

Bogotá D.C. 8 de Abril de 2.013

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 12-071180- -00005-0000

Fecha: 2013-04-11 12:29:23 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 3 MODELO Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 523 RESPUESTA Folios: 8

Dr.

JOSE LUIS SALAZAR LOPEZ

Director Nuevas Creaciones ©

Superintendencia de Industria y Comercio.

S I C

Ref.: Radicación 12-71180- -4

DEP. 2020 DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES

EVE. REGISTRO/DEPOSITO/CONCESION/DEPOSITO

TRA: PATENTE MODELO DE UTILIDAD.

Con el debido respeto doy respuesta a su requerimiento de fecha 15-03-13, RAD. 12-71180 con las modificaciones sugeridas.

Título de la solicitud: "Doble transmisión para motocicleta." N º 12 – 071180 – 00000 - 0000

Respetuosamente.

LUIS AUGUSTO MARTINEZ URIBE

C. C. 17'116.612

Dirección: Calle 64 C Nº 104-20 Viña del Mar, Engativá, Bogotá D. C.

Correo E. lamauri@hotmail.com Tel 4648027 y 314 8271525

1 de 8

DOBLE TRANSMISION PARA MOTOCICLETA

(57) RESUMEN:

La DOBLE TRANSMISION PARA MOTOCICLETA es un mecanismo adicional que está compuesto por: un plato dentado para cadena, una cadena, un piñón dentado para cadena, un eje, dos soportes y dos ruedas.

Estos elementos están dispuestos en la siguiente forma:

El plato (2) dentado para cadena, es exactamente igual al plato (1) que está unido al rin de la llanta trasera, y que es accionado por la cadena (1) mediante el piñón (1) adherido por el eje (1) a la transmisión que la da movilidad a la moto.

En el plato (2) está insertado fijo un rodamiento para instalarlo en el eje (2) de la llanta trasera en forma paralela al plato (1) con el fin de que ambos puedan girar igualmente, estando separados por una distancia que permita que en el plato (2) se pueda instalar la cadena (2) sin que las dos cadenas se rosen o friccionen.

Los dos soportes son tubos metálicos o platinas que en cada extremo hay fijo el rodamiento (1) y el rodamiento (2). El rodamiento (1) está instalado en cada extremo del eje (2) de la llanta trasera. Los dos soportes están unidos en su otro extremo por el eje (3) que se inserta en cada rodamiento (2). El eje (3) sostiene al piñón (2) que están unidos por un pin, y que está en línea con la cadena (2) y el plato (2) y a las dos ruedas (D T) o llantas adicionales, cada una sujeta mediante un pin en el extremo del eje (3) con las que obtiene la DOBLE TRANSMISION de la motocicleta.

SECTOR TECNOLOGICO.

Esta innovación tecnológica está enmarcada dentro del sector de vehículos automotores de tracción por cadena, propiamente de motocicleta.

ANTCEDENTES DE LA INVENCION.

Las motocicletas son vehículos automotores de solo dos ruedas o llantas: una delantera y otra trasera, de tracción solo en la rueda o llanta trasera, por medio de una cadena que es puesta en movimiento circular por intermedio de un piñón exterior de la caja de cambios accionada por el motor.

Las motos, al igual que los automóviles que tienen tracción trasera, que son los de mayor circulación en vías pavimentadas, tienen iguales dificultades cuando transitan en terrenos destapados o sin pavimentar. Esta dificultad es la base para la invención de la DOBLE TRANSMISION para automotores de la época, en tiempos de la segunda guerra mundial, dando paso a los llamados todo terreno, 4X4 o camperos, que se desplazan con mayor efectividad en terrenos pantanosos, irregulares, resbalosos y de mayor pendiente.

A las motos, para darles mayor agarre en terrenos húmedos de irregular topografía, la llanta trasera tiene un labrado de tacos con los que se adhiere mas al terreno y que en lodazales penetran en el suelo, siendo mas efectivo su desplazamiento, pero con la desventaja de que se pueden resbalar de un lado a otro con facilidad, produciendo inestabilidad y posibles caídas que pueden ocasionar lesiones mas o menos graves a quien(es) la(s) esté(n) utilizando.

CONFORMACION.

La DOBLE TRANSMISION está conformada por los siguientes componentes:

- 1 – Dos soportes hechos de barras, tubos o platinas que en cada extremo tienen insertados fijos sendos rodamientos, rodamiento (1) y rodamiento (2) que sirven para soportar o sostener a los componentes del conjunto de la DOBLE TRANSMISION.
- 2 – Un plato (2) dentado para cadena.
- 3 – Una cadena (2).
- 4 – Un pin (1).

5 – Un piñón (2) dentado para cadena.

6 – Un eje (3).

7 – Dos ruedas (DT) o llantas auxiliares.

8 – Dos guayas, una para cada soporte.

9 – Dos templetes.

FUNCIONAMIENTO.

Al encender el motor y meter el cambio, el piñón (1) gira haciendo girar a la cadena (1) la que a su vez hace girar al plato (1) que está adherido a la llanta trasera, la que entra en movimiento giratorio e inicia el desplazamiento de la moto.

En una de las cavidades del plato (2), que ha sido ensamblado paralelo al plato (1) se pega mediante soldadura una tuerca para lo cual, a manera de tornillo, se introduce un pin(1) que llega a ocupar una de las cavidades del plato (1) con el propósito de que cuando éste gire, haga girar al plato (2).

La cadena (2) entrelaza al plato (2) con el piñón (2) perfectamente alineados, de tal manera que cuando el plato (2) gire, haga girar al piñón (2) que está sujeto por medio de un pin al eje (3) el cual está ensamblado en el rodamiento (2) de cada soporte. En los extremos del eje (3) se encuentran las dos ruedas (DT) debidamente sujetas por medio de pines con las que se va a desarrollar la DOBLE TRANSMISION.

Al dar arranque al motor y meter el cambio se inicia el movimiento giratorio del piñón (1), de la cadena (1) y del plato (1). Como el plato (2) está sujeto por medio del pin(1) al plato (1), al girar éste gira igualmente el plato (2) que está entrelazado por la cadena (2) con el piñón (2) sujeto mediante un pin al eje (3) ensamblado en el rodamiento (2) de cada soporte, y que en sus extremos están sujetas por medio de pines las dos ruedas (DT), las que entran en movimiento giratorio, produciéndose el desplazamiento por DOBLE TRANSMISION.

Para que la ruedas (DT) tengan suficiente agarre con el suelo, desde cada uno de los dos soportes se desprende un cable o guaya que está unida por el otro extremo a un tensor atornillado a cada lado del chasis que hace que tanto las dos ruedas (DT) como la llanta

trasera de la moto, estén a la misma altura y ejerzan la misma presión sobre el suelo para que la tracción sea uniforme en la llanta trasera y en las ruedas (DT).

Debe haber una perfecta simetría en el engranaje que ejerce la DOBLE TRACCION, la llanta trasera y las dos ruedas (DT); es decir que con los giros que el piñón (2) le hace dar a las ruedas (DT), estas recorran la misma distancia que recorre la llanta trasera de la moto con los giros que a ésta le hace dar el plato (1).

UTILIDAD

Son varias las utilidades que se derivan de la DOBLE TRANSMISION en la moto:

- 1 – Se utiliza la misma potencia que el motor le imprime a la llanta trasera para producir la tracción en las dos ruedas (DT) y conferirle mayor potencia a la moto en el desplazamiento.
- 2 – Las dos ruedas (DT) confieren a la moto mayor agarre y mayor eficiencia en el desplazamiento preferentemente en terrenos destapados, húmedos, resbalosos, y de irregular topografía.
- 3 – Las dos ruedas (DT) confieren a la moto, en terrenos destapados, húmedos, resbalosos y de topografía irregular mayor estabilidad por cuanto impide que se resbale de forma inclinada, disminuyendo la posibilidad de una caída accidental.
- 4 – En el caso de pinchazo de la llanta trasera, las dos ruedas (DT) la reemplazan y la marcha puede continuar sin deterioro de la llanta trasera desinflada.
- 5 – En los desplazamientos en los que no se requiera la DOBLE TRANSMISION, el conjunto de las ruedas (DT) se puede izar y llevar a una altura conveniente, asegurándola debidamente para que no se caiga durante la marcha.

CAPITULO REIVINDICATORIO.

- 1 – La DOBLE TRANSMISION se caracteriza porque es un mecanismo adicional compuesto por: un plato (2) dentado para cadena; una cadena (2); un piñón (2) dentado para cadena;

5 de 8

un eje (3); dos soportes de tubo, barra o platina; dos rodamientos (1); dos rodamientos (2) y dos ruedas (DT).

2 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con la reivindicación Nº 1, se caracteriza por ser un mecanismo adicional compuesto por: un plato (2) dentado para cadena, ensamblado paralelo al plato (1) con distancia entre si que permite instalar la cadena (2) libre de rose o fricción con la cadena (1), el cual se sujeta por medio de un pin al plato (1) para que éste lo haga girar.

3 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones Nº 1 y 2, se caracteriza porque el plato (2) permite ensamblar la cadena (2) que al girar produce el movimiento de la DOBLE TRANSMISION.

4 – La DOBLE TRANSMISIÓN, de acuerdo con las reivindicaciones Nº 1, 2 y 3, se caracteriza porque la cadena (2) enlaza al piñón (2) sujeto por medio de un pin al eje (3) y que recibe la fuerza giratoria que le imprime la cadena (2).

5 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones Nº 1, 2, 3, y 4, se caracteriza por la fuerza giratoria que le transmite el plato (2) sujeto por medio de un pin al plato (1) por medio de la cadena (2) enlazada con el piñón (2) sujeto por medio de un pin al eje (3) hace girar a éste que en sus extremos están sujetas por medio de pines las dos ruedas (DT).

6 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2, 3, 4, y 5, se caracteriza porque las dos ruedas (DT) sujetas por medio de pines al eje (3) al girar duplican la tracción y la fuerza de desplazamiento de la moto.

7 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2, 3, 4, 5 y 6, se caracteriza porque el eje (3) está insertado en el rodamiento (2) de cada uno de los soportes que sostienen el conjunto compuesto por el eje (3), el piñón (2) y las dos ruedas (DT).

8 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2, 3, 4, 5, 6, y 7, se caracteriza porque cada uno de los dos soportes tiene fijo en cada uno de sus extremos un rodamiento (1) y un rodamiento (2) en los que se insertan el eje (2) y el eje (3) completando el conjunto de la DOBLE TRANSMISION.

9 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8, se caracteriza porque los dos soportes que sostienen las dos ruedas (DT) son móviles, permitiendo cuando no se necesita la DOBLE TRANSMISION subir las dos ruedas (DT) y bajarlas cuando se necesite la DOBLE TRANSMISION.

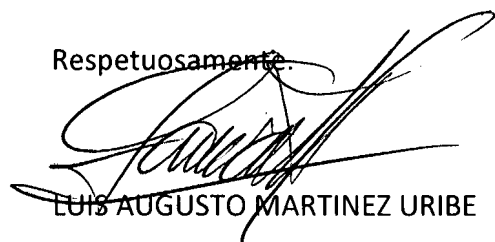
10 – La DOBLE TRANSMISION, de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, se caracteriza porque, alrededor al rodamiento (2) de cada soporte, se fija un extremo de una guaya y el otro extremo se fija a un templete atornillado a cada lado del chasis para que al tensionar la guaya las ruedas (DT) no se separen del suelo, lo que las haría perder el agarre y se anularía la DOBLE TRANSMISION.

4 - DETERMINACION DEL ESTADO DE LA TECNICA.

Item	Documento	Título	Fecha de publicación
D1	CO 09-76486	Patín auxiliar para moto	30-09-2009

Este documento está en la solicitud de patentabilidad N° 09 – 076486 – 00000 – 0000 presentada el 23 – 07 – 2009 de mi propiedad y autoría, la cual fue rechazada y por consiguiente la presento nuevamente en la solicitud de patentabilidad que nos ocupa, sin que con ello se pierda la innovación o novedad, dado que las dos solicitudes de patentabilidad son de mi propiedad intelectual y de mi autoría. En constancia adjunto copia de la solicitud de patentabilidad de “Patín auxiliar para moto”, en la que en el anverso se puede apreciar mi nombre junto con el número de mi cédula de ciudadanía colombiana y en el reverso en la parte inferior derecha está estampado mi nombre, mi firma y mi número de cédula. Por este motivo, respetuosamente les solicito no afecten mi nueva solicitud de patentabilidad por “Requisito que afecta: Novedad” ya que también es de mi propiedad intelectual.

Respetuosamente.



LUIS AUGUSTO MARTINEZ URIBE

C. C. 17'116.612

Dirección: Calle 64 C N° 104 – 20 Viña del Mar, Engativá, Bogotá D. C.

Correo electrónico : lamauri@hotmail.com tel 4648027 y 314 8271525

7-de 8

Base ta 608 30-09-2009

-3-

PETITORIO			
 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA		SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO 5n No. 09-076486- -00000-0000 Fecha: 2009-07-23 12:06:28 Dep. 2020 NUECREACION Tra. 3 MODELO Eje: 1 REGDEPOSITO Act. 411 PRESENTACION Folios 16	
FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE			
SOLICITUD DE:			
☐ Patente de Invención ☒ Patente de Modelo de Utilidad			
2 SOLICITANTE		IDENTIFICACIÓN	
Nombre: <u>Luis Augusto Marturi</u> Dirección: <u>Cr 109A N° 64-12 P3</u> Nacionalidad o Domicilio: <u>Colombiano</u> Lugar de Constitución: Teléfono: <u>310 8139359</u> Fax: E-mail: <u>lamarturi@hotmail.com</u>		☒ C.C. ☐ NIT ☐ C.E. ☐ Otro Cual: <u>17/11/6.612</u> Número: <u>17/11/6.612</u>	
3 REPRESENTANTE O APODERADO		IDENTIFICACIÓN	
Nombre: Dirección: Teléfono: E-mail:		☐ C.C. ☐ NIT ☐ C.E. ☐ Otro Cual: <u>TP</u> Número:	
4 INVENTOR (ES) (72)		Nombre: <u>Luis Augusto Marturi Uribe</u> Dirección: <u>Cr 109A N° 64-12 P3</u> Nacionalidad o Domicilio: <u>Colombiano</u>	
5 Título (54) <u>Patín Auxiliar para moto</u>			
6 Número de reivindicaciones <u>Ocho (8)</u>			
7 Clasificación Internacional (51)			
8 Prioridad ☐ SI ☐ NO		(33) País de Origen	(32) Fecha
9 Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los: ☐ 6 meses ☐ 12 meses ☐ 18 meses ☐ Otro Cual <u>8 días.</u>			
10 Comprobante de pago No.		Fecha	
Instrucciones para el diligenciamiento del presente formulario, ver reverso de esta página			

11

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.
- ☐ Documento que acredite la existencia y representación legal cuando el solicitante sea persona jurídica.
- ☐ Poderes, si fuere el caso.
- ☐ Certificado de la fecha de presentación de la solicitud prioridad expedida por la autoridad correspondiente y una 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.
- ☐ Resumen
- ☐ Descripción de la invención.
- ☐ Una o más reivindicaciones
- ☐ Dibujos y/o planos necesarios.
- ☐ De ser el caso, copia del contrato de acceso.
- ☐ De ser el 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 12x12 cm.
- ☐ De ser el caso, información sobre otras solicitudes de patente o títulos obtenidos en el extranjero por el mismo titular o su causante, relacionadas parcial o totalmente con la invención de esta solicitud.

12

FIGURA CARACTERÍSTICA:



13

Solicito la concesión de la patente.

NOMBRE:

Luis Augusto Martínez Orbe

FIRMA:

C.C.

17116612

TP

Instrucciones para la presentación de los anexos, ver reverso de esta página.