo del asiento de montar como lo enseña la publicación 2 (JP11-342.590); por lo tanto, lo reivindicado no presenta nivel inventivo

189
185

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 días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En el caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsisten impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

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.


ALIX DE VERGEL,
Jefe de la División de Nuevas creaciones

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista, de fecha 13 ABR 2004.

Concepto Técnico	Examinador Técnico IE	Examinador jurídico
Número: 525	Código: 202004	Código:

Handwritten signature or initials.