



No. 06-034463- -00010-0000

Fecha: 2011-02-17 17:14:01 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 444 RESPUESTAREQUE Folios: 6

As. 100.780

Señora

JEFE DE DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E.

S.

D.

REF: Expediente No. 06 034 463 – solicitud de patente de invención a favor
de HONDA MOTOR CO., LTD.

Respuesta al oficio No. 13158 del 8 de octubre de 2010

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO, portador de la tarjeta profesional No. 57.492 del C.S.J., obrando como apoderado de la sociedad HONDA MOTOR CO., LTD., según lo acredita el documento de poder presentado ante esa División, me permito dar respuesta a las observaciones de carácter técnico y jurídico, relacionadas con la patentabilidad, para la concesión de la patente de acuerdo con la Decisión 486 según el concepto técnico No. 3137 notificado por fijación en lista de fecha 8 de octubre de 2010 y cuyo término fue prorrogado el 23 de diciembre de 2010.

En respuesta a las objeciones del Señor Examinador, en cuanto a la claridad de las reivindicaciones, adjuntamos un nuevo capítulo reivindicatorio que subsana dichas objeciones sin ampliar la materia divulgada inicialmente y con sustentado adecuado en la descripción.

En cuanto al número de reivindicaciones independientes, este nuevo capítulo (de 1-6 reivindicaciones) contiene ahora únicamente dos. La primera corresponde a la reivindicación 1, que hace referencia a la motocicleta, en donde las reivindicaciones 2 y 3 son ahora dependientes y describen una

mayor especificidad de la misma. Del mismo modo, la segunda reivindicación independiente es la 4, relacionada con la unidad de potencia, en donde las reivindicaciones 5 y 6 también representan una mayor especificidad de esta unidad. En este sentido, consideramos que las nuevas reivindicaciones son completamente claras y describen adecuadamente el alcance de la materia que se quiere proteger.

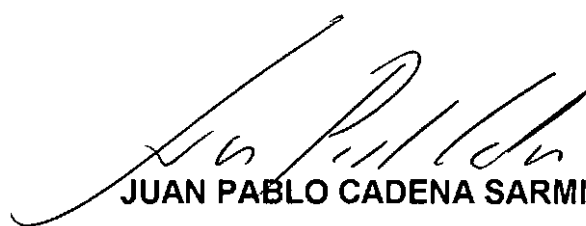
Es preciso resaltar que estas dos configuraciones son totalmente correspondientes con el concepto inventivo de la solicitud que es proporcionar una motocicleta (ver página 2, párrafo 3) y una unidad de potencia (ver página 2, párrafo 4) que permiten resolver el único problema técnico de mantener el control y el impulso de la motocicleta aún cuando el motor de combustión interna se está deteniendo (ver página 1). Esto se logra mediante la incorporación de una estructura neutra en la caja de transmisión y su inclusión tanto en una motocicleta como en una unidad de potencia separada que puede instalarse en un vehículo tal como una motocicleta aparte.

Una vez mencionado esto, hacemos referencia a la entrevista sostenida con respecto al presente expediente donde se concluyó, al explicar este mismo concepto inventivo único de la solicitud, que era entonces posible superar las falencias de las anteriores reivindicaciones, con cuatro independientes, al unificarlas en dos reivindicaciones independientes, una asociada a la motocicleta y otra a la unidad de potencia, tal como ahora se reivindica. En este sentido, no es posible dejar una única reivindicación independiente ya que el desarrollo inventivo del solicitante proporciona al estado del arte precisamente estas dos configuraciones, que son la motocicleta y la unidad de potencia, como se mencionó anteriormente. Por esta razón, consideramos que solo mediante el mantenimiento de estas dos reivindicaciones independientes puede darse una protección adecuada a este desarrollo y solicitamos entonces respetuosamente el retiro las objeciones a la solicitud.

En vista de lo anteriormente expuesto, respetuosamente solicitamos la concesión del privilegio solicitado ya que, en opinión del solicitante, cumple con todos los requisitos dispuestos en la Decisión 486 de la comunidad andina.

De la señora Jefe,

Atentamente



JUAN PABLO CADENA SARMIENTO
C.C. No. 80.410.337 de Usaquén
T.P. No. 57492 del C.S.J.
Calle 70A No. 4-41

Bogotá, D.C., 16 de febrero de 2011
MXB/NFA
Anexos

REIVINDICACIONES

1. Una motocicleta (1) que comprende:

- un motor de combustión interna (11) con un cigüeñal (15);
- un mecanismo de transmisión (12);
- un embrague de arranque centrífugo (30); y
- un convertidor de torque (40);

en donde el embrague de arranque centrífugo (30) y el convertidor de torque (40) se disponen entre el cigüeñal (15) y el mecanismo de transmisión (12); y la motocicleta (1) incluye además un embrague unidireccional (60) dispuesto entre el cigüeñal (15) y el convertidor de torque (40), de modo que el embrague unidireccional (60) transmita potencia desde el mecanismo de transmisión (12) al cigüeñal (15) sólo cuando una fuerza motriz, transmitida desde una rueda (6) al mecanismo de transmisión (12), es mayor que una fuerza motriz del motor de combustión interna (11), y una velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es menor que un valor predeterminado.

2. Una motocicleta (1) de acuerdo con la reivindicación 1, en donde el embrague unidireccional (60) comprende:

- un anillo de rodamiento interno (62) conectado al cigüeñal (15);
- un anillo de rodamiento externo (61) conectado al convertidor de torque (40);
- un elemento de rodamiento (64) dispuesto entre el anillo de rodamiento externo (61) y el anillo de rodamiento interno (62) en una posición predeterminada;
- un resorte (66) que presiona el elemento de rodamiento (64); y
- un vástago (65) que empuja el elemento de rodamiento (64) a una posición predeterminada contra la fuerza de empuje del resorte debida a la fuerza centrífuga.

3. Una motocicleta (1) de acuerdo con la reivindicación 1, en donde:

- el mecanismo de transmisión (12) dispuesto entre la rueda (6) y el cigüeñal (15) transmite la fuerza motriz;
- el embrague de arranque centrífugo (30) dispuesto entre el mecanismo de transmisión (12) y el cigüeñal (15) que transmite la fuerza motriz; y comprende:
 - un embrague interior (31) fijado al cigüeñal (15),

- un embrague exterior (35) giratoriamente soportado en el cigüeñal (15) y conectado al mecanismo de transmisión (12) capaz de transmitir la fuerza motriz, y
- un embrague de peso (34) el cual está dispuesto entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) y transmite la fuerza motriz entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) cuando la velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es inferior a un primer valor predeterminado, y
- el embrague unidireccional (60) está dispuesto entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) con el fin de transmitir la fuerza motriz del embrague exterior (35) al embrague interior (31) cuando una velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es inferior a un segundo valor predeterminado, el cual es menor que el primer valor predeterminado, y una velocidad de rotación del embrague exterior (35) es no menor a una velocidad de rotación del embrague interior (31).

4. Una unidad de potencia (10) que comprende:

- un motor de combustión interna (11) con un cigüeñal (15);
- un mecanismo de transmisión (12);
- un embrague de arranque centrífugo (30); y
- un convertidor de torque (40);

en donde el embrague de arranque centrífugo (30) y el convertidor de torque (40) se disponen entre el cigüeñal (15) y el mecanismo de transmisión (12); y la unidad de potencia (10) incluye además un embrague unidireccional (60) dispuesto entre el cigüeñal (15) y el convertidor de torque (40), de modo que el embrague unidireccional (60) transmita potencia desde el mecanismo de transmisión (12) al cigüeñal (15) únicamente cuando una fuerza motriz, transmitida desde una rueda (6) al mecanismo de transmisión (12), es mayor que una fuerza motriz del motor de combustión interna (11), y una velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es menor que un valor predeterminado.

5. La unidad de potencia (10) de acuerdo con la reivindicación 4, en donde el embrague unidireccional comprende:

- un anillo de rodamiento interno (62) conectado al cigüeñal (15);
- un anillo de rodamiento externo (61) conectado al convertidor de torque (40);
- un elemento de rodamiento (64) dispuesto entre el aro de rodamiento externo (61) y el aro de rodamiento interno (62) y que transmite el torque del

aro de rodamiento externo (61) al aro de rodamiento interno (62) en una posición predeterminada;

- un resorte de empuje (66) que empuja el elemento de rodamiento (64); y
- un vástago (65) que empuja el elemento de rodamiento (64) a la posición predeterminada contra la fuerza de empuje del resorte debida a la fuerza centrífuga.

6. Una unidad de potencia (10) de acuerdo con la reivindicación 4 en donde:

- el mecanismo de transmisión (12) dispuesto entre la rueda (6) y el cigüeñal (15) transmite la fuerza motriz;
- el embrague de arranque centrífugo (30) dispuesto entre el mecanismo de transmisión (12) y el cigüeñal (15) transmite la fuerza motriz, y comprende:
 - un embrague interior (31) fijado al cigüeñal (15),
 - un embrague exterior (35) giratoriamente soportado en el cigüeñal (15) y conectado al mecanismo de transmisión (12) capaz de transmitir la fuerza motriz, y
 - un embrague de peso (34) el cual está dispuesto entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) y transmite la fuerza motriz entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) cuando la velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es inferior a un primer valor predeterminado, y
- un embrague unidireccional (60) está dispuesto entre el embrague interior (31) y el embrague exterior (35) con el fin de transmitir la fuerza motriz del embrague exterior (35) al embrague interior (31) cuando una velocidad de rotación del cigüeñal (15) no es inferior a un segundo valor predeterminado, el cual es menor que el primer valor predeterminado, y una velocidad de rotación del embrague exterior (35) es no menor a una velocidad de rotación del embrague interior (31).