

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Señor(a)
YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA
notificaciones@bc.com.co

Asunto: PATENTE DE INVENCIÓN - PCT

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	PCT	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/JP2014/067476				
Fecha de Presentación Internacional	30 de junio de 2014				

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	16-018610-00000-0000	27 de enero de 2016
Reivindicaciones:	16-018610-00003-0000	28 de abril de 2016
Dibujos:	16-018610-00000-0000	27 de enero de 2016
Prioridad(es):	País: JP, JAPON Número: 2013-138477 Fecha: 1 de julio de 2013	

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque esta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido y el contenido técnico de esta solicitud 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 del capítulo reivindicatorio (Radicado No. 16-018610-00003-0000 del 28 de abril de 2016).

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Título de la solicitud: “VEHÍCULO” (Rad. No. 16-018610-00000-0000 del 27 de enero de 2016).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de proporcionar en un vehículo automotor del tipo motocicleta que incluya un mecanismo que evite que los discos de freno y las pastillas de freno se desgasten de forma desigual cuando el vehículo se inclina hacia un costado por el efecto balanceo al tomar las curvas.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un vehículo que puede restringir un desgaste desigual de un disco de freno y una pastilla de freno y que incluye un chasis, con capacidad de inclinarse, y dos ruedas que se alinean en una dirección de izquierda a derecha.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B62K 5/02, B62K 5/08, B62K 19/38, B62K 5/05.

4. De la solicitud de patente

Título

El solicitante debe presentar un nuevo título que permita identificar la materia de la cual trata la solicitud ya que el actual no es preciso con el objeto de la solicitud de patente. Se le recuerda a la solicitante que el título de la invención sirve de introducción informativa sobre el objeto que va a ser protegido y normalmente coincide con el preámbulo de la invención.

Reivindicaciones (Art. 30 D 486, Art. 22 PCT)

Las frases la frase “(...) *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*”, “(...) *que frena la rotación del disco de freno derecho*”, “(...) *que frena la rotación del disco de freno izquierdo*”, “(...) *y rota junto con el disco de freno derecho*”, “(...) *y rota junto con el disco de freno izquierdo*”, en la reivindicación 1, “(...) *y que mide una velocidad de giro de por lo menos una de la rueda derecha y la rueda izquierda*”, en la reivindicación 4, “(...) *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 la reivindicación 5, “*de manera que la rueda derecha se desplace linealmente*”, “(...) *de manera que la rueda izquierda se desplace linealmente*”, en la reivindicación 6, “(...) *y absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda derecha en una dirección de arriba hacia abajo del chasis*”, “(...) *y absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda izquierda en la dirección de arriba hacia abajo del chasis*”, en la reivindicación 8, revelan un resultado a alcanzar y por tanto no definen al conjunto de cuello y tapa, puesto que la reivindicación incluiría no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que lleguen a ese resultado. Se sugiere reemplazarlo por las características esenciales estructurales que contribuyen a la obtención de ese efecto.

Los términos: “*por lo menos parcialmente*” en la reivindicación 1, “*por lo menos parte*” en las reivindicaciones 2, 3, 4, “*por lo menos*” en la reivindicación 4, son imprecisos,

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlos por un término preciso o un rango concreto.

La expresión “y/o” presente en la reivindicación 4, es ambigua, pues no permite distinguir para cuáles de las características que anteceden y preceden a dicha expresión son a las que se está requiriendo la protección. Se sugiere incluir las características opcionales en tantas reivindicaciones dependientes a como haya lugar.

Se sugiere al solicitante incluir entre paréntesis () los números de referencia de cada uno de los elementos que hacen parte de la invención de acuerdo con la numeración empleada en los dibujos, con el fin de hacer más fácil y sencilla la comprensión de la materia reivindicada.

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: 1 de julio de 2013, y se encontró (encontraron) el (los) siguiente(s) documento(s) que anticipa(n) el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	WO 2012/007819	<i>“Tiltable motorcycles with two front steering wheels”</i>	19/enero/2012
D2	US 7.661.771	<i>“Speed sensor fitting structure”</i>	16/febrero/2010

El documento D1⁽¹⁾ divulga una motocicleta provista de un chasis, dos ruedas de dirección delanteras, un tubo de dirección conectado de manera giratoria al bastidor y conectado rígidamente a dos conjuntos de soporte, uno para cada rueda de dirección delantera y un grupo de dirección formado por dos pares de brazos transversales, delantero inferior, trasero superior y trasero inferior, dispuestos invertidos en los lados opuestos de un tubo central de dirección y conectados lateralmente a través de dos postes laterales. (Resumen).

El documento D2⁽²⁾ divulga que una pinza de freno está montada en una parte superior de alojamiento y una parte inferior de alojamiento formada en una parte inferior de la horquilla delantera que soporta la rueda delantera. La fijación del sensor se monta en el interior de la parte inferior de la estancia en las proximidades de la pinza de freno. Una cubierta de sensor está fijada integralmente de manera solapada al exterior de la estancia del sensor. Una proyección formada en la cubierta del sensor se superpone con un perno de ajuste de la pinza de freno. Por lo tanto, no es posible retirar la pinza de freno sin retirar primero la cubierta del sensor. Además, un sensor de velocidad del vehículo está emparedado por el soporte del sensor y el extremo inferior de la cubierta del sensor y los tres miembros están sujetos juntos. (Resumen).

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=WO&NR=2012007819A1&KC=A1&FT=D&ND=&date=20120119&DB=&locale=en_EP#

²https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=US&NR=7661771B2&KC=B2&FT=D&ND=4&date=20100216&DB=&locale=en_EP#

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

6. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en: *“Un vehículo que comprende: un chasis que se inclina a la derecha...”* (Radicado No. 16-018610-00003-0000 del 28 de abril de 2016).

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

Características técnicas esenciales	D1: WO 2012/007819
Un vehículo que comprende:	Un motocicleta (100) (Pág. 8, línea 3; Fig. 1), que comprende:
- Un chasis.	Un chasis (102) de la motocicleta (100) (Pág. 8, líneas 12 y 13; Fig. 1), que es capaz de inclinarse lateralmente durante las curvas, pero que al mismo tiempo ofrece la estabilidad habitual de los automóviles (Pág. 8; líneas 5 a 10; Fig. 1).
Una rueda derecha y una rueda izquierda - que se proveen en una dirección de izquierda a derecha del chasis.	Una o más ruedas de dirección frontales (12) (Pág. 8, líneas 2 y 3; Fig. 1), que se proveen en una dirección de izquierda a derecha del chasis (102) (Fig. 1).
Un dispositivo de suspensión que soporta la - rueda derecha y la rueda izquierda en el chasis.	El sistema de suspensión (10) está configurado para ser aplicado a una o más ruedas de dirección frontales (12) (Pág. 8, líneas 1 a 3; Fig. 1).
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; 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, 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:	En las patas del primer elemento telescópico (22) y/o del segundo elemento telescópico (24), es posible obtener un manguito (28) para soportar el pasador (30) de la rueda (12), uno o más alojamientos (32) para soportar la pinza de freno (34) y uno o más alojamientos (36) para fijar el guardabarros (38) de dicha rueda (12). El pasador (30) de la rueda (12) también tiene el conjunto formado por llanta y neumático o, en otras palabras, la propia rueda (12) en la que está montado un disco de freno (40), conectados a él, a través de rodamientos en una forma por sí misma conocida (Pág. 9, líneas 16 a 25; Fig. 2), 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.	Las pinzas de freno (34) incluye pastillas de freno que se posicionan sobre cada cara del disco de freno (40) en ambas ruedas (12) (Figs. 2 y 5), en donde
- En donde el dispositivo de suspensión incluye:	El sistema de suspensión (10) incluyendo:

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Una cubierta protectora derecha, que se provee 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	Una cubierta protectora derecha (CP), que se provee entre una cara izquierda del disco de freno derecho (40) y un punto de contacto con el piso de la rueda izquierda (12), y en una posición situada más cerca al disco de freno derecho (40) que el punto de contacto con el piso de la rueda izquierda (12) en una situación en la que el chasis (102) está en una posición vertical y en una situación en la que el chasis (102) se inclina a la izquierda de la motocicleta (100) (Figs. 1A, 1B y 5).
Una cubierta protectora izquierda que se provee 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	Una cubierta protectora izquierda (CP) que se provee entre una cara derecha del disco de freno izquierdo (40) y un punto de contacto con el piso de la rueda derecha y en una posición situada más cerca al disco de freno izquierdo (40) que el punto de contacto con el piso de la rueda derecha (12) en una situación en la que el chasis (102) está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis (102) se inclina a la derecha de la motocicleta (100) (Figs. 1A, 1B y 5).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del vehículo de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 1 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1.

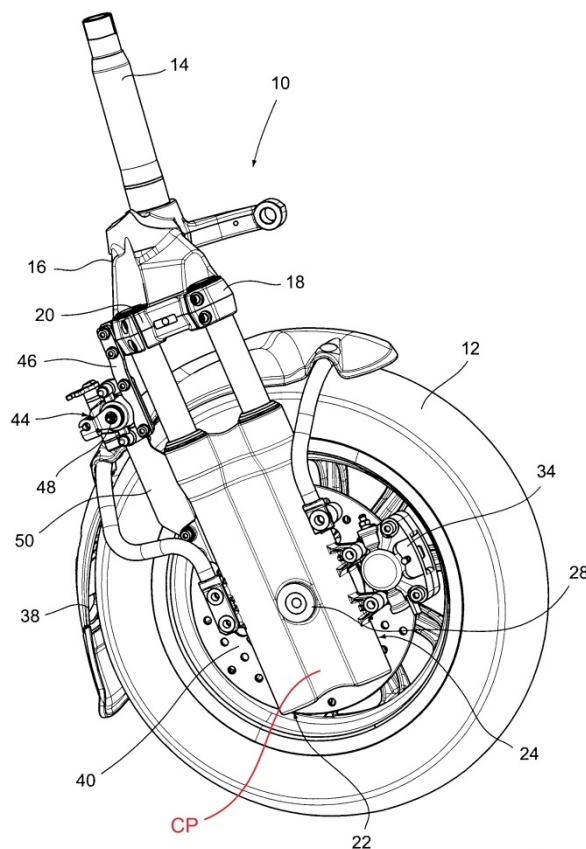


Fig. 5

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

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

- Reivindicaciones 2 y 3: parte de la cubierta protectora (CP) derecha se provee entre el punto de contacto con el suelo con la rueda izquierda (12) y la cara izquierda del disco de freno derecho (40), que se posiciona detrás del punto de contacto con el suelo de la rueda izquierda (12) en relación con una dirección de adelante hacia atrás del chasis (102), en una situación en la que el chasis (102) está en la posición vertical y en donde parte de la cubierta protectora izquierda (CP) se provee entre el punto de contacto con el piso de la rueda derecha (12), y la cara derecha del disco de freno izquierdo (40) que se posiciona detrás del punto de contacto con el suelo de la rueda derecha en relación con la dirección de adelante hacia atrás del chasis (102) en una situación en la que el chasis está en la posición vertical (Figs. 1A, 1B y 5).
- Reivindicación 5 y 6: El sistema de suspensión (10) comprende un par de elementos telescópicos (22) y (24) montados en voladizo, en otras palabras lateralmente, con respecto a cada rueda (12) (Pág. 8, líneas 23 a 26; Fig. 1), donde en las patas del primer elemento telescópico (22) y/o del segundo elemento telescópico (24), es posible obtener un manguito (28) para soportar el pasador (30) de la rueda (12), uno o más alojamientos (32) para soportar la pinza de freno (34) y uno o más alojamientos (36) para fijar el guardabarros (38) de dicha rueda (12). El pasador (30) de la rueda (12) también tiene el conjunto formado por llanta y neumático o, en otras palabras, la propia rueda (12) en la que está montado un disco de freno (40), conectados a él, a través de rodamientos en una forma por sí misma conocida (Pág. 9, líneas 16 a 25; Fig. 2).
- Reivindicación 7: Una o más ruedas de dirección frontales (12) (Pág. 8, líneas 2 y 3; Fig. 1).
- Reivindicación 8: El sistema de suspensión (10) comprende en primer lugar un tubo de dirección (14), conectado de forma giratoria al bastidor (102) de la motocicleta (100) a través de cojinetes para hacer a la vez de dirección de las ruedas (12) y del propio sistema de suspensión (10). El tubo de dirección (14) está rígidamente conectado a un conjunto de soporte (16) sobre el cual se obtienen dos abrazaderas (18) y (20) que sujetan las partes fijas o varillas de dos elementos telescópicos (22) y (24). Dichos elementos telescópicos (22) y (24) prevén la presencia dentro de ellos de respectivos elementos elásticos (58) y elementos de amortiguación oscilantes (60) como ocurre para las horquillas de motocicleta convencionales. Más específicamente, el sistema de suspensión (10) comprende un par de elementos telescópicos (22) y (24) montados en voladizo, es decir lateralmente, con respecto a cada rueda (12). Las partes deslizantes o patas de dichos elementos telescópicos (22) y (24) están limitadas paralelamente al otro para hacer que los dos elementos telescópicos (22) y (24) se encuentren en un plano paralelo al plano de cada rueda (12). Cada elemento telescópico (22) y (24) está también provisto de un elemento elástico (58) (por ejemplo un muelle helicoidal) dispuesto dentro del respectivo elemento amortiguador oscilante (60) (por ejemplo un amortiguador hidráulico), dispuesto en el interior de la parte o pierna de deslizamiento respectiva, para hacer de suspensión de la motocicleta (100). En las partes deslizantes o en las patas de los elementos telescópicos (22) y (24) (Pág. 8, línea 23 a Pág. 9, línea 4; Figs. 2 y 3).

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Nivel Inventivo (Art. 18 D486)

La reivindicación 4 consiste en: *“El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 3 que tiene un detector de velocidad de giro de la rueda...”* (Radicado No. 16-018610-00003-0000 del 28 de abril de 2016).

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

Rv	Características técnicas esenciales	D1: WO 2012/007819	D2: US 7.661.771
1	Un vehículo que comprende:	Un motocicleta (100) (Pág. 8, línea 3; Fig. 1), que comprende:	Una motocicleta (Col. 2, líneas 66 y 67; Fig. 1), que comprende:
	- Un chasis.	Un chasis (102) de la motocicleta (100) (Pág. 8, líneas 12 y 13; Fig. 1), que es capaz de inclinarse lateralmente durante las curvas, pero que al mismo tiempo ofrece la estabilidad habitual de los automóviles (Pág. 8; líneas 5 a 10; Fig. 1).	Un chasis (Fig. 1).
	Una rueda derecha y una rueda izquierda que se proveen en una dirección de izquierda a derecha del chasis.	Una o más ruedas de dirección frontales (12) (Pág. 8, líneas 2 y 3; Fig. 1), que se proveen en una dirección de izquierda a derecha del chasis (102) (Fig. 1).	Una única rueda frontal (1) (Col. 2, línea 67; Fig.1).
	Un dispositivo de suspensión que soporta la rueda derecha y la rueda izquierda en el chasis.	El sistema de suspensión (10) está configurado para ser aplicado a una o más ruedas de dirección frontales (12) (Pág. 8, líneas 1 a 3; Fig. 1).	La rueda frontal (1) está soportada por un eje del vehículo (4) en un extremo inferior de un alojamiento inferior (3) en el extremo inferior de un par de horquillas frontales izquierda y derecha (2) (Col. 3, líneas 1 y 2; Fig. 1).
	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; 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, 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:	En las patas del primer elemento telescópico (22) y/o del segundo elemento telescópico (24), es posible obtener un manguito (28) para soportar el pasador (30) de la rueda (12), uno o más alojamientos (32) para soportar la pinza de freno (34) y uno o más alojamientos (36) para fijar el guardabarros (38) de dicha rueda (12). El pasador (30) de la rueda (12) también tiene el conjunto formado por llanta y neumático o, en otras palabras, la propia rueda (12) en la que está montado un disco de freno (40), conectados a él, a través de rodamientos en una forma por	Un disco de freno (5) está dispuesto en el mismo eje que el eje (4) del vehículo en la rueda delantera (1) y una pinza de freno (6) para hacer contacto deslizante con el disco de freno (5) se acopla directamente a una superficie lateral en un extremo trasero del alojamiento inferior (3), donde la rueda delantera (1) incluye un neumático y una llanta o rin (Col. 3, líneas 3 a 6; Fig. 1).

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

		sí misma conocida (Pág. 9, líneas 16 a 25; Fig. 2), 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.	Las pinzas de freno (34) incluye pastillas de freno que se posicionan sobre cada cara del disco de freno (40) en ambas ruedas (12) (Figs. 2 y 1), en donde	Un freno y unas almohadillas de freno (56), (56) hacen contacto deslizante dentro y fuera en una sección periférica exterior del disco de freno (5). Las pastillas de freno (56), (56) están soportadas por un pasador deslizante (6a) insertado en la pinza de freno (6) a través de las placas (56a), (56a). Las pastillas de freno (56), (56) se mueven mutuamente enfrentadas a una dirección de contacto deslizante con el disco de freno (5) como resultado de que la presión de aceite de los cilindros (58), (58) es elevada por cada pistón (57), (57) (Col. 4, líneas 54 a 63; Fig. 3).
	En donde el dispositivo de suspensión incluye:	El sistema de suspensión (10) incluyendo:	En donde la suspensión incluye:
	Una cubierta protectora derecha, que se provee 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	Una cubierta protectora derecha (CP), que se provee entre una cara izquierda del disco de freno derecho (40) y un punto de contacto con el piso de la rueda izquierda (12), y en una posición situada más cerca al disco de freno derecho (40) que el punto de contacto con el piso de la rueda izquierda (12) en una situación en la que el chasis (102) está en una posición vertical y en una situación en la que el chasis (102) se inclina a la izquierda de la motocicleta (100) (Figs. 1A, 1B y 5).	No lo menciona

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

	Una cubierta protectora izquierda que se provee 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	Una cubierta protectora izquierda (CP) que se provee entre una cara derecha del disco de freno izquierdo (40) y un punto de contacto con el piso de la rueda derecha y en una posición situada más cerca al disco de freno izquierdo (40) que el punto de contacto con el piso de la rueda derecha (12) en una situación en la que el chasis (102) está en la posición vertical y en una situación en la que el chasis (102) se inclina a la derecha de la motocicleta (100) (Figs. 1A, 1B y 5).	No lo menciona
4	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, en donde 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 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.	No menciona el detector de velocidad ni la unidad de detección dispuesta en el dispositivo de suspensión.	Un sensor de velocidad de vehículo (28) está soportado en una sección portadora de sensor (27) de la parte inferior. El sensor de velocidad del vehículo (28) se enfrenta a la sección periférica exterior del anillo pulsador (30) en un estado sin contacto. El anillo pulsador (30) está soportado por el eje (4) del vehículo en el mismo eje que la rueda delantera (1), con agujeros de pulsado (31) estando formados en una dirección periférica a intervalos regulares en una sección periférica exterior. El sensor de velocidad del vehículo (28) es un dispositivo bien conocido para medir la velocidad mediante la detección del paso de los orificios de impulsos (31) mediante un cambio magnético (Col. 3, líneas 38 a 48; Fig. 2). La disposición del detector de velocidad es un criterio de diseño.

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Los documentos D1 y D2 se consideran el estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 4 porque divulgan una motocicleta.

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 4 y la motocicleta divulgada en D1 consiste en que dicha anterioridad no divulga 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, en donde 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 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.

No se aprecia ningún efecto por el hecho de incluir 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, en donde 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 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, porque a pesar de que dicho documento D1 no divulga explícitamente la presencia de un sistema de detección de velocidad como el reclamado en la presente invención, debe tener “per-se” un dispositivo para medir la velocidad para que la misma pueda ser controlada por el usuario. Asimismo este Despacho encuentra que la disposición de dicho sistema de detección de velocidad con respecto a la cubierta protectora obedece únicamente a un criterio de diseño puesto que, como se ha mencionado, la inclusión de un detector de velocidad y una unidad detectora son ampliamente conocidos dentro del campo técnico de la invención y por tanto no se evidencia un efecto técnico inesperado mediante la inclusión del mismo en el vehículo reclamado.

Así las cosas, la persona normalmente versada en la materia incluiría el sensor de velocidad de vehículo (28) soportado en una sección portadora de sensor (27) de la

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

parte inferior, donde el sensor de velocidad del vehículo (28) se enfrenta a la sección periférica exterior del anillo pulsador (30) en un estado sin contacto, estando el anillo pulsador (30) soportado por el eje (4) del vehículo en el mismo eje que la rueda delantera (1), con agujeros de pulsado (31) formados en una dirección periférica a intervalos regulares en una sección periférica exterior. El sensor de velocidad del vehículo (28) es un dispositivo bien conocido para medir la velocidad mediante la detección del paso de los orificios de impulsos (31) mediante un cambio magnético, del documento D2 (Col. 3, líneas 38 a 48; Fig. 2), en la motocicleta divulgada en el documento D1, para llegar al objeto de la reivindicación 4. Por lo cual se considera obvia. Se aclara que la disposición del detector de velocidad es un criterio de diseño, por la cual también resulta obvio acomodarlo convenientemente en la cubierta protectora (CP) de D1 para anticipar el objeto reclamado.

7. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	WO 2012/007819	1 a 3, 5 a 8 4	Novedad Nivel Inventivo
D2	US 7.661.771	4	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 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.

Si como respuesta a este requerimiento el solicitante llegara a modificar: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presente un nuevo capítulo reivindicatorio, y desee que se realice un nuevo examen de patentabilidad a esta modificación, no deberá pagar la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente a la tasa de examen de patentabilidad. En todo caso, el número de requerimientos por no patentabilidad estará supeditado a que el término del estudio de patentabilidad no sea superior a 18 meses, contados desde la publicación de la solicitud de patente de invención. Adicionalmente, 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 deberá pagar la tasa por reivindicación adicional.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante para los sesenta (60) días.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el Título I, Actuaciones ante la Superintendencia de Industria y Comercio; Capítulo sexto, publicación, comunicación, notificación y ejecutoria de las decisiones de la Superintendencia de Industria y Comercio, informándoles que contra el mismo no procede el recurso de la vía gubernativa.

Oficio N° 7053

Ref. Expediente N° 16018610

Atentamente,



JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES (C)

Elaborado: DIEGO ALBERTO CÁRDENAS GONZALEZ
Revisado: DIEGO ALBERTO CÁRDENAS GONZALEZ
Aprobado: JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ