

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 695 582**

51 Int. Cl.:

**A63C 11/02** (2006.01)

**A45F 3/14** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **16.12.2016** **E 16204691 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **26.09.2018** **EP 3181205**

54 Título: **Procedimiento de transporte de esquís**

30 Prioridad:

**17.12.2015 FR 1562715**

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

**09.01.2019**

73 Titular/es:

**LAPLACE, JEAN-JACQUES (100.0%)  
Chalet Croisette n° 7 - Arc 1800  
73700 Bourg Saint Maurice, FR**

72 Inventor/es:

**LAPLACE, JEAN-JACQUES**

74 Agente/Representante:

**DURAN-CORRETJER, S.L.P**

**ES 2 695 582 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**

Procedimiento de transporte de esquís

5 La presente invención se refiere al sector del esquí y se refiere, más particularmente, a un procedimiento de transporte de esquís.

Los esquís de un par de esquís pueden ser acoplados, en general, entre sí, suela contra suela, mediante la actuación conjunta de sus frenos.

10 El freno de un esquí tiene, de manera habitual, un elemento móvil en forma general de U con dos ramas que se extienden separándose de una base y dispuestas a cada lado del esquí.

15 Cuando dos esquís están acoplados entre sí, suela contra suela, sus frenos actúan conjuntamente mediante sus ramas que se entrecruzan en ambos lados del par de esquís, procurando una unión reversible de los esquís que facilita a un usuario el transporte del par de esquís.

Existen diferentes procedimientos de transporte, entre los que se pueden mencionar:

20 – el transporte del par de esquís apoyados en el hombro, sujetando el usuario los esquís en la proximidad de sus espátulas con una mano;

25 – el transporte del par de esquís de manera sustancialmente horizontal o vertical por medio de una mano, con un agarre del par de esquís entre los topes de fijación trasero y delantero (es decir, en la proximidad del centro de gravedad del par de esquís) por medio de una mano que casi rodea los dos esquís.

30 La unión reversible procurada por la actuación conjunta de los frenos es, sin embargo, precaria y, a veces, se puede deshacer de manera fortuita. Esto puede ocasionar una caída de los esquís, susceptible de herir a una persona situada a su lado, o susceptible de deteriorar un esquí o un objeto situado a su lado (como un automóvil, por ejemplo).

35 El procedimiento de transporte al hombro requiere una elevación del par de esquís para su instalación en el hombro del usuario. Esta elevación puede ocasionar, en ocasiones, riesgos para el entorno, sobre todo si es un niño quien lo realiza.

El procedimiento de transporte en la mano es difícil de poner en práctica por una persona con manos pequeñas, tal como un niño, por ejemplo. Y la mayor anchura de ciertos esquís (especialmente para la práctica del esquí en nieve en polvo) dificulta asimismo el agarre de los esquís, independientemente del tamaño de las manos del usuario.

40 El documento DE 35 06 706 A1 propone una atadura flexible que permite transportar dos esquís dispuestos suela contra suela y acoplados entre sí mediante actuación conjunta de ramas entrecruzadas de sus frenos. La atadura flexible está dotada en cada uno de sus extremos de un mosquetón y de un elemento de unión de material plástico que permite formar dos bucles deslizantes destinados a encerrar los esquís entre los topes de fijación delanteros y las espátulas, por un lado, y entre los topes de fijación traseros y la parte trasera de los esquís por otro lado. Dichos bucles se deslizan con mucha facilidad y no bloquean suficientemente los esquís: los golpes verticales durante la marcha del usuario pueden provocar aflojamientos regulares del bucle que pueden provocar un deslizamiento relativo de los esquís y una separación.

50 El documento DE 101 57 910 A1 describe un asa que comprende en un primer extremo un bucle de tamaño fijo destinado a rodear los dos esquís entre los topes de fijación delanteros y las espátulas. Dos ataduras flexibles distintas se extienden desde y hacia el otro extremo del asa. Cada una de estas ataduras flexibles está dotada de un gancho destinado a engancharse respectivamente a una rama de freno. Los ganchos son enganchados de manera más precisa a los frenos entre la base de los frenos y la zona de cruce de las ramas de frenos. Una vez más, los esquís no se sujetan uno con respecto a otro de manera suficiente: los golpes durante la marcha del usuario pueden provocar un deslizamiento relativo de los esquís y una separación.

55 Un problema propuesto por la presente invención es proponer un procedimiento de transporte de un par de esquís que sea fácil y rápido de implementar, incluso por un usuario dotado de manos pequeñas.

60 Simultáneamente, la presente invención pretende reducir las manipulaciones de los esquís que hacen correr riesgos de lesión o daños al entorno, y pretende asimismo reducir el riesgo de caída accidental de los esquís.

La presente invención pretende además limitar mejor los riesgos de separación de los esquís mediante un deslizamiento relativo inducido por los golpes generados durante la marcha del usuario.

Para conseguir estos y otros objetos, la invención propone un procedimiento para transportar un par de esquís acoplados entre sí, suela contra suela, mediante la actuación conjunta de las ramas entrecruzadas de sus frenos, que comprende las siguientes etapas sucesivas:

- 5 a) proporcionar una atadura flexible que se extiende entre un primer extremo y un segundo extremo, comprendiendo dicha atadura flexible:
- un primer bucle en su primer extremo,
- 10 • un tramo intermedio situado entre los extremos primero y segundo,
- b) alrededor de la parte de los esquís comprendida entre los topes de fijación delanteros y las espátulas, formar un nudo de cabeza de alondra haciendo pasar el segundo extremo de la atadura flexible por el interior del primer bucle,
- 15 c) fijar el segundo extremo de la atadura flexible de dos ramas entrecruzadas de frenos, rodeando la zona de cruce de las dos ramas que se entrecruzan,
- d) levantar el par de esquís efectuando un agarre de la atadura flexible en su tramo intermedio.

20 El nudo de cabeza de alondra formado alrededor de los esquís, entre los topes de fijación delanteros y las espátulas, procura un medio eficaz de apriete de los esquís uno contra el otro para mantenerlos juntos, en sinergia con sus frenos, que actúan conjuntamente mediante acoplamiento o entrelazado.

25 Cuando el usuario levanta el par de esquís sujetando la atadura flexible en su tramo intermedio, esto tiene el efecto de apretar aún más el nudo de cabeza de alondra alrededor de los esquís bajo el efecto de su propio peso. Y el nudo de cabeza de alondra tiene asimismo una cierta fricción interna que limita los riesgos de aflojamiento.

30 Por otra parte, durante el transporte, bajo el efecto del propio peso del par de esquís, el segundo extremo de la atadura flexible tiende a colocarse de manera natural al nivel del cruce de las ramas de los frenos, apretándose alrededor de la zona de cruce de las dos ramas. Esto tiene el efecto de mantener mejor entrecruzadas las ramas de los frenos y, por lo tanto, mantener los frenos acoplados entre sí. Se limita de ese modo eficazmente el riesgo de un deslizamiento de uno de los esquís con respecto al otro, deslizamiento que podría conducir a una separación accidental de los esquís.

35 El centro de gravedad del par de esquís acoplados se encuentra necesariamente entre el nudo de cabeza de alondra y las ramas de los frenos. De este modo, al agarrar la atadura flexible en su tramo intermedio, el usuario puede transportar sus esquís horizontalmente de manera equilibrada, de manera parecida a una maleta. Esto es intuitivo y fácil de realizar por cualquier usuario, incluso un niño.

40 No es necesario realizar grandes movimientos con el par de esquís, tales como ponerlos al hombro, lo que limita enormemente los riesgos para el entorno.

45 Preferentemente, el tamaño del primer bucle es fijo. Por lo tanto, el primer bucle es poco peligroso para los niños, ya que necesitaría una cierta conformación mediante anudado para constituir un elemento de estrangulación, a diferencia de un bucle deslizante que puede constituirse fácilmente como dicho elemento de estrangulación.

No obstante, como alternativa, se puede prever ventajosamente que el tamaño del primer bucle sea ajustable, preferentemente por medio de un elemento de unión deslizante sobre la atadura flexible. De este modo, es posible ajustar la longitud total de la atadura flexible, por ejemplo, ajustando la posición del elemento de unión deslizante sobre la atadura flexible, preferentemente antes de la etapa b). Con ello, se ajusta la altura del asa que se realizará para transportar el par de esquís (es decir, la distancia entre la mano del usuario y el par de esquís). De este modo, es posible proporcionar un asa de altura suficiente para un agarre cómodo de la atadura flexible en su tramo intermedio, sin pellizcar los dedos del usuario entre la atadura flexible y los esquís. Asimismo, es posible evitar tener un asa de una altura demasiado grande que pueda ocasionar un balanceo insuficientemente controlado de los esquís y/o su contacto con el suelo.

Preferentemente, en un primer modo de realización, se puede prever que:

- 60 – la atadura flexible comprende un segundo bucle en su segundo extremo,
- durante la etapa c), se hacen pasar las dos ramas entrecruzadas de frenos a través del segundo bucle, sujetándose dicho segundo bucle entre los esquís y dichas dos ramas entrecruzadas de frenos.

65 El segundo bucle constituye un medio de enganche poco sensible a la congelación y fácil de manejar, incluso por un niño.

Durante el transporte, bajo el efecto del propio peso del par de esquís, el segundo bucle tiende a colocarse de manera natural en el cruce de las ramas de frenos, apretándose alrededor de la zona de cruce de las dos ramas. Esto tiene el efecto, simultáneamente, de:

- reducir el riesgo de que el segundo bucle se salga de las ramas de freno,
- conservar mejor entrecruzadas las ramas de frenos, y, por lo tanto, los frenos acoplados entre sí, para evitar que los esquís se separen accidentalmente.

Como para el primer bucle, el tamaño del segundo bucle puede ser fijo o ajustable (mediante deslizamiento, por ejemplo).

Ventajosamente, se puede prever que:

- antes de la etapa b), al menos un bastón de esquí esté dispuesto en el lado y a lo largo del par de esquís, estando dicho al menos un bastón de esquí en contacto con un par de dos ramas entrecruzadas de frenos,
- durante la etapa b), se forma el nudo de cabeza de alondra alrededor de la parte de los esquís comprendida entre los topes de fijación delanteros y las espátulas, y alrededor de dicho al menos un bastón de esquí,
- durante la etapa d), dicho al menos un bastón de esquí está acoplado en el segundo bucle.

De este modo, el procedimiento para transportar los esquís puede ser utilizado para transportar simultáneamente al menos un bastón de esquí, preferentemente los dos. Cuando los dos bastones están dispuestos en el lado y a lo largo del par de esquís, el usuario puede transportar con una sola mano su par de esquís y su par de bastones de esquí.

Preferentemente, en un segundo modo de realización, es posible prever que:

- los frenos de cada esquí comprendan un elemento móvil en forma general de U con dos ramas que se extienden separándose de una base de uno y otro lado del esquí,
- la atadura flexible comprende un miembro de enganche, preferentemente del tipo de mosquetón de pasador de bloqueo,
- durante la etapa c), se hace pasar un tramo de la atadura flexible situado en la proximidad del segundo extremo entre los esquís y dichas dos ramas entrecruzadas de frenos, a continuación, se engancha el miembro de enganche a una de las dos ramas de frenos, preferentemente entre la zona de cruce de las dos ramas de frenos y la base de dicho freno, superponiéndose exteriormente con el segundo extremo sobre la otra de las dos ramas entrecruzadas de frenos.

De nuevo, durante el transporte, bajo el efecto del propio peso del par de esquís, la parte de atadura flexible que precede al miembro de enganche tiende a colocarse de manera natural en el cruce de las ramas de frenos, apretándose alrededor de la zona de cruce de las dos ramas. Esto tiene el efecto de mantener mejor las ramas de freno en la posición de entrecruzamiento y, por lo tanto, mantener los frenos acoplados entre sí para evitar que los esquís se separen accidentalmente.

Este efecto es aún más pronunciado cuando el miembro de enganche está enganchado a una de las dos ramas de freno, preferentemente entre la zona de cruce de las dos ramas de frenos y la base de dicho freno, superponiéndose exteriormente con el segundo extremo en la otra de las dos ramas entrecruzadas de freno. De hecho, con la parte de la atadura flexible que precede al miembro de enganche, se forma un bucle que se aprieta alrededor de la zona de cruce de las ramas de frenos bajo el efecto del propio peso de los esquís.

Ventajosamente, se puede prever que:

- antes de la etapa b), se disponga al menos un bastón de esquí en el lado y a lo largo del par de esquís, estando dicho al menos un bastón de esquí en contacto con un par de dos ramas entrecruzadas de frenos,
- durante la etapa b), se forme el nudo de cabeza de alondra alrededor de la parte de los esquís entre los topes delanteros y las espátulas, y alrededor de dicho al menos un bastón de esquí,
- durante la etapa c), antes de enganchar el miembro de enganche a un freno de esquí, el segundo extremo se superponga exteriormente a dicho al menos un bastón de esquí.

El segundo modo de realización de la presente invención es utilizable asimismo para transportar simultáneamente al menos un bastón de esquí, preferentemente los dos. Cuando los dos bastones están dispuestos en el lado y a lo largo del par de esquís, el usuario puede transportar con una sola mano su par de esquís y su par de bastones.

- 5 Preferentemente, la atadura flexible puede ser una correa. Una correa puede tener un ancho suficiente para constituir un asa cómoda, evitando lesiones en la piel del usuario durante el transporte. Y una correa presenta, en general, un grosor suficientemente reducido para permitir al usuario pasarla fácilmente entre las ramas entrecruzadas de frenos y los esquís.
- 10 Ventajosamente, la atadura flexible puede estar fabricada de un material impermeable al agua. De este modo, se limita la rigidez que podría inducirse por la congelación, y que perjudicaría, en particular, a una buena eficacia del nudo de cabeza de alondra. Por ejemplo, se pueden utilizar correas fabricadas por medio de fibras sintéticas producidas a partir de petróleo.
- 15 Otros objetos, características y ventajas de la presente invención se harán evidentes a partir de la siguiente descripción de modos de realización particulares, con referencia a las figuras adjuntas, en las que:
- las figuras 1 a 3 son vistas laterales de un par de esquís alrededor de los cuales está posicionada una atadura flexible de transporte en el marco de un primer modo de realización del procedimiento de transporte según la invención;
  - las figuras 4 y 5 son vistas laterales de un par de esquís que muestran una variante del modo de realización de las figuras 1 a 3;
  - las figuras 6 a 8 son vistas laterales de un par de esquís alrededor de los cuales está posicionada una atadura flexible de transporte en el marco del segundo modo de realización de un procedimiento de transporte según la invención;
  - la figura 9 es una vista lateral de un par de esquís y un par de bastones alrededor de los cuales está posicionada una atadura flexible de transporte en el marco del primer modo de realización del procedimiento de transporte según la invención;
  - la figura 10 es una vista lateral de un par de esquís y un par de bastones alrededor de los cuales está posicionada una atadura flexible de transporte en el marco del segundo modo de realización de un procedimiento de transporte según la invención;
  - la figura 11 es una vista en perspectiva y en detalle de una variante de disposición de los bastones, que constituye una alternativa a la disposición mostrada en la figura 9; y
  - la figura 12 es una vista en perspectiva y en detalle de un modo de enganche alternativo a uno solamente de los frenos de esquís, y que no forma parte de la invención reivindicada.

En las figuras 1 a 3 se muestra un primer modo de realización según la invención de un procedimiento de transporte de un par -1- de esquís -2- y -3- acoplados entre sí, suela contra suela, mediante la actuación conjunta de sus frenos -4- y -5- mediante entrecruzamiento de sus ramas -4a- y -5a-.

Los frenos -4- y -5- de cada uno de los esquís -2- y -3- comprenden, de manera conocida, un elemento móvil que tiene una forma general de U con dos ramas que se extienden desde una base -4b- o -5b- y situados respectivamente a cada lado del esquí -2- o -3-. Sin embargo, en las figuras 1 a 10 se ve una sola rama -4a- o -5a- de los frenos -4- y -5-. El elemento móvil está montado de manera giratoria alrededor de un eje transversal sobre su respectiva base -4b- o -5b-, y se solicita en la posición de frenado mostrada en las figuras 1 a 3 por medios de retorno elásticos.

En el primer modo de realización según la invención de un procedimiento de transporte, durante una etapa a), se proporciona una atadura flexible -6- que se extiende entre un primer extremo -6a- y un segundo extremo -6b-, comprendiendo dicha atadura flexible 6:

- un primer bucle -7- en su primer extremo -6a-,
- un tramo intermedio -9- situado entre los extremos -6a- y -6b- primero y segundo.

Durante una etapa b), alrededor de la parte -P- de los esquís -2- y -3-, comprendida entre los topes antes de la fijación -10- y las espátulas -11-, se forma un nudo de cabeza de alondra haciendo pasar el segundo extremo -6b- (y, por consiguiente, en este caso, el segundo bucle -8- previsto en el segundo extremo -6b-) de la atadura flexible

-6- en el interior del primer bucle -7-, tal como se muestra mediante la flecha -12- en la figura 1. El nodo de cabeza de alondra -13- formado de esta manera es más particularmente visible en la figura 2.

5 Durante una etapa c), tal como se muestra en la figura 2, se fija el segundo extremo -6b- de la atadura flexible -6- a dos ramas paralelas -4a- y -5a- entrecruzadas de los frenos -4- y -5-. En este caso, el segundo extremo -6b- de la atadura flexible -6- se fija a las dos ramas -4a- y -5a- a través del segundo bucle -8-. Para ello, se hacen pasar las dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de los frenos -4- y -5- en el segundo bucle -8-, sujetándose el segundo bucle -8- entre los esquís -2- y -3- y dichas ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de los frenos -4- y -5-. El segundo bucle -8- rodea la zona de cruce de las dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas.

10 El paso del segundo bucle entre los esquís -2- y -3- y las ramas -4a- y -5a- se facilita por el hecho de que la atadura flexible -6- es una correa, que presenta un grosor reducido.

15 Finalmente, durante una etapa d), se levanta el par -1- de esquís -2- y -3- realizando un agarre de la atadura flexible -6- en su tramo intermedio -9-, tal como se muestra en la figura 3. El usuario puede entonces levantar el par -1- de esquís -2- y -3- tal como se muestra mediante la flecha -14-. El centro de gravedad del par -1- de esquís -2- y -3- acoplados se encuentra, necesariamente, entre el nudo de cabeza de alondra -13- y los frenos -4- y -5-, el par -1- de esquís -2- y -3- se coloca de manera natural en una posición horizontal para ser transportados a la manera de una maleta.

20 Bajo el efecto del peso de los esquís -2- y -3-, el nudo de cabeza de alondra -13- se aprieta alrededor de los esquís -2- y -3-. Finalmente, el segundo bucle -8- se estira y encierra la zona de cruce de las dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas. Esto limita el riesgo de deslizamiento de uno de los esquís -2- y -3- con respecto al otro y, por lo tanto, ayuda a mantener los frenos -4- y -5- acoplados entre sí.

25 En las figuras 1 a 3, el primer bucle -7- tiene un tamaño que es fijo.

30 Alternativamente, tal como se representa en las figuras -4- y -5-, el tamaño del primer bucle -7- se puede ajustar por medio de un elemento -15- de unión deslizante sobre la atadura flexible -6-. El elemento -15- de unión deslizante permite ajustar la longitud total de la atadura flexible -6- y, preferentemente, antes de la etapa b) mostrada en la figura 4.

35 Por lo tanto, después de la instalación de la atadura flexible -6- en el par -1- de esquís -2- y -3- (figura 5), el asa formada por la atadura flexible -6- tiene una altura -H- ajustada para no ser ni demasiado grande (a fin de evitar un balanceo incontrolado del par -1- de esquís -2- y -3-) ni demasiado pequeña (para evitar interferir con la introducción de los dedos del usuario entre la atadura flexible -6- y el par -1- de esquís -2- y -3-).

40 El procedimiento según el primer modo de realización de la invención explicado en relación con las figuras 1 a 5 hace posible asimismo fijar los bastones de esquí -16- y -17- al par -1- de esquís -2- y -3-, para que el usuario pueda utilizar sus esquís -2- y -3- y sus bastones de esquí -16- y -17- con una misma y única mano.

45 Para ello, tal como se muestra en la figura 9, antes de la etapa b), los bastones de esquí -16- y -17- se colocan en el lado y a lo largo del par -1- de esquís -2- y -3-, estando dichos bastones de esquí -16- y -17- en contacto con un par de dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de frenos -4- y -5-. A continuación, durante la etapa b), se forma el nudo de cabeza de alondra -13- alrededor de la parte -P- de los esquís -2- y -3- incluida entre los topes de fijación delanteros -10- y las espátulas -11-, pero también alrededor de los bastones de esquí -16- y -17-. Finalmente, durante la etapa d), los bastones de esquí -16- y -17- acoplados en el segundo bucle -8-.

50 Durante el transporte del par -1- de esquís -2- y -3-, el nudo de cabeza de alondra -13- se aprieta y se pega a los bastones de esquí -16- y -17- contra el par -1- de esquís -2- y -3- para mantenerlos en su sitio a lo largo de los esquís -2- y -3-.

55 Como alternativa a la disposición de los bastones de esquí -16- y -17- mostrados en la figura 9, se puede preferir la disposición mostrada en la figura 11. En esta variante, los bastones de esquí -16- y -17- no están acoplados en el segundo bucle -8-. Un tramo del segundo bucle -8- penetra entre los extremos libres de las dos ramas -4a- y -5a-, y pasa por encima de los bastones de esquí -16- y -17-.

60 Durante el transporte, el segundo bucle -8- se estira, encierra la zona de cruce de las dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de frenos -4- y -5-, y pega los bastones de esquí -16- y -17- contra las dos ramas -4a- y -5a-. Los bastones de esquí -16- y -17- se aprietan de manera eficaz contra los esquís -2- y -3-. En las figuras 6 a 8 se muestra un segundo modo de realización del procedimiento de transporte según la invención.

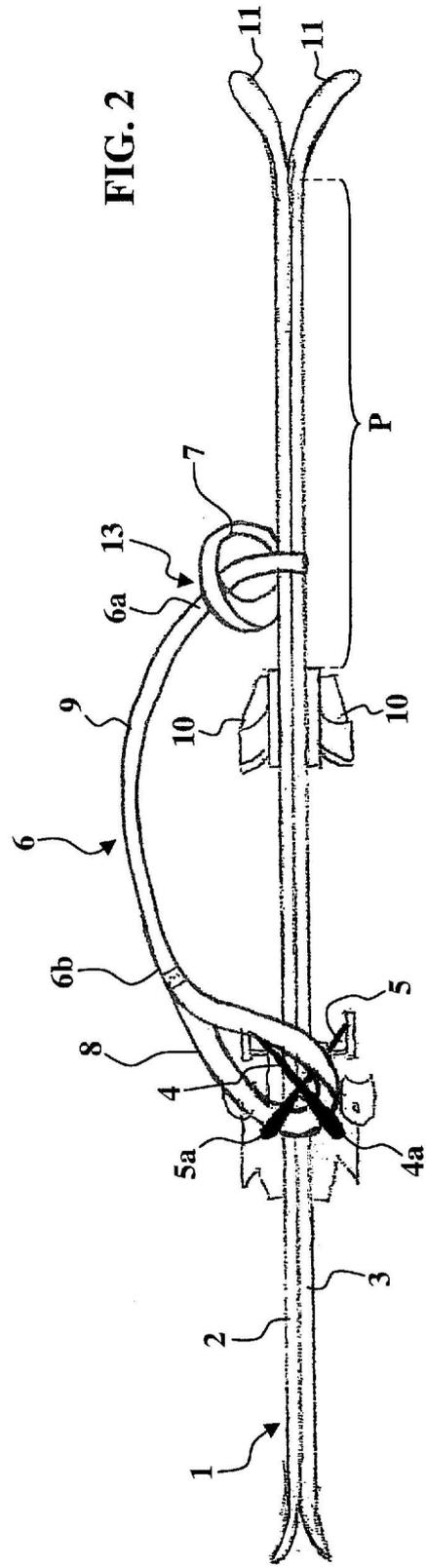
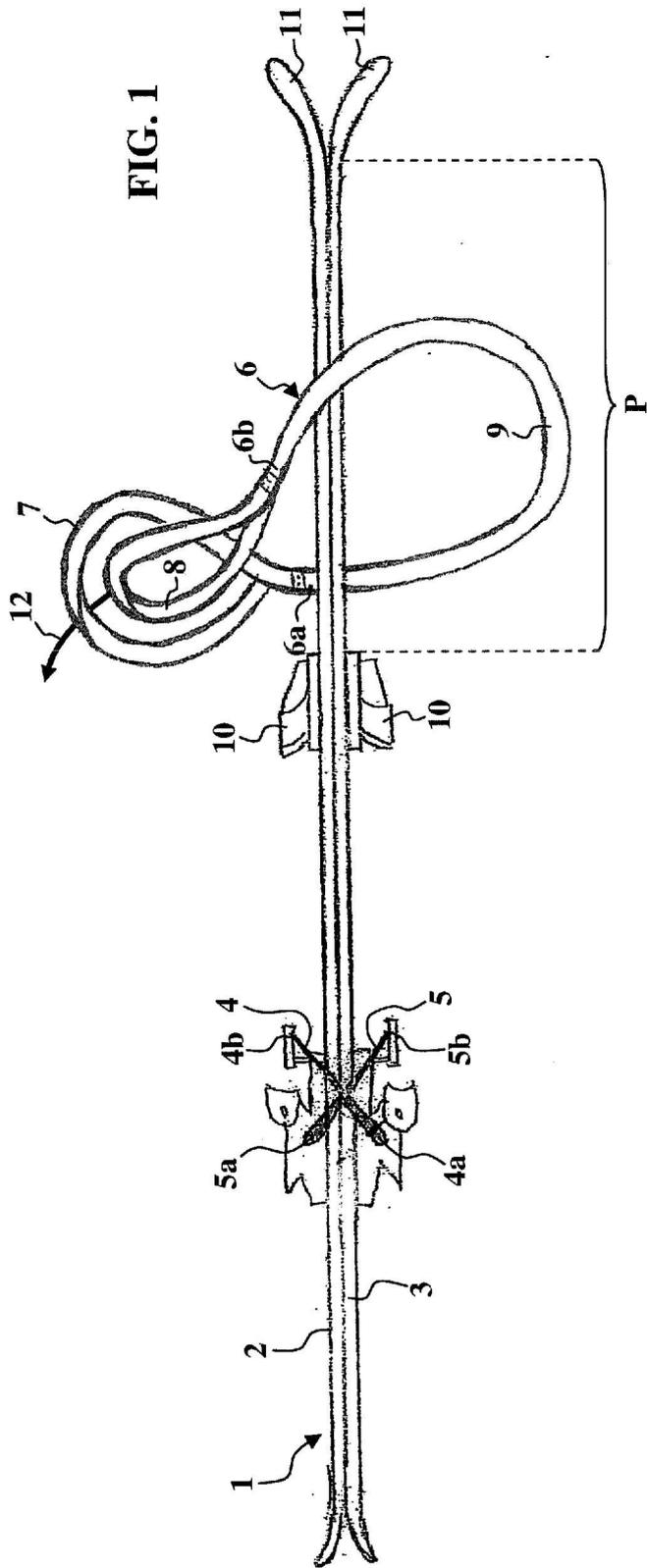
65 En este procedimiento de transporte, la atadura flexible -6- no comprende en su segundo extremo -6b- un segundo bucle -8-, sino que comprende un miembro de enganche -18-. El miembro de enganche puede consistir en un gancho abierto, en una atadura de cadena rápida o en un mosquetón de pasador de bloqueo. En el presente caso, en las figuras 6 a 8, el miembro de enganche -18- es del tipo de pasador de bloqueo -19-.

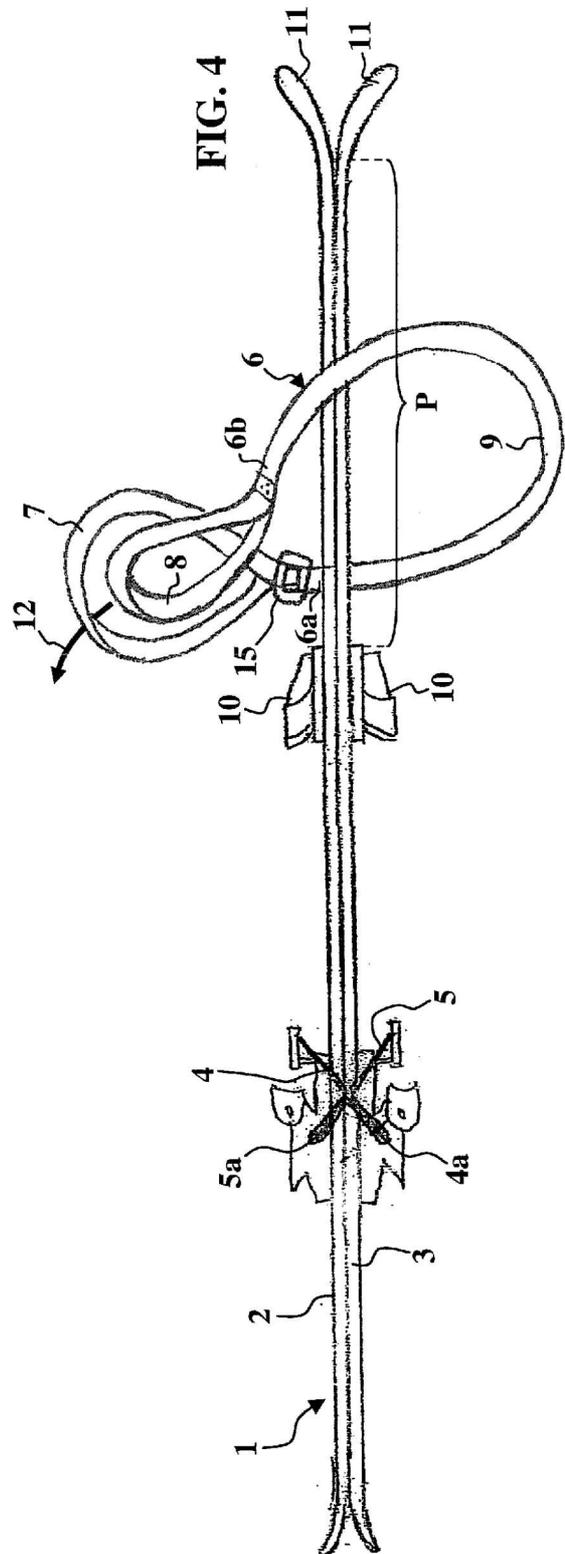
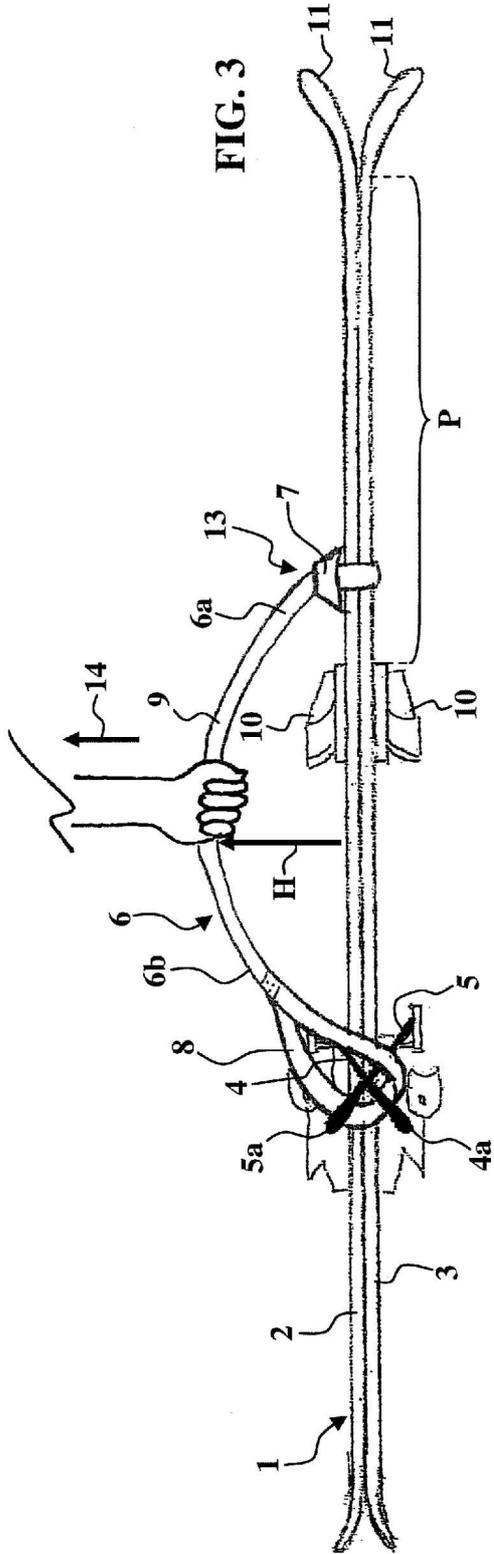
- 5 El segundo modo de realización del procedimiento de transporte según la invención difiere del primer modo de realización del procedimiento de transporte en que, durante la etapa c), se hace pasar un tramo -60- de la atadura flexible -6- situado cerca del segundo extremo -6b- entre los esquíes -2- y -3- y las ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de los frenos -4- y -5-. A continuación, se engancha el miembro de gancho -18- a la rama -4a- de freno -4-, y preferentemente, tal como se muestra en las figuras 7 y 8 entre la zona de cruce de las ramas -4a-, -5a- y la base -4b- del freno -4-, superponiéndose exteriormente con el segundo extremo -6b- en la rama -5a- del otro freno -5-.
- 10 Cuando el usuario levanta el par -1- de esquíes -2- y -3-, tal como se muestra mediante la flecha -14- en la figura 8, el tramo -60- de la atadura flexible -6- tiende a apretarse alrededor del cruce de las ramas -4a- y -5a- bajo el único efecto del peso del par -1- de esquíes -2- y -3-. Este apriete procura un mantenimiento del acoplamiento de los frenos -4- y -5- entre sí.
- 15 De manera comparable a lo que ha sido explicado en relación con el primer modo de realización del procedimiento de transporte, el segundo modo de realización del procedimiento de transporte es compatible asimismo con la presencia de bastones de esquí -16- y -17- dispuestos en el lado y a lo largo del par -1- de esquíes -2- y -3-, estando dichos bastones -16- y -17- en contacto con las dos ramas -4a- y -5a- entrecruzadas de los frenos -4- y -5- (véase la figura 10).
- 20 Para ello, los bastones de esquí -16- y -17- están dispuestos a lo largo del par -1- de esquíes -2- y -3- antes de la etapa b). A continuación, durante la etapa b), el nudo de cabeza de alondra -13- se forma alrededor de los esquíes -2- y -3-, pero también alrededor de los bastones de esquí -16- y -17-. Finalmente, durante la etapa c), antes de enganchar el miembro de enganche -18- al freno -4- de esquí -2-, el segundo extremo -6b- de la atadura flexible -6- se superpone exteriormente a la rama -5a- del freno -5- pero también se superpone a los bastones de esquí -16- y -17-.
- 25 De nuevo, bajo el efecto del peso del par -1- de esquíes -2- y -3-, el nudo de cabeza de alondra -13- apretará y pegará los bastones de esquí -16- y -17- contra los esquíes -2- y -3- por un lado, y el tramo -60- de la atadura flexible -6- también se apretará alrededor de los bastones de esquí -16- y -17- y de la zona de cruce de las ramas -4a- y -5a- de los frenos -4- y -5-, por otro lado. Los bastones de esquí -16- y -17- se mantienen fijos en los esquíes -2- y -3- en dos lugares distintos de su longitud.
- 30 En el segundo modo de realización del procedimiento de transporte, el primer bucle -7- es deslizable para permitir un ajuste de su tamaño. El primer bucle -7- puede ser, sin embargo, alternativamente, fijo.
- 35 Asimismo, es factible una disposición de los bastones de esquí -16- y -17- similar a la mostrada en la figura 11. Para ello, una parte del tramo -60- de la atadura flexible -6- penetra entre los extremos libres de las dos ramas -4a- y -5a- al pasar por encima de (en otras palabras, al superponerse a) los bastones de esquí -16- y -17-.
- 40 En la figura 12 se muestra un modo alternativo de enganche de la atadura flexible -6- a solo uno de los frenos -4- y -5- de los esquíes -2- y -3-. Este modo de realización no forma parte de la invención reivindicada, pero puede constituir, no obstante, el objeto de una protección específica por una solicitud de patente divisional.
- 45 En este modo de realización, durante la etapa c), la atadura flexible -6- no se engancha más que al único freno desde abajo, es decir, al freno -5- (el freno -4- se superpone al freno -5-).
- 50 De manera más precisa, la atadura flexible -6- está unida a la rama -5a- del freno -5- en una zona situada entre la zona de cruce de los frenos -4- y -5- y el extremo libre de la rama -5a-. De esta manera, aunque estando fijada solo al freno -5-, la atadura flexible -6- limita los riesgos de separar los frenos -4- y -5-.
- 55 En el marco de la figura 12, la atadura flexible -6- está provista de un segundo bucle -8- que rodea la rama -5a- del freno -5-. El tamaño del segundo bucle -8- puede ser fijo o ajustable. Los bastones de esquí -16- y -17- pueden ser introducidos en el interior del segundo bucle -8-.
- 60 En lugar de un segundo bucle -8-, la atadura flexible -6- puede estar provisto, en su segundo extremo -6b-, de un enganche -18- (tal como un mosquetón de pasador de bloqueo). Después de un paso de la atadura flexible bajo el freno -5-, de manera similar a lo que se muestra en la figura 12, el miembro de enganche es enganchado a continuación entre la base -5b- y la zona de cruce de los frenos -4- y -5-, en su caso superponiéndose previamente a uno o más bastones de esquí dispuestos contra los frenos -4- y -5-.
- 60 La presente invención no se limita a los modos de realización que se han descrito explícitamente, sino que incluye las diversas variantes y generalizaciones de las mismas dentro del alcance de las reivindicaciones siguientes.

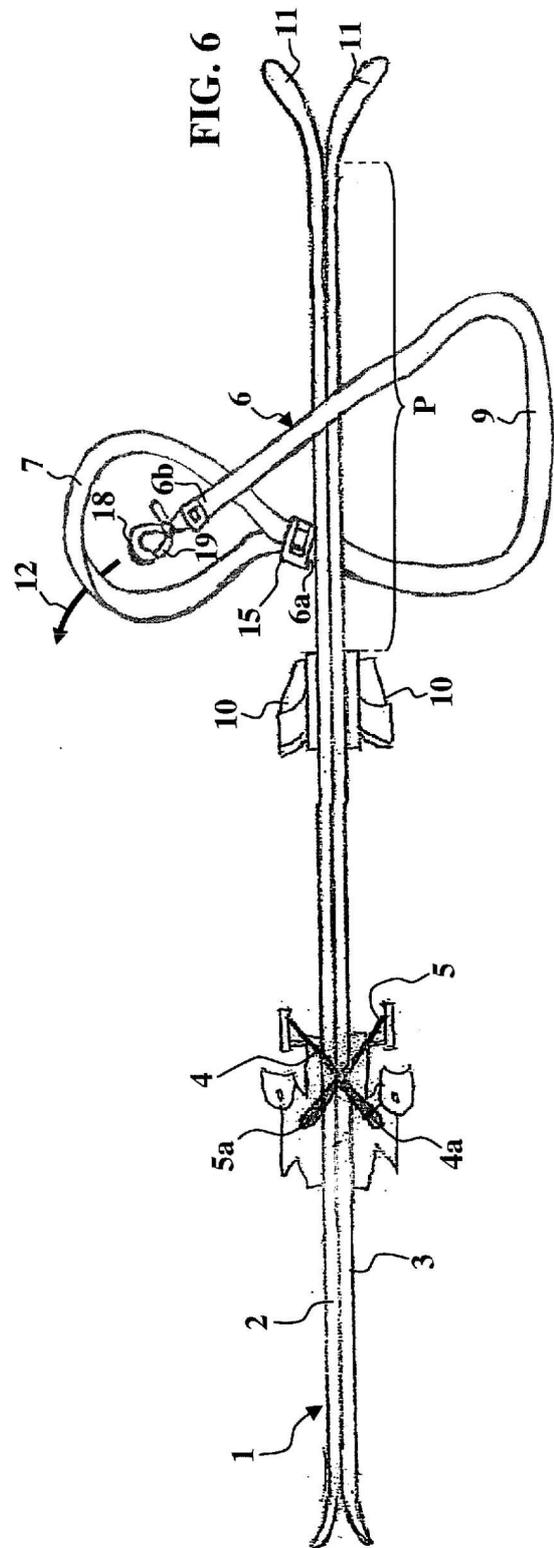
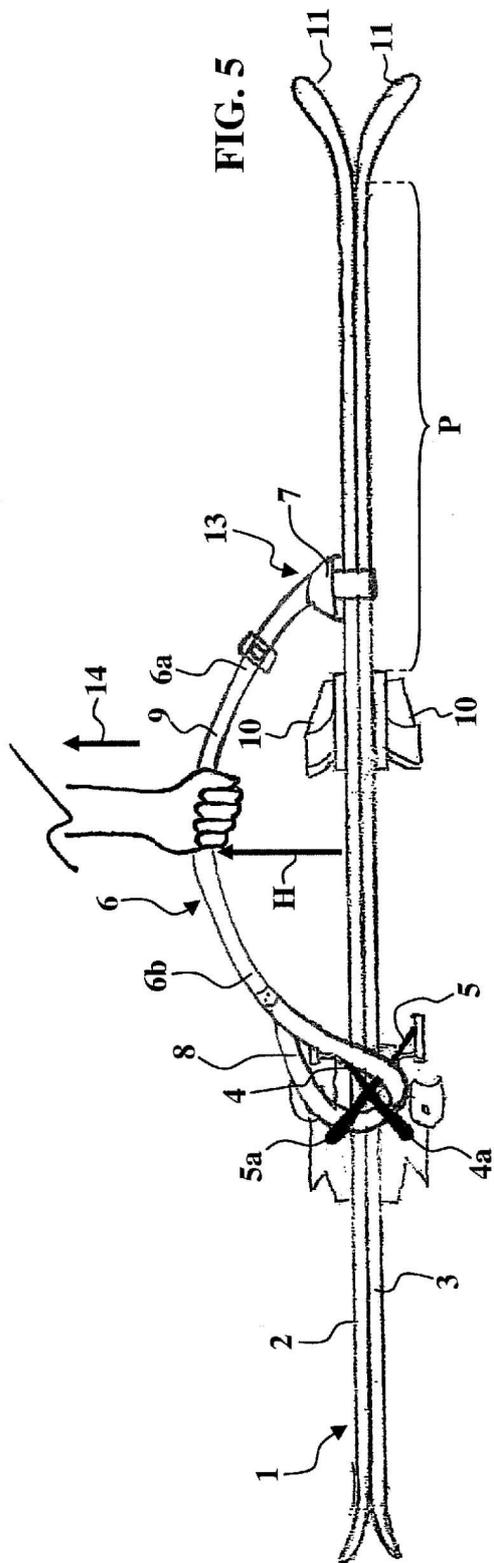
**REIVINDICACIONES**

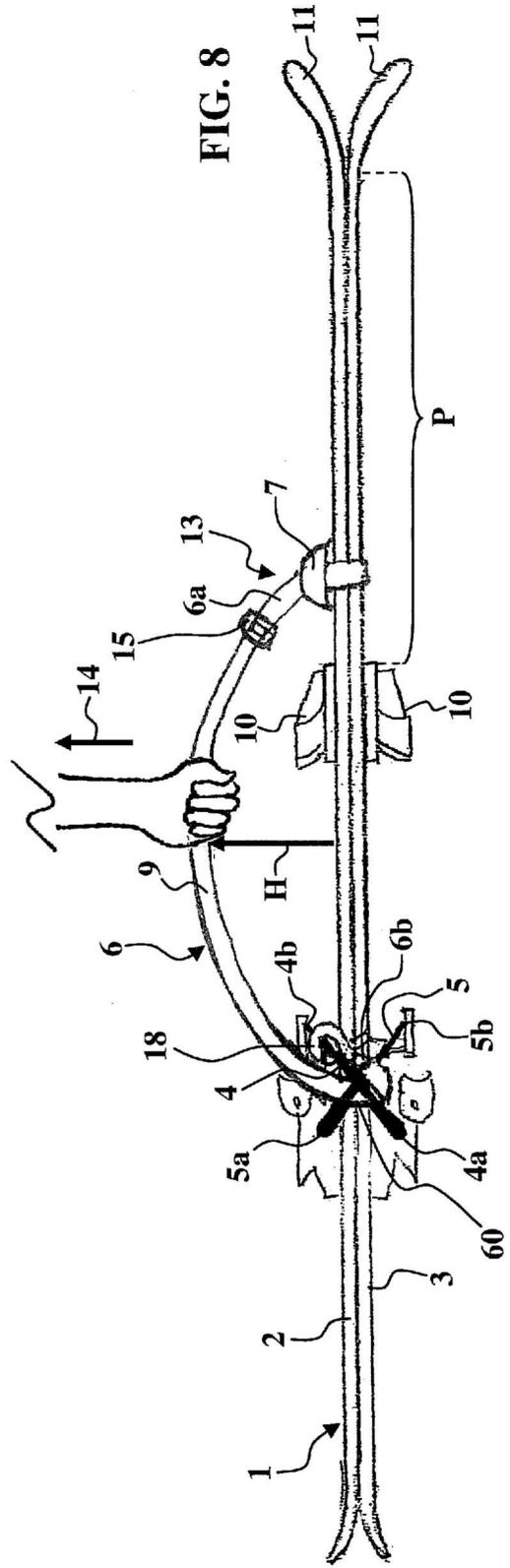
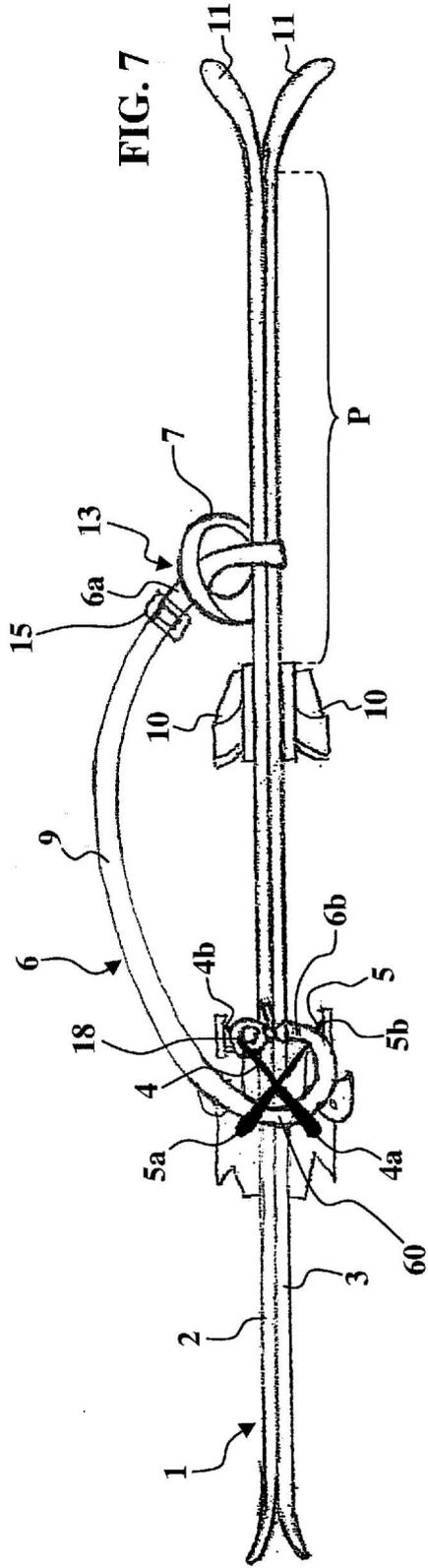
- 5 1. Procedimiento de transporte de un par (1) de esquís (2, 3) acoplados entre sí, suela contra suela, por actuación conjunta de ramas entrecruzadas (4a, 5a) de sus frenos (4, 5), que comprende las siguientes etapas siguientes:
- 10 a) proporcionar una atadura flexible (6) que se extiende entre un primer extremo (6a) y un segundo extremo (6b), comprendiendo dicho atadura flexible (6):
- un primer bucle (7) en su primer extremo (6a),
  - un tramo intermedio (9) situado entre los extremos (6a) y (6b) primero y segundo,
- 15 b) alrededor de la parte de los esquís (2, 3) comprendida entre los topes delanteros (10) y las espátulas (11), formar un nudo de cabeza de alondra (13) haciendo pasar el segundo extremo (6b) de la atadura flexible (6) al primer bucle (7),
- 20 c) fijar el segundo extremo (6b) de la atadura flexible (6) de dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4, 5), rodeando la zona de cruce de las dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas,
- d) levantar el par (1) de esquís (2, 3) realizando un agarre de la atadura flexible (6) en el tramo intermedio (9).
2. Procedimiento de transporte según la reivindicación 1, **caracterizado por que** el tamaño del primer bucle (7) es fijo.
- 25 3. Procedimiento de transporte según la reivindicación 1, **caracterizado por que** el tamaño del primer bucle (7) es ajustable, preferentemente por medio de un elemento (15) de unión deslizante sobre la atadura flexible (6).
4. Procedimiento de transporte según una de las reivindicaciones 1 a 3, **caracterizado por que:**
- 30 – el atadura flexible (6) comprende un segundo bucle (8) en su segundo extremo (6b),
- durante la etapa c), se hacen pasar las dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de los frenos (4, 5) en el segundo bucle (8), sujetándose dicho segundo bucle (8) entre los esquís (2, 3) y dichas dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4,5).
- 35 5. Procedimiento de transporte según la reivindicación 4, **caracterizado por que:**
- antes de la etapa b), se dispone al menos un bastón de esquí (16, 17) en el lado y a lo largo del par (1) de esquís (2, 3), estando dicho al menos un bastón de esquí (16, 17) en contacto con un par de ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4, 5),
- 40 – durante la etapa b), se forma el nudo de cabeza de alondra (13) alrededor de la parte de los esquís (2, 3) comprendida entre los topes delanteros de fijación (10) y las espátulas (11), y alrededor de dicho al menos un bastón de esquí (16, 17),
- 45 – durante la etapa d), dicho al menos un bastón de esquí (16, 17) está acoplado en el segundo bucle (8).
6. Procedimiento de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, **caracterizado por que:**
- 50 – los frenos (4, 5) de cada esquí (2, 3) comprenden un elemento móvil en forma general de U con dos ramas (4a, 5a) que se extienden separándose de una base (4b, 5b) a cada lado del esquí (2, 3),
- el atadura flexible (6) comprende un miembro de enganche (18), preferentemente de tipo de mosquetón de pasador de bloqueo (19),
- 55 – durante la etapa c), se hace pasar un tramo (60) de la atadura flexible (6) situado en la proximidad del segundo extremo (6b) entre los esquís (2, 3) y dichas dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4, 5), a continuación se engancha el miembro de enganche (18) a una de las dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas, preferentemente entre la zona de cruce de las ramas (4a, 5a) de frenos (4, 5) y la base (4b, 5b) de dicho freno (4, 5), superponiéndose exteriormente con el segundo extremo (6b) sobre las otras dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4, 5).
- 60 7. Procedimiento de transporte según la reivindicación 6, **caracterizado por que:**

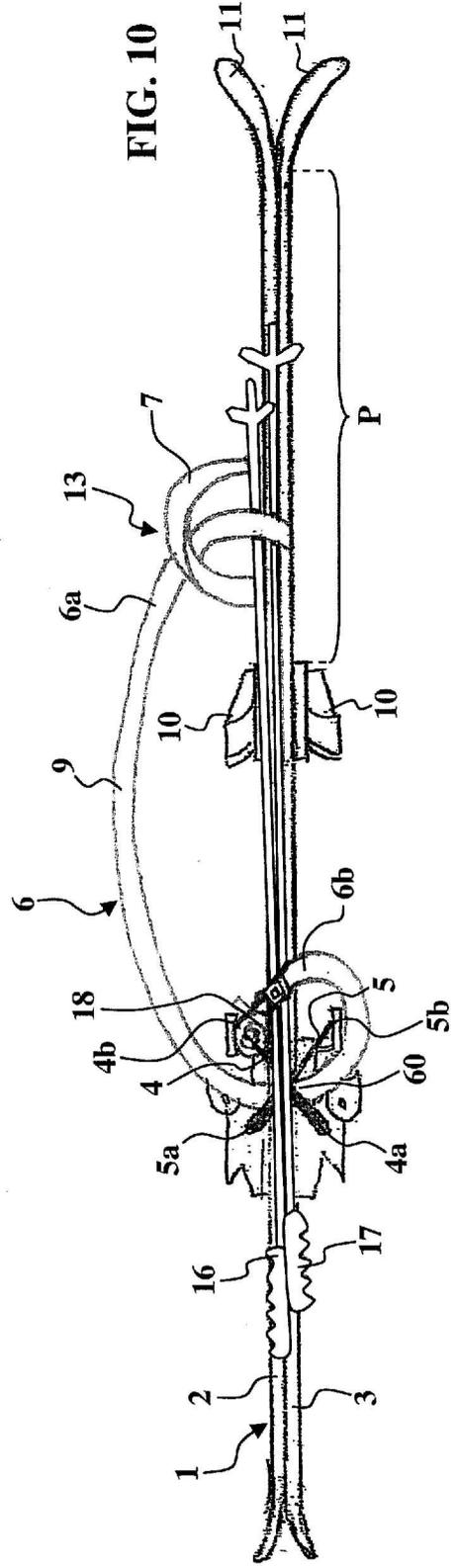
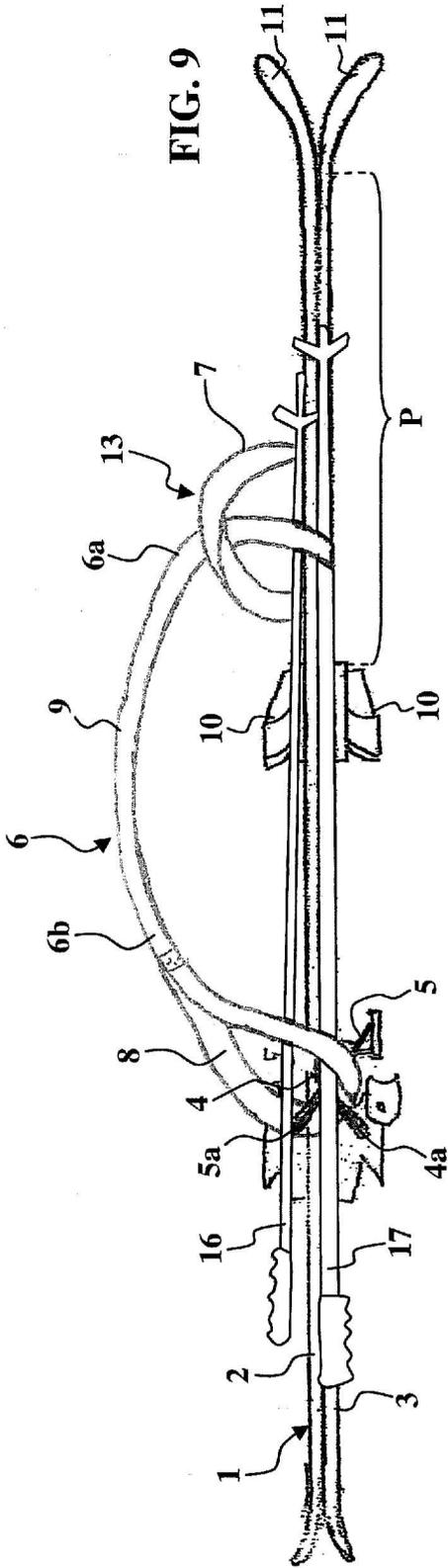
- antes de la etapa b), se dispone al menos un bastón de esquí (16, 17) en el lado y a lo largo del par (1) de esquís (2, 3), estando dicho al menos un bastón de esquí (16, 17) en contacto con un par de dos ramas (4a, 5a) entrecruzadas de frenos (4, 5),
- 5
- durante la etapa b), se forma el nudo de cabeza de alondra (13) alrededor de la parte de los esquís comprendida entre los topes de fijación delanteros (10) y las espátulas (11), y alrededor de dicho al menos un bastón de esquí (16, 17),
- 10
- durante la etapa c), antes de enganchar el miembro de enganche (18) a un freno (4, 5) de esquí (2, 3), el segundo extremo (6b) se superpone exteriormente a dicho al menos un bastón de esquí (16, 17).
8. Procedimiento de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, **caracterizado por que** la atadura flexible (6) es una correa.
- 15
9. Procedimiento de transporte según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, **caracterizado por que** la atadura flexible (6) está fabricada de un material impermeable al agua.

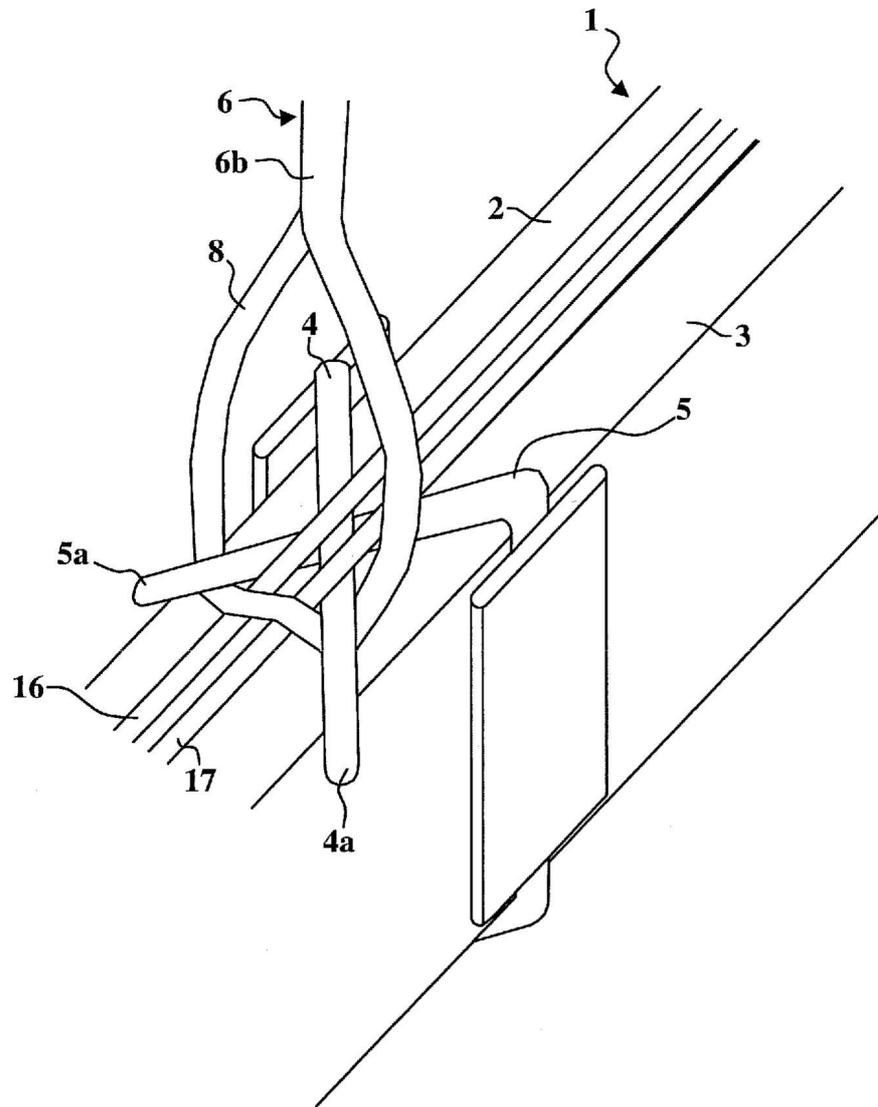




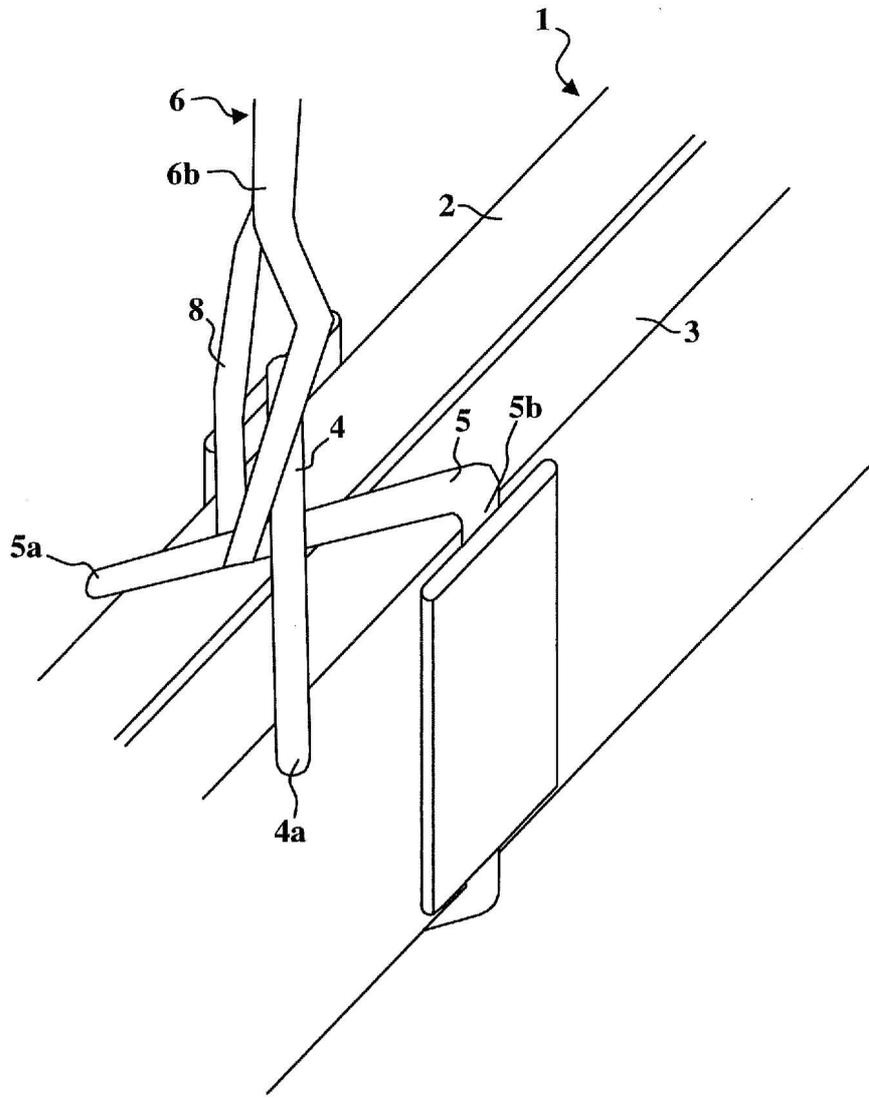








**FIG. 11**



**FIG. 12**