

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Cra. 7a # 74 - 64 Oficina 506
Tel: (571) 3132408 - 3132423 - 3132410 - 3131759
Fax: (571) 3131647 - 3132367
E-mail: rubiolaw@cable.net.co
Apartado Aereo 21848
Bogota, D.C. -Colombia

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 07-008619- -00007-0000

Fecha: 2010-11-11 15:35:53 Dep. 2020 DIR.NUEVASOR
Tra. 2 PATENTES Eva: 1 REGDEPOSITO
Act. 444 RESPUESTAREQUE Folios: 5

Doctora

Alix CÉSPEDES DE VERGEL

Jefe de la División de Nuevas Creaciones

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMER

E. S. D.

REF.	Expediente No.	07-008619
	Patente de Invención:	"MOTOR DE COMBUSTION INTERNA PARA VEHICULO"
	Titular:	HONDA MOTOR CO., LTD.

RESPUESTA A REQUERIMIENTO

**OFICIO No. 11166 Y CONCEPTO TECNICO NO.2690 NOTIFICADO POR FIJACION EN
LISTA DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 2010.**

Humberto RUBIO CAMACHO, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la Cédula de Ciudadanía No.17'192.062 de Bogotá, Abogado en Ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No. 50.007 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, actuando en carácter de apoderado de la Sociedad **HONDA MOTOR CO., LTD.**, domiciliada 1-1, Minami, Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón; encontrándome dentro del término legal para dar respuesta al auto proferido por su Despacho mediante Oficio 11166 y Concepto Técnico No.2690, notificado por estado de 2 de septiembre de 2010, me permito:

Manifiestar:

1. DE LAS REIVINDICACIONES

- 1.1. Teniendo en cuenta las observaciones del examinador, estamos anexando un nuevo capítulo reivindicatorio que muestra en forma clara lo nuevo que se pretende aportar a la técnica, así como se han modificado los números de referencias.
- 1.2. Así, la nueva reivindicación 1 se ha limitado introduciendo el contenido de las reivindicaciones 2 y 3 originales. Así, las reivindicaciones 2 y 3 originales han sido suprimidas y las restantes reivindicaciones originales (4 a 6) han sido reenumeradas como nuevas reivindicaciones 2 a 4, cambiando la dependencia en los casos en que ha sido necesario y se han añadido los números de referencia tal y como sugería el examinador.
- 1.3. Así, los cambios se entienden comprendidos dentro del ámbito de protección original de la solicitud y por lo tanto se considera que no hay materia nueva añadida.

2. DETERMINACION DEL ESTADO DE LA TECNICA Y NOVEDAD

Con respecto a las objeciones basadas en el estado de la técnica citado, nos permitimos indicar lo siguiente:

- 2.1 El examinador considera que el documento D1: US 6453872 afecta la invención reivindicada. El documento D1 (US 6453872) describe una válvula de inyección de combustible y un motor de combustión interna donde se integra la citada válvula. Dicha invención comprende que en una porción de salida de un orificio de inyección (8) de una válvula de la inyección de combustible (1), se elimine una parte (A1, 7B) de una pared que forma el orificio de inyección (8), eliminándose a su vez una restricción u obstáculo para el flujo de pulverización. Así se produce una deflexión de la pulverización de forma que la pulverización es más abundante en el lado donde está liberada de la restricción mencionada y es más escasa en el lado donde se mantiene la restricción. Así, se mejora el encendido de un motor de combustión interna, y se realiza una pulverización óptima que reduce la cantidad de componentes gaseosos que quedan sin quemar.

- 2.1.1 Aunque los elementos descritos en la reivindicación 1 original estaban anticipados por el documento D1, tal y como exponía el examinador, no ocurre lo mismo con las características técnicas descritas en las reivindicaciones 2 y 3 originales que ahora forman parte de la primera reivindicación independiente.

En dicha reivindicación 2 original, se describe que una porción en forma de guía (81,82) se forma en la cubierta de la culata (25) para guiar el aire circulante hacia la segunda guía de admisión de aire (79). Esta característica técnica que se incluye en la nueva reivindicación 1 no está contemplada en la invención descrita en D1. Por tanto dicha característica técnica es nueva y no se puede considerar como obvia para un experto en la materia por lo que también tiene altura inventiva.

En dicha reivindicación 3 original, se describe que se ha previsto un perno (83) para fijar la cubierta de la culata (25) a la culata del cilindro (24) al mismo tiempo que está desviado con el fin de evitar la porción en forma de guía (82,83). Esta característica técnica que se incluye en la nueva reivindicación 1 no está contemplada en la invención descrita en D1. Por tanto dicha característica técnica es nueva y no se puede considerar como obvia para un experto en la materia por lo que también tiene altura inventiva.

- 2.1.2 Por lo tanto podemos concluir que la nueva reivindicación 1 es novedosa e inventiva frente a D1.

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Página 3 de 3

Expediente No. 07-008619

2.1.3 Las restantes reivindicaciones, siendo dependientes de manera directa o indirecta de la reivindicación 1 son, por lo tanto, nuevas e inventivas frente al estado de la técnica citado.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto consideramos que se han superado las objeciones de fondo planteadas en la presente acción oficial.

Anexar:

Nuevo capítulo reivindicatorio.

Petición:

Conforme a lo anterior, una vez atendido los requerimientos del examinador mediante los argumentos expuestos y el nuevo capítulo reivindicatorio, solicito muy respetuosamente a su Despacho, continuar el trámite de rigor y de ser el caso se hagan las correspondientes observaciones con el ánimo de hacer lo pertinente dentro del presente trámite.

Atentamente,



HUMBERTO RUBIO CAMACHO

C.C. 17'192.062 de Bogotá

**T.P. 50.007 de Consejo Superior
de la Judicatura.**

COD. 4134

REIVINDICACIONES

1. Un motor de combustión interna para un vehículo en el que una unidad de cilindro (22) que aloja un pistón (40) de manera alternativa, está dispuesta de tal manera que la línea de eje (C) de la unidad de cilindro (22) se dirija sustancialmente hacia adelante en la dirección de avance del vehículo, comprendiendo el motor:

una primera guía de admisión de aire (78) que está dispuesta en el lado de superficie de tierra de una culata de cilindro (24) de la unidad de cilindro (22) y que guía aire circulante hacia un agujero de bujía (66,67,76); y

una segunda guía de admisión de aire (79) que está dispuesta en el lado de superficie de tierra de una cubierta de culata (25) de la unidad de cilindro (22) y que guía el aire circulante hacia la primera guía de admisión de aire (78),

donde una porción en forma de guía (81,82) para guiar el aire circulante hacia la segunda guía de admisión de aire (79) está formada en la cubierta de culata (25) y donde se ha previsto un perno (83) para fijar la cubierta de culata (25) a la culata de cilindro (24) al mismo tiempo que está desviado con el fin de evitar la porción en forma de guía (81,82).

2. El motor de combustión interna para un vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque

la cubierta de culata (25) está formada integralmente con la segunda guía de admisión de aire (79).

3. El motor de combustión interna para un vehículo según cualquiera de las reivindicaciones 1 o 2, caracterizado porque

la culata de cilindro (24) está formada integralmente con la primera guía de admisión de aire (78).

4. El motor de combustión interna para un vehículo según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque

dos bujías (64,65) están unidas a la culata de cilindro (24), una camisa de aire (69) a usar para enfriar alrededor

de el agujero de bujía (66,67,76) está dispuesta en la culata de cilindro (24), y el aire circulante es guiado dentro de la camisa de aire (69).