



No. 16-018589- -00003-0000

Fecha: 2016-04-28 15:53:29 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 444 RESPUESTAREQUE Folios: 6

As. 135.092

Señor
DIRECTOR DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E. S. D.

REF: Expediente No. **16 018.589**- solicitud de patente de invención a favor de **YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA**. Título: **VEHÍCULO**.

RESPUESTA A EXAMEN DE FORMA

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO, portador de la tarjeta profesional No. 57.492 del C.S.J., obrando como apoderado de la sociedad solicitante me permito dar respuesta al Oficio No. 1799 notificado por fijación en lista el primero de Marzo de 2016.

En respuesta a las observaciones realizadas como resultado del examen de forma, es pertinente mencionar que las reivindicaciones definen de forma clara y razonablemente general la invención, razón por la que respetuosamente disiento de los comentarios del señor Examinador a este respecto. A continuación, sin embargo, se incluyen los argumentos y se mencionan las modificaciones realizadas para superar cada una de las objeciones del Señor Examinador: En primer lugar, a pesar de la amable sugerencia del Señor Examinador, la solicitante no desea cambiar el título de la solicitud en este punto del trámite.

Ahora con respecto a las características funcionales, algunas de las expresiones han sido modificadas con el fin de definir de forma clara características estructurales de la invención. Para ello, se han eliminado las expresiones "con el propósito" y "configurada". Así, por ejemplo, el fragmento "con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección izquierda que es paralelo al eje en dirección derecha" ha sido reemplazado por la frase "giratoriamente alrededor de un eje de dirección izquierdo que es paralelo al eje de dirección derecho", la cual define perfectamente clara una relación estructural entre las ruedas delanteras izquierda y derecha, especificando así una característica esencial de la invención.

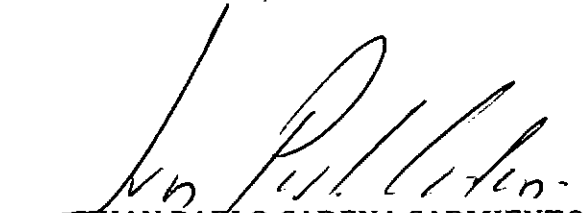
En primer lugar, con respecto a las expresión "por lo menos" objetada por ser imprecisa, resulta pertinente aclarar que las reivindicaciones están redactadas como reivindicaciones abiertas, por lo que, por definición, su alcance cubre cualquier estructura que comprenda como mínimo las características esenciales definidas en las reivindicaciones. Así, la expresión "por lo menos" no afecta en absoluto el alcance de las reivindicaciones, ya que es coincidente con la definición de una reivindicación abierta; esta expresión tampoco dificultan la comparación con el estado de la técnica, ya que una cualquier persona medianamente versada en la materia es capaz de determinar de forma absolutamente obvia si, por ejemplo, en un vehículo se aplica una fuerza de frenado a por lo menos una de las ruedas delanteras.

Por otro lado, cuando la expresión "por lo menos" se encuentra dentro del fragmento "por lo menos parte", esta no resulta de forma alguna imprecisa, ya que es equivalente a decir "parte o la totalidad de", lo cual hace referencia a un grupo claro y preciso de dos posibilidades.

A-S

En vista de lo anteriormente expuesto, respetuosamente solicito el retiro de las objeciones de la presente solicitud ya que en opinión del solicitante cumple con todos los requisitos establecidos en la Decisión 486.

Atentamente,



JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

T.P. No. 57.492 del C.S.J.

C.C. 80.410.337 de Usaquén

Calle 70 A No. 4 - 41

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo que comprende:

un chasis que se inclina a la derecha del vehículo cuando el vehículo gira a la derecha y se inclina a la izquierda del vehículo cuando el vehículo gira a la izquierda;

una rueda delantera derecha y una rueda delantera izquierda que se disponen alineadas en una dirección izquierda y derecha del chasis;

un dispositivo de suspensión derecho que soporta la rueda delantera derecha en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera derecha en una dirección arriba y abajo del chasis;

un dispositivo de suspensión izquierdo que soporta la rueda delantera izquierda en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera izquierda en la dirección arriba y abajo del chasis;

un mecanismo de conexión que incluye:

una parte lateral derecha que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión derecho giratoriamente alrededor de un eje de dirección derecho que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;

una parte lateral izquierda que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión izquierdo giratoriamente alrededor de un eje de dirección izquierdo que es paralelo al eje de dirección derecho;

una parte transversal superior que soporta una parte superior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho de la misma giratoriamente alrededor de un eje derecho superior que se extiende en una dirección delantera y posterior del chasis y soporta una parte superior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo giratoriamente alrededor de un eje izquierdo superior que es paralelo al eje derecho superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo giratoriamente alrededor de un eje intermedio superior que es paralelo al eje derecho superior y al eje izquierdo superior;
y

una parte transversal inferior que soporta una parte inferior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho giratoriamente alrededor de un eje derecho inferior que es paralelo al eje derecho superior y soporta una parte inferior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo giratoriamente alrededor de un eje izquierdo

135092

inferior que es paralelo al eje izquierdo superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo giratoriamente alrededor de un eje intermedio inferior que es paralelo al eje intermedio superior;

una cubierta de carrocería que está provista por lo menos directamente adelante de, directamente detrás, directamente a la izquierda de, o directamente a la derecha de una superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye una superficie superior y una superficie inferior del mismo;

un dispositivo de freno que se proporciona directamente por debajo del mecanismo de conexión para aplicar una fuerza de frenado a, por lo menos, una de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda;

un dispositivo de control de freno que se proporciona directamente por encima del mecanismo de conexión para controlar el dispositivo de freno; y

un elemento de transmisión de operación de control de freno que conecta el dispositivo de control de freno con el dispositivo de freno para transmitir un freno que controla la operación que se introduce en el dispositivo de control de freno al dispositivo de freno, en donde

la cubierta de carrocería tiene una superficie externa que cubre la porción que cubre por lo menos parte de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma, y en donde

en el vehículo en posición vertical, por lo menos parte de una parte de deformación asociada con inclinación del freno que controla el elemento de transmisión de operación que se deforma en asociación con la inclinación del chasis se posiciona entre la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma y la superficie externa que cubre la parte.

2. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección delantera y posterior del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.

3. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 2, en donde la parte que cubre la superficie externa se proporciona directamente adelante de o directamente detrás la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.

135092

4. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 3, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la parte lateral derecha y la parte lateral izquierda cuando se observa desde la dirección del eje intermedio superior.

5. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección izquierda y derecha del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.

6. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 5, en donde la parte que cubre la superficie externa está provista por lo menos directamente a la derecha o directamente a la izquierda de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.

7. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 6, que tiene: un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis giratoriamente alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;

un manubrio que se proporciona en la parte de extremo superior del árbol de dirección; y

una rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que hace girar el dispositivo de suspensión derecho alrededor del eje de dirección derecho y hace girar el dispositivo de suspensión izquierdo alrededor del eje que gira a la izquierda en asociación con el giro del árbol de dirección que se activa en respuesta a la operación del manubrio, en donde la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda se hacen girar por la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación, y en donde el freno que controla el elemento de transmisión de operación tiene una parte de deformación asociada con el giro de la rueda que se deforma en respuesta al giro de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, por lo menos parte de la cual se dispone por debajo de la parte transversal inferior.

8. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 7, en donde una primera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte de la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que se mueve manteniendo una relación paralela con la parte transversal inferior cuando el chasis se inclina.

135092

9. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre el dispositivo de control de freno y la primera parte de restricción, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con el giro de la rueda se posiciona entre la primera parte de restricción y el dispositivo de freno.

10. El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8 o 9, en donde una segunda parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte transversal superior o la parte transversal inferior, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la segunda parte de restricción y la primera parte de restricción.

11. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 10, en donde una tercera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el chasis.

12. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 11, que tiene:

un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis y que es giratorio alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis, y en donde una cuarta parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el árbol de dirección o un elemento que se mueve junto con el árbol de dirección.