

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 554 281**

51 Int. Cl.:

**A43B 5/14** (2006.01)

**B62J 25/00** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **08.03.2013 E 13158360 (1)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **14.10.2015 EP 2636324**

54 Título: **Suela para calzado para motocicleta**

30 Prioridad:

**09.03.2012 GB 201204207**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

**17.12.2015**

73 Titular/es:

**MCINULTY, JASON (100.0%)  
56 Cornhill Place  
Maidstone, Kent ME15 6GX, GB**

72 Inventor/es:

**MCINULTY, JASON**

74 Agente/Representante:

**LAZCANO GAINZA, Jesús**

ES 2 554 281 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

Descripción

Suela para calzado para motocicleta

5 Campo de la Invención

La presente invención generalmente se refiere al campo del calzado para viajar en motocicleta, y, particularmente, a una suela para calzado para motocicleta.

10 Antecedentes de la Invención

15 La parte inferior del calzado para viajar en motocicleta, referida de otra manera como la suela, se diseña convencionalmente para entrar en contacto repetidas veces con los estribos de la motocicleta. Los estribos de la motocicleta son miembros rígidos que se proyectan típicamente hacia fuera a partir de cualquier lado de una motocicleta y se diseñan para soportar el pie de un motociclista.

20 Cuando se viaja en motocicleta, típicamente el motociclista situará cada pie sobre un estribo respectivo de la motocicleta. Por lo tanto, la suela del calzado que se usa por el motociclista puede entrar en contacto con los estribos y transferir el peso del motociclista encima de los estribos. De este modo, el motociclista puede soportarse (al menos en parte) sobre la motocicleta por los estribos. Más aun, el motociclista puede aplicar fuerzas a los estribos para controlar el movimiento de la motocicleta cuando está en movimiento.

25 Las suelas de calzado para motocicleta se fabrican a partir de fibras de plantas, cuero, madera, caucho, sintéticos, plástico, y varias combinaciones de estos materiales. Tales suelas pueden formarse a partir de un único material en una única capa, o ellas pueden formarse en una manera compleja con múltiples estructuras o capas y materiales.

La publicación de la solicitud de patente de Estados Unidos número US 2008/0179859 A1 describe un estribo de motocicleta y un ensamble de unión para botas.

30 Resumen de la Invención

De acuerdo con un aspecto de la invención, se proporciona una suela de calzado para viajar en motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1.

35 Se propone una suela de calzado para viajar en motocicleta que comprende una proyección apropiada para acoplarse al lado inferior de un estribo de motocicleta así como para evitar el movimiento vertical de la suela con relación al estribo.

40 La suela puede proporcionarse con ambos una superficie apropiada orientada hacia abajo para acoplarse al lado/superficie superior de un estribo de motocicleta y una superficie orientada hacia arriba para acoplarse al lado/superficie inferior del estribo de motocicleta. Así, un portador de calzado para motocicleta que comprende una suela de acuerdo con una modalidad puede ser capaz de impartir ambas fuerzas dirigidas hacia abajo y hacia arriba sobre un estribo de motocicleta cuando viaja en la motocicleta.

45 Las modalidades de la suela por lo tanto pueden adaptarse de manera tal que el calzado para viajar en motocicleta que se proporciona para que pueda posicionarse por el portador con facilidad, para deslizarse alrededor de un estribo de motocicleta y entrar en contacto con la parte inferior del estribo. Esto puede ayudar al motociclista ya que permite la transferencia de peso a través del uso de sus pies y piernas, y puede permitir más aun al motociclista tirar hacia arriba sobre el estribo. Así, si la motocicleta comienza a moverse cuando se dobla a alta velocidad, por ejemplo, las modalidades pueden permitir al motociclista ganar más control de la motocicleta por medio de la aplicación de una fuerza dirigida hacia arriba de los estribos (y por lo tanto la motocicleta).

Breve descripción de los dibujos

55 Los ejemplos de la invención se describirán ahora en detalle con referencia a los dibujos acompañantes en los cuales:

La Fig. 1 es una ilustración de una vista lateral de una bota para viajar en motocicleta que comprende una suela de acuerdo con una modalidad de la invención; y

La Fig. 2 es una ilustración que muestra la parte inferior de la bota para viajar en motocicleta de la Fig.1.

60 Descripción detallada

Los mismos números de referencia se usaron en las diferentes figuras para denotar las mismas o similares características.

Con referencia a las Figs. 1 y 2, se ilustra una bota para viajar en motocicleta 10 que comprende una suela 12 de acuerdo con una modalidad de la invención. La suela 12 se proporciona en la parte inferior de la bota de viaje 10 y se adapta para entrar en contacto repetidas veces con los estribos de la motocicleta.

La bota 10 y la suela 12 pueden describirse como que comprenden un extremo del tacón 14 y un extremo del dedo del pie 16, que describen la posición relativa de la bota 10 y la suela 12 en un pie del portador cuando la usa (es decir cuando la bota se usa). Hacia el extremo del tacón 14 de la suela, la suela se proporciona con una proyección 18 que se extiende sustancialmente de manera horizontal en la dirección longitudinal de la bota/suela. En otras palabras, la proyección 18 se extiende desde el extremo del tacón 14 de la suela 12 hacia el extremo del dedo del pie 16 de la suela 12 y yace sustancialmente en el plano horizontal.

La proyección 18 define por lo tanto una porción hundida o vacío 20 en la suela 12 entre una superficie orientada abajo 22 de la suela 12 y una superficie orientada hacia arriba 24 de la suela 12. El vacío 20 se dimensiona de manera que tenga una extensión vertical (se indica por la flecha que se etiqueta "V") que sea al menos igual a o más grande que aquella de un estribo de motocicleta. Como resultado, un estribo de motocicleta puede resbalar en el vacío 20 con la proyección 18 que se posiciona abajo del estribo.

Se entenderá por lo tanto que la superficie orientada abajo 22 de la suela es apropiada para acoplarse al lado/superficie superior de un estribo de motocicleta. Además, la superficie orientada hacia arriba 24 de la suela es apropiada para acoplarse al lado/superficie inferior del estribo de motocicleta. Así, la suela 12 puede usarse para impartir ambas fuerzas dirigidas hacia abajo y hacia arriba sobre un estribo de motocicleta cuando el estribo se posiciona dentro del vacío 20.

La proyección 18 es apropiada para acoplar la parte inferior de un estribo de motocicleta así como para evitar el movimiento vertical de la suela 12 con relación al estribo. El contacto que se hace entre la superficie orientada hacia arriba 24 de la proyección y la parte inferior (es decir el lado de cara hacia abajo) del estribo restringe el movimiento de la suela 12 con relación al estribo de motocicleta y permite a un portador de la bota de viaje impartir una fuerza de jalado dirigida hacia arriba sobre el estribo de motocicleta. La suela 12 puede por lo tanto impartir ambas fuerzas dirigidas hacia abajo y hacia arriba sobre un estribo de motocicleta que se posiciona dentro del vacío 20.

Las modalidades de la suela pueden por lo tanto adaptarse de manera tal que el calzado para viajar en motocicleta que se proporciona para que pueda posicionarse por el portador con facilidad, para deslizarse alrededor de un estribo de motocicleta y entrar en contacto con la parte inferior del estribo (cómo y cuándo pueda requerirse). Esto puede ayudar al motociclista ya que permite la transferencia de peso a través del uso de sus pies y piernas, y puede permitir más aun al motociclista tirar hacia arriba sobre el estribo. Así, si la motocicleta comienza a moverse cuando se dobla a alta velocidad, por ejemplo, la suela puede permitir al motociclista ganar más control de la motocicleta por medio de la aplicación de una fuerza dirigida hacia arriba de los estribos (y por lo tanto, la motocicleta).

Hacia el extremo del dedo del pie 16 de la suela 12, la suela 12 se proporciona con una porción hundida 26 para recibir un freno trasero o palanca de cambio de una motocicleta. Al menos una de la extensión y profundidad lateral de la porción hundida 26 es preferentemente igual a o más grande que una dimensión de un freno trasero o palanca de cambio de una motocicleta.

La suela 12 puede comprender una pieza única de material que subsecuentemente puede unirse al calzado para viajar en motocicleta (tal como una bota de motocicleta de carreras por ejemplo). Alternativamente, la suela 12 puede ser un conjunto de piezas separadas de diferentes materiales. El tacón de la suela puede tener una placa de caucho por durabilidad y tracción, mientras el frontal puede formarse a partir de un material diferente de acuerdo con los requerimientos.

Las modalidades de la invención pueden proporcionar un control mejorado de una motocicleta cuando se monta. Por ejemplo, una suela de acuerdo con una modalidad ilustrativa puede comprender una porción hundida para recibir un estribo de motocicleta, en donde la porción hundida se proporciona con un borde saliente que es adecuado para el contacto debajo del estribo así como para restringir el movimiento de la suela con relación al estribo en al menos una dirección. Dicha suela puede disponerse para no sujetarse o unirse al estribo de motocicleta, lo que posibilita así la rápida remoción de la suela del estribo (en caso de un accidente o incidente mientras se monta, por ejemplo). En lugar de eso, la suela puede disponerse de manera que pueda deslizarse a partir del estribo de la motocicleta, de tal manera que permita al motociclista un rápido y fácil desacople de la motocicleta y evitar atraparse o engancharse en los estribos.

Como resultará evidente a partir de la descripción y los dibujos acompañantes, las modalidades se adaptan para acoplar con el lado inferior de un estribo de motocicleta y restringir o evitar el movimiento de la suela con relación al estribo. Así, a diferencia de las suelas de calzado para motocicleta convencionales, las modalidades de la invención posibilitan aplicar una fuerza dirigida hacia arriba al estribo por el portador/motociclista que usa la suela.

Resultará evidente para los expertos en la técnica que las variaciones y modificaciones puedan hacerse sin apartarse de la invención.

Reivindicaciones

- 5 1. Una suela de calzado para viajar en motocicleta (12) que comprende una proyección (18) apropiada para acoplar con el lado inferior de un estribo de motocicleta así como para evitar el movimiento vertical de la suela con relación al estribo,  
y caracterizada porque comprende además una porción hundida (26) para recibir un freno o palanca de cambio de una motocicleta.
- 10 2. La suela de calzado para viajar en motocicleta de la reivindicación 1, que comprende una primera superficie (22) apropiada para acoplarse al lado superior del estribo de motocicleta y una segunda superficie (24) opuesta a la primera superficie y apropiada para acoplarse al lado inferior del estribo de motocicleta.
- 15 3. La suela de calzado para viajar en motocicleta de la reivindicación 2, en donde la proyección (18) define un vacío (20) en la suela entre la primera superficie y la segunda superficie.
4. La suela de calzado para viajar en motocicleta de cualquier reivindicación anterior, en donde la proyección (18) se extiende en la dirección longitudinal de la suela.
- 20 5. Una bota para viajar en motocicleta (10) que comprende la suela de la bota para viajar en motocicleta (12) de acuerdo con cualquier reivindicación anterior.

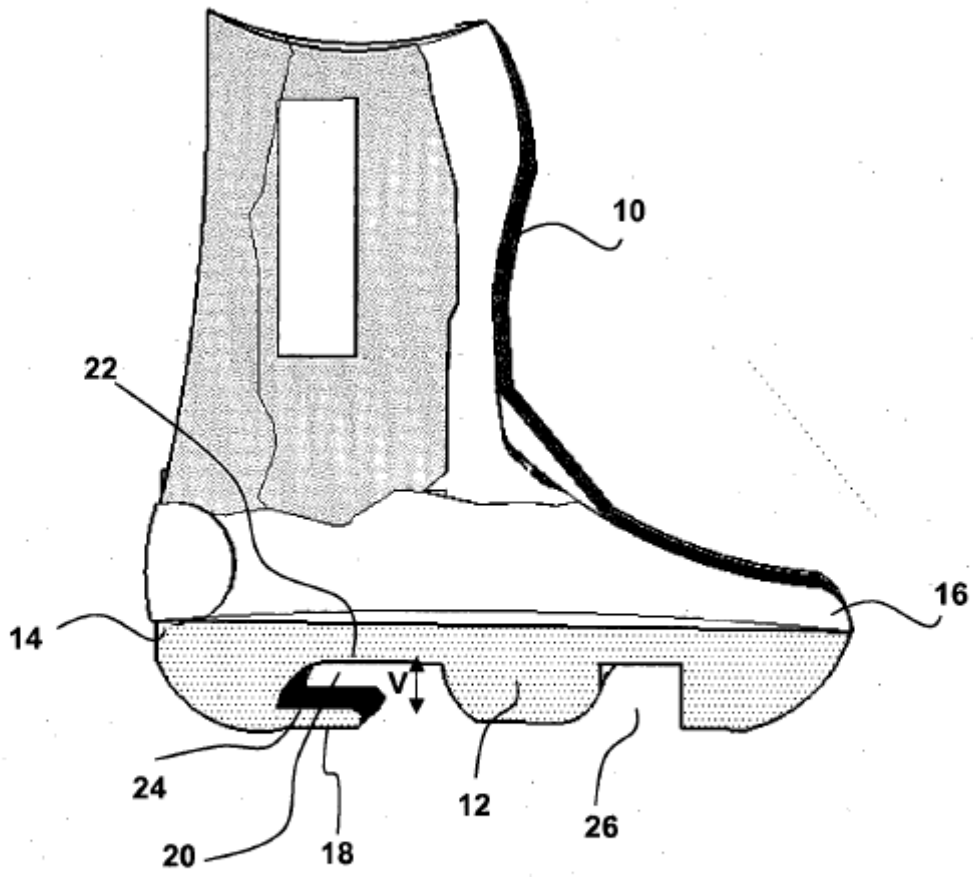


FIG. 1

