



No. 16-018610- -00003-0000

Fecha: 2016-04-28 15:52:50 Dep: 2020 DIR NULVASCR
Tra: 11 PATENTLIYII Lve: 378 FASENACIONALI
Act: 444 RESPUESTAREQUO Folios: 7

As. 135.090

Señor

DIRECTOR DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E.

S.

D.

REF: Expediente No. **16 018.610**- 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. 1802 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 esta etapa del trámite.

En segundo lugar, 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 “capacidad” y “se configura”, entre otras modificaciones formales. Así, por ejemplo, el fragmento “para rotar sobre un eje de dirección derecho” ha sido reemplazado por la frase “giratoriamente alrededor de un eje de dirección derecho”, la cual define perfectamente clara una relación estructural entre el miembro lateral derecho y el cilindro de cierre del amortiguador, especificando así una característica esencial de la invención.

Por otro lado, haciendo referencia a la expresión “por lo menos”, objetada por ser imprecisa, es pertinente resaltar que dicha expresión se encuentra siempre dentro de la definición “por lo menos parte” o “por lo menos parcialmente”, seguida de una característica estructural, o en la frase “por lo menos una de la rueda derecha y la rueda izquierda”. En el primer caso, la expresión en cuestión es equivalente a decir “parte o la totalidad de”, lo cual hace referencia a un grupo claro y preciso de dos posibilidades; mientras que en el segundo caso, dicha expresión es equivalente a decir “la rueda delantera derecha, la rueda delantera izquierda o ambas”, lo cual define de forma perfectamente clara y precisa tres posibilidades concretas. Por lo tanto, la expresión en cuestión no resulta de forma alguna imprecisa en el contexto específico de las reivindicaciones.

Adicionalmente, se debe aclarar que las distancias exactas entre los elementos que conforman la invención dependen directamente del tamaño específico de la reproducción de la invención, que responde a su vez a las necesidades específicas de quien reproduce la invención. Es decir que una persona versada en la materia sabe obviamente que puede aumentar el tamaño de la reproducción de la invención, para lo cual las distancias entre los componentes tendrían que ser aumentadas proporcionalmente. Así, resulta entonces evidente que la distancia entre los componentes, o incluso un rango de valores para dicha distancia, no resulta en absoluto relevante para la presente invención, sino las relaciones entre las ubicaciones de dichos elementos. Consecuentemente, la expresión “más cerca” define las características que son realmente esenciales para la invención: las relaciones estructurales entre los diferentes componentes.

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 vira a la derecha y se inclina a la izquierda del vehículo cuando el vehículo vira a la izquierda;

una rueda derecha y una rueda izquierda que se proveen en una dirección de izquierda a derecha del chasis;

un dispositivo de suspensión que soporta la rueda derecha y la rueda izquierda en el chasis;

un dispositivo de freno derecho que incluye un disco de freno derecho que se provee en la rueda derecha y una pinza de freno derecho que frena la rotación del disco de freno derecho; y

un dispositivo de freno izquierdo, que incluye un disco de freno izquierdo que se provee en la rueda izquierda, y una pinza de freno izquierda que frena la rotación del disco de freno izquierdo, en donde

la rueda derecha incluye un neumático derecho y un rin derecho que soporta el neumático derecho y rota junto con el disco de freno derecho, en donde

la rueda izquierda incluye un neumático izquierdo y un rin izquierdo que soporta el neumático izquierdo y rota junto con el disco de freno izquierdo, en donde

la pinza de freno derecha incluye una pastilla de freno derecha-derecha, que se posiciona a la derecha del disco de freno derecho, y una pastilla de freno derecha-izquierda, que se posiciona a la izquierda del disco de freno derecho, en donde

la pinza de freno izquierda incluye una pastilla de freno izquierda-derecha, que se posiciona a la derecha del disco de freno izquierdo, y una pastilla de freno izquierda-izquierda, que se posiciona a la izquierda del disco de freno izquierdo, y en donde

el dispositivo de suspensión incluye:

una cubierta protectora derecha, que se provee por lo menos parcialmente entre una cara izquierda del disco de freno derecho y un punto de contacto con el piso del neumático izquierdo, y en una posición situada más cerca al disco de freno derecho que el punto de contacto con el piso del neumático izquierdo, en una situación en la que el chasis está en una posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la izquierda del vehículo; y

una cubierta protectora izquierda, que se provee por lo menos parcialmente entre una cara derecha del disco de freno izquierdo y un punto de contacto con el piso del neumático derecho, y en una posición situada más cerca al disco de freno izquierdo que el punto de contacto con el piso del neumático derecho en una situación en la que el chasis está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la derecha del vehículo.

2. El vehículo de acuerdo con Reivindicación 1, en donde por lo menos parte de la cubierta protectora derecha se provee entre el punto de contacto con el piso del neumático izquierdo y la cara izquierda del disco de freno derecho, que se posiciona detrás del punto de contacto con el piso del neumático izquierdo en relación con una dirección de adelante hacia atrás del chasis, en una situación en la que el chasis está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la cubierta protectora izquierda se provee entre el punto de contacto con el piso del neumático derecho, y la cara derecha del disco de freno izquierdo que se posiciona detrás del punto de contacto con el piso del neumático derecho en relación con la dirección de adelante hacia atrás del chasis en una situación en la que el chasis está en la posición vertical.

3. El vehículo de acuerdo con Reivindicación 1 o 2, en donde

por lo menos parte de la cubierta protectora derecha se provee entre la rueda derecha y el punto de contacto con el piso del neumático izquierdo en una situación en la que el chasis está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la izquierda del vehículo, y en donde

por lo menos parte de la cubierta protectora izquierda se provee entre la rueda izquierda y el punto de contacto con el piso del neumático derecho en una situación en la que el chasis está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la derecha del vehículo.

4. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 3, que tiene un detector de velocidad de giro de la rueda que incluye una unidad detectada que rota junto con por lo menos una de la rueda derecha y la rueda izquierda, y una unidad de detección que se provee en el dispositivo de suspensión y que mide una velocidad de giro de por lo menos una de la rueda derecha y la rueda izquierda, en donde

por lo menos parte de la cubierta protectora derecha y/o la cubierta protectora izquierda se provee entre parte de la unidad detectada que rota junto con la rueda derecha o la unidad de detección y el punto de contacto con el piso del neumático izquierdo, y en una posición que se sitúa más cerca a la parte de la unidad detectada que rota junto con la rueda derecha o la unidad de detección que

135090

el punto de contacto con el piso del neumático izquierdo, en una situación en la que el chasis está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la izquierda del vehículo, y/o se provee entre parte de la unidad detectada que rota junto con la rueda izquierda o la unidad de detección y el punto de contacto con el piso del neumático derecho, y en una posición que se sitúa más cerca a la parte de la unidad detectada que rota junto con la rueda izquierda o la unidad de detección que el punto de contacto con el piso del neumático derecho, en una situación en la que el chasis está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis se inclina a la derecha del vehículo.

5. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 4, en donde

el dispositivo de suspensión tiene un elemento telescópico derecho que soporta la rueda derecha, de manera que la rueda derecha pueda desplazarse linealmente, y un elemento telescópico izquierdo que soporta la rueda izquierda, de manera que la rueda izquierda pueda desplazarse linealmente, en donde

la rueda derecha, la pinza de freno derecha y la cubierta protectora derecha se apoyan en una porción inferior del elemento telescópico derecho, y en donde

la rueda izquierda, la pinza de freno izquierda y el cubierta protectora izquierda se apoyan en una porción inferior del elemento telescópico izquierdo.

6. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 5, en donde

el dispositivo de suspensión tiene un elemento telescópico delantero derecho y un elemento telescópico trasero derecho que soportan la rueda derecha de manera que la rueda derecha se desplace linealmente, y que se disponen para alinearse en la dirección de adelante hacia atrás del chasis, y un elemento telescópico delantero izquierdo y un elemento telescópico trasero izquierdo que soportan la rueda izquierda de manera que la rueda izquierda se desplace linealmente, y que se disponen para alinearse en la dirección de adelante hacia atrás del chasis.

7. El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 6, en donde

la rueda derecha es una rueda delantera derecha y la rueda izquierda es una rueda delantera izquierda.

7x

135090

8. EL vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 7, en donde

el dispositivo de suspensión tiene:

un amortiguador derecho que soporta la rueda derecha en su porción inferior y absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda derecha en una dirección de arriba hacia abajo del chasis;

un amortiguador izquierdo que soporta la rueda izquierda en su porción inferior y absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda izquierda en la dirección de arriba hacia abajo del chasis; y

un mecanismo de ensamble de la dirección, en donde

el mecanismo de ensamble de la dirección incluye:

un miembro lateral derecho que soporta un cilindro de cierre del amortiguador derecho giratoriamente alrededor de un eje de dirección derecho que se extiende en la dirección de arriba hacia abajo del chasis;

un miembro lateral izquierdo que soporta un cilindro de cierre del amortiguador izquierdo giratoriamente alrededor de un eje de dirección izquierdo que es paralelo al eje de dirección derecho;

un soporte transversal superior, que soporta en su extremo derecho una porción superior del miembro lateral derecho giratoriamente alrededor de un eje derecho superior que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del chasis, y soporta en su extremo izquierdo una porción superior del miembro lateral izquierdo giratoriamente alrededor de un eje izquierdo superior que es paralelo al eje derecho superior y que se apoya en su porción central en el chasis giratoriamente alrededor de un eje central superior que es paralelo al eje derecho superior y el eje izquierdo superior; y

un soporte transversal inferior que soporta en su extremo derecho una porción inferior del miembro lateral derecho giratoriamente alrededor de un eje derecho inferior que es paralelo al eje derecho superior y soporta en su extremo izquierdo una porción inferior del miembro lateral izquierdo giratoriamente alrededor de un eje izquierdo inferior que es paralelo al eje izquierdo superior y que se apoya en su porción central en el chasis giratoriamente alrededor de un eje izquierdo inferior que es paralelo al eje central superior.