



(12)

PATENTSCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 1137/90

(51) Int.Cl.⁶ : A63C 9/00

(22) Anmelddatum: 22. 5.1990

(42) Beginn der Patentdauer: 15. 7.1995

(45) Ausgabedatum: 26. 2.1996

(30) Priorität:

26. 5.1989 FR 8906939 beansprucht.

(56) Entgegenhaltungen:

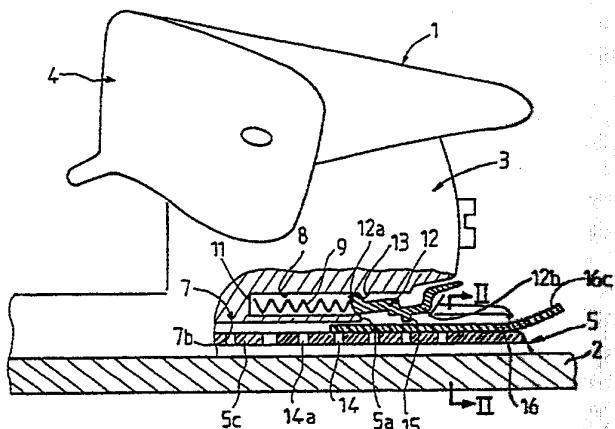
DE 3523058A1 DE 2707780A1 FR 2069874A

(73) Patentinhaber:

SALOMON S.A.
F-74370 PRINGY (FR).

(54) SICHERHEITSSKIBINDUNG

(57) Die vorliegende Erfindung betrifft eine Sicherheitsskibindung mit einer Längsgleitschiene 5, welche auf dem Ski 2 befestigt ist, und einem Gehäuse 3, welches einen Haltebalken für ein Ende eines Skischuhs und eine Auslösefeder dieses Backens trägt und welches fest mit einer Grundplatte 7 verbunden ist, welche in Längsrichtung gleitend auf der Gleitschiene 5 montiert ist. Eine Folge von in Längsrichtung ausgerichteten Rastkerben 14, welche eine Zahnstange bilden, bestimmen jeweils die verschiedenen Längspositionen, welche das Gehäuse 3 auf der Gleitschiene 5 einnehmen kann. Ein Riegel 12 gegenüber der Folge von Rastkerben 14 weist mindestens einen Zahn 15 auf. Eine Abdeckzunge 16, 17, 18 ist auf der Zahnstange aufgebracht und erstreckt sich in Längsrichtung bis zu einem Punkt, der gerade vor der ausgewählten Rastkerbe 14a angeordnet ist, in welche der Zahn 15 des Riegels 12 eingreifen soll, wobei der Zahn 15 automatisch im Abstand von allen vorangehenden Rastkerben 14 gehalten wird, wohingegen der Eingriff des Zahns 15 in die ausgewählte Rastkerbe 14a sogleich möglich ist, wenn sich dieser gegenüber der ausgewählten Rastkerbe 14a befindet.



AT 400 680 B

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Sicherheitsskibindung mit einer auf dem Ski befestigten Längsgleitschiene und eine Gehäuse, welches einen Haltebacken eines Endes eines auf dem Ski zu montierenden Schuhs und eine Auslösefeder dieses Backens trägt, wobei dieses Gehäuse fest mit einer Grundplatte verbunden ist, welche in Längsrichtung gleitbar auf der Gleitschiene gelagert ist, und mit einer Vorrichtung zum Verstellen der Grundplatte oder eines Widerlagers einer Anpreßfeder für das Gehäuse auf der Gleitschiene in einer von mehreren verschiedenen Längspositionen, wobei entweder auf der Grundplatte oder der Gleitschiene, Folge von in Längsrichtung ausgerichteten Rastkerben, welche eine Zahnstange bilden, welche jeweils die verschiedenen Längspositionen bestimmen, welche das Gehäuse auf der Gleitschiene einnehmen kann, und auf der Gleitschiene oder der Grundplatte vorgesehen sind, einen Riegel, welcher gegenüber der Folge von Rastkerben mindestens einen Zahn aufweist, welcher mit einer ausgewählten Rastkerbe in der Gesamtheit der Rastkerben in Eingriff bringbar ist, wodurch das Gehäuse auf der Gleitschiene in der gewünschten, durch die ausgewählte Rastkerbe bestimmten Längsposition angeordnet ist.

Es sind bereits verschiedene Sicherheitsskibindungen bekannt, sei es, daß es sich um Vorderbacken handelt, welche das vordere Ende eines Schuhs halten, oder um Hinterbacken, welche das hintere Ende dieses Schuhs halten, welche eine Möglichkeit einer Längseinstellung des Gehäuses dieser Bindungen ermöglichen, um die Gesamtheit aus Vorderbakken/Hinterbacken an einen Skischuh mit einer vorbestimmten Länge anzupassen und um die Intensität der Kraft, mit welcher die Sohle des Schuhs zwischen den beiden Bindungen festgeklemmt wird, einzustellen. Bei diesen Sicherheitsbindungen weist die Gleitschiene, welche auf dem Ski befestigt ist, mindestens auf eine Teil ihrer Länge eine Art Zahnstange auf, welche aus einer Folge von Rastkerben besteht, welche in Längsrichtung untereinander im Abstand angeordnet sind und welche jeweils die verschiedenen Längspositionen bestimmen, welche das Gehäuse der Bindung auf der Gleitschiene einnehmen kann. Mit diesen Rastkerben wirkt ein Riegel zusammen, welcher im unteren Teil des Gehäuses der Bindung bewegbar montiert ist, welcher eine Grundplatte bildet, die mit der Gleitschiene in Kontakt ist und auf dieser gleitet. Dieser Riegel weist mindestens einen Zahn auf, welcher derart angeordnet ist, daß er in Längsrichtung gegenüber der Folge der Rastkerben der Gleitschiene verschiebbar ist, wenn man das Gehäuse in Längsrichtung auf dieser Gleitschiene verschiebt. Der Riegel ist elastisch durch eine Feder vorgespannt, derart, daß sein Zahn konstant in Richtung der Rastkerben der Gleitschiene gedrückt wird, und das er in eine von ihnen eingreifen kann, um hierdurch das Gehäuse der Bindung in der gewünschten Längsposition auf der Gleitschiene festzulegen bzw. zu immobilisieren. Der Riegel ist mit einem Organ versehen, welches ermöglicht, den Riegel gegen die Wirkung seiner Rückstellfeder zu betätigen, wenn man den Zahn des Riegels aus der Rastkerbe, in welcher er sich befindet, herauszuführen wünscht, um die Einstellung der Längsposition des Gehäuses der Bindung zu verändern. Eine solche Sicherheitsbindung ist zB. in der FR-A-2 454 822 beschrieben.

Die Gleitschiene der Sicherheitsbindung kann das Gehäuse dieser Bindung während ihrer Herstellung und ihrer Verpackung begleiten, und in diesem Falle besteht die erste Operation, welche bei der Montage der Bindung auf einem Ski gefordert ist, darin, die Gleitschiene auf dem Ski mit Hilfe von Schrauben zu befestigen. Es ist ebenfalls möglich, daß der Ski mit der Gleitschiene, welche bereits positionsmäßig befestigt ist, versehen ist, und in diesem Falle muß nur das Gehäuse der Bindung auf der Gleitschiene montiert werden. In den beiden vorausgehenden Fällen ist es erforderlich, um die Einstellung des Gehäuses der Bindung in der geeigneten Längsposition auf der Gleitschiene zu bewirken, das Gehäuse auf der Gleitschiene zu verschieben. Diese Operation erfordert, daß während der Gleitbewegung der Riegel angehoben gehalten wird, damit sein Zahn unbehindert die in der Gleitschiene vorgesehen und die Einstellzahnstange bildenden Rastkerben passieren kann. Dies erfordert demzufolge, daß der Monteur mit einer Hand das Bindungsgehäuse, welches mit der Gleitschiene in Eingriff steht, ergreift, um es in Längsrichtung zu verschieben, und daß er mit seiner anderen Hand mit einem geeigneten Werkzeug den Riegel anhebt und dies während der gesamten Gleitbewegung des Gehäuses auf der Gleitschiene. Man erkennt, daß diese Operation für den Monteur unbequem ist, und daß das Positionieren des Gehäuses der Bindung in der endgültigen Längsposition nicht automatisch erfolgt.

In der DE-A1-2 707 780 ist beschrieben, daß auf dem Ski ein vom Stiefelabsatz beaufschlagter Bügel mit einer nach unten gerichteten Verzahnung angeordnet ist, die mit einer nach oben gerichteten Verzahnung zusammenwirkt, die an einem in Längsrichtung verschiebbaren Gehäuse angeordnet ist.

Die DE-A1-3 523 058 zeigt eine längsverstellbare Sicherheits-Skibindung, bei der Vorder- und Hinterbacken über eine ihre simultane Verstellung ermöglichte Koppel miteinander in Verbindung stehen. Zur Längssicherung der Bindung auf dem Ski besitzt die Koppel einen Riegel, der in ein Loch einer in einer skifesten Führung vorgesehenen Lochreihe eingreift. Zur Sicherung der Verriegelung ist die Koppel von einer Blattfeder belastet.

Gegenstand der FR-A-2 069 874 ist eine Skibindung, bei der eine Raste, die an einem von außen zu betätigenden Schwenkglied angeordnet ist, mit einer Zahnstange zusammenwirkt. Dadurch ist eine Variation der Einstellung der Längsposition der Bindung möglich.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Skibindung der als bekannt vorausgesetzten Art so auszubilden, daß bei einfacher Montage eine zuverlässige Einstellung ihrer Längsposition ermöglicht wird.

Die Lösung dieser Aufgabe besteht darin, daß die Bindung mindestens eine Abdeckzunge aufweist, welche auf der Zahnstange aufgebracht und gehalten ist und welche sich in Längsrichtung bis zu einem Punkt erstreckt, welcher gerade vor der ausgewählten Rastkerbe angeordnet ist, in welche der Zahn des Riegels eingreifen soll, derart, daß der Zahn des Riegels automatisch im Abstand von allen Rastkerben der Zahnstange gehalten wird, welche der ausgewählten Rastkerbe vorangehen, welche die gewünschte Längsposition des Gehäuses auf der Gleitschiene bestimmt, während der Relativbewegung des Riegels und der Zahnstange auf der Strecke, welche der Folge dieser Rastkerben entspricht, welche der ausgewählten Rastkerbe vorangehen, und daß im Gegensatz hierzu der Eingriff des Zahns des Riegels in die ausgewählte Rastkerbe sogleich möglich ist, wenn sich dieser Zahn gegenüber der ausgewählten Rastkerbe befindet.

Durch die Anordnung einer zusätzlichen Abdeckzunge wird dafür gesorgt, daß ein Eingriff des Zahns des Riegels in die ausgewählte Rastkerbe selbsttätig erfolgt, weil die Abdeckzunge verhindert, daß der Zahn vorher in eine Rastkerbe eindringen kann. Die Abdeckzunge kann nach der Montage entfernt werden.

Vorteilhafte weitere Ausführungsformen der erfindungsgemäß beschriebenen Sicherheitsbindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

Weitere Vorteile, Merkmale und Anwendungsmöglichkeiten der vorliegenden Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen in Verbindung mit der Zeichnung. Darin zeigen:

Fig. 1 eine Seitenansicht, teilweise im vertikalen Längsschnitt, eines Hinterbackens entsprechend der Erfindung, dessen Gehäuse auf einer auf dem Ski befestigten Gleitschiene montiert ist, vor dem endgültigen Positionieren des Gehäuses der Bindung in der gewünschten Längsposition.

Fig. 2 eine vertikale Querschnittsansicht längs der Linie II-II der Fig. 1,
Fig. 3 eine perspektivische Ansicht des Hinterbackens der Fig. 1, wobei das Gehäuse dieses Hinterbackens getrennt von der Gleitschiene dargestellt ist,

Fig. 4 und 5 Seitenansichten, teilweise im vertikalen Längsschnitt, des Hinterbackens der Fig. 1, immobilisiert in der gewünschten Längsposition jeweils vor und nach dem geben bzw. Entfernen der Abdeckzunge,

Fig. 6 eine vertikale Längsschnittsansicht der Gleitschiene, welche mit einer abgewandelten Ausführungsform der Abdeckzunge ausgerüstet ist, und
Fig. 7 eine vertikale Querschnittsansicht der Gleitschiene, welche mit einer abgewandelten Ausführungsform der Abdeckzunge ausgerüstet ist.

Die vorliegende Sicherheitsbindung, welche in den Fig. 1 bis 5 dargestellt ist, ist ein Hinterbacken 1 zum Halten des hinteren Endes eines Schuhs auf einem Ski 2. Dieser Hinterbacken 1 weist einerseits ein Gehäuse 3 auf, welches in seinem vorderen Teil einen Haltebacken bzw. Sohlenhalter 4 des Schuhs trägt, und eine Auslösefeder dieses Sohlenhalters enthält, und andererseits eine Gleitschiene 5, welche auf der horizontalen Oberseite des Skis 2 durch geeignete Einrichtungen, z.B. mit Hilfe von Schrauben 6 befestigt ist (Fig. 3).

Das Gehäuse 3 ist in seinem unteren Teil fest mit einer Grundplatte 7 verbunden, welche in Längsrichtung in der Gleitschiene 5 gleiten kann. In dieser Grundplatte 7 ist eine Längsaussparung 8 vorgesehen, in welcher eine Druckfeder 9 angeordnet ist welche eine Anpreßfeder bildet. Diese Druckfeder 9 stützt sich an ihrem vorderen Ende auf einer einen Anschlag bildenden Querwand 11 der Grundplatte 7 und an ihrem hinteren Ende auf einem vorderen stirnseitigen Flügel 12a eines Elementes 12 ab, welches einen schwenkbaren Riegel bildet. Der vordere stirnseitige Flügel 12a, welcher nach oben vorspringt, wird nach hinten gegen einen inneren Vorsprung 13 der Aussparung 8 gedrückt und bildet hierdurch ein Widerlager für das hintere Ende der Feder 9.

Die Gleitschiene 9 wird von einer Metallplatte gebildet welche ursprünglich mit der Grundplatte 7 des Gehäuses 3 der Bindung zusammengebaut sein kann oder welche auf dem Ski befestigt sein kann vor der Positionierung des Gehäuses 3 der Bindung. In allen Fällen sind die Grundplatte 7 und die Gleitschiene 5 derart ausgebildet, daß sie ineinander greifen mit einem minimalen seitlichen Spiel unter Ermöglichung einer Längsgleitung der Grundplatte 7 und demzufolge des Gehäuses 3 im Verhältnis zu der auf dem Ski befestigten Gleitschiene 5. Die Gleitschiene 5 kann insbesondere einen nach oben offenen, C-förmigen Querschnitt aufweisen, wobei die Grundplatte 7 zwei Vorsprünge oder seitliche Längskufen 7a aufweist, welche jeweils in die beiden seitlichen gekrümmten Teile 5a, welche zueinander offen sind, der Gleitschiene

5 eingreifen.

Für die Einstellung der Längsposition des Hinterbackens 1 weist die Gleitschiene 5 im mittleren Teil ihres Steges 5b, eingebaut auf der Oberseite des Skis 2, eine Zahnstange auf, welche durch eine Folge von Rastkerben 14 gebildet wird, die in Längsrichtung ausgerichtet und in einem mittleren und longitudinalen, 5 überhöhten Teil 5c des Steges 5b der Gleitschiene 5 ausgebildet sind. Diese Rastkerben 14 können Löcher sein, welche den überhöhten Teil 5c der Gleitschiene 5 vollständig durchdringen, oder Kerben, welche nur in einem Teil der Dicke der Gleitschiene ausgehöhlt sind. Diese Rastkerben 14 können verschiedene Formen haben und sie können insbesondere in Draufsicht eine in Querrichtung langgestreckte rechteckige Form haben. Mit den Rastkerben 14 wirkt der Riegel 12 zusammen, welcher in vertikaler Richtung 10 schwenkbar um eine horizontale Querachse an der Grundplatte 7 des Hinterbackens 1 montiert ist. Dieser Riegel weist einen mittleren Teil 12e auf, welcher im Verhältnis zu seinem vorderen Flügel 12a nach unten versetzt ist und welcher auf seiner unteren Seite mindestens einen Zahn 15 trägt, welcher dazu bestimmt ist, in eine der Rastkerben 14 der Gleitschiene 5 einzugreifen. Der Riegel 12 ist elastisch derart 15 vorgespannt, daß sein unterer Zahn 15 konstant nach unten gestoßen wird. Bei dieser Ausführungsform wird die elastische Belastung bzw. Vorspannung des Riegels 12 durch die Anpreßfeder 9 gewährleistet, welche den vorderen Flügel 12a des Riegels 12 nach hinten drückt. Der Riegel 12 wird daher konstant im Uhrzeigersinn in Fig. 1 belastet bzw. vorgespannt.

Um die Einstellung der Längsposition des Hinterbackens 1 zu erleichtern, wird dieser Hinterbacken vor seiner Montage auf dem Ski 2 derart geliefert, daß sein Riegel 12 mit Hilfe einer entfernablen Abdeckzunge 20 16 in Entriegelungsposition angehoben gehalten wird. Diese einzige Zunge 16 wird von einem Längsband gebildet, welches auf den überhöhten Teil 5c des Steges 5b der Gleitschiene 5 derart aufgebracht und gehalten wird, daß es alle Rastkerben abdeckt, welche der besonderen ausgewählten Rastkerbe 14a, welche im allgemeinen die mittlere Rastkerbe ist, der Folge von Rastkerben 14 vorausgehen, in welche der Zahn 15 des Riegels 12 eingreift, um den Hinterbacken 1 in der gewünschten Längsposition festzulegen 25 bzw. zu immobilisieren. Diese Abdeckzunge 16 von geringer Dicke erstreckt sich zwischen der Oberseite des überhöhten Teils 5c, in welchem die Rastkerben 14 ausgebildet sind, und der horizontalen Unterseite 7b der Grundplatte 7. Demzufolge muß diese horizontale Unterseite 7b in einem Abstand im Verhältnis zur Oberseite des überhöhten Teils 5c angeordnet sein, welcher mindestens gleich der Dicke der Abdeckzunge 16 ist.

30 Vor seiner Montage in seiner endgültigen Position befindet sich der Hinterbacken 1 in dem in Fig. 1 dargestellten Zustand. Der Riegel 12, welcher nach unten durch die Rückstoßfeder 9 vorbelastet ist, stützt sich über seinen unteren Zahn 15 auf der Oberseite der Abdeckzunge 16 ab, welche ihn somit angehoben hält. Um den Hinterbacken 1 in seine gewünschte Längsposition zu führen, wird dieser Hinterbacken 1 mit einer Hand auf der Gleitschiene 5 nach links in Fig. 1 verschoben und im Verlaufe dieser Bewegung gleitet 35 der untere Zahn 15 des Riegels 12 auf der Oberseite der Abdeckzunge 16, bis der Zahn das vordere Ende 16a dieser Zunge erreicht. Dieses vordere Ende 16a ist zwischen der ausgewählten mittleren Rastkerbe 14a und der Rastkerbe 14, welche ihr unmittelbar vorangeht, angeordnet. Sobald der untere Zahn 15 des Riegels 12 das vordere Ende 16a der Zunge 16 überschreitet, wird der Riegel 12 nach unten verschwenkt unter der Wirkung der Feder 9, und sein unterer Zahn 15 wird nunmehr auf der Oberseite des überhöhten 40 Teils 5c getragen, bis er die mittlere Rastkerbe 14a erreicht, in welche der automatisch unter der Wirkung der Feder 9 eingreift. Dies entspricht der in Fig. 4 dargestellten Verriegelungsposition, in welcher der Hinterbacken 1 in seiner gewünschten Längsposition festgelegt ist. Wenn diese Position einmal erreicht ist, kann man, wenn man dies wünscht, die Abdeckzunge 16 anheben bzw. entfernen, wie dies in Fig. 5 45 dargestellt ist, indem man an ihr zieht.

45 Die Abdeckzunge 16 ist vorzugsweise an dem überhöhten Teil 5c der Gleitschiene 5 derart befestigt, daß man sie leicht anheben bzw. entfernen kann. Die Verbindung kann durch Verkleben der Zunge 16 auf dem überhöhten Teil 5c erfolgen, wie dies in den Fig. 1 bis 5 dargestellt ist. Bei der in Fig. 6 dargestellten abgewandelten Ausführungsform ist die Zunge 16 auf ihrer Unterseite mit Nasen 16b versehen, welche in verschiedene der Rastkerben 14 (oder in die Gesamtheit dieser Rastkerben) eingreifen, welcher der mittleren Rastkerbe 14a vorangehen, und welche somit die Positionshalterung der Zunge 16 gewährleisten.

50 Um das Anheben der Abdeckzunge 16 zu erleichtern, kann diese nach hinten verlängert sein durch einen Lappen 16c, welcher nach außen im Verhältnis zu Gleitschiene 5 vorspringt und ermöglicht, an der Abdeckzunge leicht zu ziehen, um sie vom überhöhten Teil 5c zu trennen.

Bei der in Fig. 7 dargestellten Ausführungsform weist die Sicherheitsbindung zwei Abdeckzungen auf, welche jeweils von zwei seitlichen Bändern 17, 18 gebildet werden, welche auf der Oberseite des überhöhten Teils 5c aufgebracht sind und sich in Längsrichtung längs der Kerben 14 beiderseits dieser Kerben erstrecken. Diese seitlichen Bänder 17, 18 tragen die seitlichen Ränder des Riegels 12, derart, daß dieser angehoben gehalten wird, wodurch ermöglicht wird, daß der untere Zahn 15 des Riegels 12 über die

Rastkerben 14 geführt werden kann, bis er über der mittleren Rastkerbe 14a ankommt. An dieser Stelle sind die Tragbänder 17, 18 unterbrochen, was eine Absenkung des Riegels 12 und einen Eingriff des unteren Zahns 15 in die mittlere Rastkerbe 14a ermöglicht.

- Obwohl bei den im vorhergehenden beschriebenen Ausführungsformen der Riegel 12 von der Bauart 5 mit elastischer Rückstellung in die untere Verriegelungsposition (unter der Wirkung der Anpreßfeder 9) dargestellt worden ist, wird angemerkt, daß die vorliegende Erfindung auch auf eine Bindung anwendbar ist, welche mit einem Riegel mit zwei stabilen Positionen versehen ist.

Wenn die Abdeckzunge aus einem Stück 16 oder aus zwei Teilen 17, 18 einmal angehoben ist, sind alle Rastkerben 14 der Gleitschiene 5 zugänglich, was eine eventuelle Verschiebung des Gehäuses 3 der 10 Bindung in Längsrichtung in eine neue Position ermöglicht.

Obwohl bei der im vorhergehenden beschriebenen Sicherheitsskibindung die Folge der Rastkerben 14 auf der Gleitschiene und der verschwenkbaren Riegel 12 auf der Grundplatte 7 des Gehäuses 3 vorgesehen sind, kann eine umgekehrte Anordnung vorgesehen sein, d.h. die Folge der Rastkerben 14 wäre dann auf der bewegbaren Grundplatte 7 vorgesehen wobei der Riegel 12 auf der Gleitschiene 5 oder ggf. in dem Ski 15 2 angeordnet wäre.

Patentansprüche

1. Sicherheitsskibindung mit einer auf dem Ski (2) befestigten Längsgleitschiene (5) und einem Gehäuse (3), welches einen Haltebacken eines Endes eines auf dem Ski zu montierenden Schuhs und eine Auslösefeder dieses Backens trägt, wobei dieses Gehäuse (3) fest mit einer Grundplatte (7) verbunden ist, welche in Längsrichtung gleitbar auf der Gleitschiene gelagert ist, und mit einer Vorrichtung (12, 14) zum Verstellen der Grundplatte oder eines Widerlagers einer Anpreßfeder für das Gehäuse auf der Gleitschiene in einer von mehreren verschiedenen Längspositionen, wobei entweder auf der Grundplatte (7) oder der Gleitschiene (5), Folge von in Längsrichtung ausgerichteten Rastkerben (14), welche eine Zahnstange bilden, welche jeweils die verschiedenen Längspositionen bestimmen, welche das Gehäuse (3) auf der Gleitschiene (5) einnehmen kann, und auf der Gleitschiene oder der Grundplatte vorgesehen sind, einen Riegel (12), welcher gegenüber der Folge von Rastkerben (14) mindestens 20 einen Zahn (15) aufweist, welcher mit einer ausgewählten Rastkerbe in der Gesamtheit der Rastkerben in Eingriff bringbar ist, wodurch das Gehäuse auf der Gleitschiene in der gewünschten, durch die ausgewählte Rastkerbe bestimmten Längsposition angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bindung mindestens eine Abdeckzunge (16; 17, 18) aufweist, welche auf der Zahnstange aufgebracht und gehalten ist und welche sich in Längsrichtung bis zu einem Punkt erstreckt, welcher gerade vor der ausgewählten Rastkerbe (14a) angeordnet ist, in welche der Zahn (15) des Riegels (12) eingreifen soll, 25 derart, daß der Zahn (15) des Riegels (12) automatisch im Abstand von allen Rastkerben (14) der Zahnstange gehalten wird, welche der ausgewählten Rastkerbe vorangehen, welche die gewünschte Längsposition des Gehäuses (3) auf der Gleitschiene (5) bestimmt, während der Relativbewegung des Riegels und der Zahnstange auf der Strecke, welche der Folge dieser Rastkerben (14) entspricht, welche der ausgewählten Rastkerbe (14a) vorangehen, und daß im Gegensatz hierzu der Eingriff des 30 Zahns (15) des Riegels (12) in die ausgewählte Rastkerbe (14a) sogleich möglich ist, wenn sich dieser Zahn (15) gegenüber der ausgewählten Rastkerbe (14a) befindet.
2. Sicherheitsskibindung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß sie eine einzige Abdeckzunge (16) aufweist, welche von einem Längsbänd band gebildet wird, welches alle Rastkerben (14) abdeckt, welche der ausgewählten Rastkerbe (14a) vorangehen.
3. Sicherheitsskibindung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Abdeckzunge (16) auf dem Teil aufgeklebt ist, in welchem die Rastkerben (14) gebildet sind.
4. Sicherheitsskibindung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Abdeckzunge (16) auf einer ihrer Seiten mit Nasen (16b) versehen ist, welche in bestimmte oder in allen Rastkerben (14) eingreifen, welche der ausgewählten Rastkerbe (14a) vorangehen, und welche somit die Positionshalterung der Abdeckzunge (16) gewährleisten.
5. Sicherheitsskibindung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß sie zwei Abdeckzungen (17, 18) aufweist, welche jeweils von zwei seitlichen Bändern gebildet werden, welche sich in Längsrichtung längs der Rastkerben (14), welche der ausgewählten Rastkerbe (14a) vorangehen, und beiderseits dieser Rastkerben (14) erstrecken, wobei diese seitlichen Bänder (17, 18) die seitlichen Ränder des 55

AT 400 680 B

Riegels (12) tragen, um diesen angehoben zu halten.

6. Sicherheitsskibindung nach einem der vorangehenden Ansprüchen, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Abdeckzunge durch einen Lappen (16c) verlängert ist, welcher nach außen im Verhältnis zur Gleitschiene (5) vorspringt.

Hiezu 2 Blatt Zeichnungen

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

FIG.1

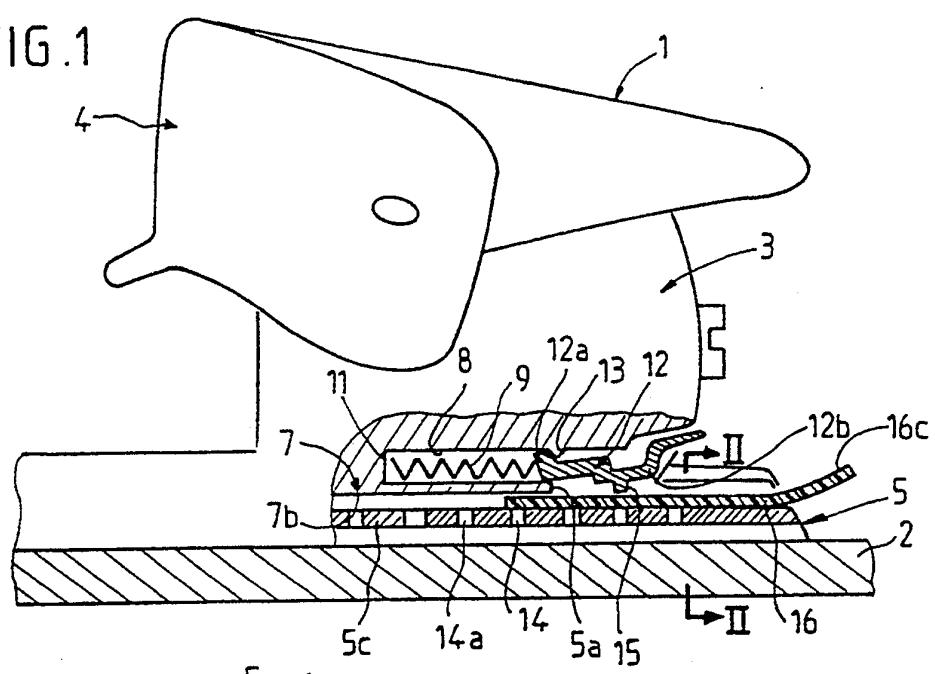


FIG. 2

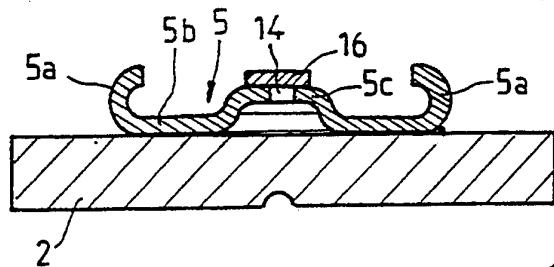


FIG. 3

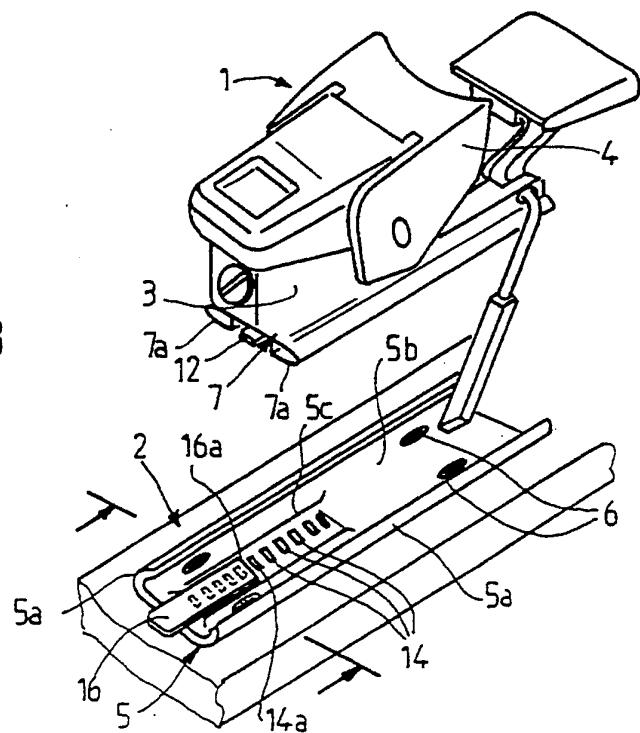


FIG.4

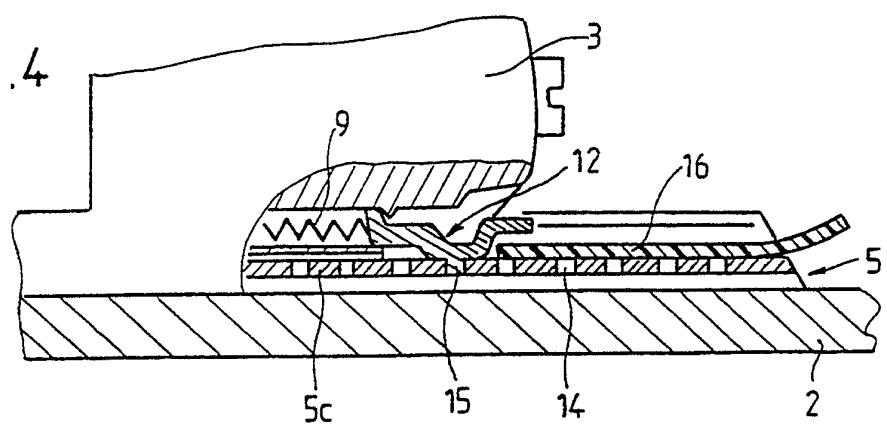


FIG.5

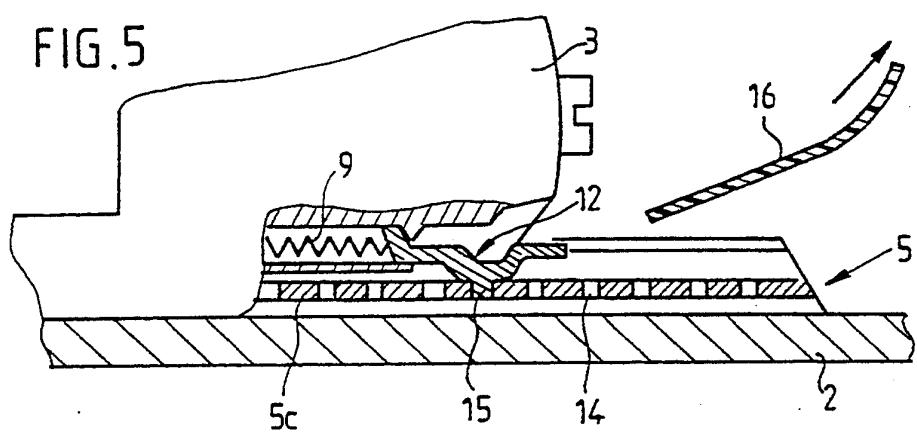


FIG.6

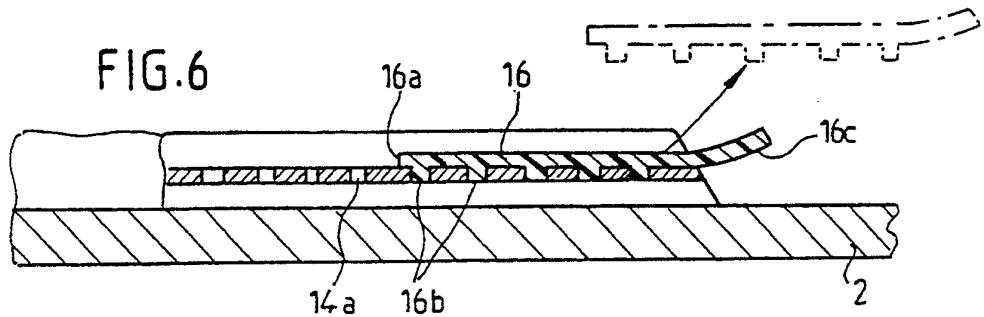


FIG.7

