

CAVELIER

ABOGADOS

www.cavelier.com
cavelier@cavelier.com

EDIFICIO SISKI
CARRERA 4 No. 72 - 35
BOGOTÁ 8, COLOMBIA

Teléfono: (57-1) 347 3611
Telefax: (57-1) 211 8650
(57-1) 700 4814
Fax in U.S.A.: (1-305) 675 7743

Señor Director
DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES
Superintendencia de Industria y Comercio
E. S. D.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 06-094694- -00010-0000

Fecha: 2011-09-19 16:37:57 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 444 RESPUESTAREQUE Folios: 4

Trámite : 011
Evento : 378
Actuación : 444

Referencia : Expediente No. 06.094.694
Asunto : Solicitud de patente para **SISTEMA GENERADOR ELECTRICO MONTADO EN VEHICULO**
Solicitante : **CONTOUR HARDENING, INC**
Fecha de Solicitud : 20 de septiembre de 2006

1. Yo, Luz Clemencia DE PÁEZ, en mi condición de apoderada de la sociedad solicitante de la patente de la referencia, me refiero al oficio No. **7783** notificado por fijación en lista del 13 de mayo de 2011.

2. Mediante memorial radicado el día 5 de agosto de 2011 solicité plazo de treinta (30) días para atender el oficio No. **7783**.

3. Mediante oficio No. **7783** se puso en conocimiento del solicitante el informe que contiene las observaciones hechas por su Despacho sobre la presente solicitud de patente. Las observaciones realizadas en el oficio son las siguientes:

3.1 Análisis de Patentabilidad

3.1.1 Novedad

Afirma el Examinador que las características esenciales de la reivindicación 1 de la solicitud ya habían sido anticipadas en D1 y que por lo tanto las mismas no son nuevas.

4. Respuesta a las objeciones

De este modo y con el objeto de atender las objeciones arriba mencionadas, se desean poner de presente las siguientes aclaraciones y argumentos:

Nº. 06.094.694

4.1 Argumentos a favor de la novedad de la solicitud

En concordancia con el Artículo 16 de la Decisión 486, una invención se considera novedosa cuando no está comprendida en el estado de la técnica. Lo anterior indica que toda invención debe ofrecer al menos una característica técnica nueva sobre el estado del arte más cercano.

Con respecto a las consideraciones hechas por el Examinador en cuanto a que la presente solicitud no contiene características técnicas diferentes a las ya reveladas en el documento D1 (US5563451), deseamos poner de presente lo siguiente:

Específicamente, con relación a la reivindicación 1 de la presente solicitud, deseamos aclarar que la anterioridad citada no revela o sugiere "un motor primario para un vehículo controlado por un sistema de control (22)" o "un dispositivo de engrane y desengrane operable para engranar y desengranar dicho dispositivo de transferencia de energía mecánica de dicho motor primario, dicho dispositivo de engrane y desengrane estando interconectado al sistema de control para controlar el acoplamiento de dicho generador eléctrico de CA con base en datos de entrada del sistema de control (22)".

La anterioridad D4, revela una salida de transmisión parcial (PTO) que se acciona en cuanto se pone la transmisión en neutro. Por el contrario, como se ha descrito en la presente solicitud y como es entendido en la en el estado del arte, un sistema de control vehicular, tal como el sistema de control (22) de la presente solicitud, es un controlador computarizado que controla los parámetros de funcionamiento de los componentes de vehículos, incluyendo el motor y transmisión, para optimizar las condiciones de funcionamiento. Por ejemplo, el sistema de control vehicular (22) de la presente solicitud incluye un programa de PTO que controla el motor primario para que opere a RPM específicas, que pueden ser mantenidas a un nivel constante que es generalmente mayor al valor nominal de las RPM en reposo del motor primario. Dicho programa de PTO de ejemplo usa un algoritmo para mantener las RPM de operación dentro del rango de potencia con el fin de mantener una velocidad constante. Por lo tanto, cuando el generador es cargado y se aumenta la carga del motor primario, el sistema de control (22) vehicular responde y aumenta la potencia con el fin de mantener una velocidad constante.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante aclarar que no existe enseñanza o sugerencia alguna en D4 con respecto a que se este usando en dicho documento un sistema de control (22), igual al de la presente solicitud, o que el vehiculo de dicha anterioridad se encuentre equipado co un sistema como el de la presente solicitud.

Adicionalmente, deseamos poner de presente que la reivindicación 1 de la presente solicitud, requiere que el dispositivo de engrane y desengrane se encuentre interconectado al sistema de control (22) para controlar el acoplamiento con base en datos de entrada del sistema de control (22). Por el contrario, el sistema revelado en D4 requiere simplemente que la transmisión se encuentre en neutro en donde la PTO se encuentra acoplada.

De manera similar, con respecto a la reivindicación 7 de la presente solicitud, no existe enseñanza o sugerencia alguna en D4 en cuanto a que el motor primario opere a unas RPM preseleccionadas sobre un rango operacional variable de RPM o que "el dispositivo de engrane y desengrane engancha el dispositivo de transferencia de energía mecánica al motor principal cuando el motor principal se encuentra en dichas RPM preseleccionadas".

Con respecto a las reivindicaciones 11, 14, 16, 17 y 23, deseamos aclarar que D4 no revela ni sugiere las siguientes características de dichas reivindicaciones:

- que el sistema de control vehicular suministra combustible al motor principal a una velocidad y condición tal para variar la potencia de salida de dicho motor principal (Reivindicación 11).
- que el dispositivo desplazable es un solenoide que recibe una señal eléctrica (Reivindicación 14).
- un dispositivo de relé para interconectar el solenoide al sistema de control vehicular que es operable para generar la señal eléctrica cuando se detecta que la transmisión automática se encuentra en Parqueo (P) y que tanto el interruptor del operador como el de ignición se encuentran en la posición de encendido (On) (Reivindicación 16).
- una transmisión hidráulica (Reivindicación 17).
- un interruptor de operación de emergencia para desengranar al generador de CA del motor primario (Reivindicación 23).

Igualmente, la anterioridad D4 no revela o sugiere ninguna de las características técnicas reveladas en las reivindicaciones 18 a 21.

Así las cosas, consideramos que el Examinador se encuentra especulando con respecto a que la anterioridad D4 revelaba ya el sistema de la presente solicitud, ya que como se ha demostrado anteriormente, existe más de una característica técnica que dicha anterioridad no revelaba.

De acuerdo con lo anterior, solicitamos amablemente al Examinador que reconsidere y tenga por superada la objeción de novedad formulada, por cuanto la anterioridad citada no revela todas las características técnicas de la presente invención y consecuentemente no puede ser considerado una anterioridad válida capaz de afectar la novedad de la presente solicitud.

Puesto que se han atendido a cabalidad las observaciones hechas por su Despacho sobre la presente solicitud de patente, respetuosamente solicito se otorgue el privilegio de patente para la presente solicitud. Sin embargo, en el evento que el Despacho considere que una modificación adicional es necesaria, respetuosamente le solicito hacer uso de la facultad que le otorga el artículo 45 inciso 2 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina a efecto de requerir nuevamente de nuestra parte cualquier complementación o aclaración.

Señor Director,


LUZ CLEMENCIA DE PÁEZ

C.C. 35.456.344 de Usaqué

T.P.A. No. 23.555