

Bogotá, abril 25 del 2012

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-034451- -00006-0000

Señores

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y CO

Fecha: 2012-04-24 14:54:21 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 523 RESPUESTA Folios: 8

Dirección de Nuevas Creaciones

Asunto: Respuesta al examen de fondo sobre patentabilidad

Radicación No. 08 034451 00002

Respetados Señores

Antes de entrar a contestar cada uno de los puntos expuestos como sustentación de mi patente, me permito subrayar lo fundamental del contenido de mi invención, como estructura y funcionalidad, y así complementar lo normativo de este requerimiento, así:

1. Tomo como punto de partida, gran parte de mi patente anterior No.98 - 60 649, archivada por desinformación, personal, y la transfiero a mi nueva solicitud de patente No.08 034451, pero introduciendo cambios y adiciones, así:
 - a. El vehículo unipersonal propuesto en la primera patente, como de turismo, montado sobre cuatro ruedas, por efectos evolutivos, sufrió cambios en su sistema propulsivo, de peso y de retroapoyo, haciéndolo más funcional, de preferencia en materiales y engranajes
 - b. En la nueva patente, se introduce un nuevo vehículo, tipo unipersonal, montado sobre tres ruedas, dos adelante y una atrás, también afianzado sobre su sistema de retroapoyo, y complementado con equilibrantes de acción direccional, denominado de competencia
2. Es de anotar que al hablar de vehículos, de propulsión a pedal, caso del Ciclo-Car, al igual que el automóvil tradicional, estos van sufriendo un proceso tecnológico, y evolutivo, normal, de preferencia en materiales; como estructura, peso, adecuación, y maniobrabilidad, que forzosamente hay que enfrentar como industria y tecnología, lo cual de jo como inquietud
3. Definición del retroapoyo: Nace de invertir la posición alta y de pedaleo vertical de la bicicleta, a posición baja y de pedaleo frontal como función retroapoyante, ejercida por el hombre, sobre los mandos del Ciclo-Car , y lo que esto significa como procedimiento, o sea, es un -

afianzamiento bajo y frontal, de todo el cuerpo, que potencializa la fuerza en el pedaleo

- 4 Definicion del Ciclo-Car : Vehículo liviano de transporte, con traccion a pedal, denominado Ciclo-Car, compatible y competitivo con la tradicional y evolucionada bicicleta, de donde se desprende un primer vehículo montado sobre tres ruedas, dos adelante y una atras, denominado de competencia; y, un segundo vehículo; montado sobre cuatro ruedas, dos adelante y dos atras, denominado de turismo; que se caracterizan, 1. por un procedimiento propulsor, hombre, máquina, denominado de retroapoyo y 2. por un mecanismo central denominado chasis, que entre si integran otros cinco mecanismos accionantes por cada tipo de vehículo, partiendo de los dos primeros, como son; un tercer mecanismo denominado de traccion a pedal, incluido transmision con cambios de velocidad; un cuarto mecanismo direccional accionante sobre cada rueda, delantera; un quinto mecanismo estabilizador o de suspensión sobre cada rueda; un sexto mecanismo denominado de doble freno, del. tras; y un septimo mecanismo denominado de proteccion de su ocupante, como es la barra antivolco y accesorios complementarios

5. Estado de la técnica en su generalidad, que comprende: a. vehículos estacionarios, b. vehículos carqueros, c. de turismo, d. de competencia, e. triciclos, f. tandem, o de una persona adelante y otra atras, g. duplex, o dos personas frontales que pedalean en simultaneo, h. con motor incorporado, etc.; caracterizados cada uno por su capacidad, uso y estructura; dispuestos sobre tres o cuatro ruedas, respectivamente; y con ello si su estructura, funcionalidad, peso, tamaño, estabilidad, y calidad de materiales; entendiendo que la calidad inventiva, nace mas de la buena aplicacion que se tenga, hombre, terreno, máquina; que de lo genérico y comercial del mercado, como aditamentos disponibles, que es lo que destaca del Ciclo-Car como invento

- 6 Caracteres confrontativos del Ciclo-Car, con otros vehículos: Podria ser o muy diverso, o muy específico, si evidenciamos físicamente lo propuesto como prototipo, como es mi caso, sobre lo cual adjunto una fotografía como referencia, y si se quiere, elaborar un análisis mas expedito, y así llegar a conclusiones mas objetivas, así; fisonomía vehicular, conformación del chasis, disposicion y diámetro de las ruedas, sistema de propul

sion, sistema direccional, espacios y tolerancias de accion interior, y exterior, sistema de suspension, frenos, materiales, aditamentos, etc; y con ellos si sus mecanismos y partes, en particular, que son en conjunto los que determinan, su peso, estabilidad, tamaño, integracion, acceso, velocidad, costo, industrializacion, servicio, mercado, competitividad, ventas, etc.

7. En consecuencia, y de conformidad con lo enunciado, en el examen de patentabilidad, reedito las reivindicaciones, individualizando cada vehículo en su funcion, con cada mecanismo, y cada parte; y con ello si poder evidenciar todo el resto de la patente

REIVINDICACIONES

Reivindicacion No. 1; Vehículo liviano de transporte, con traccion a pedal, denominado Ciclo-Car, compatible y competitivo con la tradicional y evolucionada bicicleta, de donde se desprende un primer vehículo montado sobre tres ruedas, dos adelante y una atras, denominado de competencia; y, un segundo vehículo, montado sobre cuatro ruedas, dos adelante y dos atras, denominado de turismo; que se caracterizan, 1. por su procedimiento propulsor, hombre-máquina, denominado de retroapoyo, y 2. por un mecanismo central, denominado, chasis, que entre sí integran otros cinco mecanismos accionantes, por cada tipo de vehículo, partiendo del procedimiento y el mecanismo expuesto, como son:

Reivindicacion No.1 anexo

Retroapoyo; o procedimiento condicionante de la reivindicacion No.1; o sea, es aquella funcion general que rige el accionar de seis mecanismos conformantes de todo el vehículo, como medio y desplazamiento, ver punto No. 31 de la solicitud vigente

Reivindicacion No.2 anexo

Chasis estructural, o mecanismo condicionante de la reivindicacion No.1, - que se caracteriza, por su funcion receptiva, hombre máquina, vista para cada vehículo, en sus mecanismos y sus partes, y con ello si todo el bagaje estructural, como materiales y accesorios, selecti-

vos, que determinan su calidad, ver punto No. 30 de la solicitud vigente, incluidos, mecanismos y partes

Reivindicacion No.3,

Traccion a pedal; o mecanismo condicionante de la reivindicacion No.1 y 2, que se caracteriza, por lo giratorio de sus dos - bielas accionantes, ayudadas por lo multiplicante de sus transmision, - incluido cambios de velocidad; ver punto No. 32, de la solicitud vigente, que incluye mecanismos y partes en general

Reivindicacion No.4

Sistema direccional; o mecanismo condicionante de la reivindicacion No.1 y 2, que se caracteriza, por lo bifurcante y reclinante de su mecanismo, visto a izq. y der.; ver punto No. 33, de la solicitud vigente, que incluye mecanismos y partes en general

Reivindicacion No. 5

Estabilizadores de suspensión; o mecanismo condicionante de la reivindicacion 1 y 2, que se caracteriza por su accion amortiguante y estabilizadora, ver punto No. 34 de la solicitud vigente, que incluye mecanismos y partes en general

Reivindicacion No.6

Sistema de frenos; o mecanismo condicionante de la reivindicacion 1 y 2, que se caracteriza por su doble accion, trasera-de lantera, o controlador de velocidad, ver punto No. 35, de la solicitud vigente, que incluye mecanismos y partes en general

Reivindicacion No.7

Proteccion del ocupante, o mecanismo condicionante de la reivindicacion 1 y 2, que se caracteriza por lo estructural de sus parapetos de seguridad, ver punto No. 36, de la solicitud vigente, que incluye mecanismos y partes en general

Análisis confrontativo del Ciclo-Car, con el estado de la técnica.

El objetivo de la presente solicitud, de patente, es reivindicar la o -

originalidad del Ciclo-Car, como vehículo liviano de transporte y su función técnica-humana, con relación a los vehículos expuestos, como confrontativos, porque el fundamento del Ciclo-Car, es primeramente de servicio eficiente, y como consecuencia, su parte mecánica, lo cual demuestro gráficamente y fotográficamente, como prototipo, y lo que esto significa como constatación física del invento, ver gráficos adjuntos

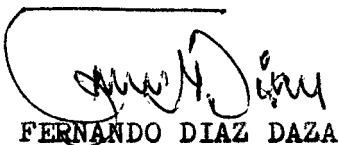
Análisis conceptual de los tres vehículos expuestos como confrontativos

D1 4.325.44, es una motocicleta liviana, tipo trimoto, en donde su configuración y parte mecánica, corresponde mas al rango de las motocicletas, poco comparable con el Ciclo-Car

D2 98.060.645, Es el mismo vehículo Ciclo-Car, tipo unipersonal, propuesto como prototipo, o unidad reproductiva, industrialmente, incluidas sus modificaciones tecnológicas, y progresivas, propias de cualquier artefacto rodante y sus mecanismos

D3 5.326.121, Es un vehículo tipo duplex, o de dos personas que pedalean frontalmente, montado sobre cuatro ruedas, que plantea como estructura un sistema de pedaleo lateral y de dirección unipersonal, sobre lo cual no puedo objetar nada, de momento, aunque si pienso llegar allá. como parte de mi progresión vehicular

Atentamente,


FERNANDO DIAZ DAZA

Inventor

N.S.J.

C11.19A No. 80A-51 torre 2 Apto 101

Conjunto residencial Hayuelos

Tel. 4 29 40 05

Cel. 310 5620 855

Adjunto los documentos enunciados No. 10, 11, y 18

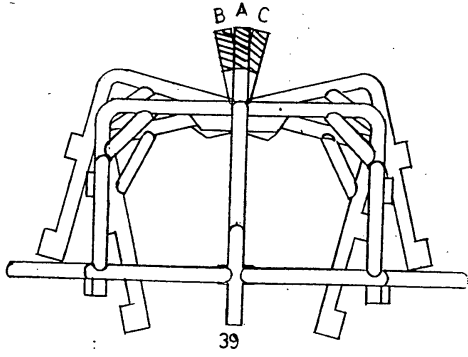


FIG. 16

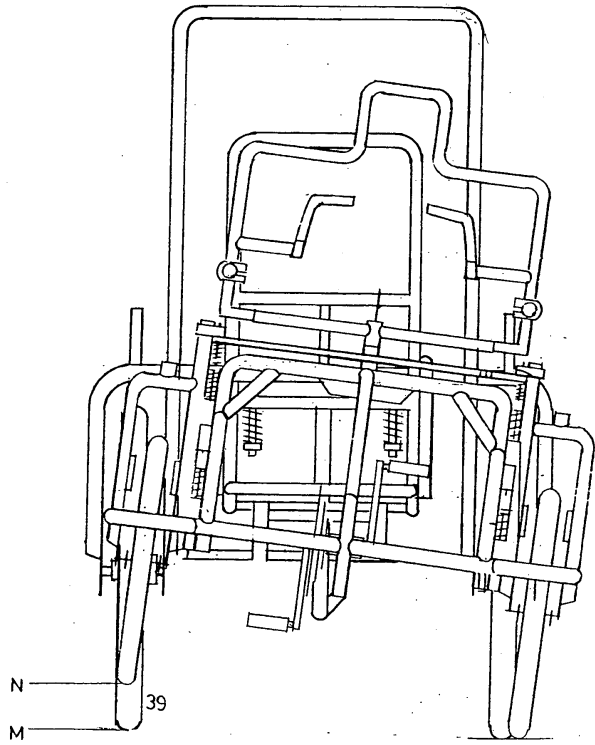
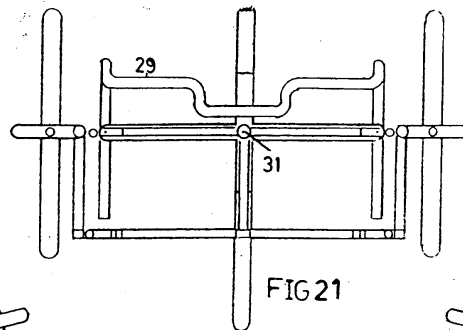
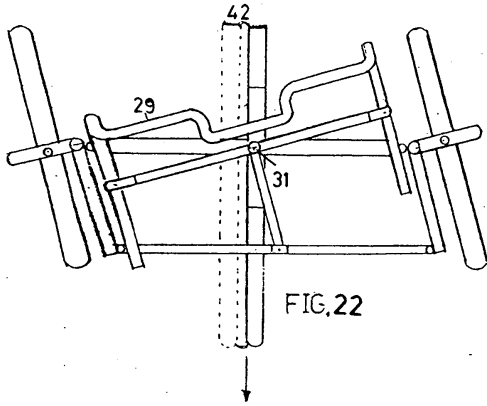
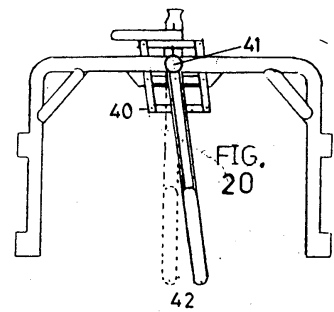
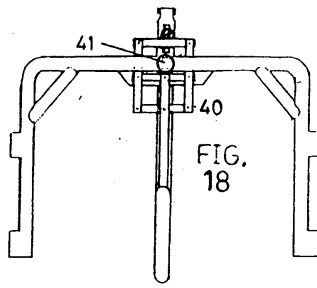
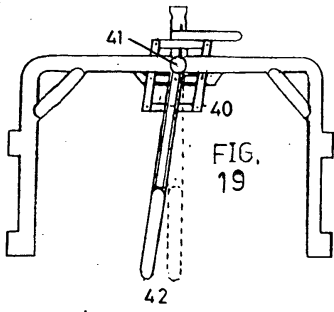


FIG. 17



Frente delantero

