

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO	
RAD: 14-118604- -4	FECHA: 2015-08-20 16:09:10
DEP: 2020 DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES	EVE: 378 FASE NACIONAL INCLUIDO CAPITULO I
TRA: 11 PCT-PATENTE DE INVENCION CAPITULOS I Y II	FOLIOS: 7
ACT: 476 TRASTITULARSOLI	

DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES

2020
Bogotá, D.C.,

Abogado(a)/Señor(a)
MARIA DEL CONSUELO ZARAMA URDANETA

Asunto: Radicación: 14-118604- -4
Trámite: 11
Evento: 378
Actuación: 476
Oficio: 9932
Folios: 7

Patente de Invención	X			Patente de Modelo de Utilidad	
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	X	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/ES2012/000302				
Fecha de Presentación Internacional	29/11/2012				

Como resultado del examen de fondo realizado, con fundamento en el Artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se comunica:

1. Documentos estudiados

Descripción:	Rad. N° 14-118604-00000-0000	03/Junio/2014
Reivindicaciones:	Rad. N° 14-118604-00000-0000	03/Junio/2014
Dibujos:	Rad. N° 14-118604-00000-0000	03/Junio/2014
Prioridad:	ES 201101334	12/Julio/2011

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque ésta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido (Art. 9 D 486) y su contenido técnico corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Objeto de la invención

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2.2.2 del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única para efectos del examen de patentabilidad, se tendrá en cuenta la tasa pagada por el solicitante al momento de comenzar el examen para las reivindicaciones adicionales; esto es que cuando la solicitud contenga más de diez (10) reivindicaciones y no se haya pagado la tasa complementaria, sólo se estudiarán las cubiertas por la tasa pagada. Por lo tanto, se estudiarán las reivindicaciones 1 a 8.

Título de la solicitud: “Sistema metrorio de transporte regular de pasajeros urbano e interurbano utilizando vías fluviales y marítimas” (ver página 1 del radicado N° 14-118604-00000-0000).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de suministrar un sistema de transporte fluvial público que permita reducir los costos asociados a la construcción de un sistema de transporte tradicional (buses, trenes, subterráneos, etc.), utilizando los canales fluviales (ríos, mares) que se encuentran en una ciudad.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un sistema de transporte regular de pasajeros urbano e interurbano utilizando vías fluviales y marítimas, en el que participan vías de comunicación existentes, tales como ríos y mares, en los que se establecen puntos de atraque o estaciones para intercambio de pasajeros, materializados en edificaciones cerradas dotadas de andenes con muelles.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B63B 21/50 // 27/14 // 35/34; E01D 15/24; E02B 3/20.

4. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

Las reivindicaciones 1, 3 y 8 no son claras porque los términos “*al menos*”, “*pluralidad*”, “*la misma longitud*”, “*comunicaciones digitales TETRA*”, son imprecisos, por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por un término preciso o un rango concreto.

Las reivindicaciones 1, 2, 7 y 8 no son claras porque los términos “*sistema de atraque automático*”, “*sensores meteorológicos*”, “*medios de transmisión*”, “*sistema de control de acceso*” son generales, por lo tanto no permiten establecer la diferencia y el aporte realizado por la invención frente al estado de la técnica.

Las reivindicaciones 1 y 5 a 8 no son claras porque caracterizan la invención por sus resultados a obtener así, “*al que se accede a partir de una ser de rampas articuladas, de manera que dicho anden se adapte al nivel de agua existente*”, “*mientras que los vehículos de transporte de materializan en embarcaciones*”, “*con la particularidad de que cada anden se encuentra cerrado mediante una pluralidad de puertas automáticas posicionadas coincidentes con las puertas que se definen en la embarcación de gran capacidad*”, “*que en disposición inoperante permanece vertical, y que en disposición de ataque se abate horizontalmente, salvando la distancia necesaria prevista entre anden y embarcación*”, “*por el que es desplazable verticalmente respecto de la estación e impida cualquier oscilación diferente del mismo*”, “*formando un conjunto indivisible*”, “*esta geometría garantiza un mínimo cambio de altura del andén antes el cambio de peso por la subida y bajada de pasajeros*”, “*de dichos datos a los pilotos de embarcaciones*”, “*para garantizar la seguridad de la operación de intercambio ante situaciones de corriente u oleaje elevado*”, “*para comunicar los parámetros de la embarcación con el centro de control*”, “*para garantizar la efectividad, puntualidad y seguridad del sistema de transporte*” lo cual no es permitido ya que equivaldría a definir el problema técnico a resolver y el alcance de la reivindicación incluiría no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que lleguen a esos resultados. Se sugiere reemplazarlo por las características esenciales estructurales que contribuyen a la obtención de esos efectos.

Se recuerda al solicitante que las reivindicaciones son las características técnicas esenciales de una invención para las cuales se reclama la protección legal mediante la solicitud de patente. Para el caso de producto, estas deben contener todas las características técnicas de carácter tangible (partes mecánicas, eléctricas, electrónicas y su relación o conexión), las cuales le permitan obtener los usos, resultados o funcionamiento deseado, pueden contener si es necesario referencias de los dibujos para ser más claras, se permite la presencia de signos de referencia entre paréntesis después de la característica mencionada en la reivindicación; para un procedimiento, estas deben divulgar los pasos necesarios para obtener un producto y/o una transformación de un estado inicial, en el caso de invenciones implementadas por computador, los pasos deben estar vinculados con una materia técnica tangible, la cual debe ser específica para el desarrollo de dicho procedimiento, y que resuelva el problema técnico propuesto por la solicitud.

Por lo anterior, el capítulo reivindicatorio de la solicitud en estudio no cumple con el requisito de claridad acuerdo con el artículo 30 de la Decisión 486. En consecuencia, el solicitante deberá presentar un nuevo capítulo reivindicatorio, donde se hayan modificado las objeciones anteriormente citadas; dichas modificaciones no deben ampliar el objeto inicialmente presentado por la presente solicitud.

Descripción (Art 28 D 486)

Las imágenes no se presentan con tinta indeleble ni con líneas y trazos uniformes; por lo cual no permiten apreciar claramente los números de referencia indicados en las mismas y las características relevantes de la invención. Por lo cual se recomienda al solicitante presentar un nuevo pliego de dibujos.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la solicitud de prioridad: julio 12 de 2011 y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US 6,539,887	"Bus to boat passenger transfer facility"	01/Abril/2003
D2	Libro 1*	"Bus Rapid Transit Planning Guide"	Junio/2007

* Bus Rapid Transit Planning Guide; Junio, 2007; Lloyd Wright, Walter Hook; Institute for transportation & Development Policy

El documento D1¹ divulga una operación integrada utilizando los autobuses para recoger pasajeros en lugares distantes, transferir los pasajeros a un sistema de monorriel para transportar a los pasajeros a una estructura de muelle flotante donde los pasajeros conectan a un barco para usar el transporte en el río para los desplazamientos (Pág. 1, Fl. 1, resumen).

El documento D2² divulga que el transporte público es un medio crítico por el cual los ciudadanos pueden acceder eficientemente a bienes y servicios a través de la extensión de las ciudades de hoy. Los autobuses de tránsito rápido (BRT) se han encontrado como uno de los mecanismos más efectivos para ciudades de un sistema de transporte público de rápido desarrollo que puede lograr una red completa, así como ofrecer un servicio rápido y de alta calidad (Pág. 1, Col, 1, líneas 2 a 9).

1 <https://docs.google.com/viewer?url=patentimages.storage.googleapis.com/pdfs/US6539887.pdf>

2 <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Bus-Rapid-Transit-Guide-Complete-Guide.pdf>

6. Examen de Patentabilidad (Art 14 D486)

Nivel inventivo (Art18 D486)

La reivindicación 1 consiste en un “Sistema de Transporte Regular de Pasajeros urbano e interurbano utilizando vías fluviales y marítimas, en el que participan vías de comunicación existentes, tales como ríos y mares, en los que se establecen puntos de atraque o estaciones para intercambio de pasajeros, materializados en edificaciones cerradas dotadas de andenes con muelles, caracterizado porque para cada estación se define una parte fija, o zona de acceso ...” (Ver página 12 del radicado N° 14-118604-00000-0000).

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Cada estación se define una parte fija, o zona de acceso y validación de los billetes a través de los correspondientes tornos.	Un medio para transportar pasajeros, tales como un sistema de monorriel superior (14), incluyendo una o más pistas de monorriel elevadas, cada uno de los cuales tiene uno o más vehículos góndola (12) pendiendo hacia abajo desde la vía monorriel (Pág. 19, Col. 4, líneas 22 a 26).	Normalmente, el equipo físico del sistema de tarifas consiste en lo siguiente: 1. Medios de pago. El medio de pago es usualmente efectivo, toquen, tiquetes de papel, tarjetas de viaje magnéticas o tarjetas inteligentes. 2. Terminales de punto de ventas (POS). Estos terminales son puntos de dinero en donde un tiquete, un toquen, una tarjeta magnético o una tarjeta inteligente puede ser obtenida o el valor puede ser añadido sobre una tarjeta existente. 3. Terminales de deducción de valor. Estas terminales son usualmente torniquetes y/o lectores de tarjetas. 4. Central de cómputo La central de cómputo es el depósito de varios flujos de información; la central de cómputo típicamente está conectada a los terminales de punto de ventas y a las terminales de deducción de valor a través de telecomunicaciones y/o enlaces GPRS (Pág. 446, Col. 2, líneas 2 a 23).
Un andén flotante al que se accede a partir de una serie de trampas articuladas.	Una estructura de acoplamiento semi-flotante (16) con una pluralidad de elementos de conexión de enclavamiento (24) con el fin de acoplar con al menos un miembro del barco (22) (Pág. 19, Col. 4, líneas 27 a 29).	No menciona.
Embarcaciones.	Un barco (22) (Pág. 19, Col. 4, línea 29).	No menciona.
Puertas automáticas.	No menciona.	El tamaño, número y la locación de las puertas juega un rol para facilitar un eficiente abordaje y desembarque. El sistema BRT más exitoso tiene empleando a lo ancho, múltiples puertas para asegurar que los cuellos de botella sean evitados. La combinación de un nivel de abordaje a lo ancho y múltiples puertas puede reducir los tiempos de abordaje y desembarque por pasajero en entre 0.25 segundos (debajo de 0.75 segundos) y 0.50 segundos en una condición ideal (Pág. 263, Col. 1, líneas 10 a 19). Las puertas corredizas de las estaciones cumplen varias funciones incluyendo la seguridad de los clientes, el control de clima y la evasión de fraude (Pág. 370, Figs. 11.61 y

		11.62).
Un sistema de ataque o rampa hidráulica.	Un medio de alojamiento, como miembro flexible (no mostrado, no numerad�) soportado sobre un marco hidráulicamente actuado (60). El marco (60) es hidráulicamente extendido, para disponer el elemento flexible hacia afuera antes de la apertura de las puertas de los barcos fluviales o las puertas de los coches en góndola (12) (Pág. 21, Col. 7, líneas 4 a 9).	No menciona.

Los documentos D1 y D2 se consideran el estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulgan una operación integrada utilizando los autobuses para recoger pasajeros en lugares distantes, transferir los pasajeros a un sistema de monorriel para transportar a los pasajeros a una estructura de muelle flotante donde los pasajeros conectan a un barco para usar el transporte en el río para los desplazamientos (Pág. 1, Fl. 1, resumen). Y que el transporte público es un medio crítico por el cual los ciudadanos pueden acceder eficientemente a bienes y servicios a través de la extensión de las ciudades de hoy. Los autobuses de transito rápido (BRT) se han encontrado como uno de los mecanismos más efectivos para ciudades de un sistema de transporte público de rápido desarrollo que puede lograr una red completa, así como ofrecer un servicio rápido y de alta calidad (Pág. 1, Col, 1, líneas 2 a 9); correspondientemente.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 1 y el sistema de D1 consiste en que no menciona que en cada estación se define una parte fija, o zona de acceso y validación de los billetes a través de los correspondientes tornos, ni las puertas automáticas.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 1 y el sistema de D2 consiste en que no menciona un andén flotante, embarcaciones, ni un sistema de ataque o rampa hidráulica.

El efecto que logra el incluir que en cada estación se defina una parte fija, o zona de acceso y validación de los billetes a través delos correspondientes tornos, y las puertas automáticas, es que permite el acceso de los usuario al sistema de transporte y a los vehículos de una manera rápida y segura.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “ c mo modificar el sistema conocido en D1 para permitir el acceso de los usuarios al sistema de transporte y a los vehículos de manera rápida y segura?”.

Sin embargo, la utilización de una zona de acceso, una zona de validación de los billetes a través de los correspondientes tornos y unas puertas automáticas para permitir el acceso de los usuario al sistema de transporte y a los vehículos de manera rápida y segura, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a que normalmente, el equipo físico del sistema de tarifas consiste en lo siguiente:

- Medios de pago.
El medio de pago es usualmente efectivo, toquen, tiquetes de papel, tarjetas de viaje magnéticas o tarjetas inteligentes.
- Terminales de punto de ventas (POS).
Estos terminales son puntos de dinero en donde un tiquete, un toquen, una tarjeta magnético o una tarjeta inteligente puede ser obtenida o el valor puede ser a nadido sobre una tarjeta existente.

3. Terminales de deducción de valor.

Estas terminales son usualmente torniquetes y/o lectores de tarjetas.

4. Central de cómputo.

La central de cómputo es el depósito de varios flujos de información; la central de cómputo típicamente está conectada a los terminales de punto de ventas y a las terminales de deducción de valor a través de telecomunicaciones y/o enlaces GPRS (Pág. 446, Col. 2, líneas 2 a 23).

El tamaño, número y la locación de las puertas juega un rol para facilitar un eficiente abordaje y desabordaje. El sistema BRT más exitoso tiene empleando a lo ancho, múltiples puertas para asegurar que los cuellos de botella sean evitados. La combinación de un nivel de abordaje a lo ancho y múltiples puertas puede reducir los tiempos de abordaje y desabordaje por pasajero en entre 0.25 segundos (debajo de 0.75 segundos) y 0.50 segundos en una condición ideal (Pág. 263, Col. 1, líneas 10 a 19).

Las puertas corredizas de las estaciones cumplen varias funciones incluyendo la seguridad de los clientes, el control de clima y la evasión de fraude (Pág. 370, Figs. 11.61 y 11.62).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría los medios de pago, las terminales de punto de ventas, las terminales de deducción de valor, las centrales de cómputo y las puertas corredizas de las estaciones del documento D2 en el sistema divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 1 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 4: Un medio de alojamiento, como miembro flexible (no mostrado, no numeradá) soportado sobre un marco hidráulicamente actuado (60). El marco (60) es hidráulicamente extendido, para disponer el elemento flexible hacia afuera antes de la apertura de las puertas de los barcos fluviales o las puertas de los coches en góndola (12) (Pág. 21, Col. 7, líneas 4 a 9).

Por su parte, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 7: Desde el centro de control también se puede recibir información a través de comunicación satelital o infrarroja, el centro no debería estar ubicado en donde la señal pueda ser potencialmente bloqueada. Podría haber algunos beneficios localizar el personal del centro de control en instalaciones de gestión o en instalaciones terminales. Estas localizaciones podrían permitir una gran interacción entre el personal del centro de control y el personal de administración o los operadores de vehículos (Pág. 394, Col. 1, líneas 4 a 16).
- Reivindicación 8: Tipos similares de tecnología puede también ser integrada con los esfuerzos de la seguridad en el transporte público. Cámaras de seguridad tanto dentro de estaciones y vehículos son cada vez más rentables a los sistemas de vigilancia. La mera presencia de las cámaras por si solas a menudo es asociado con la reducción en la actividad criminal (Pág. 459, Col. 2, líneas 12 a 18).

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US 6,539,887	1 y 4	Nivel Inventivo
D2	Libro 1*	1, 7 y 8	Nivel inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir del día siguiente de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante de sesenta (60) días para dar respuesta a este requerimiento y presentarla por escrito.

Finalmente, se le recuerda al solicitante que si como respuesta a este requerimiento llegara a modificar el capítulo reivindicatorio y éste contenga más de diez (10) reivindicaciones, no pagará la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente al pago por reivindicación adicional.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 5.2, literal e), del capítulo quinto del título primero de la Circular Única No. 10 de 2001.



JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
Director de Nuevas Creaciones (c)

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista, de fecha 2015-08-25

Elaboró: Diego Gonzalez Castillo
Revisó: Angelica Maria Ramirez

Diego Gonzalez

Title: MOORING SYSTEM FOR **FLOATING** ARCTIC VESSEL

Abstract: Source: US2012266801A A mooring system for a **floating** vessel such as a drilling unit is provided. The **floating** vessel has a **platform** for providing drilling, production or other operations in a marine environment, and a tower for providing ballast and stability below a water line in the marine environment. The mooring system generally includes a plurality of anchors disposed radially around the tower along a seabed, and a plurality of mooring lines. Each mooring line has a first end operatively connected to the tower, and a second end operatively connected to a respective anchor. Each mooring line further comprises at least two substantially rigid links joined together using linkages. Each joint is at least five meters in length. The mooring system is capable of maintaining **station-keeping** for the vessel greater than about 100 Mega-Newtons such that operations may be conducted when the marine environment is substantially iced over.

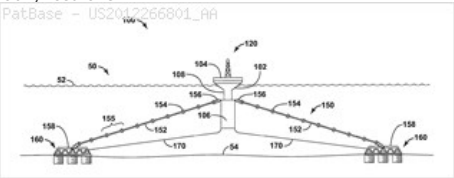
Classifications:

International (IPC 8-9): B63B21/20 B63B21/22 B63B21/27 B63B21/29 B63B21/50 B63B22/04 B63B35/44 B63B43/06 B63C3/00 E01D15/14 (Advanced/Invention)

CPC: B63B21/50 B63B35/08 B63B2211/06

European: B63B21/50

US: 114/230.2 114/293 405/224 405/224.1



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
CA2777464 AA	20101104	CA20102777464	20100202
EP2424776 A1	20120307	EP20100770080	20100202
JP2012525300 T2	20121022	JP20120508493T	20100202
JP5662421 B2	20150128	JP20120508493T	20100202
KR20120015447 A	20120221	KR20117028499	20100202
RU2011148504 A	20130610	RU20110148504	20100202
RU2514296 C2	20140427	RU20110148504	20100202
SG174864 A1	20111128	SG20110006688	20100202
US2012266801 AA	20121025	US20100255836	20100202
US2014020616 AA	20140123	US20130035275	20130924
US8568063 BB	20131029	US20100255836	20100202
WO10126629 A1	20101104	WO2010US22916	20100202

Priority:

US20090174284P 20090430 WO2010US22916 20100202 US20100255836 20100202
US20130035275 20130924 US20110255836 20110909

Probable Assignee: EXXONMOBIL UPSTREAM RES CO

Assignee(s): (std): BRINKMANN CARL R ; BRUEN FINBARR J ; BRUEN PATRICIA ; EHKSONMOBIL APSTRIM RISERCH KOMPANI ; KOKKINIS THEODORE ; EXXONMOBIL UPSTREAM RES CO ; YOUNAN ADEL H

Assignee(s): EXXONMOBIL UPSTREAM RESEARCH CO ; EXXONMOBIL UPSTREAM RESEARCH COMPANY

Inventor(s): (std): BRINKMANN CARL R ; BRINKMANN KARL R ; BRJUN FINBARR DZH ; BRUEN FINBARR J ; BRUEN PATRICIA ; JUNAN ADEL KH ; KOKKINIS TEODOR ; KOKKINIS THEODORE ; YOUNAN ADEL H

Agent(s): TROCH GENEVIEVE; EXXONMOBIL UPSTREAM RESEARCH CO LAW DEPARTMENT; MARSH TIMOTHY J ET AL

Designated states: AE AG AL AM AO AT AU AZ BA BB BE BF BG BH BJ BR BW BY BZ CA CF CG CH CI CL CM CN CO CR CU CY CZ DE DK DM DO DZ EC EE EG ES FI FR GA GB GD GE GH GM GN GQ GR GT GW HN HR HU ID IE IL IN IS IT JP KE KG KM KN KP KR KZ LA LC LI LK LR LS LT LU LV LY MA MC MD ME MG MK ML MN MR MT MW MX MY MZ NA NE NG NI NL NO NZ OM PE PG PH PL PT RO RS RU SC SD SE SG SI SK SL SM SN ST SV SY SZ TD TG TH TJ TM TN TR TT TZ UA UG US UZ VC VN ZA ZM ZW

Title: Method and apparatus for constructing a suspension bridge tower

Abstract: Source: US3950913A Apparatus for constructing a block tower for a suspension bridge includes a working platform, means for raising and lowering the platform vertically along a pre-erected base of the tower, and a carriage movable horizontally on tracks on the working platform. The carriage moves between a block loading station lateral of the base and a block unloading station above the top of the tower base where the block is superimposed on other blocks of the pre-erected base. The carriage is specially designed to raise and lower the lower block and to disengage the same at the block unloading station for return to the block loading station. A method is also disclosed for constructing a tower of built-up blocks.

Classifications:

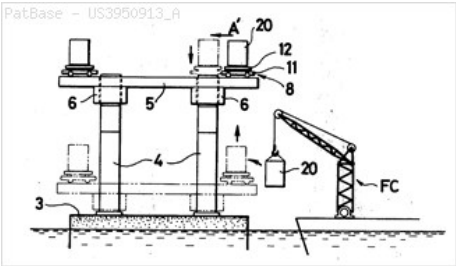
International (IPC 8-9): E01D11/00 E01D11/02 E01D19/14 E01D21/00 E01D21/06 E04B1/35 E04H12/00 E04H12/28 E04H12/34 (Advanced/Invention); E01D11/00 E01D19/00 E01D21/00 E04B1/35 E04H12/00 (Core/Invention)

International (IPC 1-7): B65G47/00 B66F11/02 E01D11/00 E01D21/00 E01D21/02 E04B1/35 E04D15/00 E04H12/00 E04H12/28 E04H12/34

CPC: E01D19/14 E01D21/06 E04H12/00

European: E01D19/14 E01D21/06 E04H12/00

US: 14/77.3 414/12 414/659 52/125.1 52/745.17 52/747



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
DE2361182 A1	19740620	DE19732361182	19731207
FR2210205 A5	19740705	FR19730043868	19731207
GB1441799 A	19760707	GB19730056059	19731204
JP49079026 A2	19740730	JP19720123178	19721208
JP51042406 B4	19761116	JP19720123178	19721208
JP864623 C3	19770613	JP19720123178	19721208
US3950913 A	19760420	US19750596108	19750716

Priority:

JP19720123178 19721208 US19730422976 19731207 US19750596108 19750716

Probable Assignee: MITSUI SHIPBUILDING ENG

Assignee(s): (std): MITSUI SHIPBUILDING ENG

Assignee(s): MITSUI SHIPBUILDING ENG CO LTD ; MITSUI SHIPBUILDING ENGINEERING JA ; MITSUI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO ; MITSUI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO LTD ; MITSUI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO LTD TOKIO

Inventor(s): (std): MORI SHIGERU

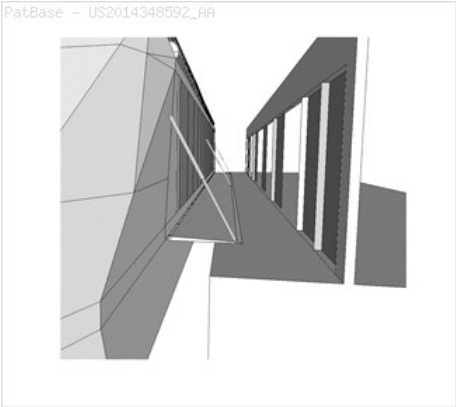
Inventor(s): MORI SHIGERU YOKOHAMA KANAGAWA JAPAN

Title: METRORIO SYSTEM FOR REGULAR TRANSPORT OF URBAN AND INTERURBAN PASSENGERS BY RIVER AND SEA

Abstract: Source: US2014348592A The invention relates to a Rivertube system for transporting urban and metropolitan passengers, by river and sea, which is similar to a metro system, using watercraft instead of trains, said watercraft travelling along the rivers and coasts of cities instead of on tracks and in tunnels. The system comprises an automatic docking system for the boats and closed or covered stops, built on the river or on the sea, with large **floating platforms** that enable passengers to get on and off the boats more quickly and with greater agility than in conventional metro cars.

Classifications:

International (IPC 8-9): B63B21/50 B63B27/00 B63B27/14 B63B29/00 B63B35/00 B63B35/34 B63C1/04 E01D15/24 E02B3/20 E04F11/00 F17C3/02 (Advanced/Invention)
CPC: E01D15/24 B63C1/04 B63B29/00 B63B35/00 B63B27/00 E04F11/002 B63B2035/002 B63B2035/004 B63B27/14
US: 405/219



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
CA2857379 AA	20140529	CA20122857379	20121129
CO7030937 A2	20140821	CO20140118604	20140603
EP2789746 A1	20141015	EP20120855898	20121129
ES2411977 AA	20130709	ES20110001334	20111207
ES2411977 BA	20140206	ES20110001334	20111207
MX2012006058 A1	20130614	MX20120006058	20120525
US2014348592 AA	20141127	US20120361591	20121129
WO13083862 A1	20130613	WO2012ES00302	20121129
WO13083862 A4	20130801	WO2012ES00302	20121129

Priority:
ES20110001334 20111207 ES20110000334 20111207 WO2012ES00302 20121129

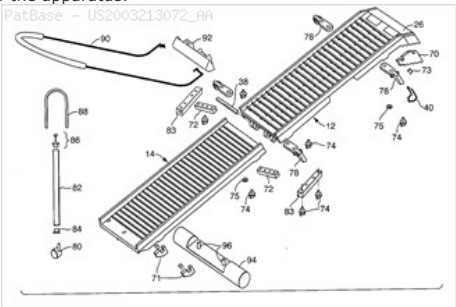
Probable Assignee: SALAS GARCIA AUGUSTIN JAVIER

Assignee(s): (std): GARCIA AGUSTIN JAVIER SALAS ; SALAS GARCIA AGUSTIN JAVIER ; SALAS GARCIA AUGUSTIN JAVIER
Assignee(s): AGUSTIN JAVIER SALAS GARCIA ; SALAS GARCIA AGUSTIN JAVIERC/ ALBANAL, 6,E-41100CORIA DEL RIO (SEVILLAES
Inventor(s): (std): GARCIA AGUSTIN JAVIER SALAS ; SALAS GARCIA AGUSTIN JAVIER ; SALAS GARCIA AUGUSTIN JAVIER
Inventor(s): AGUSTIN JAVIER SALAS GARCIA ; SALAS GARCIA AGUSTIN JAVIERC/ ALBANAL, 6,E-41100CORIA DEL RIO (SEVILLAES
Agent(s): MASLANKA DOROTA; COBO DE LA TORRE Mª VICTORIA
Designated states: AE AG AL AM AO AT AU AZ BA BB BE BF BG BH BJ BN BR BW BY BZ CA CF CG CH CI CL CM CN CO CR CU CY CZ DE DK DM DO DZ EC EE EG ES FI FR GA GB GD GE GH GM GN GQ GR GT GW HN HR HU ID IE IL IN IS IT JP KE KG KM KN KP KR KZ LA LC LI LK LR LS LT LU LV LY MA MC MD ME MG MK ML MN MR MT MW MX MY MZ NA NE NG NI NL NO NZ OM PA PE PG PH PL PT QA RO RS RU RW SC SD SE SG SI SK SL SM SN ST SV SY SZ TD TG TH TJ TM TN TR TT TZ UA UG US UZ VC VN ZA ZM ZW

Title: Portable ramp and load support assembly

Abstract: Source: US2003213072A A portable ramp and load support assembly including a pair of rigid, elongated, first and second ramp components hinged together at adjoining ends by a simple pivot pin. The apparatus is made of light-weight, injection molded plastic material, and is provided with a resilient, non-slip surface on its upper side. The ground-engaging end and vehicle-engaging end are also specially configured to prevent slippage and dislodgment during use. The assembly also includes a plurality of accessory parts that enable the ramp to have utility in numerous applications other than its use as a ramp. The assembly provides a sturdy, light-weight, long-lasting and easily cleanable ramp apparatus suitable for use by dog and other large animal owners with SUVs, pickups, RV's and **station** wagons. The assembly also includes disconnectable legs for allowing the ramp apparatus to be used as a grooming table, examination table, game-cleaning table, etc. Furthermore, **floats**, wheels, pull handles and other accessories can be attached to extend the utility of the apparatus.

Classifications:
International (IPC 8-9): B60P1/43 B60R3/00 B65G69/28 E01D1/00 (Advanced/Invention)
International (IPC 1-7): A01K29/00 B65G B65G1/00 E01D1/00
CPC: B60P1/43 B65G69/30 B66F7/243
European: B60P1/43 B65G69/30 B66F7/24B
US: 119/847 119/849 14/69.5 14/69.500P



Title: AMPHIBIOUS VEHICLE

Abstract: Source: GB1208221A 1,208,221. Amphibious vehicles. H. W. GEHLEN. 14 Feb., 1969 [27 Feb., 1968], No. 8079/69. Headings B7A and B7V. [Also in Division E1] An amphibious vehicle for deployment as a ferry or bridge vehicle comprises a buoyant body 1, a pilot cabin 3, inflatable and untoldable auxiliary **floating** bodies 2 along the longitudinal sides of the vehicle body and buoyant end ramps linked to both ends of the vehicle having central folding joints 8, 9 respectively. Each ramp when unfolded has the length of the vehicle body and when folded respectively into sections 4, 5 and 6, 7 is shortened to half the length, thus presenting opposed end surfaces 14, 15 on which are couplings. Loose plates of the same length as the folded ramps and the same width as the inflated auxiliary bodies 2 are provided. Supports and couplings are also provided to connect these plates to the vehicle body, ramps and auxiliary bodies. In the vehicle shown two pivotable rudder propellers 23 at the bow and two at the stern make forward, rearward and lateral travel possible.

Classifications:

International (IPC 8-9): E01D15/22 (Advanced/Invention);

E01D15/00 (Core/Invention)

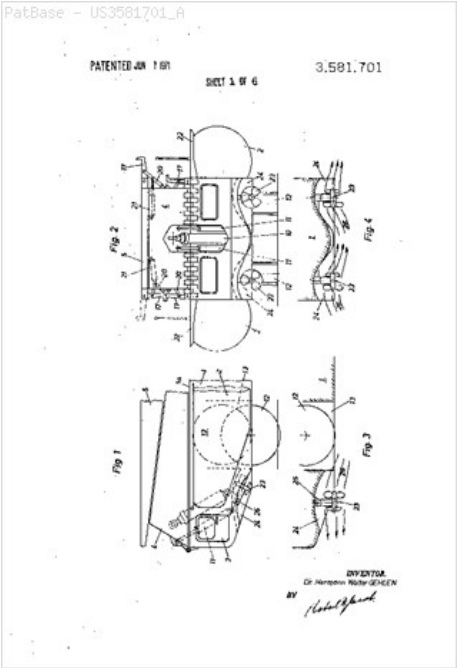
International (IPC 1-7): B60F3/00 B62D39/00 B62D57/00 B63B35/34 B63B35/72

E01D15/12 E01D15/14

CPC: E01D15/22

European: E01D15/22

US: 115/1 14/71.1



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
CH484763 A	19700131	CH19690001538	19690131
DE1556451 A1	19700820	DE1968E035844	19680227
DE1556451 B2	19711216	DE1968E035844	19680227
FR1592501 A	19700519	FR19680147043	19680404
GB1208221 A	19701007	GB19690008079	19690214
US3581701 A	19710601	US19690800416	19690219

Priority:

DE19681556451 19680227 FR19680147043 19680404

Probable Assignee: GEHLEN DIPL ING DR RER POL HER

Assignee(s): (std): GEHLEN HERMANN W ; GEHLEN HERMANN WALTER ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING ; GEHLEN DIPL ING DR RER POL HER

Assignee(s): GEHLEN DIPL ING DR RER POL HERMANN WALTER ; HERMANN WALTER GEHLEN ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL

Inventor(s): (std): GEHLEN HERMANN WALTER ; WALTER GEHLEN DIPL ING DR RER ; RER POL GEHLEN HERMANN WALTER

Inventor(s): POL GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER ; HERMANN WALTER GEHLEN ; WALTER GEHLEN DIPL ING DR RER POL HERMANN

Title: Method and means for lifting a heavy object from a position on a floating vessel

Abstract: Source: GB2249537A Method and means for transferring a heavy object positioned on a floating vessel to an offshore platform or the like. which means include a number of hoisting wires suspended from winch means located at the receiving station down to the object located on the vessel. The transfer means includes a suitable number of hydraulic jack supports located on the vessel and adapted for supporting the object in a raised position relative to the deck of the vessel, the jacks possessing sufficient lifting capacity to lift and support the object in raised position. The supporting jacks are provided with controls for quick simultaneous lowering of the same, each of the hoisting wires extending down through apertured lifting points on the object and provided with a lifting block at the lower end. A shock absorbing means is positioned along the hoisting wire between the lifting point on the object and lifting block at the lower end of the wire and is adapted to be biased against the lifting point on the object upon tightening of the wire during the hoisting thereof.

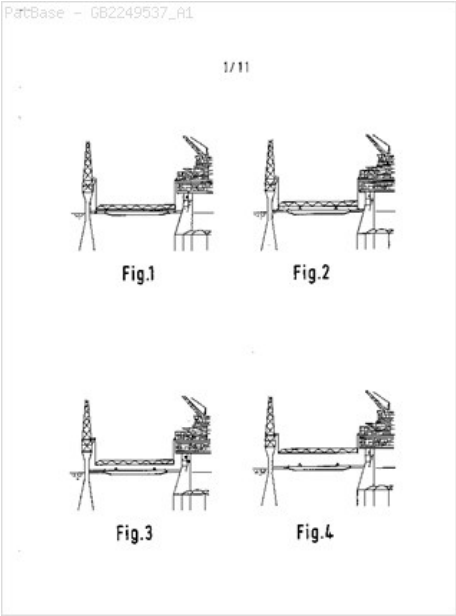
Classifications:

International (IPC 8-9): B63B35/00 B66C13/02 E21B19/00 (Advanced/Invention)

International (IPC 1-7): B63B27/30 B66C13/06 B66C13/10 E01D21/04

CPC: B63B27/30 B63B35/003 B66C13/02 E21B19/002

European: B63B27/30 B63B35/00L B66C13/02 E21B19/00A



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
DK175291 A	19920418	DK19910001752	19911017
DK175291 A0	19911017	DK19910001752	19911017
GB2249537 A1	19920513	GB19910021341	19911009
GB2249537 B2	19940406	GB19910021341	19911009
GB9121341 A0	19911120	GB19910021341	19911009
NO171446 B	19921207	NO19900004502	19901017
NO171446 C	19930317	NO19900004502	19901017
NO904502 A	19920421	NO19900004502	19901017
NO904502 A0	19901017	NO19900004502	19901017

Priority:

NO19900004502 19901017

Probable Assignee: NORWEGIAN CONTRACTORS

Assignee(s): (std): NORWEGIAN CONTRACTORS A S ; NORWEGIAN CONTRACTORS

Assignee(s): NORWEGIAN CONTRACTORS A S ; NORWEGIAN CONTRACTORS AS

Inventor(s): (std): DANEIL DAVID W ; FRIISK LARS ; KAALSTAD JENS P ; VINJE TOR

Inventor(s): LARS FRIISK ; TOR VINJE ; JENS P KAALSTAD

Title: VEHICLE WITH DEPOSITABLE RAMP FOR THE FORMING OF BRIDGES, PARTICULARLY **FLOATING** BRIDGES AND FERRIES

Abstract: Source: US3837027A Vehicle with depositable ramp for forming **floating** bridges or ferries having short drive-on ramps at both ends, one of which is coordinated with the end over which the depositable ramp is swung and is the depositable member for the depositable ramp connected in the swing position with the depositable ramp. Furthermore the drive-on ramp that is in the form of a depositable member has a shape that is adapted to the obliqueness of the depositable ramp, and the vehicle body has a deck which extends evenly throughout its entire length, where the drive-on ramp that is not a depositable element is foldable and in the unfolded condition corresponds to the form and size of the drive-on ramp that is the supporting member.

Classifications:

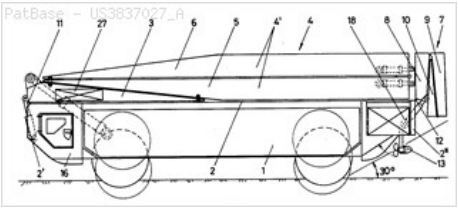
International (IPC 8-9): B60F3/00 E01D15/127 E01D15/14 E01D15/20 E01D15/22 E01D15/24 E01D18/00 (Advanced/Invention); B60F3/00 E01D15/00 E01D18/00 (Core/Invention)

International (IPC 1-7): B60F3/00 B60P3/00 B60P3/42 B65G69/28 E01D1/00 E01D15/00 E01D15/12 E01D15/14 E01D21/00

CPC: B60F3/0061 E01D15/22

European: B60F3/00D E01D15/22

US: 14/2.6 14/27



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
BE796442 A1	19730702	BE19730128509	19730308
CH584313 A	19770131	CH19730002805	19730227
DE2211912 A1	19730920	DE19722211912	19720311
DE2211912 B2	19740404	DE19722211912	19720311
DE2211912 C3	19741031	DE19722211912	19720311
FR2175710 A2	19731026	FR19720012743	19720412
FR2175710 B2	19760312	FR19720012743	19720412
GB1384477 A	19750219	GB19730011573	19730309
IT977935 A	19740920	IT19730067541	19730301
JP1155580 C3	19830715	JP19730027185	19730309
JP49001031 A2	19740108	JP19730027185	19730309
JP57021606 B4	19820508	JP19730027185	19730309
NL157368 B	19780717	NL19730003381	19730309
NL7303381 A	19730913	NL19730003381	19730309
NO133151 B	19751208	NO19730000967	19730309
NO133151 C	19760317	NO19730000967	19730309
US3837027 A	19740924	US19730339027	19730307

Priority:

DE19722211912 19720311

Probable Assignee: GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL 6750 KAISERSLAUTERN

Assignee(s): (std): GEHLEN H ; GEHLEN H W ; GEHLEN HERMANN ; GEHLEN HERMANN W ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING ; RER POL HERMANN WALTER GEHLEN ; HERMANN WALTER GEHLEN DIPL ING

Assignee(s): GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL 6750 KAISERSLAUTERN ; DIPL ING DR RER POL HERMANN WALTER GEHLEN KAISERSLAUTERN BONDSREPUBLIEK DUTTSLAND ; GEHLEN HERMANN WALTER ; GEHLEN HERMANN W PIRMASENSER STRASSE 60 KAISERSLAUTERN PFALZ ALLEMAGNE ; GEHLEN HERMANN DT ; GEHLEN H DT

Inventor(s): (std): GEHLEN HERMANN WALTER ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING ; GEHLEN H

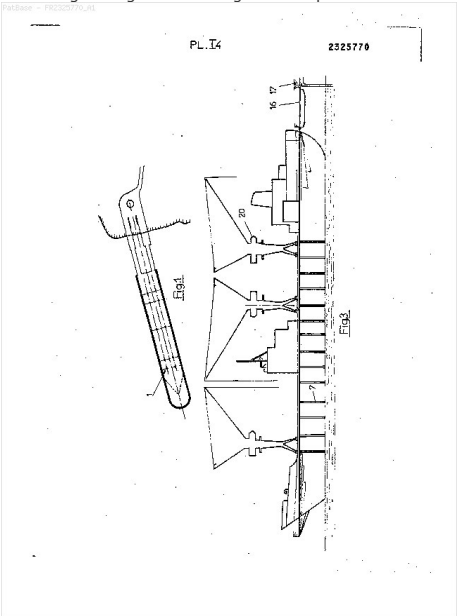
Inventor(s): GEHLEN H DT ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL ; GEHLEN HERMANN WALTER DIPL ING DR RER POL 6750 KAI

Title: PORT FLOTTANT MOBILE, ET PROCEDE POUR SA FABRICATION CONSTRUCTION OF MOBILE **FLOATING** HARBOUR - COMPRISES ANCHORED SHIP WITH QUAYS AT SIDES AND TRACKS LEADING TO RAILWAY ON SHORE

Abstract: Source: FR2325770A (Claim 1) REVENDEICATIONS t. Procede pour la fabrication d'un port flottant mobile, caracterise en ce qu'il consiste a utiliser un navire, par exemple un petrolier d'occasion, que l'on munit: - d'un dispositif d'ancrage pour l'immobilisation du port flottant sur le lieu d'utilisation - de deux quais d'amarrage amenes lateralement de part et d'autre du pont principal du navire - d'un ensemble de voies de circulation pour le raccordement des quais a un reseau de circulation terrestre, les aménagements du navire d'origine etant effectues de facon a preserver la possibilite de navigation dudit navire en haute mer. 2. **Floating** harbour is for temporary use, and comprises a ship, typically a ballasted tanker, anchored in the desired position. Two mooring quays (2, 3) are situated on opposite sides of the ship, and from them a set of tracks (16) run to a railway system on the shore. The equipment of the original ship is so arranged that its ability to sail on the high seas is unimpaired. Anchoring can be by vertical piles sliding in tubes through the bottom of the hull. Each pile works with a driving block dropped on it to drive it into the seabed, and one or more submersible ballast tanks from which water is discharged to give the lifting force to pull it free.

Classifications:

International (IPC 8-9): B63B35/44 E02B3/06 (Advanced/Invention);
B63B35/44 E02B3/06 (Core/Invention)
International (IPC 1-7): B63B35/02 B63B35/34 B63B35/44 E01D15/14 E02B3/20
CPC: B63B35/44 E02B3/064
European: B63B35/44 E02B3/06B2



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
DE2643707 A1	19770414	DE19762643707	19760928
FR2325770 A1	19770422	FR19750030281	19750929
FR2325770 B1	19780317	FR19750030281	19750929
NL7610722 A	19770331	NL19760010722	19760928

Priority:

FR19750030281 19750929

Probable Assignee: ROUILLARD JOSEPH

Assignee(s): (std): JOSEPH ROUILLARD ; ROUILLARD JOSEPH

Assignee(s): JOSEPH ROUILLARD TE SUCE FRANKRIJK

Inventor(s): WIRD SPAETER GENANNT WERDEN

Title: INSTALLATION PORTUAIRE MOVABLE HARBOUR FOR USE IN DEVELOPING COUNTRIES - CONSISTS OF LONG SELF-PROPELLED PONTOON MOORED PERPENDICULAR TO SHORE TO ENABLE SHIPS TO BERTH ON EACH SIDE

Abstract: Source: FR2378134A L'installation representee comporte un ponton flottant immobilise dans une position de consigne, pour laquelle l'axe du ponton est approximativement perpendiculaire au rivage, lateralement par deux paires de chaines de retenue 3 et longitudinalement par des ancrs 4 et par des amarres 7. Les flancs II du ponton constituent des quais pour l'accostage de navires 12. A l'extremite arriere du ponton sont prevues deux rampes escamotables 13 qui, dans la position deployee representee, se trouvent dans le prolongement de la plate-forme superieure 22 du ponton pour permettre la circulation entre le terre et le ponton de vehicules de transport. Le ponton constitue un engin autopropulseur qui peut etre achemine par ses propres moyens sur le site ou il doit etre utilise comme port flottant. A cet effet il est equipe de groupes marins du type VOITH-SCHNEIDER The movable harbour installation may be used in developing countries and comprises a self-propelled pontoon, with bridge gangplanks giving access to the shore-line. Stabilisation is achieved by a combination of moorings and anchorages. The pontoon is perpendicular to the shore so that a cargo vessel may berth on either side. Two moorings extend obliquely and symmetrically from the stern, two simple anchorages from the prow, and two lateral anchorages from each side. The lateral anchor cables extend from a windlass to pass under the vessel and attach to a permanent anchor ring, and can yield under lateral eg berthing forces.

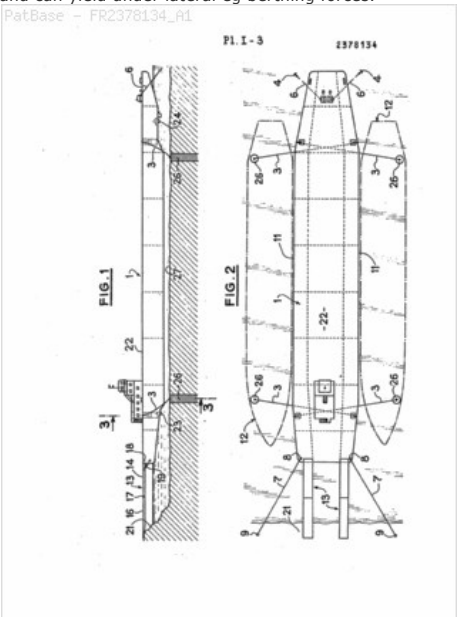
Classifications:

International (IPC 8-9): E02B3/06 (Advanced/Invention); E02B3/06 (Core/Invention)

International (IPC 1-7): B63B21/50 B63B35/02 E01D15/14

CPC: E02B3/064

European: E02B3/06B2



Family:

Publication number	Publication date	Application number	Application date
FR2378134 A1	19780818	FR19770001921	19770124

Priority:

FR19770001921 19770124

Probable Assignee: IND DEV PROGRAMME

Assignee(s): (std): IND DEV PROGRAMME

Assignee(s): INDUSTRIAL DEVELOPMENT PROGRAMME