

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO			
RAD:	12-110694- -6	FECHA:	2013-06-21 12:09:43
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)
MARGARITA CASTELLANOS ABONDANO

Asunto: Radicación: 12-110694- -6
 Trámite: 11
 Evento: 378
 Actuación: 519
 Oficio: 10951
 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/IN2010/00078				
Fecha de Presentación Internacional	02/12/2010				

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:	Rad. N° 12-110694-00000-0000	03/Julio de 2012
Reivindicaciones:	Rad. N° 12-110694-00000-0000	03/Julio de 2012
Dibujos:	Rad. N° 12-110694-00000-0000	03/Julio de 2012
Prioridad:	IN 2965/CHE/2009	02/Diciembre/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 23.

Título de la solicitud: “Sistema aislado de carga eléctrico basado en la carga de viento” (Fl. 1).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de un método y un sistema acoplados a un vehículo eléctrico, los cuales mejoran la carga del sistema de acumulación de energía, ofreciendo una mayor velocidad de desplazamiento y un alto rango de distancia recorrida; sin aumentar el espacio requerido para ensamblar un sistema de recarga robusto dentro del vehículo.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un vehículo eléctrico con motor de accionamiento, controlador de la velocidad del motor, equipo y mecanismo de freno, medios de aceleración, un sistema de suministro de energía que tiene la unidad de carga basada en viento con generador accionado por el viento, unidades de suministro de energía que tienen dispositivos de acumulación de energía conectados en configuraciones en serie y/o paralelo incluyendo un inversor y un rectificador o controlador de voltaje, una sección intermedia, un combinador, un interruptor de bypass y una sección intermedia; de igual manera ofrece un método que opera la sección intermedia de tal manera que en el primer medio ciclo de operación la salida de PS1 está conectada a la entrada de la carga y, simultáneamente, la entrada de PS2 está conectada a la salida del generador accionado por el viento para recargar y en el siguiente medio ciclo la entrada de PS1 está conectada a la salida del generador accionado por el viento para recargar y, simultáneamente, la salida del PS2 está conectado a la carga, así manteniendo un aislamiento completo del sistema de recarga y de la carga combinando el suministro de PS1 y PS2 en el combinador, elemento que evita la intermitencia debido al desplazamiento en la sección intermedia.

El objeto de la presente Solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B 60 L 8/00.

4. De la Solicitud de Patente

Titulo

El título no corresponde con el objeto de la solicitud porque no divulga todas las características incluidas en el pliego reivindicatorio, por lo cual se sugiere al solicitante modificarlo por “Sistema y método de carga eléctrica mediante mecanismo de viento acoplado dentro de un vehículo” o hacer la corrección necesaria.

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

Las reivindicaciones 1 a 3, 8, 12, 14 y 16 no son claras porque los términos “*dos o más*”, “*opera*”, “*dispuestos*”, son imprecisos, por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica.

Las reivindicaciones 1 a 8, 12 a 16 y 18 no son claras porque los términos “*controlador de velocidad de motor*”, “*medios de aceleración*”, “*unidades de suministro de energía*”, “*unidades de acumulación de energía*”, “*una sección intermedia*”, “*un combinador*”, “*certificador*” y “*sección intermitente*”, son generales, por lo tanto, no permiten establecer la diferencia y el aporte realizado por la invención frente al estado de la técnica.

Las reivindicaciones 1 a 6, 10 a 14 y 18 no son claras porque caracterizan la invención por sus resultados a obtener así, “*donde el suministro de energía para el motor de accionamiento es compartido entre las unidad de suministro*”, “*conecta la salida de una de las unidad es de suministro PS1 a la combinador para suministrar energía al motor de accionamiento y al mismo tiempo conecta la entrada del generador accionado por el*

viento para recargar las baterías en la otra unidad de suministro PS2 y viceversa, con un aislamiento completo del sistema de recarga de una unidad de carga del vehículo”, “de tal manera que el primero medio ciclo de operación la salida de la unidad de suministro de energía PS1 está conectada a la entrada del motor de accionamiento y la entrada de la unidad de suministro de energía PS2 está conectada a la salida del generador accionado por el viento para recargar y en el siguiente medio ciclo la entrada de la unidad de suministro de energía PS1 está conectada a la salida del generador accionado por el viento para recargar y la salida de la unidad de suministro de energía PS2 está conectado al motor de accionamiento, así manteniendo un aislamiento completo del sistema de recarga y del motor de accionamiento”, “donde el suministro de energía para el motor de accionamiento es compartida entre las unidades de suministro”, “de tal manera que en el primero medio ciclo de operación los dispositivos de acumulación de energía de una unidad de suministro de energía PS1 figuran en una configuración paralelo y están conectados a la salida del generador accionado por el viento para recargar y, simultáneamente, los dispositivos de acumulación de energía de la otra unidad de suministro de energía PS2 figuran en una configuración en serie y están conectados a suministrar energía al motor de accionamiento mientras que el otro generador accionado por el viento se mantiene en rotación libre y durante el segundo medio ciclo el viceversa de la operación anterior se lleva a cabo con un aislamiento completo del sistema de recarga de la unidad de carga”, “que cuando él funciona desplaza los dispositivos de acumulación de energía conectados a ese eje en una configuración en serie”, “la entrada del sistema de carga basado en viento es insignificante debido a la débil viento de frente”, “con los dispositivos de acumulación de energía conectados manualmente antes de utilizar el vehículo en una configuración en serie a un eje de un disposición “bloqueo y pin”, “está separable montada y adecuadamente posicionada para recibir el máximo viento de frente durante el movimiento del vehículo”, “en el que el elemento separable montado es tal que la unidad de carga basada en viento es desenganchado del sistema de suministro de energía o completamente eliminado o separado del vehículo”, “donde el suministro de energía para el motor de accionamiento es compartida entre las unidades de suministro y la sección intermedia conecta la salida de una de las unidades de suministro PS1 al combinador para suministrar energía al motor de accionamiento y al mismo tiempo conecta la entrada del generador accionado por el viento para recargar las baterías en la otra unidad de suministro PS2 y viceversa, con un aislamiento completo del sistema de recarga de la unidad de carga”, “donde el suministro de energía para el motor de accionamiento es compartido entre las unidades de suministro y la sección intermedia opera de tal manera que en el primero medio ciclo de operación los dispositivos de acumulación de energía de una unidad de suministro de energía PS1 figuran en una configuración paralelo y están conectados a la salida del generador accionado por el viento para recargar y, simultáneamente, los dispositivos de acumulación de energía de la otra unidad de suministro de energía PS2 figuran en una configuración en serie y están conectados a suministrar energía al motor de accionamiento mientras que el otro generador accionado por el viento se mantiene en rotación libre y durante el segundo medio ciclo el viceversa de la operación anterior se lleva a cabo con un aislamiento completo del sistema de recarga de la unidad de carga”, “dispuestos para combinar las salidas de la sección intermedia recibidas durante cada medio ciclo para suministrar el corriente necesario para el motor de accionamiento”, “de tal manera que los condensadores reciben la voltaje de flotación después que las baterías son completamente cargadas por el generador accionado por el viento” lo cual no es permitido ya que equivaldría a definir el problema técnico a resolver y el alcance de 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.

Las reivindicaciones 19, 22 y 23 no son claras porque no revelan ninguna característica técnica tangible adicional a las mencionadas en las reivindicaciones precedentes, por el contrario, sugieren los usos que puede tener la presente solicitud.

La reivindicación 3 no es clara ni concisa puesto que revela las mismas características técnicas tangibles previamente divulgadas en la reivindicación 1.

La reivindicación 13 no es clara ni concisa puesto que revela las mismas características técnicas tangibles previamente divulgadas en la reivindicación 12.

Se recomienda al solicitante incluir las referencias de los dibujos para ser más claras las características técnicas tangibles, se permite la presencia de signos de referencia entre paréntesis después de la característica mencionada en la reivindicación; así como incluir en las reivindicaciones independientes un preámbulo en donde se indican aquellas características técnicas conocidas en el estado de la técnica y una parte caracterizadora en donde se indican las características esenciales de la invención.

De igual manera, se recuerda al solicitante que las reivindicaciones son las características técnicas esenciales de una invención, para las cuales se reclama la protección legal mediante la solicitud de patente. Para el caso de producto, estas deben contener todas las características técnicas de carácter tangible (partes mecánicas, eléctricas, electrónicas y su relación o conexión), las cuales le permitan obtener los usos, resultados o funcionamiento deseado, estas pueden contener si es necesario referencias de los dibujos para ser más claras, se permite la presencia de signos de referencia entre paréntesis después de la característica mencionada en la reivindicación; para un procedimiento, estas deben divulgar los pasos necesarios para obtener un producto y/o una transformación de un estado inicial, en el caso de invenciones implementadas por computador, los pasos deben estar vinculados con una materia técnica tangible, la cual debe ser específica para el desarrollo de dicho procedimiento, y que resuelva el problema técnico propuesto por la solicitud.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de prioridad invocada: diciembre 02 de 2009. Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, no se encontró documento que anticipe el objeto de esta solicitud.

6. Conclusión

Las reivindicaciones 1 a 23 no se encuentran divulgadas en el estado de la técnica, por lo tanto cumplen con los requisitos de los artículos 16 y 18 de la Decisión 486. Sin embargo, es necesario que el solicitante realice las correcciones y/o aclaraciones a las objeciones de claridad en el capítulo reivindicatorio.

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 2013-06-25

Elaboró: Diego Gonzalez Castillo
Revisó: Angelica Maria Ramirez