

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO			
RAD:	11-177485- -4	FECHA:	2013-04-12 14:47:51
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)
LUZ CLEMENCIA DE PAEZ

Asunto: Radicación: 11-177485- -4
 Trámite: 11
 Evento: 378
 Actuación: 519
 Oficio: 6671
 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	jp2010/58920				
Fecha de Presentación Internacional	26/05/2010				

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 7 a 29	23/Diciembre/2011
Reivindicaciones:	Folios 30 a 32	23/Diciembre/2011
Dibujos:	Folios 34 a 44	23/Diciembre/2011
Oposiciones:	No se presentaron	
Prioridad:	JP 2009-127161	27/Mayo/2009

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. Por lo tanto se estudiarán las reivindicaciones 1 a 10.

Título de la solicitud: “Vehículo motorizado de dos ruedas” (Fl. 1).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad proporcionar una estructura de carenado lateral para una motocicleta donde se facilite conseguir un efecto de reducir la resistencia del aire de la motocicleta y un efecto de impedir que el viento y el lodo impacten al motociclista durante la marcha de la motocicleta.

Para resolver este problema técnico la solicitud en estudio proporciona una motocicleta que posee un carenado lateral (30) que incluye a primer carenado lateral (31) y un segundo carenado lateral (32). El primer carenado lateral (31) se dispone lateralmente hacia afuera de una pipa de dirección (11a) y una horquilla delantera (15). El segundo carenado lateral (32) se dispone lateralmente hacia afuera de una porción del primer carenado lateral (31) posicionado lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección (11a) y la horquilla delantera (15). El extremo lateral del segundo carenado lateral (32) se posiciona lateralmente hacia afuera del primer carenado lateral (31). Un borde trasero (31 d) del primer carenado lateral (31) se posiciona por lo menos parcialmente hacia atrás de un borde trasero (32b) del segundo carenado lateral (32).

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B62J17/02.

4. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

La reivindicación 1 no es clara porque menciona en las líneas 26 y 27 la frase: “*por lo menos parcialmente*” que es imprecisa, por lo cual no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirla por un término preciso o un rango concreto.

La reivindicación 10 incluye la frase: “*...una ruta de flujo de viento se produce entre los carenados laterales primero y segundo para permitir que el viento fluya a través de ellos durante la marcha de la motocicleta*” es un resultado a alcanzar y no definen al producto, puesto que la reivindicación incluiría no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que lleguen a ese resultado. Se sugiere reemplazarlo por las características esenciales, estructurales, que contribuyen a la obtención de ese efecto.

Se sugiere incluir todos y cada uno de los números de referencia de cada uno de los elementos que hacen parte de la invención.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la solicitud de prioridad: mayo 27 de 2009 y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación*
D1	US2009108629	“Vehicle side cowl with heat exhaust duct”	30/Abril/2009
D2	JP2009107569	“Cowl for motorcycle, and motorcycle”	21/Mayo/2009

El documento D1 divulga un vehículo de carenado que se puede disponer en una porción lateral de un vehículo, y se compone de un conducto que se extiende en una dirección de la anchura del vehículo. El conducto puede tener una abertura interior y una abertura exterior. La abertura interior puede mirar hacia adentro, hacia el cuerpo

del vehículo, y la abertura exterior puede mirar hacia afuera del vehículo. La cubierta puede incluir además un panel para cubrir una parte de la abertura exterior (Resumen).

El documento D2 divulga un carenado lateral (29) de una motocicleta está dispuesto en una porción lateral de la motocicleta, e incluye: un conducto (22c) que se extiende en una dirección de la anchura motocicleta y tiene una abertura (22a) en el interior situada en el lado interno de la dirección de la anchura motocicleta y mirando hacia el interior del cuerpo de la motocicleta, y una abertura (22b) exteriores que se encuentran en el lado exterior de la dirección de la anchura motocicleta y hacia afuera del cuerpo de la motocicleta, y una cubierta exterior (23) para cubrir una parte de los (22b) de abertura exterior. Una porción de los (22b) de abertura exterior sin cubrir por la cubierta (23) exterior en la vista lateral es protegida por la cubierta (23) exterior en la vista frontal (Resumen).

6. Examen de Patentabilidad (Art 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en *“Una motocicleta, compuesta por: un bastidor de chasis del vehículo que incluye pipa de dirección; un eje de dirección insertado con posibilidad de giro en la pipa de dirección; una horquilla delantera fijada al eje de dirección; una rueda delantera soportada con posibilidad de giro por una porción inferior de la horquilla delantera;...”* (Fl. 30)

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Una motocicleta	Una motocicleta (10) (fig. 1).	Una motocicleta (10) (fig. 1).
Un bastidor de chasis del vehículo que incluye pipa de dirección.	Un bastidor de chasis del vehículo que incluye pipa de dirección (24a) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Un bastidor de chasis del vehículo que incluye pipa de dirección (24a) (Fig. 1).
Un eje de dirección insertado con posibilidad de giro en la pipa de dirección.	Un eje de dirección insertado con posibilidad de giro en la pipa de dirección (24a) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Un eje de dirección insertado con posibilidad de giro en la pipa de dirección (24a) (Fig. 1).
Una horquilla delantera fijada al eje de dirección.	Una horquilla delantera (14) fijada al eje de dirección (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Una horquilla delantera (14) fijada al eje de dirección (Fig. 1).
Una rueda delantera.	Una rueda delantera (12) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Una rueda delantera (12) (Fig. 1).
Un tanque de combustible dispuesto hacia atrás de la pipa de dirección.	Un tanque de combustible (26) dispuesto hacia atrás de la pipa de dirección (24a) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Un tanque de combustible (26) dispuesto hacia atrás de la pipa de dirección (24a) (Fig. 1).
Un asiento dispuesto hacia atrás del tanque de combustible.	Un asiento (28) dispuesto hacia atrás del tanque de combustible (26) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Un asiento (28) dispuesto hacia atrás del tanque de combustible (26) (Fig. 1).
Un motor dispuesto debajo del tanque de combustible, situándose el motor hacia atrás de la rueda delantera.	Un motor (30) dispuesto debajo del tanque de combustible (26), situándose el motor (30) hacia atrás de la rueda delantera (12) (Fig. 1).	Un motor (30) dispuesto debajo del tanque de combustible (26), situándose el motor (30) hacia atrás de la rueda delantera (12) (Fig. 1).
Un carenado delantero dispuesto hacia adelante de la pipa de dirección.	Un carenado delantero (20) dispuesto hacia adelante de la pipa de dirección (24a) (Fig. 1).	Un carenado delantero (20) dispuesto hacia adelante de la pipa de dirección (24a) (Fig. 1).
Un carenado lateral, posicionado en una altura mayor que un extremo trasero de la rueda delantera y un extremo inferior del motor, disponiéndose el carenado lateral lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección y la horquilla delantera.	Un carenado lateral (29), posicionado en una altura mayor que un extremo trasero de la rueda delantera (12) y un extremo inferior del motor (30), disponiéndose el carenado lateral lateralmente (29) hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Párr. 14 a 31, Fig. 1).	Un carenado lateral (29), posicionado en una altura mayor que un extremo trasero de la rueda delantera (12) y un extremo inferior del motor (30), disponiéndose el carenado lateral lateralmente (29) hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Fig. 1).
El extremo posterior del carenado lateral se posiciona hacia atrás de un extremo delantero del tanque de combustible.	El extremo posterior del carenado lateral (29) se posiciona hacia atrás de un extremo delantero del tanque de combustible (26) (Párr. 14 a 31, Figs. 1, 4 a 6).	El extremo posterior del carenado lateral (29) se posiciona hacia atrás de un extremo delantero del tanque de combustible (26) (Figs. 1, 4 a 6).
El carenado lateral incluye: un primer carenado lateral	El carenado lateral (29) incluye: un primer carenado lateral (22) dispuesto	El carenado lateral (29) incluye: un primer carenado lateral (22) dispuesto

dispuesto lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección y la horquilla delantera.	lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Figs. 1 y 6).	lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Figs. 1 y 6).
Un segundo carenado lateral dispuesto lateralmente hacia afuera del primer carenado parcial lateral posicionado lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección y la horquilla delantera.	Un segundo carenado lateral (23) dispuesto lateralmente hacia afuera del primer carenado parcial lateral (22) (Fig. 5) posicionado lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Figs. 2 y 6).	Un segundo carenado lateral (23) dispuesto lateralmente hacia afuera del primer carenado parcial lateral (22) (Fig. 5) posicionado lateralmente hacia afuera de la pipa de dirección (24a) y la horquilla delantera (14) (Figs. 2 y 6).
El segundo carenado lateral incluye un extremo lateral posicionado lateralmente hacia afuera de un extremo lateral del primer carenado lateral.	El segundo carenado lateral (23) incluye un extremo lateral posicionado lateralmente hacia afuera de un extremo lateral del primer carenado lateral (22) (Fig. 5).	El segundo carenado lateral (23) incluye un extremo lateral posicionado lateralmente hacia afuera de un extremo lateral del primer carenado lateral (22) (Fig. 5).
Un borde trasero del primer carenado lateral se posiciona por lo menos parcialmente hacia atrás de un borde trasero del segundo carenado lateral.	Un borde trasero del primer carenado lateral (22) se posiciona por lo menos parcialmente hacia atrás de un borde trasero del segundo carenado lateral (23) (Párr. 14 a 31, Fig. 3).	Un borde trasero del primer carenado lateral (22) se posiciona por lo menos parcialmente hacia atrás de un borde trasero del segundo carenado lateral (23) (Fig. 3).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales de la motocicleta de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Las reivindicaciones dependientes 2 a 4, 6 y 9 no mencionan alguna característica que haga nueva al producto de la reivindicación 1, dado que por ejemplo para la reivindicación 2 el documento D2 enseña que el borde trasero del primer carenado lateral (panel del lado interno del elemento 22) se dispone enteramente hacia atrás del borde trasero del segundo carenado lateral (panel lateral exterior del elemento 23) (Fig. 3).

Para la reivindicación 3, el documento D2 enseña una abertura exterior (22b) que incluye una proyección que sobresale lateralmente hacia afuera desde la abertura lateral interna (22a), extendiéndose la proyección en una dirección longitudinal del vehículo, y el segundo panel lateral exterior (23) siendo fijado a la proyección (22e) provista en la sección proyectada (abertura externa del elemento 22b) (Párr. 12).

Para la reivindicación 4, el documento D2 enseña una ruta de flujo de viento se produce entre los carenados laterales primero (interior del elemento 22) y segundo (exterior del elemento 23) para permitir que el viento fluya entre ellos durante la marcha de la motocicleta, y la ruta de flujo de viento se produce por una acanaladura formada por el primer carenado lateral (22), el segundo carenado lateral (23) y la proyección (Fig. 4).

Para la reivindicación 6 el documento D1 enseña que una luz intermitente (25) dispuesta debajo del carenado lateral exterior (23) (Párr.21 y Fig. 2).

Para la reivindicación 9, el documento D1 enseña que el motor es un motor refrigerado por agua (Párrs. 19, 22, 23 y Reiv. 6) sin embargo se maneja parte del calor emitido por flujo de corrientes de aire para disipar el calor asemeja la misma función.

De lo anterior se puede afirmar que las reivindicaciones 2 a 4, 6 y 9 no se consideran nuevas.

7. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US2009108629	1, 2 a 4	Novedad- Nivel inventivo
D2	JP2009107569	1, 6 y 9	Novedad- 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 2013-04-16

Elaboró: Rachid Ponce Vergel
Revisó: Rosa Patricia Tellez Chavarro