



Industria y Comercio

SUPERINTENDENCIA

DELEGATURA PROPIEDAD INDUSTRIAL

División de Nuevas Creaciones

SOLICITUD

PATENTE DE MODELO DE UTILIDAD

21. EXPEDIENTE No.

07-33646

54. TÍTULO

CAMARA TURBO IMPULSORA

51. CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL

B60K 8/00

71. SOLICITANTE

CONSTANTINO VICENTE QUINTERO

DOMICILIO

CALLE 67 # 8-12 ofc. 102

74. APODERADO

EL MISMO

22. BOGOTÁ, D. C.,

ABRIL 3 - 2007

PETITORIO

Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

REGISTRO DE INDUSTRIAS Y COMERCIO
Reg. 07-033646-00000-0000
Reg. 2007-04-03 15.26.36 Dep. 2020 HUECREACIONES
Tra. 3 MODELO
Evs. 1 REGDEPOSITO
An. 411 PRESENTACION Folios 18

FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE 2000-3

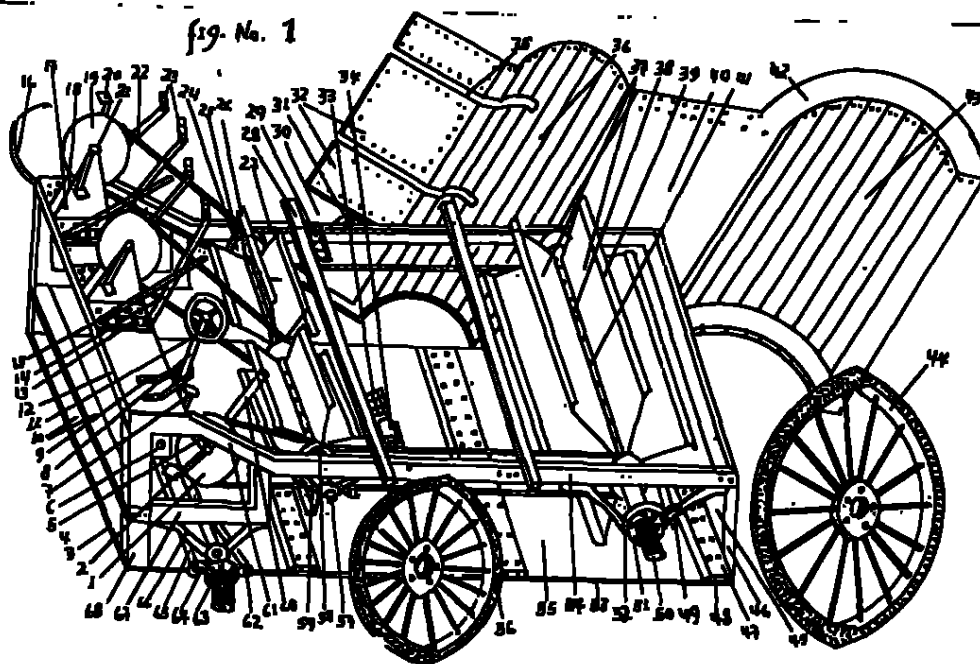
1 SOLICITUD DE: ☐ Patente de Invención. ☒ Patente de Modelo de Utilidad.			
2 SOLICITANTE (71)	Nombre: <u>Constantino Vicente Quintero Hernandez</u> Dirección: <u>Calle 67 # 8-12 ofc. 102</u> Teléfono: <u>2102570</u> Fax: E-mail: Domicilio: <u>Cra 13A # 31-71</u>	IDENTIFICACIÓN C.C. ☒ NT. ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Número <u>19181629</u>	
3 REPRESENTANTE O APODERADO (74)	Nombre: <u>El Duero</u> Dirección: Teléfono: Fax: E-mail:	IDENTIFICACIÓN C.C. ☐ NT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Número _____ TP _____	
4 INVENTOR (ES) (72)	Nombre: <u>Constantino Vicente Quintero Hernandez</u> Dirección: <u>Calle 67 # 8-12 ofc 102</u> Teléfono: Fax: E-mail: Domicilio: <u>Cra 13A # 31-71</u>	IDENTIFICACIÓN C.C. ☒ Otro ☐ C.E. ☐ Número <u>19181629 131</u>	
5 Título (54) <u>CAMARA TURBO LITRIZORA</u>			
6 Clasificación Internacional (51) _____			
7 Prioridad SI ☐ NO ☒	(33) País de Origen _____ _____ _____	(32) Fecha _____ _____ _____	(31) Número de Solicitud _____ _____ _____
8 Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los: 6 meses ☒ 12 meses ☐ 18 meses ☐ Otro ☐			
Comprobante de pago No. <u>51183689</u>		Fecha <u>Mar 31 07</u>	
Instrucciones para el diligenciamiento del presente formulario, ver reverso de esta página.			

10

ANEXOS

- ☐ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud.
- ☐ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.
- ☐ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad.
- ☐ Certificado de existencia y representación legal cuando el solicitante sea persona jurídica.
- ☐ Poderes, si fuere el caso.
- ☐ Copia certificada de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Traducción simple de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Documento de cesión del inventor al solicitante o a su causante.
- ☐ Descripción de la invención.
- ☐ Una o más reivindicaciones.
- ☐ Dibujos y/o planos necesarios
- ☐ De ser el caso, copia del contrato de acceso.
- ☐ De ser el caso, documento que acredite la licencia o autorización de uso de conocimientos tradicionales de las comunidades indígenas.
- ☐ De ser el caso, certificado de depósito del material biológico
- ☐ Arte final 12x12.

11 FIGURA CARACTERÍSTICA:



Instrucciones para la presentación de los anexos, ver reverso de esta página.

Ref. Registro CAMARA TURBO IMPULSORA.

La Cámara Turbo Impulsora es el sistema de vehículo, de cualquier tipo, como de pedal, de combustible o eléctrico, bien terrestre, aéreo o acuático, en el que se le adapta una cámara sellada por cuatro lados, como son los laterales, por encima y por debajo, dejando abiertas la parte frontal, que viene a ser la boca y debe ser mas amplia para facilitar un mayor ingreso del aire y la abertura trasera, que viene a ser el desfogue. Esta cámara, mediante dos o mas turbinas en forma cilíndrica y horizontal, debe adecuarse de manera que la mitad de las aletas, permanezcan en forma rotativa dentro de la cámara de aire y la otra mitad, en la cubierta cilíndrica, que puede variar su posición según la necesidad, así la figura No. 1 y 2 muestra las elevaciones cilíndricas sobre el piso del vehículo o sobre el techo y la cámara va debajo de estas. También se puede hacer en forma contraria, la cámara por encima y por debajo la mitad del cilindro. La primera turbina, presenta las aletas o aspas ligeramente curvadas hacia atrás, lo cual facilita la recolección de aire a medida que el vehículo avanza y lo impulse hacia atrás, para que la segunda turbina, también cilíndrica y con las aletas o aspas ligeramente curvadas hacia delante, reciba, ese mismo aire con fuerza y desarrolle la fuerza impulsora, que pone en movimiento el eje y las ruedas traseras del vehículo.

La transmisión de la fuerza o el movimiento que generan las turbinas cilíndricas, se hace mediante cadenas y piñones que engranan y giran hacia delante. El tamaño de las turbinas y de los piñones varía, según la necesidad. Por ejemplo la turbina y el piñón de delantero, debe ser mas reducido, de manera que las aletas de la turbina queden un poco retiradas del piso de la cámara y gire mas rápido que la turbina trasera, lo cual hace que acumule y comprima el aire en la cámara para que al desfogar, haga girar con fuerza la turbina trasera. Las aletas de la turbina trasera, debe ir casi a ras del piso, de manera que no deje escapar el aire. De igual forma la turbina delantera, puede tener un piñón mas grande, para hacer el cambio, cuando el aire esta a favor, es decir en contra de la marcha del vehículo, lo cual recibe con fuerza el impacto del aire y al mismo tiempo lo impulsa hacia atrás.

También lleva un generador de energía y una boina, para generar la corriente necesaria. Este generador recibe el movimiento de una de las cadenas, y envía la energía a una batería, que la acumula, para utilizarla en luces, pito y un motor eléctrico. Este motor eléctrico instalado en la otra cadena, cuyo piñón esta ligeramente retirado de la cadena y mediante un movimiento de cabeceo puede se engrana a la cadena; cuyos usos son variados según el tipo de vehículo. Si el vehículo es de combustible y liviano, el generador de energía debe hacerlo en terreno plano o de descenso, sin utilizar combustible. El motor eléctrico sirve para arranque del vehículo y en caso del vehículo de pedales sirve para ayudar a los pedalistas cuando se presente terreno de subida. Para la conexión de la fuerza de la cadena al motor eléctrico, se hace mediante un dispositivo complementario, con un piñón, que mediante palancas se puede mover hacia abajo o hacia arriba, para hacer que la cadena haga contacto adecuado con el piñón del motor eléctrico, cuando sea necesario o para que este retirado cuando no se utilice. También se puede hacer, mediante cabeceo del motor eléctrico y de generador de energía.

Esta cámara Turbo Impulsora, se puede instalar bien en la parte inferior del vehículo, como lo muestra la figura No. 1 o en la parte superior, como lo muestra la figura numero 2. Si es en la parte inferior, la rueda trasera o la que lleve la transmisión, debe tener un diámetro mínimo de 70 centímetros, de manera que el cilindro formado por las aletas sea mínimo de 50 cmtrs. de radio, para que se distribuyan 25 centímetros dentro de la cámara; 25 cmtrs dentro de la cubierta cilíndrica y 20 cmtrs, que deben sobresalir por debajo del piso de la cámara, para que esta no haga contacto con el piso. En este caso la altura de la cámara sería de 25 cmtrs. Entre mas grande sea la rueda de transmisión mayor es la altura de la cámara y su capacidad de acumulación de aire y desarrollo de fuerza. Este tipo de diseño es especial para vehículos con motor, porque sirve como refrigeración y dilatación del aire al calentarse. La cámara en la parte superior del vehículo, (f.2) es especial para vehículos de pedal, embarcaciones o livianos y en esta

el tamaño de las ruedas no influye, y se le puede dar una buena altura a la cámara, es decir que las aletas formen un cilindro mayor de 60 cmtrs. También se puede dar el sistema mixto con las dos cámaras, tanto superior como inferior, en cuyo caso cada cadenas formaría un cuadrante circular. En caso de vehículos con varios ejes, a cada eje, que no lleve transmisión, se le puede instalar también las turbinas, ya de menor tamaño.

La figura No. 1, muestra la cámara Turbo Impulsora, instalada en la parte inferior, adecuada en un vehículo de pedal adaptada para tres penalistas, cuyas partes son:

- No. 1.- Plato del pedal de conductor, que va instalado en la parte baja, para facilitar al conductor del vehículo, maniobrar la dirección, pedales del freno, pito, luces, etc.
- No. 2.- Pedal del plato del conductor.
- No. 3.- Lámina inferior de la parte delantera de la boca de ingreso del aire.
- No. 4.- Platina inferior y delantera que asegura y une los cuadrantes laterales que forma el chasis del vehículo.
- No. 5.- Una de las barras que asegura el plato del pedal del conductor.
- No. 6.- Caja de la Dirección
- No. 7.- Pedal del freno-
- No. 8.- Funda de la cabrilla o dirección
- No. 9.- Barras que sostienen la cabrilla, ya que esta sirve además para que el conductor se afirme y haga fuerza con las manos en el momento de pedalear.
- No. 10.- Boca de Ingreso del aire, esta debe ser un poco mas amplia que la de la salida, para que se comprima el aire y salga con mayor fuerza. Esta debe ir instalada bien en la parte inferior o superior de las aletas de las turbinas cilíndricas horizontal, para que la fuerza se haga en un solo sentido.
- No. 11.- Volante de la dirección.
- No. 12.- Platina superior que asegura los cuadrantes laterales del chasis y que sirve como soporte de los elementos del conductor y de los penalistas, como platos del los pedales, del freno, cabrilla y el piso o plataforma que cubre la cámara.
- No. 13.- Platina fija, que asegura una de las barras, agarraderas de los pedalistas.
- No. 14.- Una de las barras que soportan las agarraderas de los pedalistas, que sirven para que el pedalista realice simultáneamente la fuerza con las piernas y los brazos, al momento de pedalear, en especial en las arrancadas o en las subidas.
- No. 15.- Barra palanca, que sirve para sostener y graduar la barra o agarradera de los pedalistas.
- No. 16.- Platina que le da la curvatura, para que recoja parte del aire y lo envíe al interior de la cámara y a partir de este, se instalaría el parabrisas.
- No. 17 y 18 platinas que se elevan para instalar el plato y pedales.
- No. 19.- Plato de los pedalistas.
- No. 20.- Pedales.
- No. 21.- Ejes del plato y los pedales.
- No. 22.- Cadena que transmite la fuerza del pedal a la turbina delantera.
- No. 23.- Agarraderas con el cual los pedalistas hacen fuerza con los brazos para ayudar a las fuerzas desarrolladas por las piernas en el pedal.
- No. 24.- Piñón interno que recibe la fuerza de la cadena del plato del pedalista.
- No. 25.- Piñón externo que transmite el movimiento y la fuerza al piñón del eje y turbina cilíndrica trasera.
- No. 26.- Aleta de una de la sección de la turbina delantera, en forma rectangular, con una ligera curvatura hacia atrás, para facilitar la recolección del aire e impulsarlo hacia atrás; aletas que se fracciona en dos, para poder adecuar un pedalista contral. En la figura No. 3 las aletas son enteras. La aleta también puede ser cóncava, según la necesidad. Esta turbina, puede instalarse en toda la esquina, que forman los ángulos de los párrales delanteros de la carrocería y los travesaños, de manera que las aletas sobresalgan de la carrocería; esta ubicación, facilita una mayor recolección de aire, en especial cuando este no le llega de frente o por detrás al vehículo y lo hace por un costado.
- No. 27.- Cadena que transmite el movimiento y la fuerza al eje y turbina que desarrolla parte de la fuerza.
- No. 28.- Platina puente, que asegura en las partes medias el chasis o los dos cuadrantes laterales, sobre las cuales se extiende el piso del vehículo y el techo de la cámara.

No. 29.- Motor eléctrico, que debe llevar uno o dos piñones, para acoplar a la cadena que transmite la fuerza a la turbina y eje trasero. Este recibe la energía de una batería y sirve como motor de arranque o para apoyar la fuerza de los pedalistas, en caso de subidas o exceso de peso o porque no para utilizarlo en forma continua con una buena batería reemplazable y recargable. El mecanismo para hacer contacto con el movimiento de la cadena, se puede utilizar el piñón (31) que acerca la cadena al piñón de motor o simplemente el motor con un pequeño cabeceo y mecanismo especial para retirar o acercar el piñón del motor a la cadena en movimiento.

No. 30.- Corte de la plataforma o piso del vehículo, para facilitar la instalación del plato y pedal del conductor. Este piso va mas al fondo.

No.31.- Dispositivo que lleva bien una polea o piñón y que al bajarse, si está instalado en la parte superior, presiona la cadena hacia abajo, para que esta engrane con el piñón del motor eléctrico o de arranque. Este se puede reemplazar por el embrague o cloche.

No. 32.- Parte de la plataforma que va hacia arriba para recoger el aire, para comprimirlo y lanzarlo por la cámara de aire. Esta es la que le da mayor abertura de la boca de la cámara.

No. 33.- Batería. Esta puede ser cambiable, según se crea necesario o importante, es decir a medida que se descargue, cambiarla en estaciones dedicadas a cargarlas, por una cargada.

34.- Dinamo o generador de energía y boina. Estos elementos irán conectados en la otra cadena para que transmita el movimiento al motor generador de la energía necesaria y la acumule en la batería. Este también elemento también puede llevar como complemento el elemento antes indicado con No. 31, Es decir el piñón movable, para retirar o acercar la cadena al piñón del dinamo, para quitarle la fuerza cuando se necesite en las arrancadas. También se puede instalar el generador con un ligero cabeceo y un mecanismo que le permita acercar el piñón a la cadena o retirarlo.

35.- Ranuras, de la plataforma, las que permiten el libre giro de la cadena que lleva de los platos de los pedales a la primera turbina cilíndrica horizontal.

36.- Elevación cilíndrica de la plataforma o piso que permite el giro de las aletas de la turbina horizontal que recibe e impulsa el aire hacia atrás. Sección en la que se instalan las sillas de los pedalistas y parte de sillas de los pasajeros.

No. 37.- Aletas de la turbina horizontal trasera que van sobre el eje trasero que hace la fuerza mayor

No. 38.- Eje trasero sobre el cual van montadas las aletas de la turbina horizontal.

No. 39.- Ligera curvatura de la aleta, que permite recibir y retener el aire para darle mayor impulso al eje transmisor de la fuerza. Esto se puede reemplazar por la aleta cóncava, según la necesidad.

No. 40.- Parte central de la plataforma, en la que va las sillas de los pasajeros o la carga que se desee transportar.

No. 41.- Tornillo que asegura las aletas al eje respectivo.

No. 42.- Guarda barro de las ruedas traseras.

No. 43.- Elevación cilíndrica que permite el libre giro de las aletas de la turbina horizontal trasera. Sobre esta se pueden acoplar las sillas de los pasajeros o la carga. Esta debe ser un poco mas grande que el diámetro que forma el cilindro de las aletas de la turbina, para facilitar la amortiguación del vehículo.

No. 44.- Rueda trasera, esta es mucho mayor que la delantera.

No. 45.- Parte trasera de la cámara de aire que sirve como desfogue.

No. 46.- Paral que da la altura a la cámara y asegura el piso de la misma al chasis.

No. 47.- Platina puente de la cual se asegura la lamina del piso de la cámara y al mismo tiempo se asegura la tapa lateral de la cámara.

No. 48.- Hueco o tornillo para asegurar una platina delgada de la tapa lateral de la cámara.

No. 49.- Soporte que puede ser una hoja de resorte o en el que se instalaría el resorte para darle amortiguación al vehículo.

No. 50.- Extremo del eje, estriado, sobre el cual se monta la rueda.

No. 51.- Tornillo espárrago para asegurar la rueda.

No. 52.- polea vallnera, que asegura el eje y facilita el giro de este.

No. 53.- borde del piso de la cámara de aire.

No. 54.- Cuadrante larguero del chasis.

No. 55.- Piso de la cámara de aire.

No. 56.- Rueda delantera.

5/18

No. 57.- Extremo del eje de la turbina horizontal delantera que recibe, recoge e impulsa el aire hacia atrás.

No. 58.- Píñón pequeño para hacer el cambio del pífón mas grande a este cuando se necesite que la turbina delantera gire el doble a la turbina trasera, lo que permite recoger y comprimir mas el aire en la cámara.

No. 59.- Complemento que segura el eje de la turbina horizontal al chasis.

No. 60.- Tubo que asciende y sobresale a la plataforma del piso, que asegura el plato del pedal del conductor a la silla y al piso del vehículo.

No. 61.- Elevación del chasis, que permite mayor abertura de la boca de la cámara.

No. 62.- Cacho de la dirección.

No. 63.- Valinera que gira sobre el extremo del eje estriado, sobre el cual se asegura la rueda delantera.

No. 64.- Acople de la punta del eje delantero, que facilita el movimiento de la rueda para darle la dirección al vehículo.

No. 65.- Palanca que mueve la dirección.

No. 66.- Soporte resortado que amortigua y sostiene el eje delantero.

No. 67.- Complemento del chasis, que permite darle elevación a la parte delantera del vehículo, darle mayor abertura a la cámara, utilizar rueda pequeña y acoplar un parachoques.

No. 68.- Paral adicional y frontal del chasis para acoplar el piso de la cámara.

Figura No. 2.- Forma de instalación de de las sillas en la plataforma del vehículo que a la vez sirve de tapa de la cámara turbo impulsora.

No. 69.- Pata soporte, que eleva la plataforma en la que se instalará las sillas de los pedalistas y del conductor.

No. 70.- Plataforma en la que se acopla la sillas.

No. 71.- Hueco en el que se incrusta una de las patas de la silla y graduarle la altura.

No. 72.- Una de las silla de los pedalistas ya instalada, Esta debe ser bien cómoda, de manera que el pedalista pueda recargarse hacia atrás, como soporte y apoyo, para desarrollar la fuerza en las piernas y brazos.

No. 73. Silla del conductor. Esta es mas delgada, en su asentadera, ya que debe pedalear casi parado, porque el pedal está instalado mas abajo, para darle campo al timón y elementos de comando del vehículo.

Figura No. 3, Cámara Turbo Impulsora instalada en la parte superior del vehículo.

No. 74.- Elemento tipo obelisco y palancas, que sirven para graduar la avertura de la tapa de la boca de ingreso del aire a la cámara.

No. 75.- Recorte del paral del lado izquierdo del conductor, quo asogura la carroceria y la cámara turbo impulsora instalada en la parte superior del vehículo

No. 76.- Palanca que opera el mecanismo para graduar la tapa de la boca de la cámara.

No. 77.- Espacio o cuadrante del para brisa.

No. 78.-Espacio o cuadrante inferior, en el que se acopla lámina en forma curva, que impide el ingreso del aire a los pedalistas y que sirve, junto con el parabrisas y la cubierta superior (82), para desviar el aire hacia la boca de la cámara turbo impulsora.

No. 79.- Recorte de cuadrante que sirve para asegurar en la parte superior el parabrisas y en la inferior la lámina que protege del aire a los pedalistas y pasajeros.

No. 80.- Turbina cilíndrica horizontal, con las aletas en forma cóncava. La curvatura de las aleas, van de acuerdo a la función que se desee que cumpla. Si es la primera, que se instala en la boca de la cámara, esta debe instalarse con la curvatura hacia atrás, y si es la de desfogue, la curvatura es hacia delante.

No. 81.- Tapa semi -cilíndrica de la turbina cilíndrica horizontal, del ingreso del aire.

No. 82.- Cuadrante en el cual se instala la cubierta de la parte delantera de la cabina que desliza el aire a la boca de la cámara.

No. 83.- Paral curvo que soporta la parte frontal del vehículo, el parabrisas y la cubierta delantera.

No. 84.- Paral completo que soporta la carroceria y la cámara.

No. 85.- Marco sobre el cual se instala lámina que forma la tapa de la boca de la cámara. Esta sirve para graduar el ingreso del aire a la cámara. Incluso funciona como ayuda de freno, ya que al impedir el ingreso del aire, las aletas de las turbinas se frenan.

No. 86.- Tornillo que sirve de eje del mecanismo de palancas para graduar la tapa.

No. 87 - Platina cuadrante que soporta el tocho de la cámara y del vehículo

- 6/12
- No.-88.- Ligera curvatura de la aleta de la turbina cilíndrica horizontal.
- No.- 89.- Angulo que sirve par reforzar el volado del piso del vehículo.
- No.- 90.- Abertura del techo de la cámara, instalar uno o dos generadores de energía (34 y 34 A), según sea el caso o para igualar las fuerzas de las dos cadenas.
- No.- 91.- Tornillo y eje de balanceo, para el cabeceo del motor generador de energía.
- No.- 92.- Sección plana de la tapa superior de la cámara. Sobre la cual se instalan los generadores de energía. En este caso deben llevar una cubierta adicional que parte de la cima de la tapa semi-cilíndrica de la turbina delantera y se eleva hacia la cima de la tapa cilíndrica de la turbina trasera. Como lo veremos mas adelante.
- No.- 93.- Piñón que transmite el movimiento y fuerza al eje de las ruedas traseras. Este se puede suspender y utilizar el mismo piñón que recibe el movimiento de la turbina horizontal de ingreso del aire, pasa al eje trasero y luego nuevamente al piñon de la turbina delantera. Este caso se utilizaría una sola cadena en forma de triángulo. De igual forma tanto los piñones y cadenas que conectan las turbinas y estas al eje de las ruedas traseras, podrían ir por fuera del los marcos de la carrocería y del chasis, según la necesidad.
- No. 94.- Tapa semi-cilíndrica de la turbina trasera. Se observa que esta es de mayor tamaño que la delantera.
- No.- 95.- Tapa protectora de cadena,
- No.- 96.- Cadena vertical que transmite el movimiento y fuerza al eje de las ruedas traseras. Esta puede reemplazarse por una sola cadena descrita con el No.93
- No.- 97.- Corte de la plataforma o piso del vehículo, que deja ver por debajo la cadena, platina que soporta el motor de arranque y la batería.
- No. 98.- Platina horizontal, que va por debajo de la plataforma o piso y que soporta el motor de arranque y la batería.
- No. 99.- Cadena central que recibe la fuerza de los pedalistas y del motor eléctrico y la transmite al piñón del eje de las ruedas traseras.
- No. 100.- rueda, piñón o polea, que presiona la cadena vertical, hacia adentro, mecanismo que sirve para mantener la cadena templada y no se suelte. en especial cuando el vehículo amortigüe.
- No. 101.- Palanca resortada que hace presión sobre la cadena vertical.
- No. 102.- Piñón central del eje trasero. Este piñón, junto con los piñones delanteros que conecta la cadena central debe tener varias uñas, que faciliten el rodamiento en forma independiente, es decir que cuando el vehículo tome impulso, reciba la fuerza de la cámara de aire y solamente llegue hasta el eje de las ruedas traseras y cuando se utilice el motor eléctrico, la fuerza y movimiento llegue hasta el piñón central delantero.
- No. 103.- Complemento del protector de cadena, que enlaza y abraza el piñón y el eje.
- No. 104.- Piñón central delantero.
- No. 105.- Palanca que sirve para activar el mecanismo de cabeceo de los generadores de energía.
- No. 106.- Palanca que activa el mecanismo de cabeceo del motor eléctrico de arranque o de fuerza.

Figura No. 4.- Diseño de Triciclo movido por un solo pedalista, mas la cámara turbo impulsora, batería y generador eléctrico, con capacidad para seis pasajeros.

- No.-107.- Corte de curvatura, de la parte frontal de la cabina, hacia delante que sirve para desviar el aire hacia los lados no llega a la boca de la cámara.
- No. 108.- Parai inclinado hacia atrás, que asegura las dos secciones del parabrisas.
- No. 109.- Dos secciones de parabrisas, que debe ir inclinado hacia atrás, hasta el piso de la cámara o techo del vehículo, para que el aire que se desliza por este sector, penetre con fuerza y presión en la cámara.
- No. 110.- Cubierta opcional, que sirve para que el aire se deslice por la parte superior y tenga que hacer ondulaciones en los dos semi -circunferencias.
- No. 111.- Tapa lateral de la cámara turbo impulsora.
- No. 112.- Puerta de ingreso de pasajeros.
- No. 113.- Botón o interrupto del contacto de energía, para arranque del motor eléctrico
- No. 114 .- Sillo en el cual se puede instalar la turbina delantera, para que las aletas recoja el aire cuando este le llega al vehículo por los costados.

Autor
CONSTANTINO VICENTE QUINTERO H.
CC. NO. 19.181.629 DE BOGOTA

- 1.- Se trata de una cámara cubierta por los cuatro costados, excepto la parte frontal y trasera, que se llamará la boca de ingreso del aire, que será un poco mas grande y el desfogue de la cámara o salida del aire.
- 2.- Esta cámara lleva dos turbinas cilíndricas horizontales, con aletas en forma rectangular, bien rectas con una ligera curvatura en un extremo o en forma cóncava. La primera turbina es un poco más pequeña con las aletas curvadas hacia atrás y va instalada en la parte delantera de la cámara y cuya función es, en primer lugar recibir el impacto del aire, que produce el vehículo en movimiento y en segundo lugar recoger la mayor cantidad de aire posible e impulsarlo hacia atrás, para comprimirlo y darle mayor fuerza de salida. La segunda turbina, es un poco mayor, según la necesidad, con las aletas curvadas hacia delante, y que deben casi rozar el piso de la cámara, para evitar escape de aire, recibe el aire con fuerza y genera el movimiento. El movimiento lo genera la circulación del aire, por el 50% de las aletas que llegan a la cámara, ya que el otro 50% se encuentra protegido por la mitad de un cilindro, para contrarrestar la fuerza que puede producir, el hecho de recibir aire en los dos sentidos.
- 3.- En caso que la cámara se adecuen en la parte inferior, se debe utilizar una rueda con un diámetro de buen tamaño, ya que esta altura, le dará capacidad a la misma cámara y sus turbinas. Así mismo se puede utilizar varias turbinas en vehículos de varios ejes, en cuyo caso las ruedas y aletas de la turbina pueden ser mas pequeñas; siempre y cuando se le coloque frente a la turbina una lamina que proteja la circulación de aire, bien en la parte superior o inferior.
- 4.- En los diseños presentados, la cámara se ha adecuado a un vehículo con uno tres pedalistas, que ayudan a impulsar el auto, y se le adición, como fuerzas alternas, un generador de energía que recarga una batería y un motor eléctrico. Los dos motores con un mecanismo de cabeceo o plifón adicional que permite conectar la fuerza con el engranaje de la cadena cuando se necesite o retirar cuando no sea necesario. El motor eléctrico, se utiliza para las arrancadas e impulso del vehículo o en pendientes no muy prolongadas. La batería además de que recibe carga del generador, también puede ser reemplazada por otra, cuando su utilización es mayor a la carga recibida.
- 5.- Esta cámara turbo impulsora, tiene dos sitios de ubicación, en la parte inferior del vehículo, especial para vehículos con motor, que lo refrigera y recalienta el aire, para dilatarlo y lanzarlo hacia atrás; en este caso el motor se instala en el espacio en que se han diseñado los pedales. De igual forma se puede instalar esta cámara en la parte superior. De igual forma se puede instalar en la forma diseñada o volteada, de manera que la cubierta cilíndrica quede en la parte de abajo.
- 6.- En el caso de vehículos de tres pedalistas, dos llevan un sistema de agarraderas, para que hacer fuerza con los brazos, hacia delante y un sistema de silla, casi a nivel de los pedales, elevado, para apoyar el cuerpo y desarrollar mayor fuerza. Mientras el pedal del conductor, se encuentra en la parte inferior, es decir acoplado igual a una bicicleta, ya que la persona debe maniobrar la dirección, pedales y comando del vehículo.
- 7.- Se caracteriza porque se puede utilizar en cualquier tipo de vehículo, tanto terrestre, (carreteras o férreo) aéreo o fluvial.
- 8.- Se caracteriza, porque la turbina delantera se puede instalar en toda la esquina de la cámara, de manera que quede la mitad de las aletas por fuera de la cámara y así recoja el aire, en especial cuando este le llega al vehículo por los costados.

CARACTERISTICAS:

- 1.- Se caracteriza la cámara turbo impulsora, porque debe ser cubierta por los cuatro costados, excepto la parte frontal y trasera para que a medida que avanza el vehículo se trague o recoja el aire mediante la turbina horizontal delantera y lo impulse hacia atrás, para que las turbinas de los ejes y ruedas traseras, desarrollen la fuerza.
- 2.- Se caracteriza porque se puede utilizar con vehículos solamente de pedal; de batería y motor eléctrico ó mixto; igual que para vehículos con motor de combustible.
- 3.- Se caracteriza porque las turbinas horizontales van conectadas con el eje trasero, el motor eléctrico, el motor generador de energía y la batería.
- 4.- Se caracteriza porque la batería puede ser recargada y reemplazada en trayectos y estaciones especiales cuando se le haya agotado su carga.
- 5.- Se caracteriza, porque es un vehículo liviano y puede ser de dos o mas ejes.

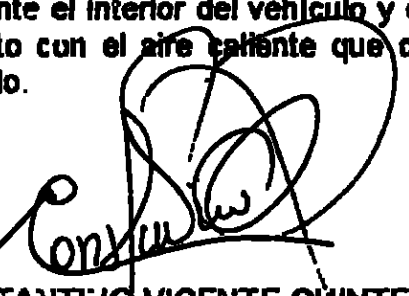
- 8/18
- 6.- Se caracteriza porque se puede utilizar hasta tres pedalistas que apoyen la fuerza en caso de mucha carga o en tramos algo pendientes.
 - 7.- Se caracteriza porque se puede liberar del uso de combustibles.
 - 8.- Se caracteriza porque se puede poner en marcha cuando se quiera con el motor eléctrico o solamente con los pedales.
 - 9.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía lo pueden hacer cuando el vehículo se haya impulsado y no necesite mucha fuerza.
 - 10.- Se caracteriza porque se puede utilizar turbinas horizontales con sus aletas con una ligera curvatura o en forma cóncava.
 - 11.- Se caracteriza porque se dan varias formas de transmisión de los movimientos, encadenados uno con otros.
 - 12.- Se caracteriza porque el sistema de engranaje de cadenas puede ir por dentro de los marcos del chasis y la carrocería o puede ir por fuera, para ganar espacios al interior del vehículo.
 - 13.- Se caracteriza porque su parte frontal es curvada lo que facilita el desplazamiento del aire hacia la cámara turbo impulsora.
 - 14.- Se caracteriza porque la cámara turbo impulsora puede ir en la parte baja del vehículo o en la parte superior.
 - 15.- Se caracteriza, cholamente el 50% de las aletas de las turbinas, entran a la cámara de aire y son las que reciben la corriente de aire, mientras el otro 50% de las aletas, se encuentra protegidas por cubiertas cilíndricas que neutralizan la fuerza del aire, en el sentido contrario.
 - 16.- Se caracteriza porque el 50% de las aletas neutralizadas con la cubierta cilíndrica, puede ir por encima o por debajo de la cámara. Es decir la cámara volteada con la boca y el desfogue por encima y la cubierta cilíndrica, en un caso (f.3) pasaría a ser el techo del vehículo y en el otro caso (f.1) pasaría a ser el babero o la protección por debajo del vehículo.
 - 17.- Se caracteriza porque la boca del vehículo es mayor a la salida o desfogue, lo que facilita que el aire se comprima y trate de salir con mayor fuerza.
 - 18.- Se caracteriza porque el chasis en la parte delantera lleva un cuadrante para darle mayor altura a la rueda delantera y al mismo tiempo mayor abertura a la boca de la cámara de aire.
 - 19.- Se caracteriza porque la rueda delantera puede ser mas pequeña y la trasera o las traseras deben tener un diámetro mínimo de 70 centímetros, cuando lleva la cámara en la parte inferior del vehículo.
 - 20 Se caracteriza porque las ruedas pueden ser pequeñas e iguales, cuando lleva la cámara de aire en la parte superior.
 - 22.- Se caracteriza porque en lugar del sistema de pedales y en vehículos que lleven la cámara en el piso, en este espacio se puede instalar un motor de combustible, en cuyo caso la circulación de aire mantendría refrigerado el motor y al mismo tiempo calentaría el aire que penetra a la cámara, dilatándolo, el cual cumpliría doble función, porque el aire se hace mas liviano y trataría de reducir el peso del vehículo y segundo porque tendría mayor fuerza al tratar de salir por el desfogue de la cámara.
 - 23.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía y el eléctrico, se pueden acondicionar el sistema de cabeceo de bien que haga presión hacia adentro de la cadena o hacia fuera de esta, según la necesidad.
 - 24.- En el caso del vehículo de tres pedalistas, se caracteriza porque el pedal del conductor, se encuentra dispuesto en la parte mas baja que los otros pedalistas, para facilitar la maniobrabilidad de los comandos del vehículo como dirección, palancas y pedales tanto del freno como del plato.
 - 25.- Se caracteriza porque los dos pedales, de los copilotos, se han adaptado en forma elevada, de manera que el pedalista ejerza mayor fuerza, con sus piernas sobre los pedales, afirmando o apoyando su espalda y cuerpo en el espaldar de la sillas, junto con los brazos que se pueden agarrar de las palancas de soporte manual (No. 14,15).
 - 26.- Se caracteriza porque el vehículo puede tener su amortiguación, y en el caso del vehículo con la cámara de aire en la parte superior (f.3), lleva en las cadenas verticales un dispositivo que presiona la cadena hacia adentro, cuando el vehículo amortigua, para evitar que estas se desencadenen.
 - 27.- Caracteriza porque no solamente se puede utilizar en vehículos con cuatro o mas ruedas, como tracto mulas o vagones del metros o trenes; así como en triciclos, es decir con un solo pedalista. En caso de varios ejes, solamente las ruedas traseras serían mas grandes, las demás pueden ser mas pequeñas y para este caso, las aletas de las

- 6.- Se caracteriza porque se puede utilizar hasta tres pedalistas que apoyen la fuerza en caso de mucha carga o en tramos algo pendientes.
- 7.- Se caracteriza porque se puede liberar del uso de combustibles.
- 8.- Se caracteriza porque se puede poner en marcha cuando se quiera con el motor eléctrico o solamente con los pedales.
- 9.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía lo pueden hacer cuando el vehículo se haya impulsado y no necesite mucha fuerza.
- 10.- Se caracteriza porque se puede utilizar turbinas horizontales con sus aletas con una ligera curvatura o en forma cóncava.
- 11.- Se caracteriza porque se dan varias formas de transmisión de los movimientos, encadenados uno con otros.
- 12.- Se caracteriza porque el sistema de engranaje de cadenas puede ir por dentro de los marcos del chasis y la carrocería o puede ir por fuera, para ganar espacios al interior del vehículo.
- 13.- Se caracteriza porque su parte frontal es curvada lo que facilita el desplazamiento del aire hacia la cámara turbo impulsora.
- 14.- Se caracteriza porque la cámara turbo impulsora puede ir en la parte baja del vehículo o en la parte superior.
- 15.- Se caracteriza, cholamente el 50% de las aletas de las turbinas, entran a la cámara de aire y son las que reciben la corriente de aire, mientras el otro 50% de las aletas, se encuentra protegidas por cubiertas cilíndricas que neutralizan la fuerza del aire, en el sentido contrario.
- 16.- Se caracteriza porque el 50% de las aletas neutralizadas con la cubierta cilíndrica, puede ir por encima o por debajo de la cámara. Es decir la cámara volteada con la boca y el desfogue por encima y la cubierta cilíndrica, en un caso (f.3) pasaría a ser el techo del vehículo y en el otro caso (f.1) pasaría a ser el babero o la protección por debajo del vehículo.
- 17.- Se caracteriza porque la boca del vehículo es mayor a la salida o desfogue, lo que facilita que el aire se comprima y trate de salir con mayor fuerza.
- 18.- Se caracteriza porque el chasis en la parte delantera lleva un cuadrante para darle mayor altura a la rueda delantera y al mismo tiempo mayor abertura a la boca de la cámara de aire.
- 19.- Se caracteriza porque la rueda delantera puede ser mas pequeña y la trasera o las traseras deben tener un diámetro mínimo de 70 centímetros, cuando lleva la cámara en la parte inferior del vehículo.
- 20 Se caracteriza porque las ruedas pueden ser pequeñas e iguales, cuando lleva la cámara de aire en la parte superior.
- 22.- Se caracteriza porque en lugar del sistema de pedales y en vehículos que lleven la cámara en el piso, en este espacio se puede instalar un motor de combustible, en cuyo caso la circulación de aire mantendría refrigerado el motor y al mismo tiempo calentaría el aire que penetra a la cámara, dilatándolo, el cual cumpliría doble función, porque el aire se hace mas liviano y trataría de reducir el peso del vehículo y segundo porque tendría mayor fuerza al tratar de salir por el desfogue de la cámara.
- 23.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía y el eléctrico, se pueden acondicionar el sistema de cabeceo de bien que haga presión hacia adentro de la cadena o hacia fuera de esta, según la necesidad.
- 24.- En el caso del vehículo de tres pedalistas, se caracteriza porque el pedal del conductor, se encuentra dispuesto en la parte mas baja que los otros pedalistas, para facilitar la maniobrabilidad de los comandos del vehículo como dirección, palancas y pedales tanto del freno como del plato.
- 25.- Se caracteriza porque los dos pedales, de los copilotos, se han adaptado en forma elevada, de manera que el pedalista ejerza mayor fuerza, con sus piernas sobre los pedales, afirmando o apoyando su espalda y cuerpo en el espaldar de la sillas, junto con los brazos que se pueden agarrar de las palancas de soporte manual (No. 14,15).
- 26.- Se caracteriza porque el vehículo puede tener su amortiguación, y en el caso del vehículo con la cámara de aire en la parte superior (f.3), lleva en las cadenas verticales un dispositivo que presiona la cadena hacia adentro, cuando el vehículo amortigua, para evitar que estas se desencadenen.
- 27.- Caracteriza porque no solamente se puede utilizar en vehículos con cuatro o mas ruedas, como tracto mulas o vagones del metros o trenes; así como en triciclos, es decir con un solo pedalista. En caso de varios ejes, solamente las ruedas traseras serían mas grandes, las demás pueden ser mas pequeñas y para este caso, las aletas de las

turbinas horizontales, también deben ser mas pequeñas, pero se le debe colocar en la parte delantera una lámina protectora, en el 50% de la turbina, bien en la parte superior o en la parte inferior o en forma escalonada; no se debe colocar ocupando todo el espacio superior o inferior, sino únicamente, el ancho de la aleta, para que el aire, circule por la parte superior e inferior y desde luego en menor cantidad por la parte donde se han protegido las aletas.

28.- Se caracteriza, porque a un vehículo, tipo articulado de Transmilenio, puede llevar las dos cámaras, la inferior y la superior. Estas permiten que los días soleados no recaliente el interior del vehículo y en días o noches frías proteja la cubierta del frío en conjunto con el aire caliente que circula por la cámara inferior, calentaría el piso del vehículo.

Autor



CONSTANTINO VICENTE QUINTERO H.
CC. NO. 19.181.629 DE BOGOTÁ.

9/18

 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA		SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DIVISION DE NUEVAS CREACIONES EXTRACTO PARA PUBLICACIÓN SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCION	
(21) N° de solicitud: 22) Fecha de solicitud: ABRIL 3 - 2007 (30) Prioridad (31) No. Prioridad (32) Fecha (33) País		(51) Int Cl: (71) Solicitante(s) CONSTANTINO VILENTO QUINTERO HERNANDEZ (72) Inventor(es) CONSTANTINO VILENTO QUINTERO HERNANDEZ (74) Apoderado: EL MISMO	
(54) Título: CÁMARA TURBO IMPULSORA			

Resumen - Reivindicación(es):

CAPITULO REIVINDICATORIO

- 1.- Se trata de una cámara cubierta por los cuatro costados, excepto la parte frontal y trasera, que se llamará la boca de ingreso del aire, que será un poco mas grande y el desfogue de la cámara o salida del aire.
- 2.- Esta cámara lleva dos turbinas cilíndricas horizontales, con aletas en forma rectangular, bien rectas con una ligera curvatura en un extremo o en forma cóncava. La primera turbina es un poco más pequeña con las aletas curvadas hacia atrás y va instalada en la parte delantera de la cámara y cuya función es, en primer lugar recibir el impacto del aire, que produce el vehículo en movimiento y en segundo lugar recoger la mayor cantidad de aire posible e impulsarlo hacia atrás, para comprimirlo y darle mayor fuerza de salida. La segunda turbina, es un poco mayor, según la necesidad, con las aletas curvadas hacia delante, y que deben casi rozar el piso de la cámara, para evitar escape de aire, recibe el aire con fuerza y genera el movimiento. El movimiento lo genera la circulación del aire, por el 50% de las aletas que llegan a la cámara, ya que el otro 50% se encuentra protegido por la mitad de un cilindro, para contrarrestar la fuerza que puede producir, el hecho de recibir aire en los dos sentidos.
- 3.- En caso que la cámara se adecuen en la parte inferior, se debe utilizar una rueda con un diámetro de buen tamaño, ya que esta altura, le dará capacidad a la misma cámara y sus turbinas. Así mismo se puede utilizar varias turbinas en vehículos de varios ejes, en cuyo caso las ruedas y aletas de la turbina pueden ser mas pequeñas; siempre y cuando se le coloque frente a la turbina una lamina que proteja la circulación de aire, bien en la parte superior o inferior.
- 4.- En los diseños presentados, la cámara se ha adecuado a un vehículo con uno tres pedalistas, que ayudan a impulsar el auto, y se le adición, como fuerzas alternas, un generador de energía que recarga una batería y un motor eléctrico. Los dos motores con un mecanismo de cabeceo o piñón adicional que permite conectar la fuerza con el engranaje de la cadena cuando se necesite o retirar cuando no sea necesario. El motor eléctrico, se utiliza para las arrancadas e impulso del vehículo o en pendientes no muy prolongadas. La batería además de que recibe carga del generador, también puede ser reemplazada por otra, cuando su utilización es mayor a la carga recibida.
- 5.- Esta cámara turbo impulsora, tiene dos sitios de ubicación, en la parte inferior del vehículo, especial para vehículos con motor, que lo refrigera y recalienta el aire, para dilatarlo y lanzarlo hacia atrás; en este caso el motor se instala en el espacio en que se han diseñado los pedales. De igual forma se puede instalar esta cámara en la parte superior. De igual forma se puede instalar en la forma diseñada o volteada, de manera que la cubierta cilíndrica quede en la parte de abajo.
- 6.- En el caso de vehículos de tres pedalistas, dos llevan un sistema de agarraderas, para que hacer fuerza con los brazos, hacia delante y un sistema de silla, casi a nivel de los pedales, elevado, para apoyar el cuerpo y desarrollar mayor fuerza. Mientras el pedal del conductor, se encuentra en la parte inferior, es decir acoplado igual a una bicicleta, ya que la persona debe maniobrar la dirección, pedales y comando del vehículo.

7.- Se caracteriza porque se puede utilizar en cualquier tipo de vehículo, tanto terrestre, (carreteras o ferreo) aéreo o fluvial

8.- Se caracteriza, porque la turbina delantera se puede instalar en toda la esquina de la cámara, de manera que quede la mitad de las aletas por fuera de la cámara y así recoja el aire, en especial cuando este le llega al vehículo por los costados.

CARACTERISTICAS:

1.- Se caracteriza la cámara turbo impulsora, porque debe ser cubierta por los cuatro costados, excepto la parte frontal y trasera para que a medida que avanza el vehículo se trague o recoja el aire mediante la turbina horizontal delantera y lo impulse hacia atrás, para que las turbinas de los ejes y ruedas traseras, desarrollen la fuerza.

2.- Se caracteriza porque se puede utilizar con vehículos solamente de pedal; de batería y motor eléctrico ó mixto; igual que para vehículos con motor de combustible.

3.- Se caracteriza porque las turbinas horizontales van conectadas con el eje trasero, el motor eléctrico, el motor generador de energía y la batería.

4.- Se caracteriza porque la batería puede ser recargada y reemplazada en trayectos y estaciones especiales cuando se le haya agotado su carga.

5.- Se caracteriza, porque es un vehículo liviano y puede ser de dos o mas ejes.

6.- Se caracteriza porque se puede utilizar hasta tres pedalistas que apoyen la fuerza en caso de mucha carga o en tramos algo pendientes.

7.- Se caracteriza porque se puede liberar del uso de combustibles.

8.- Se caracteriza porque se puede poner en marcha cuando se quiera con el motor eléctrico o solamente con los pedales.

9.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía lo pueden hacer cuando el vehículo se haya impulsado y no necesito mucha fuerza.

10.- Se caracteriza porque se puede utilizar turbinas horizontales con sus aletas con una ligera curvatura o en forma cóncava.

11.- Se caracteriza porque se dan varias formas de transmisión de los movimientos, encadenados uno con otros.

12.- Se caracteriza porque el sistema de engranaje de cadenas puede ir por dentro de los marcos del chasis y la carrocería o puede ir por fuera, para ganar espacios al interior del vehículo.

13.- Se caracteriza porque su parte frontal es curvada lo que facilita el desplazamiento del aire hacia la cámara turbo impulsora.

14.- Se caracteriza porque la cámara turbo impulsora puede ir en la parte baja del vehículo o en la parte superior.

15.- Se caracteriza, solamente el 50% de las aletas de las turbinas, entran a la cámara de aire y son las que reciben la corriente de aire, mientras el otro 50% de las aletas, se encuentra protegidas por cubiertas cilíndricas que neutralizan la fuerza del aire, en el sentido contrario.

16.- Se caracteriza porque el 50% de las aletas neutralizadas con la cubierta cilíndrica, puede ir por encima o por debajo de la cámara. Es decir la cámara volteada con la boca y el desfogue por encima y la cubierta cilíndrica, en un caso (f.3) pasaría a ser el techo del vehículo y en el otro caso (f.1) pasaría a ser el babero o la protección por debajo del vehículo.

17.- Se caracteriza porque la boca del vehículo es mayor a la salida o desfogue, lo que facilita que el aire se comprima y trate de salir con mayor fuerza.

18.- Se caracteriza porque el chasis en la parte delantera lleva un cuadrante para darle mayor altura a la rueda delantera y al mismo tiempo mayor abertura a la boca de la cámara de aire.

19.- Se caracteriza porque la rueda delantera puede ser mas pequeña y la trasera o las traseras deben tener un diámetro mínimo de 70 centímetros, cuando lleva la cámara en la parte inferior del vehículo.

20 Se caracteriza porque las ruedas pueden ser pequeñas e iguales, cuando lleva la cámara de aire en la parte superior.

22.- Se caracteriza porque en lugar del sistema de pedales y en vehículos que lleven la cámara en el piso, en este espacio se puede instalar un motor de combustible, en cuyo caso la circulación de aire mantendría refrigerado el motor y al mismo tiempo calentaría el aire que penetra en la cámara, dilatándolo, el cual cumpliría doble función, porque el aire se hace mas liviano y trataría de reducir el peso del vehículo y segundo porque tendría mayor fuerza al tratar de salir por el desfogue de la cámara.

10/18

23.- Se caracteriza porque los motores generadores de energía y el eléctrico, se pueden acondicionar el sistema de cabeceo de bien que haga presión hacia adentro de la cadena o hacia fuera de esta, según la necesidad.

24.- En el caso del vehículo de tres pedalistas, se caracteriza porque el pedal del conductor, se encuentra dispuesto en la parte mas baja que los otros pedalistas, para facilitar la maniobrabilidad de los comandos del vehículo como dirección, palancas y pedales tanto del freno como del plato.

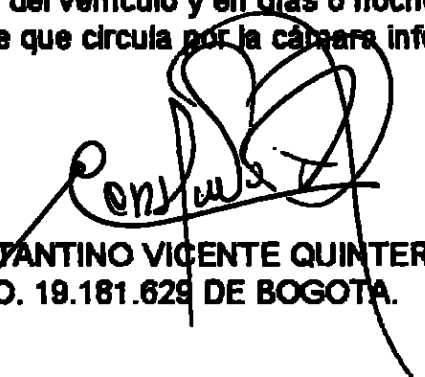
25.- Se caracteriza porque los dos pedales, de los copilotos, se han adaptado en forma elevada, de manera que el pedalista ejerza mayor fuerza, con sus piernas sobre los pedales, afirmando o apoyando su espalda y cuerpo en el espaldar de la sillas, junto con los brazos que se pueden agarrar de las palancas de soporte manual (No. 14,15).

26.- Se caracteriza porque el vehículo puede tener su amortiguación, y en el caso del vehículo con la cámara de aire en la parte superior (f.3), lleva en las cadenas verticales un dispositivo que presiona la cadena hacia adentro, cuando el vehículo amortigua, para evitar que estas se desencadenen.

27.- Caracteriza porque no solamente se puede utilizar en vehículos con cuatro o mas ruedas, como tracto mulas o vagones del metros o trenes; así como en triciclos, es decir con un solo pedalista. En caso de varios ejes, solamente las ruedas traseras serían mas grandes, las demás pueden ser mas pequeñas y para este caso, las aletas de las turbinas horizontales, también deben ser mas pequeñas, pero se le debe colocar en la parte delantera una lámina protectora, en el 50% de la turbina, bien en la parte superior o en la parte inferior o en forma escalonada; no se debe colocar ocupando todo el espacio superior o inferior, sino únicamente, el ancho de la aleta, para que el aire, circule por la parte superior e inferior y desde luego en menor cantidad por la parte donde se han protegido las aletas.

28.- Se caracteriza, porque a un vehículo, tipo articulado de Transmilenio, puede llevar las dos cámaras, la inferior y la superior. Estas permiten que los días soleados no recaliente el interior del vehículo y en días o noches frías proteja la cubierta del frío en conjunto con el aire caliente que circula por la cámara inferior, calentaría el piso del vehículo.

Autor


CONSTANTINO VICENTE QUINTERO H.
CC. NO. 19.181.629 DE BOGOTÁ.

11/18



Industria y Comercio

SUPERINTENDENCIA

Espacio reservado para el adhesivo de radiación

ANEXO

SOLICITUDES DE PATENTES PRESENTADAS POR PERSONAS NATURALES QUE CAREZCAN DE MEDIOS ECONOMICOS

Usuario:

Constantino Dante Duran Hernandez

Dirección:

Coll. 67 # 8-12 o/c 102

Telefono:

2102510

E-mail:

Manifiesto bajo la gravedad del juramento, que carezco de los medios económicos para cancelar las tasas correspondientes a la presente solicitud y, por tanto, pido que se aplique la reducción de tasas a que se refiere el artículo 2 de la resolución número 31980 de fecha 24 de diciembre de 2004.

FIRMA SOLICITANTE :

reducción de tasas a que se refiere el art.
de fecha 24 de diciembre de 2004.

ANTE: Conduite

12
+2
+2

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 000176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 07 - 27,192
FECHA : ABRIL 3 DE 2007

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
REC. 07-033646-00000 0000
FOL. 2007-04-03 13.28.30 Dep. 2020 NUESTRAS
TIT. 3 MODELO
D.E. 4 REGDEPOSITO
A-411 REPRESENTACION Enlize 10

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PAGO	Vr. PAGO
CONSTANTINO VICENTE QUINTCONSIGNACION		BANCO POPULAR	050-00110-6	51183689	03/04/2007	70,750.00

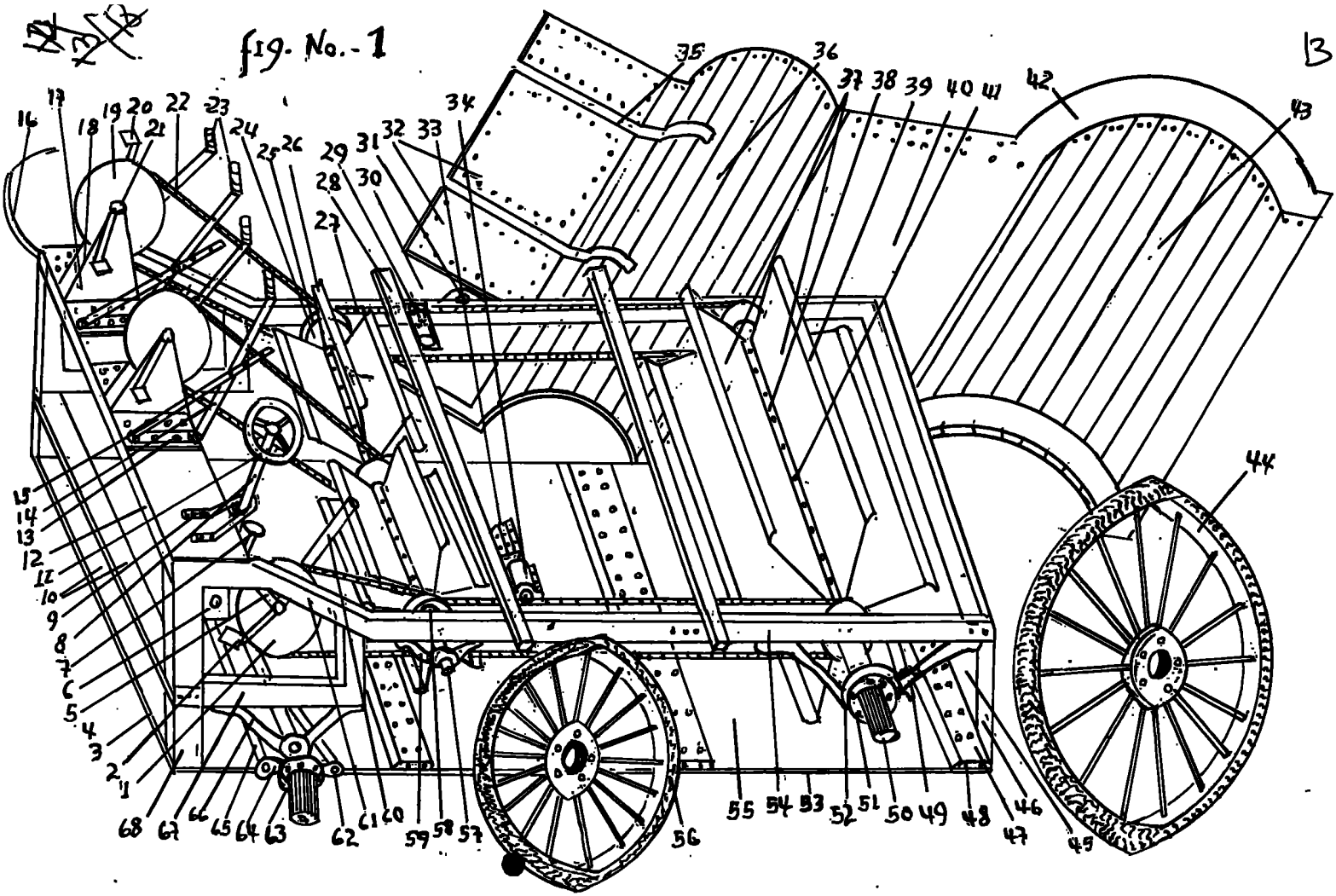
***** C O N C E P T O *****

CANT. HISTORICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1 50005-01-01 SOLICITUDES	*** 25% TRAMITES DE SOL. DE MODELO DE	70,750.00
	TOTAL :	70,750.00

SON: SETENTA MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS

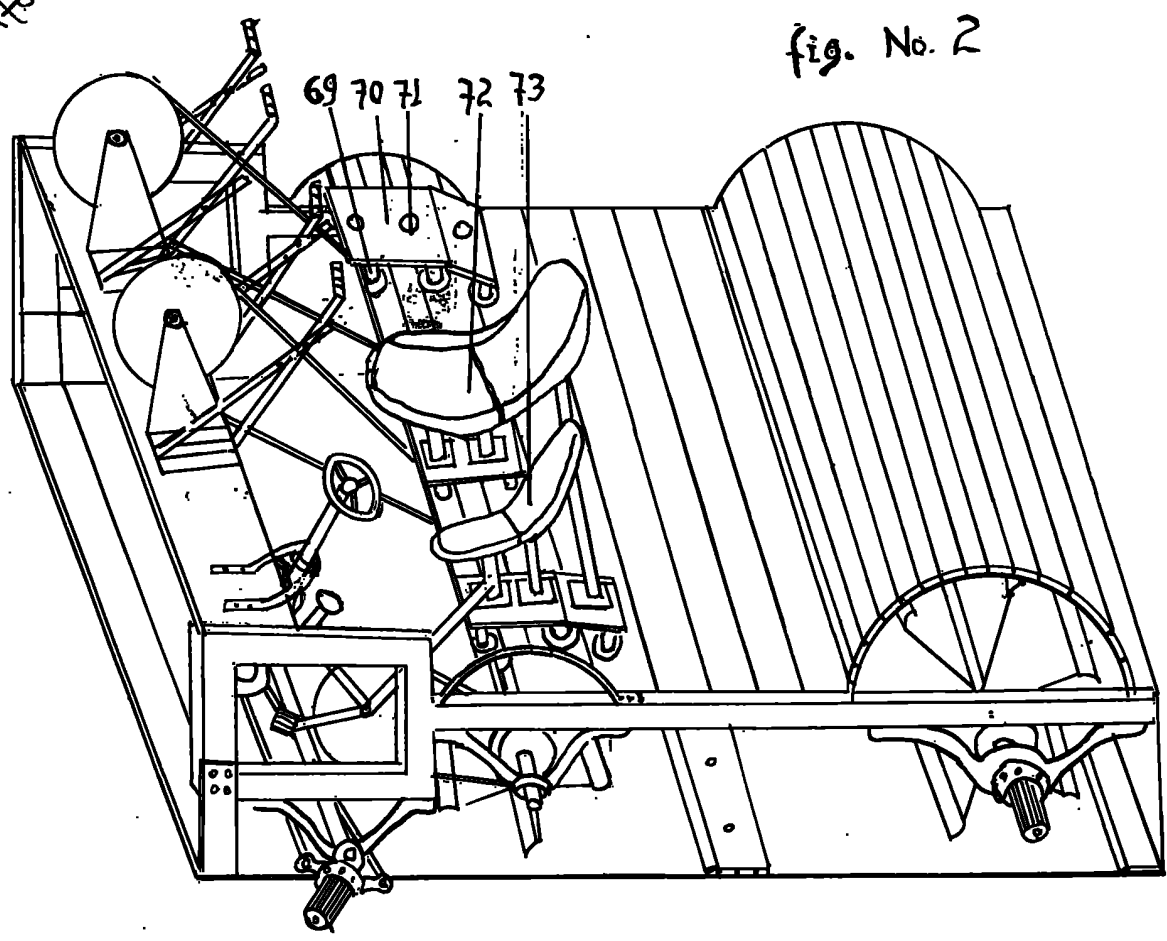
RESPONSABLE : _____

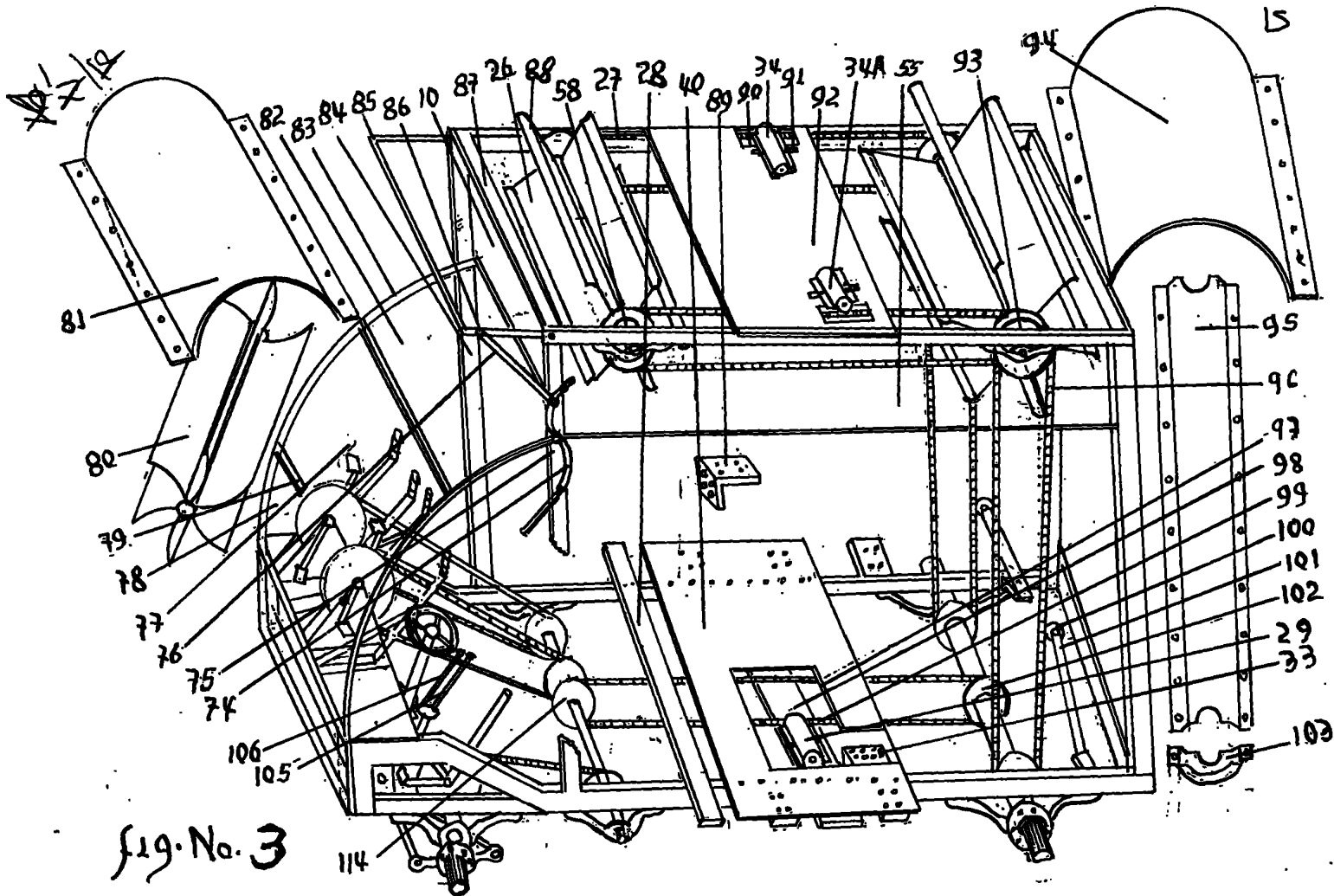
RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____



5 12/14

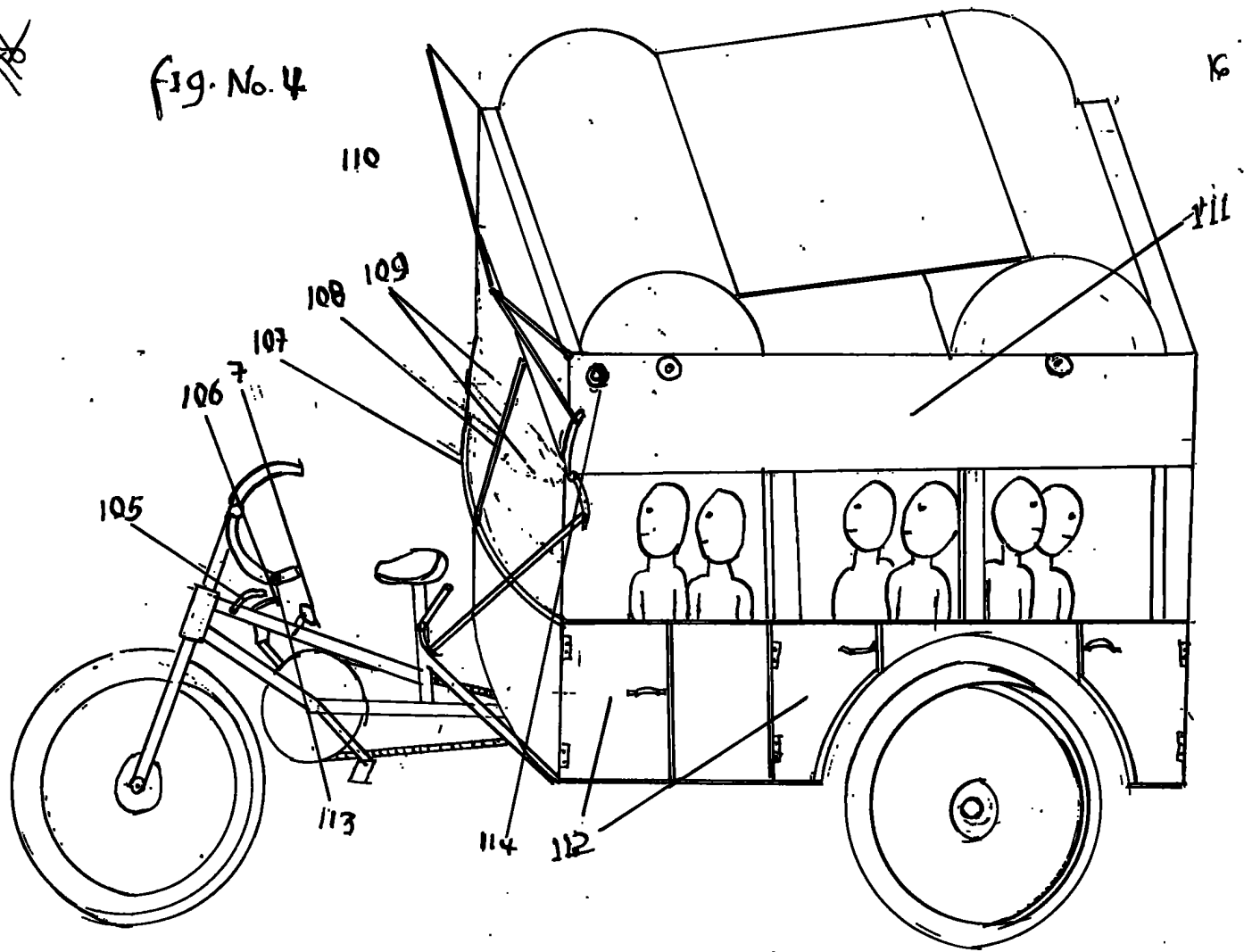
fig. No. 2





17 16/18

fig. No. 4



Folios 174 18
torjetas

17

19

REPÚBLICA DE COLOMBIA
Ministerio de Industria y Comercio
Rad: 07-033646- -00000-0000
Fec. 2007-04-03 15:26:58 Dep. 2020 NUECREACIONES
TÍT. 3 MODELO
S/R 1 REGDEPOSITO
Act #11 PRESENTACION



ustria y Comercio
PERINTENDENCIA

REQUISITOS MINIMOS PARA ADMISION A TRAMITE PCT

PATENTE DE INVENCION []

MODELO DE UTILIDAD [✓]

- ◆ Indicación de que se solicita la concesión de una patente [✓]
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud [✓]
- ◆ Descripción de la invención [✓]
- ◆ Dibujos de ser estos pertinentes [✓]
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas [✓]

COMPLETA []

INCOMPLETA []

DISEÑO INDUSTRIAL []

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de Diseño Industrial []
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud []
- ◆ Representación gráfica y fotográfica del Diseño Industrial o muestra del material que incorpora el diseño []
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas []

COMPLETA []

INCOMPLETA []

ESQUEMA DE TRAZADO []

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de un Esquema de Trazado []
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud []
- ◆ Representación gráfica del esquema trazado []
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas []

COMPLETA []

INCOMPLETA []

Claudio M. Nava Cortes
Firma Responsable

Fecha _____

Carrera 13 No. 27-00 Piso 5, 7 y 10
Conmutador: 3 82 08 40
Fax: 350 52 20
E-mail: info@slc.gov.co
www.slc.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

18

REPUBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Folio 28

2020
Bogotá D.C.,

Doctor(a)
QUINTERO HERNANDEZ CONSTANTINO VICENTE

REFERENCIA	Radicación No. 07 33646
	Trámite 3
	Evento 1
	Actuación 416
	Oficio No. 3381
	Folios 1

Teniendo en cuenta que la solicitud de privilegio de patente de modelo de utilidad que se tramita bajo el expediente indicado en la referencia, reúne los requisitos de forma establecidos en los artículos 26 y 27 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, y en las demás disposiciones vigentes sobre la materia, se envía el extracto de la solicitud a la Oficina de Comunicaciones para efecto de su publicación en la Gaceta de Propiedad Industrial, conforme lo establece el artículo 40 de la misma Decisión, en concordancia con el artículo 85 de la misma decisión.

Siendo manifestación expresa del interesado, la solicitud no será publicada antes de los seis (6) meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud, por lo tanto la publicación en este caso se hará a partir del día 03 del mes de Octubre de 2007.

Cúmplase
Dado en Bogotá DC, 16 JUL. 2007


CLARA C. DE JAIMES
Jefe de la división de Nuevas Creaciones (E)

adpal