

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

Señor(a)
DECATHLON
patentessic@castellanosyco.com.co

Asunto: PATENTE DE INVENCION - PCT

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	PCT	Capítulo I		Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/FR2015/052493				
Fecha de Presentación Internacional	17 de septiembre de 2015				

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	NC2017/0002785	23 de marzo de 2017
Reivindicaciones:	NC2017/0002785	23 de marzo de 2017
	NC2017/0002785	12 de julio de 2018
Dibujos:	NC2017/0002785	23 de marzo de 2017
Oposición(es):	No se presentaron	No se presentaron
Respuesta del solicitante:	NC2017/0002785	12 de julio de 2018
Prioridad(es):	País: FR, FRANCIA Número: 1458938 Fecha: 23 de septiembre de 2014	

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.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

3. Modificaciones presentadas (Art. 34 D 486 y Art. 19, 22 y 34 PCT)

Se aceptan las modificaciones presentadas comoquiera que se ajustan a las prescripciones contenidas en el reglamento del PCT y en el Art 34 de la Decisión 486

4. 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 15 del capítulo reivindicatorio (Radicado NC2017/0002785 de 12 de julio de 2018).

Título de la solicitud: “UN VEHÍCULO CON UNA COLUMNA DE DIRECCIÓN INCLINADA” (Radicado NC2017/0002785 de 23 de marzo de 2017).

El problema planteado en esta solicitud consiste en proporcionar un medio para actividades de ocio al aire libre o para viajes de media o larga distancia, en particular en un entorno urbano para usuarios cuyo sentido del equilibrio está poco desarrollado, tal como niños, en donde se busca la prevención de caídas.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona Un vehículo (10), por ejemplo, del tipo scooter, caracterizado porque comprende: plataforma (12) que tiene un plano de soporte (14); tren de cola (30) que tiene un único medio de contacto (32).

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B62K 3/00, B62K 5/05, B62K 21/00.

5. De la solicitud de patente

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

Los fragmentos: “*componentes operativamente*” y “*conectado al conjunto de dirección (16)*”, de la reivindicación 1; son incongruentes ya que mientras el primero está en plural, el segundo está en singular favor revisar la redacción, adicionalmente dichos

Página 2 de 22

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

fragmentos hacen referencia a una frase de carácter general, la cual sugiere de forma imprecisa que la protección se extiende a posibles variaciones o modificaciones.

La frase: *“porque la rueda (25, 25') forma una inclinación distinta de cero (C, C')”*, de la reivindicación 12; es impreciso por lo cual no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por un término o rango concreto.

La expresión: *“por ejemplo”*, de las reivindicaciones 1 y 15; precediendo una característica no es limitativo, porque hace opcional a la característica y no limita el alcance de la reivindicación.

Se sugiere incluir las características opcionales o preferentes en una reivindicación dependiente.

Las expresiones: *“previniendo la variación del primer ángulo”*, de las reivindicaciones 1 y 15; *“de modo que al girar la columna de dirección alrededor del primer eje hace que el timón de tren de nariz gire alrededor del segundo eje”*, de la reivindicación 1 y *“previniendo la variación del tercer ángulo”*, de la reivindicación 10; se refieren a un resultado a alcanzar y no definen al producto, 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 o funcionales, que contribuyen a la obtención de ese efecto.

El fragmento: *“de modo que al girar la columna de dirección alrededor del primer eje hace que el timón de tren de nariz gire alrededor del segundo eje”*, de la reivindicación 15; indica el uso que puede darse al producto reivindicado, el cual no es una característica técnica que defina a la invención. Se sugiere eliminarlo.

Los fragmentos: *“está montado de forma pivotante”*, de la reivindicación 1; *“el segundo eje (X2) se inclina con relación al plano de soporte de la plataforma”*, de la reivindicación 8; *“tiene un arco que es arrastrado por la trayectoria del vehículo cuando se hace girar la columna de dirección (18) alrededor del primer eje (X1)”*, de las reivindicaciones 14 y 15; presentan como características técnicas esenciales de la invención funcionalidades, las cuales, aunque explican la relación que hay entre diversas características estructurales y pueden estar incluidas en las reivindicaciones, no definen la invención; de tal manera no se tienen en cuenta para el estudio de patentabilidad.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

El término: “*componentes operativamente conectado*”; es de carácter general que sugieren de forma imprecisa que la protección se extiende a posibles variaciones o modificaciones, además se recomienda conjugar el término en plural ya que no causa confusión acerca de cómo se realiza dicha conexión.

Se sugiere al solicitante incluir entre paréntesis () los números de referencia para los elementos “*el conjunto de dirección y el timón de tren de nariz*”, de la reivindicación 2; de acuerdo con la numeración empleada en los dibujos, con el fin de hacer más fácil y sencilla la comprensión de la materia reivindicada.

6. 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: 23 de septiembre de 2014, y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de publicación
D3	US20140042717A1	“Scooter”	13 de febrero de 2014
D4	US20090160150A1	“Folding scooter”	25 de junio de 2009
D5	WO2014016174 (A1)	“Self-propelled vehicle that can be driven while seated or standing”	30 de enero de 2014

El documento D3¹ divulga un scooter que incluye un pie de cama que tiene una parte frontal, y una parte posterior unida a una rueda trasera; un eje de rueda delantera que tiene un eje hacia arriba perpendicular con el eje de rueda delantera y un eje de dirección, en el que el eje de rueda delantera es giratorio con respecto al eje de dirección; y una pluralidad de ruedas delanteras unidas al eje de la rueda delantera (resumen).

El documento D4² divulga un scooter plegable que tiene una posición de manillar vertical, adecuado para montar en el scooter, y una posición de manillar doblado, adecuado para almacenar el scooter. El scooter plegable presenta una base, un eje de manillar que tiene placas de bisagra de bloqueo, y un eje de base que tiene una placa de bisagra de bloqueo inferior. Las placas de bisagra de bloqueo del eje del manillar giran con respecto a la placa de bisagra de bloqueo inferior a medida que el eje del manillar se mueve desde la posición vertical a la posición plegada. (resumen).

1 <https://patents.google.com/patent/US20140042717A1>

2 <https://patents.google.com/patent/US20090160150A1>

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

El documento D5³ divulga un vehículo autopropulsado (100) para ser conducido por una persona, que comprende un chasis rígido (10) sobre el cual se monta un eje extremo delantero (22) para pivotar alrededor de un solo árbol de pivote sustancialmente horizontal (24) en un plano vertical de simetría (XZ) del vehículo (100) (resumen).

7. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en: “*Un vehículo (10), por ejemplo, del tipo scooter, caracterizado porque comprende...*” (Radicado NC2017/0002785 de 12 de julio de 2018).

Tabla 1. Comparación de las características esenciales con el estado de la técnica para la reivindicación 1

Características Esenciales	D3	D4	D5
Un vehículo (10), por ejemplo, del tipo scooter, caracterizado porque Comprende (...).	El scooter de la presente invención incluye un pie de cama que tiene una parte frontal, y una parte posterior unida a una rueda trasera; un eje de rueda delantera que tiene un eje hacia arriba perpendicular con el eje de rueda delantera y un eje de dirección, en el que el eje de rueda delantera es giratorio con respecto al eje de dirección; y una pluralidad de ruedas delanteras unidas al eje de la rueda delantera. (resumen).	Un scooter plegable tiene una posición de manillar vertical, adecuado para montar en el scooter, y una posición de manillar doblado, adecuado para almacenar el scooter. El scooter plegable presenta una base, un eje de manillar que tiene placas de bisagra de bloqueo, y un eje de base que tiene una placa de bisagra de bloqueo inferior (resumen).	La invención se refiere a un vehículo autopropulsado (100) para ser conducido por una persona, que comprende un chasis rígido (10) sobre el cual se monta un eje extremo delantero (22) para pivotar alrededor de un solo árbol de pivote sustancialmente horizontal (24) en un plano vertical de simetría (XZ) del vehículo (100). Cada rueda delantera (21) del extremo delantero está unida mecánicamente al chasis (10) para orientarse individualmente, tal como para curvar la trayectoria del vehículo en el lado sobre el que está inclinado el chasis (resumen)

3

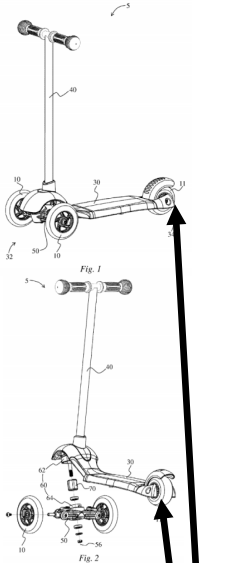
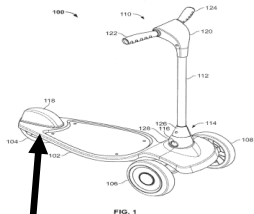
https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=WO&NR=2014016174A1&KC=A1&FT=D&ND=3&date=20140130&DB=EPODOC&locale=en_EP

Página 5 de 22

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

Plataforma (12) que tiene un plano de soporte (14).	Un patinete, que comprende: un estribo que tiene una parte delantera, y una parte trasera unida a una rueda trasera (Reivindicación 1).	Un scooter plegable que tiene una posición de manillar vertical y una posición de manillar plegada, comprendiendo el scooter plegable: una base; un eje base conectado a la base, teniendo el eje base al menos una placa de bisagra de bloqueo inferior (Reivindicación 1).	La plataforma se estabiliza mediante giroscopios y las órdenes de desplazamiento son realizadas por la persona montada en la plataforma mediante cambios de posición del cuerpo, teniendo la persona que sujetar un manillar fijado a la plataforma (Párrafo 9).
Tren de cola (30) que tiene un único medio de contacto (32).	Como se muestra en las Figs. 1 y 2, una realización preferida de la presente invención es un patinete (5) que incluye un estribo (30), una columna de retención (40), dos ruedas delanteras (10) y una rueda trasera (11). Las ruedas delanteras y la rueda trasera están unidas a una parte delantera (32) y una parte posterior (34) del estribo, respectivamente (Párrafo 0016).  Parte posterior	El scooter plegable de la reivindicación 2, en el que la sección rebajada del conjunto del manillar se acopla a la rueda trasera, o una protección de la rueda. (Reivindicación 3). La Figura 1 ilustra una realización de un scooter plegable de la presente invención. En la realización ilustrada, el scooter plegable (100) tiene una base (102), una rueda trasera (104) que está conectada rotativamente a la base (102), dos ruedas delanteras (106) y (108), conjunto de manillar (110), eje del manubrio (112), carcasa de bisagra de bloqueo (114) y botón de bisagra de bloqueo (116) (Párrafo 0018).  Parte posterior	El vehículo (100) comprende un chasis (10) al que se fijan una rueda trasera (30) sustancialmente en el eje del vehículo y un eje delantero (20) que comprende dos ruedas delanteras (21) dispuestas de manera sustancialmente simétrica con respecto a un general plano vertical de simetría XZ y determinación de una trayectoria del vehículo. (Párrafo 33).

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

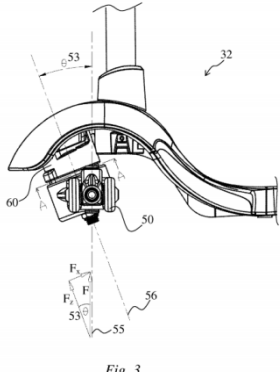
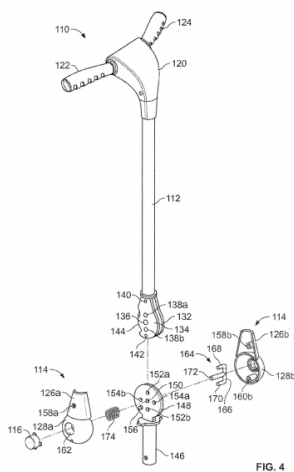
Ref. Expediente N° NC2017/0002785

Un conjunto de dirección (16) que comprende una columna de dirección (18) que tiene un primer eje (X1), estando la columna de dirección montada de forma pivotante con respecto a la plataforma alrededor de un primer eje, formando el primer eje y el plano de soporte una primera ángulo (a1).	Las ruedas delanteras (10) están unidas a un eje de la rueda delantera (50). El eje de la rueda delantera tiene un pivote (51) y un eje de dirección (56) mientras que el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras (10) están dirigidos con respecto al pivote (51) y el eje de dirección (56). El eje de dirección (56) está inclinado hacia la dirección delantera del Scooter (5). De modo que forma un ángulo adyacente predeterminado (53) con un eje hacia arriba (55) perpendicular con el eje de la rueda delantera (Párrafo 0016).	En la realización ilustrada, el scooter plegable (100) tiene una base (102), una rueda trasera (104) que está conectada rotativamente a la base (102), dos ruedas delanteras (106) y (108), conjunto de manillar (110), eje del manillar (112), carcasa de la bisagra de bloqueo (114) y botón de bisagra de bloqueo (116) (Párrafo 0018).	El eje de pivote (23) está opcionalmente inclinado con respecto a la vertical de un ángulo de pivote en el plano YZ y un ángulo de descarga en el plano XZ de acuerdo con los criterios de estabilidad y comodidad de conducción. La elección de los valores de los ángulos de pivote y de la cacería específicos de cada modelo de vehículo la hace el experto en su conocimiento general (Párrafo 57). El engranaje delantero (20) también incluye un reposapiés (27), cuyo plano de colocación del pie es sustancialmente horizontal, ligeramente inclinado hacia atrás para adaptarse a la posición del conductor sentado en el sillín (14) detrás del eje (22) (Párrafo 68).
Componentes operativamente conectados al conjunto de dirección (16) y a la plataforma (12) previniendo la variación del primer ángulo.	El miembro de dirección está unido al fondo de la parte delantera (32) del estribo (30) en el otro extremo. En esta realización, el miembro de dirección (60) incluye una primera porción (62) unida a la base de la porción delantera (32) del pie de cama (30), y una segunda porción (64) unido en el eje de la rueda delantera (50) (Párrafo 0018). Debido a la inclinación del eje de dirección (56), los componentes de la fuerza F que actúa sobre la rueda delantera izquierda (10) se pueden cuantificar como	El eje del manillar (112) preferiblemente descansa sustancialmente paralelo a la base, o en un ángulo pequeño a la base. Tal como, por ejemplo, en un ángulo de menos de aproximadamente 20 grados con respecto a la base (Párrafo 0020). El alojamiento de bisagra de bloqueo (114) como se ilustra en la FIG. 4 está separado en sus partes componentes. Las mitades superiores (126a) y (126b) forman la sección superior de la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (158a) y (158b). Las mitades inferiores (128a) y (128b) forman la sección inferior de	El eje (22) está asegurado al bastidor (10) de una manera giratoria articulada alrededor de un eje basculante sustancialmente horizontal (24), en un punto de conexión del eje del chasis, de modo que dicho eje puede tomar posiciones inclinadas, un ángulo de inclinación con respecto a un eje de referencia del marco (10), en un plano perpendicular al eje de inclinación, es decir, sustancialmente en un YZ vertical (Párrafo 58).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

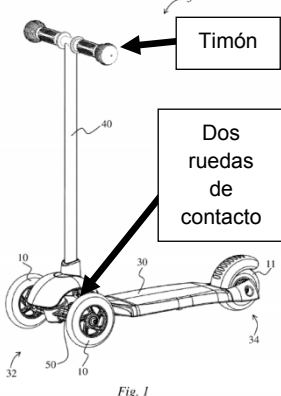
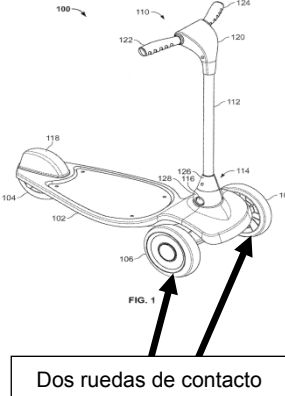
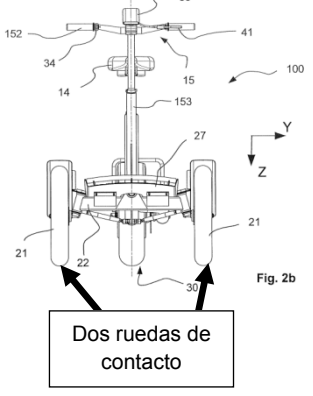
Ref. Expediente N° NC2017/0002785

	FX y Fz como se muestra en la FIG. 3 (Párrafo 0022).  Fig. 3	la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (160a) (no mostradas) y (160b). La mitad inferior (128a) también tiene una abertura de botón (162) para el botón de recepción (116) (Párrafo 0023).  FIG. 4	
Timón de tren de nariz (22) que tiene un primer y un segundo medio de contacto con el suelo (24, 24').	Cuando el scooter (5) está en posición recta, el peso del usuario se distribuye equitativamente en ambas ruedas delanteras (10) y el equilibrio de fuerza evita que el eje de la rueda delantera (50) gire alrededor del pivote (51) y el eje de dirección (56). El Scooter irá en línea recta (Párrafo 0020).	El conjunto de manillar (110) tiene un cuerpo (120), agarraeras (122) y (124) y una sección rebajada (130). El conjunto del manubrio (110) está unido al eje de la barra del manillar (112). El conjunto del manillar (110) se puede unir al eje de la barra del manillar (112) de cualquier manera adecuada, incluyendo, por ejemplo, mediante adhesivo, mediante ajuste por fricción o por hardware, que incluye, pero no se limita a, tornillos, pasadores o clips (Párrafo 0019).	En una realización, el vehículo comprende una barra de sujeción, con asas, que está fijada rígidamente al bastidor delante del sillín de forma que el conductor puede asegurarse durante los movimientos con el vehículo y en el que están dispuestos ventajosamente medios de control, acelerador y freno, e indicadores útiles para conducir el vehículo (Párrafo 17).

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

	 Timón Dos ruedas de contacto Fig. 1	 Dos ruedas de contacto	 Dos ruedas de contacto Fig. 2b
El timón de tren de nariz está montado de forma pivotante con respecto a la plataforma alrededor de un segundo eje (X2) de modo que al girar la columna de dirección alrededor del primer eje hace que el timón de tren de nariz gire alrededor del segundo eje.	El miembro de dirección (60) está supuestamente montado de una manera tal que el eje de dirección (56) del eje de la rueda delantera (50) está inclinado en el ángulo adyacente predeterminado (53) con respecto al eje ascendente (55) (Párrafo 0022).	Teniendo el mango, al menos una placa de bisagra de bloqueo conectada de manera pivotante a la placa de bisagra de bloqueo inferior (Reivindicación 1). El scooter plegable de la reivindicación 10, en el que la rotación del eje del manillar desde la posición vertical a la posición plegada tiene un ángulo de rotación de aproximadamente 90 grados (Reivindicación 18).	El vehículo (100) comprende un chasis (10) al que se fijan una rueda trasera (30) sustancialmente en el eje del vehículo y un eje delantero (20) que comprende dos ruedas delanteras (21) dispuestas de manera sustancialmente simétrica con respecto a un plano vertical de simetría XZ y determinación de una trayectoria del vehículo (Párrafo 37).
Y el primer eje y el segundo eje se inclinan entre sí y definen un segundo ángulo (a2).	El eje de dirección forma un ángulo adyacente predeterminado entre 0 grados y 90 grados con respecto al eje ascendente. Como resultado del ángulo adyacente predeterminado, el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras se guían simplemente aplicando fuerza sobre el estribo lateral (Párrafo 0005).	Un segundo par de aberturas de bloqueo está orientado preferiblemente horizontalmente, en un ángulo de aproximadamente 90 grados desde el primer par de aberturas de bloqueo, correspondiente a la posición plegada de las aberturas de bloqueo (316a) y (316b) de la placa de bisagra de bloqueo (306), y para bloquear las aberturas (322a) y (322b) de la placa de bisagra de bloqueo (304) (Párrafo 0031).	Los elementos elásticos (25) que se apoyan en el chasis (10) por un lado y el eje (22) por otro lado ejercen fuerzas de recuperación que tienen el efecto de colocar el eje (22) en una posición de referencia correspondiente a un ángulo de inclinación cero relativo al eje de referencia del cuadro, cuando ninguna fuerza externa contrarresta las fuerzas ejercidas por los elementos elásticos (25) (Párrafo 59).

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del vehículo de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en los documentos D3, D4 y D5, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Asimismo, los documentos D3, D4 y D5 divulgan las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 2: Como ejemplo, en esta realización, la segunda porción (64) está unida al pivote (51) del eje de la rueda delantera (50) como una extensión del eje de la rueda delantera, pero la segunda parte puede estar unida a la rueda delantera eje por otros medios o en otra posición (Párrafo 0019 del documento D3). Las placas de bisagra de bloqueo (132) y (134) tienen cada una abertura central (136) y al menos dos aberturas de bloqueo (138a) y (138b). Las placas de bisagra de bloqueo (132) y (134) preferiblemente tienen al menos una abertura de fijación. Tal como, por ejemplo, la abertura de fijación superior (140) y la abertura de fijación inferior (142). En la realización de la figura 4, la placa de la bisagra de bloqueo (134) también tiene una ranura de guía o muesca (144). Preferiblemente, ambas placas de bloqueo (132) y (134) tienen cada una ranura de guía o muesca (144) (Párrafo 0021 del documento D4).

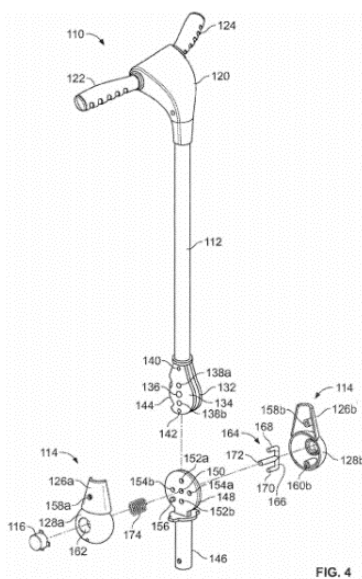


FIG. 4

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

- Reivindicaciones 3 y 4: Por ejemplo, cuando el usuario coloca el scooter en el lado izquierdo o desplaza una parte de su peso hacia el lado izquierdo, dicha fuerza pasará desde el pie de cama (30) y la columna de sujeción (40) en el miembro de dirección (60). y a través del eje de la rueda delantera (50) en la rueda delantera izquierda (10). La rueda delantera izquierda estará sujeta a una fuerza de reacción hacia arriba F que actúa en una dirección opuesta a la fuerza del miembro de dirección como se muestra en la FIG. 3 (Párrafo 0021 del documento D3).

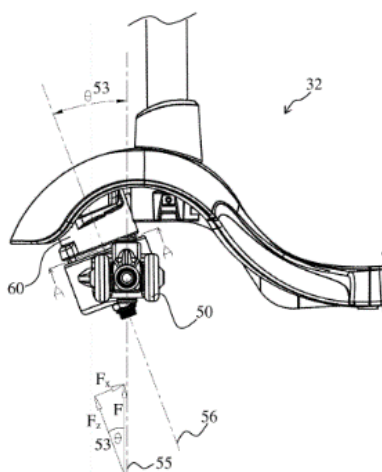


Fig. 3

En realizaciones preferidas, el pasador de guía (156) está en o cerca de un extremo de la muesca o ranura guía (144) cuando el eje del manubrio (112) está en una posición vertical bloqueada, y está en o cerca del otro extremo de muesca o ranura guía (144) cuando el eje del manillar (112) está en una posición plegada. En dichas realizaciones, la muesca o ranura de guía (144) se desliza con relación al pasador guía (156) cuando las placas de bisagra de bloqueo (132) y (134) giran cuando el eje de barra de manillar (112) se mueve de una posición vertical bloqueada a una posición plegada (Párrafo 0029 del documento D4).

- Reivindicación 5: Cuando el usuario aplica fuerza sobre el miembro de dirección (60) para dirigir el eje de la rueda delantera (50), el dispositivo de carga (70) se tuerce desde la condición de liberación hasta la condición distorsionada. Cuando el usuario libera su fuerza sobre el miembro de dirección (60) para dirigir el eje de la rueda delantera (50), el dispositivo de desviación vuelve a la condición liberada, de modo que el eje de la rueda delantera es dirigido hacia atrás y las ruedas

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

delanteras (10) son devueltas a la posición recta para que el scooter (5) vaya en línea recta (Párrafo 0028 del documento D3).

El mecanismo de bloqueo (300) se ilustra en la FIG. 8 tal como se actúa ejerciendo fuerza manual sobre el botón (336) a lo largo del eje A. Dicha fuerza manual, ejercida en una cantidad suficiente para superar la fuerza elástica del resorte de empuje (336), empuja el botón (338) hacia adentro, hacia el bloqueo la placa de bisagra (306), y causa el desplazamiento hacia fuera de la chaveta de bloqueo (326), lejos de la placa de bisagra de bloqueo (304). Después de un desplazamiento hacia fuera suficiente de la llave de bloqueo (326), como se ilustra en la FIG. 8, los pasadores de bloqueo (330) y (332) se desacoplarán de las aberturas de bloqueo (316a) y (316b) de la placa de bisagra de bloqueo (206), así como de las correspondientes aberturas de bloqueo de la placa de bisagra de bloqueo inferior (310), pero no se desenganchan de las aberturas de bloqueo (322a) y (322b) de la placa de bisagra de bloqueo (304) (Párrafo 0033 del documento D4).

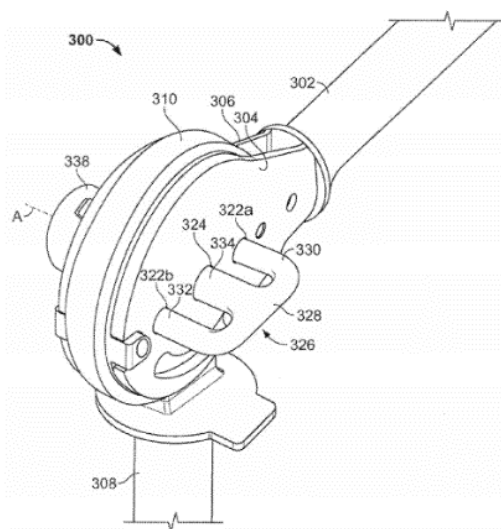


FIG. 8

- Reivindicación 6: Un miembro elástico (80) está dispuesto a cada lado del eje de la rueda delantera (50) unido operativamente a las ruedas delanteras (10) para absorber el impacto. El miembro elástico puede ser reemplazado por otro dispositivo de polarización para actuar como amortiguador (Párrafo 0032 del documento D3).

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

Como ejemplo, en esta realización, la segunda porción (64) está unida al pivote (51) del eje de la rueda delantera (50) como una extensión del eje de la rueda delantera, pero la segunda parte puede estar unida a la rueda delantera eje por otros medios o en otra posición. El miembro de dirección (60) tiene que estar unido al eje de la rueda delantera de manera que cuando se aplica fuerza sobre el miembro de dirección, dicha fuerza se puede transferir para dirigir el eje de la rueda delantera (Párrafo 0019 del documento D3).

- Reivindicación 7: Preferiblemente, el ángulo adyacente es de 20 grados, pero el ángulo adyacente puede ser mayor o menor que el ejemplo dado aquí (Párrafo 0017 del documento D3).

El eje del manillar (112) preferiblemente descansa sustancialmente paralelo a la base, o en un ángulo pequeño a la base. Tal como, por ejemplo, en un ángulo de menos de aproximadamente 20 grados con respecto a la base (Párrafo 0020 del documento D4).

- Reivindicación 8: El miembro de dirección (60) está supuestamente montado de una manera tal que el eje de dirección (56) del eje de la rueda delantera (50) está inclinado en el ángulo adyacente predeterminado (53) con respecto al eje ascendente (55) (Párrafo 0022 del documento D3).

Teniendo el mango, al menos una placa de bisagra de bloqueo conectada de manera pivotante a la placa de bisagra de bloqueo inferior (Reivindicación 1 del documento D4).

El scooter plegable de la reivindicación 10, en el que la rotación del eje del manillar desde la posición vertical a la posición plegada tiene un ángulo de rotación de aproximadamente 90 grados (Reivindicación 18 del documento D4).

- Reivindicación 9: El eje de dirección forma un ángulo adyacente predeterminado entre 0 grados y 90 grados con respecto al eje ascendente. Como resultado del ángulo adyacente predeterminado, el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras se guían simplemente aplicando fuerza sobre el estribo lateral (Párrafo 0005 del documento D3).

Las placas de bisagra de bloqueo (304) y (306) han girado un ángulo de aproximadamente 90 grados alrededor de la abertura central de la placa de bisagra de bloqueo inferior, para mover el eje de la barra de control (302) a una posición plegada (Párrafo 0033 del documento D4).

- Reivindicación 10: El miembro de dirección está unido al fondo de la parte delantera (32) del estribo (30) en el otro extremo. En esta realización, el miembro de dirección (60) incluye una primera porción (62) unida a la base de la porción

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

delantera (32) del pie de cama (30), y una segunda porción (64) unido en el eje de la rueda delantera (50) (Párrafo 0018 del documento D3).

Debido a la inclinación del eje de dirección (56), los componentes de la fuerza F que actúa sobre la rueda delantera izquierda (10) se pueden cuantificar como FX y FZ como se muestra en la FIG. 3 (Párrafo 0022 del documento D3).

El eje del manillar (112) preferiblemente descansa sustancialmente paralelo a la base, o en un ángulo pequeño a la base. Tal como, por ejemplo, en un ángulo de menos de aproximadamente 20 grados con respecto a la base (Párrafo 0020 del documento D4).

El alojamiento de bisagra de bloqueo (114) como se ilustra en la FIG. 4 está separado en sus partes componentes. Las mitades superiores (126a) y (126b) forman la sección superior de la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (158a) y (158b). Las mitades inferiores (128a) y (128b) forman la sección inferior de la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (160a) (no mostradas) y (160b). La mitad inferior (128a) también tiene una abertura de botón (162) para el botón de recepción (116) (Párrafo 0023 del documento D4).

- Reivindicación 11: El patinete de la presente invención incluye una tabla de pie que tiene una parte frontal, y una parte posterior unida a una rueda trasera; un eje de rueda delantera que tiene un eje hacia arriba perpendicular con el eje de rueda delantera y un eje de dirección, en el que el eje de rueda delantera es giratorio con respecto al eje de dirección; y una pluralidad de ruedas delanteras unidas al eje de la rueda delantera (Párrafo 0005 del documento D3).

Dos ruedas delanteras (106) y (108), conjunto de manillar (110), eje del manillar (112), carcasa de la bisagra de bloqueo (114) y botón de bloqueo de la cerradura (116). Las ruedas delanteras (106) y (108) están conectadas de forma giratoria a un eje de base (no mostrado) (Párrafo 0018 del documento D4).

- Reivindicación 12: El eje de la rueda delantera tiene un pivote (51) y un eje de dirección (56) mientras que el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras (10) están dirigidos con respecto al pivote (51) y el eje de dirección (56). El eje de dirección (56) está inclinado hacia la dirección delantera del Scooter (5) (Párrafo 0017 del documento D3).

En otro aspecto, la presente invención proporciona un Scooter plegable que comprende una base, una rueda trasera conectada giratoriamente a la base, un eje base conectado a la base, una rueda delantera conectada giratoriamente al eje base, un eje del manillar que tiene una posición vertical y una posición doblada y un mecanismo de bloqueo. En realizaciones preferidas, el eje del manillar tiene al

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

menos una primera placa de bisagra de bloqueo que tiene una abertura central y un par de aberturas de bloqueo (Párrafo 0006 del documento D4).

- Reivindicación 13: El scooter según la reivindicación 2, en el que el miembro de dirección comprende además un dispositivo de polarización operable entre una condición liberada y una condición distorsionada, donde el dispositivo de polarización se gira desde la condición liberada a la condición distorsionada cuando se aplica fuerza sobre el miembro de dirección para dirigir el eje de la rueda delantera, y vuelve a la condición liberada cuando se libera la fuerza aplicada sobre el miembro de dirección para dirigir el eje de la rueda delantera (Reivindicación 3 del documento D3).

Al soltar la fuerza manual que se ejerce sobre el botón (338) a lo largo del eje A en la FIG. 8, la fuerza del resorte ejercida por el muelle de desviación provocaría un desplazamiento hacia fuera del botón (338), lejos de la placa de la inmovilización (306), y un desplazamiento hacia dentro de la llave de bloqueo (326) hacia la placa de bisagra de bloqueo (304). Tal desplazamiento movería la llave de bloqueo (326) a su segunda posición bloqueada (Párrafo 0034 del documento D4).

- Reivindicación 14: El scooter según la reivindicación 1, que comprende además un miembro de dirección dispuesto en la porción delantera a lo largo del eje de dirección y unido operativamente al eje de rueda delantera, por lo que el miembro de dirección está configurado para dirigir el eje de rueda delantera cuando se aplica fuerza sobre el miembro de dirección (Reivindicación 2 del documento D3).

Como se ilustra en la FIG. 8, el eje del manillar (302), y por lo tanto el scooter plegable, está en una posición plegada. El mecanismo de bloqueo (300) se ilustra en la FIG. 8 tal como se actúa ejerciendo fuerza manual sobre el botón (336) a lo largo del eje A. Dicha fuerza manual, ejercida en una cantidad suficiente para superar la fuerza elástica del resorte de empuje (336), empuja el botón (338) hacia adentro, hacia bloquear la placa de bisagra (306) y provocar el desplazamiento hacia fuera de la chaveta de bloqueo (326), alejándola de la placa de bisagra de bloqueo (304) (Párrafo 0033 del documento D4).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 14 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte novedad al vehículo de la reivindicación 1, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

La reivindicación 15 consiste en: “*Un vehículo (10), por ejemplo, del tipo scooter, caracterizado porque comprende (...)*” (Radicado NC2017/0002785 de 12 de julio de 2018).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

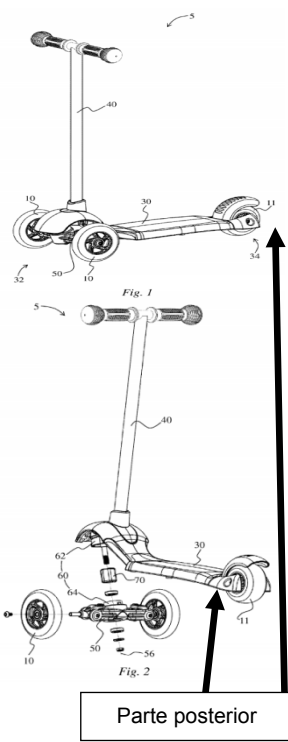
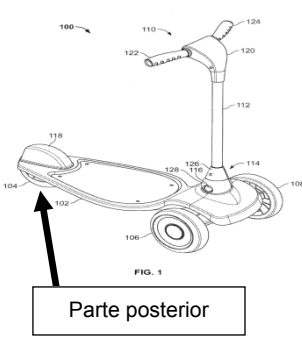
Tabla 2. Comparación de las características esenciales con el estado de la técnica para la reivindicación 15.

Características Esenciales	D3	D4	D5
Un vehículo (10), por ejemplo, del tipo scooter, caracterizado porque Comprende (...).	El scooter de la presente invención incluye un pie de cama que tiene una parte frontal, y una parte posterior unida a una rueda trasera; un eje de rueda delantera que tiene un eje hacia arriba perpendicular con el eje de rueda delantera y un eje de dirección, en el que el eje de rueda delantera es giratorio con respecto al eje de dirección; y una pluralidad de ruedas delanteras unidas al eje de la rueda delantera. (resumen).	Un scooter plegable tiene una posición de manillar vertical, adecuado para montar en el scooter, y una posición de manillar doblado, adecuado para almacenar el scooter. El scooter plegable presenta una base, un eje de manillar que tiene placas de bisagra de bloqueo, y un eje de base que tiene una placa de bisagra de bloqueo inferior (resumen).	La invención se refiere a un vehículo autopropulsado (100) para ser conducido por una persona, que comprende un chasis rígido (10) sobre el cual se monta un eje extremo delantero (22) para pivotar alrededor de un solo árbol de pivote sustancialmente horizontal (24) en un plano vertical de simetría (XZ) del vehículo (100). Cada rueda delantera (21) del extremo delantero está unida mecánicamente al chasis (10) para orientarse individualmente, tal como para curvar la trayectoria del vehículo en el lado sobre el que está inclinado el chasis (resumen).
Plataforma (12) que tiene un plano de soporte (14).	Un patinete, que comprende: un estribo que tiene una parte delantera, y una parte trasera unida a una rueda trasera (Reivindicación 1).	Un scooter plegable que tiene una posición de manillar vertical y una posición de manillar plegada, comprendiendo el scooter plegable: una base; un eje base conectado a la base, teniendo el eje base al menos una placa de bisagra de bloqueo inferior (Reivindicación 1).	La plataforma se estabiliza mediante giroscopios y las órdenes de desplazamiento son realizadas por la persona montada en la plataforma mediante cambios de posición del cuerpo, teniendo la persona que sujetar un manillar fijado a la plataforma (Párrafo 9).
Tren de cola (30) que tiene un único medio de contacto (32).	Como se muestra en las Figs. 1 y 2, una realización preferida de la presente invención es un patinete (5) que incluye un estribo (30), una columna de retención (40), dos ruedas delanteras (10) y una rueda trasera (11). Las ruedas delanteras y la rueda trasera están unidas a una parte delantera (32) y una parte posterior (34) del estribo,	Además, la cubierta de la rueda trasera (118) está unida a la base (102) (Párrafo 0018). La Figura 1 ilustra una realización de un scooter plegable de la presente invención. En la realización ilustrada, el scooter plegable (100) tiene una base (102), una rueda trasera (104) que está conectada rotativamente a la base	El vehículo (100) comprende un chasis (10) al que se fijan una rueda trasera (30) sustancialmente en el eje del vehículo y un eje delantero (20) que comprende dos ruedas delanteras (21) dispuestas de manera sustancialmente simétrica con respecto a un plano vertical de simetría XZ y determinación de una trayectoria del vehículo. (Párrafo 33).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

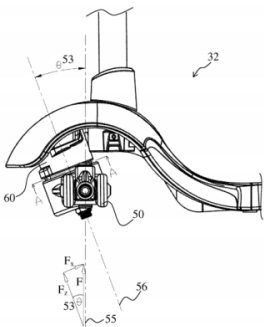
Ref. Expediente N° NC2017/0002785

	respectivamente (Párrafo 0016).  Parte posterior	(102), dos ruedas delanteras (106) y (108), conjunto de manillar (110), eje del manubrio (112), carcasa de bisagra de bloqueo (114) y botón de bisagra de bloqueo (116).  Parte posterior	
Un conjunto de dirección (16) que comprende una columna de dirección (18) que tiene un primer eje (X1), estando la columna de dirección montada de forma pivotante con respecto a la plataforma alrededor de un primer eje, formando el primer eje y el plano de soporte	Las ruedas delanteras (10) están unidas a un eje de la rueda delantera (50). El eje de la rueda delantera tiene un pivote (51) y un eje de dirección (56) mientras que el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras (10) están dirigidos con respecto al pivote (51) y el eje de dirección (56). El eje de dirección (56) está inclinado hacia la dirección delantera del Scooter (5). De modo que forma un ángulo adyacente predeterminado (53) con un eje hacia arriba (55) perpendicular con el eje de	En la realización ilustrada, el scooter plegable (100) tiene una base (102), una rueda trasera (104) que está conectada rotativamente a la base (102), dos ruedas delanteras (106) y (108), conjunto de manillar (110), eje del manillar (112), carcasa de la bisagra de bloqueo (114) y botón de bisagra de bloqueo (116) (Párrafo 0018).	El eje de pivote (23) está opcionalmente inclinado con respecto a la vertical de un ángulo de pivote en el plano YZ y un ángulo de descarga en el plano XZ de acuerdo con los criterios de estabilidad y comodidad de conducción. La elección de los valores de los ángulos de pivote y de la cacería específicos de cada modelo de vehículo la hace el experto en su conocimiento general (Párrafo 57). El engranaje delantero (20) también incluye un reposapiés (27), cuyo plano de colocación del pie es

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 11117

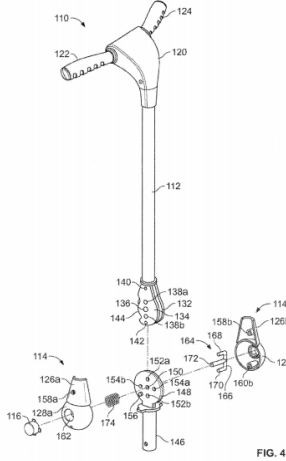
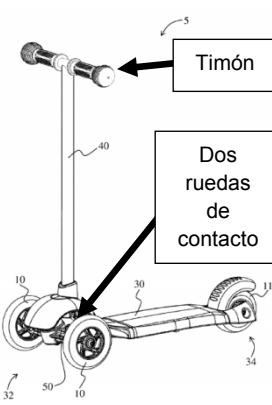
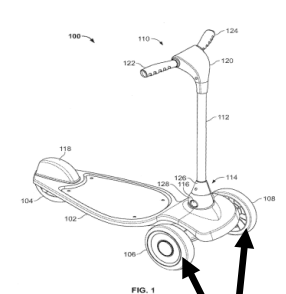
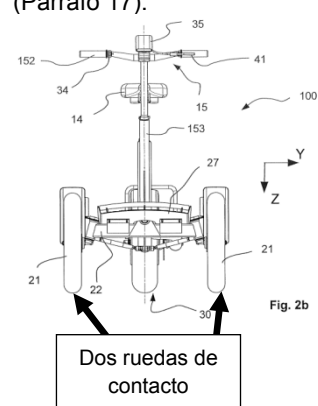
Ref. Expediente N° NC2017/0002785

una primera ángulo (a1).	la rueda delantera (Párrafo 0017).		sustancialmente horizontal, ligeramente inclinado hacia atrás para adaptarse a la posición del conductor sentado en el sillín (14) detrás del eje (22) (Párrafo 68).
Componentes operativamente conectados al conjunto de dirección (16) y a la plataforma (12) previniendo la variación del primer ángulo.	El miembro de dirección está unido al fondo de la parte delantera (32) del estribo (30) en el otro extremo. En esta realización, el miembro de dirección (60) incluye una primera porción (62) unida a la base de la porción delantera (32) del pie de cama (30), y una segunda porción (64) unido en el eje de la rueda delantera (50) (Párrafo 0018). Debido a la inclinación del eje de dirección (56), los componentes de la fuerza F que actúa sobre la rueda delantera izquierda (10) se pueden cuantificar como F_x y F_z como se muestra en la FIG. 3 (Párrafo 002).  Fig. 3	El eje del manillar (112) preferiblemente descansa sustancialmente paralelo a la base, o en un ángulo pequeño a la base. Tal como, por ejemplo, en un ángulo de menos de aproximadamente 20 grados con respecto a la base (Párrafo 0020). El alojamiento de bisagra de bloqueo (114) como se ilustra en la FIG. 4 está separado en sus partes componentes. Las mitades superiores (126a) y (126b) forman la sección superior de la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (158a) y (158b). Las mitades inferiores (128a) y (128b) forman la sección inferior de la carcasa de bisagra de bloqueo (114), y preferiblemente tienen aberturas de fijación (160a) (no mostradas) y (160b). La mitad inferior (128a) también tiene una abertura de botón (162) para el botón de recepción (116) (Párrafo 0023).	El eje (22) está asegurado al bastidor (10) de una manera giratoria articulada alrededor de un eje basculante sustancialmente horizontal (24), en un punto de conexión del eje del chasis, de modo que dicho eje puede tomar posiciones inclinadas, un ángulo de inclinación con respecto a un eje de referencia del marco (10), en un plano perpendicular al eje de inclinación, es decir, sustancialmente en un YZ vertical (Párrafo 58).

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

		 FIG. 4	
Timón de tren de nariz (22) que tiene un primer y un segundo medio de contacto con el suelo (24, 24').	Cuando el scooter (5) está en posición recta, el peso del usuario se distribuye equitativamente en ambas ruedas delanteras (10) y el equilibrio de fuerza evita que el eje de la rueda delantera (50) gire alrededor del pivote (51) y el eje de dirección (56). El Scooter irá en línea recta (Párrafo 0020).  Fig. 1	El conjunto de manillar (110) tiene un cuerpo (120), agarraderas (122) y (124) y una sección rebajada (130). El conjunto del manubrio (110) está unido al eje de la barra del manillar (112). El conjunto del manillar (110) se puede unir al eje de la barra del manillar (112) de cualquier manera adecuada, incluyendo, por ejemplo, mediante adhesivo, mediante ajuste por fricción o por hardware, que incluye, pero no se limita a, tornillos, pasadores o clips (Párrafo 0019).  FIG. 1	En una realización, el vehículo comprende una barra de sujeción, con asas, que está fijada rígidamente al bastidor delante del sillín de forma que el conductor puede asegurarse durante los movimientos con el vehículo y en el que están dispuestos ventajosamente medios de control, acelerador y freno, e indicadores útiles para conducir el vehículo (Párrafo 17).  Fig. 2b

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

El timón de tren de nariz está montado de forma pivotante con respecto a la plataforma alrededor de un segundo eje (X2) de modo que al girar la columna de dirección alrededor del primer eje hace que el timón de tren de nariz gire alrededor del segundo eje.	El miembro de dirección (60) está supuestamente montado de una manera tal que el eje de dirección (56) del eje de la rueda delantera (50) está inclinado en el ángulo adyacente predeterminado (53) con respecto al eje ascendente (55) (Párrafo 0022).	Teniendo el mango, al menos una placa de bisagra de bloqueo conectada de manera pivotante a la placa de bisagra de bloqueo inferior (Reivindicación 1). El scooter plegable de la reivindicación 10, en el que la rotación del eje del manillar desde la posición vertical a la posición plegada tiene un ángulo de rotación de aproximadamente 90 grados (Reivindicación 18).	El vehículo (100) comprende un chasis (10) al que se fijan una rueda trasera (30) sustancialmente en el eje del vehículo y un eje delantero (20) que comprende dos ruedas delanteras (21) dispuestas de manera sustancialmente simétrica con respecto a un general plano vertical de simetría XZ y determinación de una trayectoria del vehículo (Párrafo 37).
Y el primer eje y el segundo eje se inclinan entre sí y definen un segundo ángulo (a2); la plataforma (12) inclinada alrededor del eje longitudinal (D) hacia el centro (R) del círculo que tiene un arco que es arrastrado por la trayectoria del vehículo cuando se hace girar la columna de dirección (18) alrededor del primer eje (X1).	El eje de dirección forma un ángulo adyacente predeterminado entre 0 grados y 90 grados con respecto al eje ascendente. Como resultado del ángulo adyacente predeterminado, el eje de la rueda delantera y las ruedas delanteras se guían simplemente aplicando fuerza sobre el estribo lateral (Párrafo 0005).	Un segundo par de aberturas de bloqueo está orientado preferiblemente horizontalmente, en un ángulo de aproximadamente 90 grados desde el primer par de aberturas de bloqueo, correspondiente a la posición plegada de las aberturas de bloqueo (316a) y (316b) de la placa de bisagra de bloqueo (306), y para bloquear las aberturas (322a) y (322b) de la placa de bisagra de bloqueo (304) (Párrafo 0031).	Los elementos elásticos (25) que se apoyan en el chasis (10) por un lado y el eje (22) por otro lado ejercen fuerzas de recuperación que tienen el efecto de colocar el eje (22) en una posición de referencia correspondiente a un ángulo de inclinación cero relativo al eje de referencia del cuadro, cuando ninguna fuerza externa contrarresta las fuerzas ejercidas por los elementos elásticos (25) (Párrafo 59).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del vehículo de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en los documentos D3, D4 y D5, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

8. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisitos que afecta
D3	US20140042717A1	1 a 15	Novedad
D4	US20090160150A1	1 a 5 y 7 a 15	Novedad
D5	WO2014016174 (A1)	1 y 15	Novedad

9. Respuesta a los argumentos del señor solicitante

Se aceptaron las modificaciones al pliego reivindicatorio y se procedió a ejecutar el segundo examen de fondo, con respecto a dichas modificaciones se identificaron las respectivas objeciones de forma consignadas en el numeral 5 del presente oficio, se le sugiere al solicitante hacer las correspondientes correcciones consignadas allí en especial con el tema de redacción y de números de referencia faltantes.

Con respecto a los argumentos referentes al estado de la técnica y a la inclusión de los componentes operativamente conectados como características técnicas, de los cuales se infiere que traen nuevos efectos técnicos a la invención, los cuales no habían sido considerados anteriormente, en consecuencia se sustituyeron los documentos D1 y D2 del oficio N° 4385 del 16 de abril de 2018, por los documentos D3, D4 y D5 consignados en el numeral 6 del presente oficio, para ejecutar examen de fondo correspondiente.

Con respecto al argumento del solicitante sobre la reivindicación 12: *“A este respecto se llama la atención del examinador en que la descripción de la presente solicitud indica que el término, ‘inclinación se usa en el presente documento para designar el ángulo formado por el plano de rotación de la primera rueda respecto a una dirección sustancialmente perpendicular al plano de soporte de la plataforma, cuando se mira desde la parte delantera del vehículo’ (página 9, línea 22 a página 10, línea 2). Por lo tanto, cuando la primera inclinación es negativa, la parte superior de la primera rueda se inclina hacia el vehículo. En otras palabras, la frase: ‘la rueda forma una inclinación distinta de cero’, significa que dicha rueda está inclinada con respecto al plano de la plataforma y, por lo tanto, con respecto al suelo, cuando el vehículo descansa sobre el suelo”*; se le aclara al solicitante que la objeción de claridad se refiere a que, según lo presentado, el solicitante abarca un margen bastante amplio de ángulos sin acotar, es decir el ángulo se extiende a todo el espectro de ángulos mayores a cero.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 11117

Ref. Expediente N° NC2017/0002785

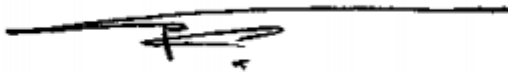
En cumplimiento del artículo 45, de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si 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 numeral 6.2 del Capítulo Sexto del Título I de la Circular Única, informándoles que contra el mismo no procede el recurso de la vía gubernativa.

Atentamente,



**JOSE LUIS SALAZAR LOPEZ
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES**

Elaborado: DIEGO CAMILO PEÑA RAMÍREZ
Revisado: RACHID PONCE VERJEL

Página 22 de 22