

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Cra. 7a # 74 – 64 Oficina 506
Tel: (571) 3132408 – 3132423 - 3132410 - 3131759
Fax: (571) 3131647 - 3132367
E-mail: rubio@hrcia.com

Apartado 100
Bogotá, D.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 07-012820- -00007-0000

Fecha: 2010-12-10 14:46:06 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 444 RESPUESTAREQUE Folios: 5

Doctora

Alix CÉSPEDES DE VERGEL

Jefe de la División de Nuevas Creaciones

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E. S. D.

REF.	Expediente No.	07-012.820
	Patente de Invención:	“ESTRUCTURA DE LA INSTALACIÓN DE SENSORES DE GASES DE ESCAPE EN EL MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA”
	Titular:	HONDA MOTOR CO., LTD.

RESPUESTA A REQUERIMIENTO

OFICIO No. 12593 Y CONCEPTO TECNICO No. 2857 NOTIFICADO EL 24 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 107-8556, Japón; encontrándome dentro del término legal para dar contestación al auto proferido por su Despacho mediante Oficio No. 12593 y Concepto Técnico No.2857, notificado por estado de 24 de septiembre de 2010, me permito:

Manifestar:

1. Nuevo título

De acuerdo a lo expresado por el examinador se ha modificado el título para que concuerde con lo que se reclama en el capítulo reivindicatorio, quedando así:

“ESTRUCTURA DE LA INSTALACIÓN DE SENSORES DE GASES DE ESCAPE EN EL MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA”

2. Enmiendas al capítulo de reivindicaciones

El examinador recomienda revisar las reivindicaciones al alcance de protección de la legislación Colombiana. Atendiendo la buena sugerencia del examinador, se presenta un nuevo capítulo de reivindicaciones. Adicionalmente, nos permitimos informar que las modificaciones realizadas a las reivindicaciones están enteramente sustentadas en la memoria descriptiva de la presente solicitud y no contienen materia que no haya sido incluida anteriormente.

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Página 2 de 3

Expediente No. 07-012820

Adicionalmente, nos permitimos indicar que la presente solicitud de Patente en Colombia tiene una patente paralela en Japón. En la patente paralela en Japón, las referencias JP 2002-47939-A y JP 11-200913-A, que han sido citados en la presente solicitud, también fueron citados en la japonesa, siendo esta última concedida el 14 de octubre de 2008 (Patente Concedida en Japón No. 4209441) después de presentar las enmiendas que se acompañan al presente escrito.

Las enmiendas en las reivindicaciones 1 a 6 de la presente solicitud están basadas en las reivindicaciones de la Patente Japonesa Concedida. Las partes enmendadas, en especial la reivindicación 1, están sustentadas en la página 14, línea 32 a página 17 línea 9 de la descripción original y en la figura 6, de la presente solicitud. La nueva reivindicación 6 está basada en la página 14, líneas 16 a 31 de la solicitud original y la figura 6 de la presente solicitud.

Las partes pre-caracterizantes y caracterizante han sido cuidadosamente marcadas mediante el "caracterizado porque".

Con respecto a las sugerencias del examinador en las reivindicaciones 1 a 3, de fusionar la reivindicación 3 con la reivindicación 2 y con la reivindicación 1 en una nueva reivindicación 1 el solicitante considera que no es viable.

El motor de combustión interna de acuerdo con la reivindicación 1 de la presente invención tiene una característica en la cual "un primer enchufe (64) y un segundo enchufe (65) están montados sobre la mencionada culata (24), el primer enchufe (64) y un sensor del gas de escape (68) están instalados en lados opuestos, uno del otro, respecto al puerto de escape (50), y cuando al mirar a partir de una dirección axial del cilindro (C), el primer enchufe (64) está instalado a fin de estar aproximadamente ortogonal al sensor del gas de escape (68) y estar aproximadamente en paralelo a una dirección de prolongación del puerto de admisión (49) y el puerto de escape (50), y el segundo enchufe (65) está coaxialmente instalado con el sensor del gas de escape (68) sobre la culata (24), y cuando al mirar a partir de una dirección axial del cilindro (C), el segundo enchufe (65) está instalado a fin de estar aproximadamente ortogonal a la dirección de prolongación del puerto de admisión (49) y al puerto de escape (50) y estar aproximadamente en paralelo al sensor del gas de escape (68)".

Con esta característica, es posible disponer eficazmente el primer enchufe, el segundo enchufe y el sensor del gas de escape en una sola culata.

Sin embargo, la referencias JP 2002-47939-A y JP 11-200913-A ni enseñan ni sugieren las características técnicas como se recitan en la enmendada reivindicación 1 de la presente invención. Concretamente, el JP 2002-47939-A divulga un motor de combustión interno que tiene dos enchufes en la culata, pero no divulga nada acerca de la instalación del sensor del gas. Mientras que el JP 11-200913-A divulga una configuración de culata que tiene un sensor del gas de escape, pero no divulga nada acerca de la relación posicional entre el primer y segundo enchufes, el puerto de escape y el puerto de admisión.

Como se describe anteriormente, JP 2002-47939-A y JP 11-200913-A no divulgan o sugieren las características tal y como se recitan en la enmendada reivindicación 1. Por lo

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Pagina 3 de 3

Expediente No. 07-012820

tanto, la reivindicación 1 es Nueva y tiene Altura Inventiva. Consecuentemente, el solicitante considera que la actual reivindicación enmendada 1 debe ser concedida.

Además, el solicitante considera que las reivindicaciones 2 a 6 deben ser concedidas debido al menos a su dependencia sobre la concedida reivindicación 1.

Se han adaptado las reivindicaciones de tal forma que sean claras y concisas para que definan la materia que se desea proteger, por tanto la presente solicitud de invención cumple con lo establecido en los artículos 16, 18 y 30 de la Decisión 486, es decir, la solicitud en estudio es una invención novedosa, tiene nivel inventivo y no se deriva de manera evidente del estado de la técnica, es susceptible de aplicación industrial, por tanto cumple con los requisitos establecidos en nuestra legislación para que sea otorgado el privilegio de invención.

Por lo anteriormente expuesto consideramos que la presente solicitud es novedosa tiene nivel inventivo, las reivindicaciones definen la materia que se desea proteger siendo claras, concisas y debidamente sustentadas en la descripción y no está comprendida en el estado de la técnica, conforme lo establece el Art. 14, 16 y 30 de la Decisión 486.

De manera atenta solicito a su Despacho, tener en cuenta todos y cada una de las consideraciones expuestas anteriormente, al momento de estudiar el presente caso.

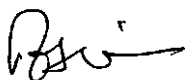
Anexo:

Nuevo capítulo reivindicatorio

Petición:

Conforme a lo anterior, una vez atendidos los requerimientos y exigencias del examinador y al tener en cuenta el nuevo capítulo reivindicatorio, así como los argumentos expuestos, 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 que comprende una culata (24) sobre la cual están instalados un puerto de admisión (49) y un puerto de escape (50), caracterizado porque un primer enchufe (64) y un segundo enchufe (65) están montados sobre la mencionada culata (24),

el primer enchufe (64) y un sensor del gas de escape (68) están instalados en lados opuestos, uno del otro, respecto al puerto de escape (50), y cuando al mirar a partir de una dirección axial del cilindro (C), el primer enchufe (64) está instalado a fin de estar aproximadamente ortogonal al sensor del gas de escape (68) y estar aproximadamente en paralelo a una dirección de prolongación del puerto de admisión (49) y el puerto de escape (50), y

el segundo enchufe (65) está coaxialmente instalado con el sensor del gas de escape (68) sobre la culata (24), y cuando al mirar a partir de una dirección axial del cilindro (C), el segundo enchufe (65) está instalado a fin de estar aproximadamente ortogonal a la dirección de prolongación del puerto de admisión (49) y al puerto de escape (50) y estar aproximadamente en paralelo al sensor del gas de escape (68).

2.- El motor de combustión interna según la reivindicación 1,

caracterizado porque

una chaqueta de aire (69) para el enfriamiento del espacio alrededor de los agujeros de los enchufes (66, 67) del primer enchufe (64) y del segundo enchufe (65), está instalada sobre la culata (24).

3.- El motor de combustión interna según la reivindicación 1, caracterizado porque un puerto introductor del aire (75) que se traslada de la chaqueta de aire (69) instalada sobre la culata (24) y el sensor del gas de escape (68) están instalados en lados opuestos, uno del otro, respecto al puerto de escape (50).

4.- El motor de combustión interna según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3,

5 caracterizado porque el primer enchufe (64) y el segundo enchufe (65) están instalados en una sola chaqueta de aire (69) provista sobre la culata (24).

5.- El motor de combustión interna según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, que comprende adicionalmente un bloque de cilindro (22) instalado de tal manera que la
10 línea axial del mismo se encuentra aproximadamente en paralelo a la tierra.

6.- El motor de combustión interna según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, que adicionalmente comprende
15 una cámara de cadena de levas (62),

caracterizado porque al mirar desde la dirección axial del cilindro (C), la cámara de cadena de levas (62) y el puerto de escape (50) están instalados en lados opuestos, uno del otro, respecto de la dirección axial del cilindro (C).