



(11)

EP 1 872 836 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des
Hinweises auf die Patenterteilung:
20.11.2013 Patentblatt 2013/47

(51) Int Cl.:
A63C 5/075 ^(2006.01) **A63C 9/00** ^(2012.01)

(21) Anmeldenummer: **07012632.1**

(22) Anmeldetag: **28.06.2007**

(54) **Schneegleitbrett, insbesondere Ski, mit Unterbrechung in den Profilschienen**

Snow glide board, in particular a ski, with interruption in the rails

Planche de surf sur neige, en particulier ski, avec interruption dans les rails profilés

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE FR IT LI

(30) Priorität: **30.06.2006 DE 202006010314 U**
10.07.2006 DE 202006010714 U
10.07.2006 DE 102006032019
25.07.2006 DE 102006034869

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
02.01.2008 Patentblatt 2008/01

(60) Teilanmeldung:
11000885.1 / 2 368 607

(73) Patentinhaber: **Marker Völkl International GmbH**
6341 Baar (CH)

(72) Erfinder:
• **Amtesbichler, Andreas**
94315 Straubing (DE)
• **Gleißner, Tobias**
93474 Arrach (DE)
• **Heil, Tobias**
94360 Mitterfels (DE)

(74) Vertreter: **Graf Glück Kritzenberger**
Hermann-Köhl-Strasse 2a
93049 Regensburg (DE)

(56) Entgegenhaltungen:
EP-A- 0 563 569 EP-A- 1 611 927
WO-A-02/49728 DE-U1-202004 019 710
US-A1- 2003 193 169

EP 1 872 836 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents im Europäischen Patentblatt kann jedermann nach Maßgabe der Ausführungsordnung beim Europäischen Patentamt gegen dieses Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Schneegleitbrett, insbesondere Ski oder Snowboard gemäß Oberbegriff Patentanspruch 1 oder 3.

[0002] Schneegleitbretter mit einem Profilschienensystem zur Befestigung einer Bindung sind bekannt (DE 100 62 884.2).

[0003] Druckschriften EP-A-1 611 927, WO 02/49728 A) offenbaren Schneegleitbretter, bei denen die Oberseite des Gleitbrettkörpers jeweils mit einer muldenartigen Vertiefung ausgeführt ist, an deren einander zugewandten, sich in Gleitbrettkörperlängsrichtung erstreckenden Seiten Hinterschneidungen gebildet sind, die von Befestigungsabschnitten an den Bindungen oder Bindungselementen zu deren Befestigung formschlüssig hintergriffen werden können. Um die Verbindung zwischen dem Schneegleitbrett und der jeweiligen Bindung bzw. dem jeweiligen Bindungselement herstellen zu können, sind Hinterschneidungen an der Oberseite des Schneegleitbrettkörpers mit Unterbrechungen versehen, durch die die Befestigungsabschnitte in die Hinterschneidungen eingeführt werden. Bei einer bekannten Ausführung (EP-A-1 611 927) sind die Hinterschneidungen von in Ausnehmungen des Schneegleitbrettkörpers eingesetzten Halteelementen oder Halteprofilen gebildet. Bei einer anderen Ausführung (WO-A-02/49728 A) sind die Hinterschneidungen von einem in den Gleitbrettkörper eingesetzten flachen C-Profil gebildet.

[0004] Des Weiteren ist aus der Druckschrift US 2003/193169 A1 eine Grundplatte und eine Fixierung für eine Ski- oder Snowboardbindung bekannt geworden. Sie offenbart zwei zueinander parallel beabstandet auf der Skioberseite befestigte Profilschienen mit einem T-förmigen Querschnitt. Auf diese Profilschienen ist eine Basisplatte einer Bindung durch Aufschieben von einem Ende der Profilschienen her dadurch fixierbar, dass die T-förmigen Abschnitte der Profilschienen in entsprechend geformte Ausnehmungen der Bindungsplatte eingreifen. Um eine Verschiebung der Basisplatte in Längsrichtung des Skis zu verhindern, sind quer zur Längsrichtung der Profilschienen bzw. des Skis verlaufende Bolzen vorgesehen, mittels denen eine Fixierung der Bindungsplatte erfolgt.

[0005] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Schneegleitbrett aufzuzeigen, welches eine vereinfachte Montage der Bindung ermöglicht. Zur Lösung dieser Aufgabe ist ein Schneegleitbrett entsprechend dem Patentanspruch 1 oder 3 ausgebildet.

[0006] Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung ist es bei der Montage der Bindung möglich, diese auf das im Bindungsbereich vormontierte Profilschienensystem von oben her aufzusetzen, so dass die an der Bindung oder dem Bindungselement vorgesehenen Befestigungsabschnitte die Profilschienen übergreifen oder von diesen übergriffen werden. Durch anschließendes Verschieben auf kurzem Weg in Profilschienenlängsrichtung werden die Befestigungsabschnitte hinter die Hinter-

schneidungen der Profilschienen bewegt, so dass die Bindung am Gleitbrettkörper wirksam befestigt ist.

[0007] Die Ausbildung ist dabei z.B. so getroffen, dass bei zweiteiliger Ausbildung der Bindung bzw. des Bindungselementes für diese Verriegelung ein rückwärtiger Teil der Bindung in der einen Richtung, d.h. beispielsweise in Richtung zum rückwärtigen Ende des Gleitbrettkörpers und ein vorderer Teil der Bindung in der entgegengesetzten Richtung, d.h. beispielsweise in Richtung zum vorderen Ende des Gleitbrettkörpers bewegt wird. Hierdurch ist erreicht, dass sämtliche Unterbrechungen nach dem Befestigen der Bindung von dieser oder von deren Bindungselementen zumindest weitestgehend abgedeckt sind. Zum endgültigen Sichern der Bindung am Gleitbrettkörper wird diese z.B. an einem Ende, beispielsweise am vorderen Ende gegen ein axiales Verschieben entlang der Profilschienen gesichert.

[0008] Weiterbildungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche. Die Erfindung wird im Folgenden anhand der Figuren an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert.

Es zeigen:

Fig. 1 in vereinfachter Darstellung einen Schnitt durch den Skikörper eines Skis im Bindungsbereich, zusammen mit Befestigungs- oder Profilschienen (Rails) eines Profilschienensystems zur Befestigung der Bindung;

Fig. 2 und 3 in schematischer Darstellung in Seitenansicht sowie in Draufsicht zwei in Linie angeordnete Profilschienen des Profilschienensystems;

Fig. 4 in perspektivischer Darstellung vier das Profilschienensystem bildende Profilschienen;

Fig. 5 in vereinfachter Darstellung eine an einem vorderen Ende des Profilschienensystems angreifende Dämpfungsvorrichtung, zusammen mit einer Profilschiene.

[0009] In den Figuren ist 1 der Gleitbrettkörper eines Schneegleitbrettes, nämlich eines Skis insbesondere Alpinski. Der Gleitbrettkörper 1 weist den dem Fachmann bekannten Aufbau auf, so u.a.

> den von einem Torsionskasten 2 umschlossenen Kern 3,

> die die Gleitbrett- oder Skioberseite 4 sowie teilweise auch die Gleitbrett- bzw. Längsseiten 5 bildende Schale 6,

> die beiden, seitlich an den Torsionskasten 2 anschließenden Seitenwangen 7, auf deren Oberseite die Schale 6 mit ihren unteren Rändern befestigt ist, > das Laufflächenbauteil 8, welches die Unterseite des Skikörpers 1 bildet und aus den beiden Stahlkanten 9 und der zwischen diesen aufgenommenen Lauffläche 10 besteht, sowie

> den oberen Längsgurt 11 und den unteren Längsgurt 12.

[0010] Die Oberseite des Skikörpers 1 ist mit zwei sich in Skikörperlängsrichtung L erstreckenden wulstartigen Vorsprüngen 13 ausgeführt, von denen jeweils einer an jeder Längsseite 5 angeordnet ist und die zu den beiden Enden des Skikörpers hin in ihrer Höhe verlaufend ausgebildet sind. Weiterhin sind die beiden Vorsprünge 13 im mittleren Bereich des Skikörpers 1, d.h. im Bindungsbereich unterbrochen und finden dort in jeweils einer aus einem hoch belastbaren Kunststoffmaterial hergestellten Schiene 14a bzw. 14b ihre Fortsetzung, wie dies insbesondere in der Figur 2 dargestellt ist. An jeder Längsseite 5 befinden sich zwei Schienen, nämlich eine Schiene 14a und eine Schiene 14b, die in Skikörperlängsrichtung L gegen einander versetzt, aber in Linie mit einander so vorgesehen sind, dass an jeder Längsseite 5 die Schiene 14a dem vorderen Ende des Skikörpers 1 näher liegt als die Schiene 14b. Weiterhin sind die Schienen 14a bzw. 14b senkrecht zur Längsrichtung L des Skikörpers 1 einander unmittelbar gegenüber liegend vorgesehen. Die rückwärtigen Schienen 14b besitzen eine etwas größere Länge als die vorderen Schienen 14a. Die Schienen 14a und 14b an jeder Längsseite 5 des Skikörpers 1 sind voneinander beabstandet, so dass am Skikörper 1 zwischen dem vorderen von den beiden Schienen 14a gebildeten Schienenpaar und dem rückwärtigen von den beiden Schienen 14b gebildeten Schienenpaar eine schienenfreier Bereich 1.1 gebildet ist.

[0011] Die Schienen 14a und 14b, die bei der dargestellten Ausführungsform jeweils das selbe Querschnittsprofil aufweisen, sind unmittelbar an der betreffenden Längsseite 5 in geeigneter Weise über die Oberseite 4 des Skikörpers vorstehend befestigt, und zwar beispielsweise mit an den Schienen 14a und 14b angeformten und im Skikörper 1 verankerten Dübel-Zapfen 15. Die Schienen 14a und 14b besitzen weiterhin eine über die Oberseite 4 wegstehende Höhe y, die etwas größer ist als diejenige Höhe, die die Vorsprünge 13 an ihrem bindungsseitigen Ende 13.1 aufweisen.

[0012] Die Schienen 14a und 14b besitzen jeweils einen H-förmigen oder doppel-T-förmigen Querschnitt mit einem oberen Steg 14.1, mit einem unteren Steg 14.2 und mit einem diese beiden Stege verbindenden Steg 14.3, wobei die beiden Stege 14.1 und 14.2 dieselbe Breite X aufweisen und der Abstand zwischen diesen beiden im Wesentlichen parallelen Stegen und auch die Höhe y der Schienen 14a und 14b bei der dargestellten Ausführungsform wesentlich kleiner sind als die Breite x der Stege 14.1 und 14.2 bzw. der Profilschiene 14. Der H-förmige oder doppel-T-förmige Querschnitt ist symmetrisch zu der Mittelachse des Steges 14.3 ausgebildet. Mit der Unterseite des Steges 14.2 liegt jede Schiene 14a bzw. 14b flächig gegen die Oberseite 4 des Skikörpers 1 an.

[0013] Um die Außenkontur des Querschnitts der Profilschienen 14a und 14b in etwa an die Querschnittskontur anzupassen, die die Vorsprünge 13 an ihrem Ende 13.1 besitzen, ist die Oberseite des Steges 14.1 um Achsen parallel zur Profilschienenlängserstreckung konvex

gewölbt.

[0014] Wie die Figuren zeigen, ist an jeder Profilschiene 14a der Steg 14.1 einmal beidseitig bei 16 unterbrochen, so dass im Bereich dieser Unterbrechung 16 lediglich die Stege 14.2 und 14.3 sowie auch ein mittlerer Bereich des Steges 14.1 verblieben sind, der dann eine Verlängerung des Steges 14.3 bis an der Oberseite jeder Profilschiene 14a bildet. An einem vorderen Profilschienenabschnitt 18 außerhalb der Unterbrechung 16 besitzen die Profilschienen 14a jeweils ihren vollständigen H- oder Doppel-T-förmigen Querschnitt. Weiterhin ist die Ausbildung so getroffen, dass die Unterbrechungen 17 etwa ein Drittel der Länge der jeweiligen Profilschiene 14a ausmachen.

[0015] Im Bereich der Unterbrechung 16 ist auch der Steg 14.3 einmal unterbrochen bzw. bis zum Steg 14.2 hin eingekerbt, und zwar bei 16.1 am Übergang zum Abschnitt 18. Durch die Einkerbung 16.1 wird eine erhöhte Flexibilität für jede Profilschiene 14a beim Flexen des Skikörpers 1 um senkrecht zur Profilschienenlängserstreckung und senkrecht zum Steg 14.3 orientierte Achsen erreicht und eine nicht gewünschte Versteifung des Skikörpers 1 durch die Profilschienen 14a verhindert.

[0016] Wie die Figuren weiterhin zeigen, ist an jeder Profilschiene 14b der Steg 14.1 beidseitig zweimal bei 17 unterbrochen, so dass im Bereich jeder Unterbrechung 17 wiederum lediglich die Stege 14.2 und 14.3 sowie auch ein mittlerer Bereich des Steges 14.1 verblieben sind, der dann eine Verlängerung des Steges 14.3 bis an der Oberseite jeder Profilschiene 14b bildet. An jeder Profilschiene 14b sind die Unterbrechungen 17 von einander und von den Profilschienenenden beabstandet, so dass an den beiden Profilschienenenden und zwischen den Unterbrechungen 17 die Profilschienenabschnitte 18 gebildet sind, an denen die Profilschienen 14b ihren vollständigen H- oder Doppel-T-förmigen Querschnitt besitzen. Bei der dargestellten Ausführungsform sind die Unterbrechungen 17 identisch ausgeführt, d.h. sie besitzen insbesondere auch die selbe axiale Länge. Weiterhin ist die Ausbildung so getroffen, dass die Unterbrechungen 17 etwa zwei Fünftel der Länge der jeweiligen Profilschiene 14b ausmachen.

[0017] Im Bereich jeder Unterbrechungen 17 ist der Steg 14.3 jeweils zweimal unterbrochen bzw. bis zum Steg 14.2 hin eingekerbt, und zwar jeweils bei 17.1 an den beiden Enden jeder Unterbrechung 17. Durch die Einkerbungen 17.1 wird wieder eine erhöhte Flexibilität für jede Profilschiene 14b beim Flexen des Skikörpers erreicht und eine nicht gewünschte Versteifung des Skikörpers 1 durch die Profilschienen 14b verhindert.

[0018] Die Profilschienen 14a und 14b dienen zur Befestigung der in der Figur 2 sehr schematisch angedeuteten Bindung 19, die an einem im Wesentlichen plattenförmigen Bindungselement 20 den vorderen Bindungsbacken 21 sowie den rückwärtigen Bindungsbacken 22 aufweist. An der Unterseite des Bindungselementes 20 sind Befestigungsabschnitte vorgesehen, die bei am Skikörper 1 befestigter Bindung 19 die beiden Profilschienen

14 an ihren Bereichen 18 bzw. an den dortigen Stegen 14.1 formschlüssig um- und hintergreifen. Die Befestigungsabschnitte sind so ausgebildet, dass die Bindung 19 bei der Montage mit diesen Abschnitten jeweils im Bereich einer Unterbrechung 16 bzw. 17 auf die Profilschienen 14a und 14b aufgesetzt und dann die Befestigungsabschnitte durch Verschieben entlang der Profilschienen 14a und 14b hinter jeweils einen an die betreffende Unterbrechung 16 bzw. 17 anschließenden Bereich 18 bzw. Abschnitt des oberen Steges 14.1, diesen formschlüssig hintergreifend bewegt werden können. Hierbei wird das Bindungselement 20 z.B. in Richtung zum vorderen Ende des Skikörpers hin verschoben, wie dies in der Figur 2 mit dem Pfeil A angedeutet ist. Die Verriegelung wird durch Fixieren des Bindungselementes 20 an den Profilschienen abgeschlossen, z.B. durch Verrasten in Einkerbungen 16.1 und/oder 17.1.

[0019] Um einen optisch ansprechenden Übergang zwischen den Profilschienen 14a und 14b und der Außenfläche des Skikörpers 1 im Bereich der Enden 13.1 zu erreichen, der (Übergang) auch beim Flexen bzw. Biegen des Skikörpers 1 zumindest optisch dicht bleibt und keinen aufklaffenden Spalt bildet, sind an den vorderen Enden der Profilschienen 14a und an den rückwärtigen Enden der Profilschienen 14b jeweils Formstücke 24 aus einem dauerelastischen Material, beispielsweise aus einem elastomeren Kunststoff befestigt, und zwar in der Weise, dass diese Formstücke 24 mit Abschnitten in die seitlich von dem Steg 14.3 und zwischen dem oberen und unteren Steg 14.1 und 14.2 gebildeten Nuten eingreifen.

[0020] An ihrem vorderen, der Vorderseite des Skikörpers 1 bzw. den Profilschienen 14a zugewandten Ende sind die Profilschienen 14b bei der dargestellten Ausführungsform jeweils einstückig mit einem Abschlussstück 25 gefertigt, welches zumindest auch die zwischen den Stegen 14.1 und 14.2 gebildeten seitlich offenen Nuten der Profilschienen 14 an wenigstens einer Profilschienenlängsseite verschließt.

[0021] Die Fig. 5 zeigt in schematischer Darstellung nochmals eine der beiden vorderen Profilschienen 14a, zusammen mit einer langgestreckten Dämpfungsvorrichtung 26, welche im wesentlichen aus den beiden, aus Kunststoff gefertigten und in Längsrichtung L des Skikörpers 1 relativ zueinander verschiebbaren Gehäuseteilen 27 und 28 besteht. Die Dämpfungsvorrichtung 26 ist an der Oberseite des Skikörpers derart befestigt, dass sie mit ihrer Längserstreckung in Richtung der Längsachse L des Skikörpers orientiert ist. Mit einer Teillänge des Gehäuseabschnittes 27 ist die Dämpfungsvorrichtung 26 zwischen den beiden vorderen Profilschienen 14a angeordnet und steht ansonsten über das vordere Ende dieser Profilschienen in Richtung zum vorderen Ende des Skikörpers 1 hin vor. Das Gehäuseteil 27 ist mit seinem dem vorderen Ende des Skikörpers 1 abgewandten rückwärtigen Ende über zwei seitliche Vorsprünge 29 gelenkig mit jeweils einer Profilschiene 14a verbunden, an dieser Profilschiene aber in Profilschienenlängsrichtung

nicht verschiebbar gehalten. Dies ist beispielsweise dadurch realisiert, dass der jeder Vorsprung 29 in einer von dem H-Profil der jeweiligen Profilschiene 14a gebildeten seitlichen Nut aufgenommen und nach dem Befestigen der Bindung bzw. der Bindungsplatte 20 durch einen den oberen Profilabschnitt 14.1 hintergreifenden Befestigungsabschnitt gegen Verschieben in Längsrichtung der Profilschiene 14a gesichert ist und/oder sich das Gehäuseteil 27 an der Bindung oder Bindungsplatte 20 abstützt. Das vordere Ende des Dämpfungselementes 26 bzw. das dieses Ende bildende Gehäuseteil 28 ist in geeigneter Weise, beispielsweise durch Verschrauben mit der Oberseite des Skikörpers 1 verbunden.

[0022] Da sich die beiden Gehäuseteile 27 und 28 oberhalb der Skikörperoberseite 4 befinden, d.h. weit oberhalb einer Ebene, die die neutrale Ebene in Bezug auf die Verteilung der Druck- und Zugkräfte beim Flexen, d.h. beim Biegen des Skikörpers 1 um Achsen senkrecht zur Längsrichtung L des Skikörpers bildet, werden die beiden Gehäuseteile 27 und 28 beim Flexen relativ zueinander bewegt. In den Gehäuseteilen 26 und 27 sind Feder- und Dämpfungselemente aufgenommen, die in der Fig. 5 allgemein mit 30 bezeichnet sind und die bei der Relativbewegung der beiden Gehäuseteile 27 und 28 (Doppelpfeil C) für eine federnde bzw. dämpfende Wirkung verformt werden. Diese Feder- und Dämpfungsmittel sind beispielsweise von wenigstens einer Feder aus Federstahl und/oder von Dämpfungskörpern oder Elementen aus einem deformierbaren Material, beispielsweise aus einem elastischem Gel gebildet.

[0023] Der Vorteil der Ankopplung der Dämpfungsvorrichtung 26 an das Profilschienensystem besteht u.a. darin, dass eine zusätzliche Befestigung für das rückwärtige Gehäuseteil 27 am Skikörper 1 nicht erforderlich ist, sowie vor allem auch darin, dass beim Aufschieben der Bindungsplatte 20, d.h. beim Montieren der Bindung durch axiales Verschieben der Vorsprünge 29 in den Profilschienen 14a eine Bewegung des Gehäuseteils 27 relativ zum Gehäuseteil 28 unter Vorspannen der Feder- und Dämpfungsmittel 30 möglich ist.

Bezugszeichenliste

[0024]

1	Skikörper
2	Torsionskasten
3	Kern
4	Ski körperoberseite
5	Skikörperlängsseite
6	Schale
7	Seitenwange
8	Laufflächenbauteil
9	Stahlkante
10	Lauffläche
11, 12	Gurt
13	Vorsprung
14a, 14b	Profilschiene

14.1, 14.2, 14.3	Steg
15	Befestigungszapfen
16, 17	Unterbrechung
16.1, 17.1	Einschnitt oder Einkerbung
18	nicht unterbrochener Bereich
19	Bindung
20	zweiteiliges Bindungselement bzw. zweiteilige Bindungsplatte
21, 22	Bindungsbacken
24, 25	Abschlussstück

L Längsachse oder Längsrichtung
 x Breite
 y Höhe

Patentansprüche

1. Anordnung aus einem Schneegleitbrett und einer Bindung, mit einem im Bindungsbereich an einer Gleitbrettoberseite (4) vorgesehenen Profilschienensystem mit wenigstens zwei Profilschienen (14a, 14b) zum Befestigen der Bindung (19), wobei die Profilschienen (14a, 14b) mit Profilschienenabschnitten (14.1) Hinterschneidungen bilden, die bei am Profilschienensystem befestigter Bindung (19) von an dieser oder an einem Bindungselement (20) vorgesehenen Befestigungsabschnitten form-schlüssig hintergriffen werden, wobei die Profilschienen (14a, 14b) jeweils an ihren beiden Profilschienenlängsseiten die Hinterschneidung für die Befestigungsabschnitte (23) bilden und wenigstens eine Unterbrechung (16, 17) an ihren beiden Profilschienenlängsseiten aufweisen, **dadurch gekennzeichnet, dass** an den Profilschienen (14a, 14b) der Profilabschnitt (14.1) für jeden Befestigungsabschnitt der befestigten Bindung (19) eine Unterbrechung (16, 17), von denen mindestens eine von den Enden der Profilschiene beabstandet ist, derart aufweist, dass die Bindung (19) durch Aufsetzen auf das Profilschienensystem im Bereich der Unterbrechung (16, 17) sowie durch anschließendes Verschieben in Profilschienenlängsrichtung an den Profilschienen (14a, 14b) verriegelbar ist.
2. Anordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** jede Profilschiene (14a, 14b) einen gegen die Gleitbrettoberseite (4) anliegenden ersten Steg (14.2), einen von dem ersten beabstandeten und parallel zu diesem angeordneten zweiten Steg (14.1) sowie einen den ersten und zweiten Steg verbindenden dritten Steg (14.3) aufweist.
3. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Hinterschneidungen wenigstens einiger Profilschienen (14b) zumindest zwei Unterbrechungen (16, 17) aufweisen, und dass beidseitig von jeder Unterbre-

chung (17) jeweils ein wenigstens eine Hinterschneidung bildender Profilschienenabschnitt (18) vorgesehen ist.

4. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Profilschienensystem wenigstens vier Profilschienen (14a, 14b) aufweist, und dass von diesen jeweils wenigstens eine erste Profilschiene (14a) und wenigstens eine zweite Profilschiene (14b) in Linie und beispielsweise von einander beabstandet an der Gleitbrettoberseite (4) vorgesehen sind.
5. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Breite (x) jeder Profilschiene (14a, 14b) größer ist als deren Höhe (y).
6. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Gleitbrettoberseite (4) mit wulstartigen Vorsprüngen (13) versehen ist, die im Bindungsbereich unterbrochen sind, und dass in Linie mit einem Vorsprung (13) zumindest eine Profilschiene (14a, 14b) angeordnet ist.
7. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) mit jeweils einem Abschlussstück (24, 25), welches aus einem gummielastischen Material hergestellt ist, an ihren Enden versehen sind.
8. Anordnung nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) mit dem Abschlussstück (24, 25) dicht an ein Ende (13.1) eines Vorsprungs (13) anschließen.
9. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) im Bereich der Unterbrechungen (16, 17) mit Einschnitten (16.1, 17.1) zur Erhöhung ihrer Flexibilität versehen sind.
10. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Profilschienen (14a, 14b) aus Kunststoff gefertigt sind.
11. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **gekennzeichnet durch** wenigstens eine Dämpfungsvorrichtung (26) mit wenigstens zwei relativ zueinander bewegbaren Gehäuseteilen (27, 28) und wenigstens einem zwischen den Gehäuseteilen (27, 28) wirkenden Feder- oder Dämpfungselement (30), wobei ein Gehäuseteil am Skikörper (1) und ein Gehäuseteil an wenigstens einer Profilschiene (14) angreift, wobei die Gehäuseteile (27, 28) der Dämpfungsvor-

richtung (26) beispielsweise relativ zueinander verschiebbar sind.

Claims

1. An assembly of a snowboard and binding, with a profiled rail system provided in the binding area on the top (4) of the board and having at least two profiled rails (14a, 14b) for fastening the binding (19), wherein the profiled rails (14a, 14b) together with the profiled rail sections (14.1) form undercut sections which with the binding (19) fastened on the profiled rail system are engaged with positive locking action by the fastening sections which are provided on this binding or on a binding element (20), wherein the profiled rails (14a, 14b) each form on their two profiled rail longitudinal sides the undercut section for the fastening sections (23) and have at least one gap (16, 17) on their two profiled rail longitudinal sides, **characterised in that** on the profiled rails (14a, 14b) the profiled section (14.1) for each fastening section of the fastened binding (19) has a gap (16, 17) of which at least one is spaced from the ends of the profiled rail, so that the binding (19) can be locked on the profiled rails (14a, 14b) by fitting onto the profiled rail system in the region of the gap (16, 17) and then sliding in the longitudinal direction of the profiled rail.
2. Assembly according to claim 1 **characterised in that** each profiled rail (14a, 14b) has a first web (14.2) which adjoins the upper side (4) of the snow board, a second web (14.1) which is spaced from the first and arranged parallel thereto, as well as a third web (14.3) which connects the first and second webs.
3. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the undercut sections of at least some of the profiled rails (14b) have at least two gaps (16, 17) and that either side of each gap (17) there is a profiled rail section (18) which forms at least one undercut section.
4. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the profiled rail system has at least four profiled rails (14a, 14b) and that of these each at least one first profiled rail (14a) and at least one second profiled rail (14b) are provided in line and by way of example spaced from one another on the upper side (4) of the board.
5. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the width (x) of each profiled rail (14a, 14b) is greater than the height (y) thereof.
6. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the upper side (4) of the board

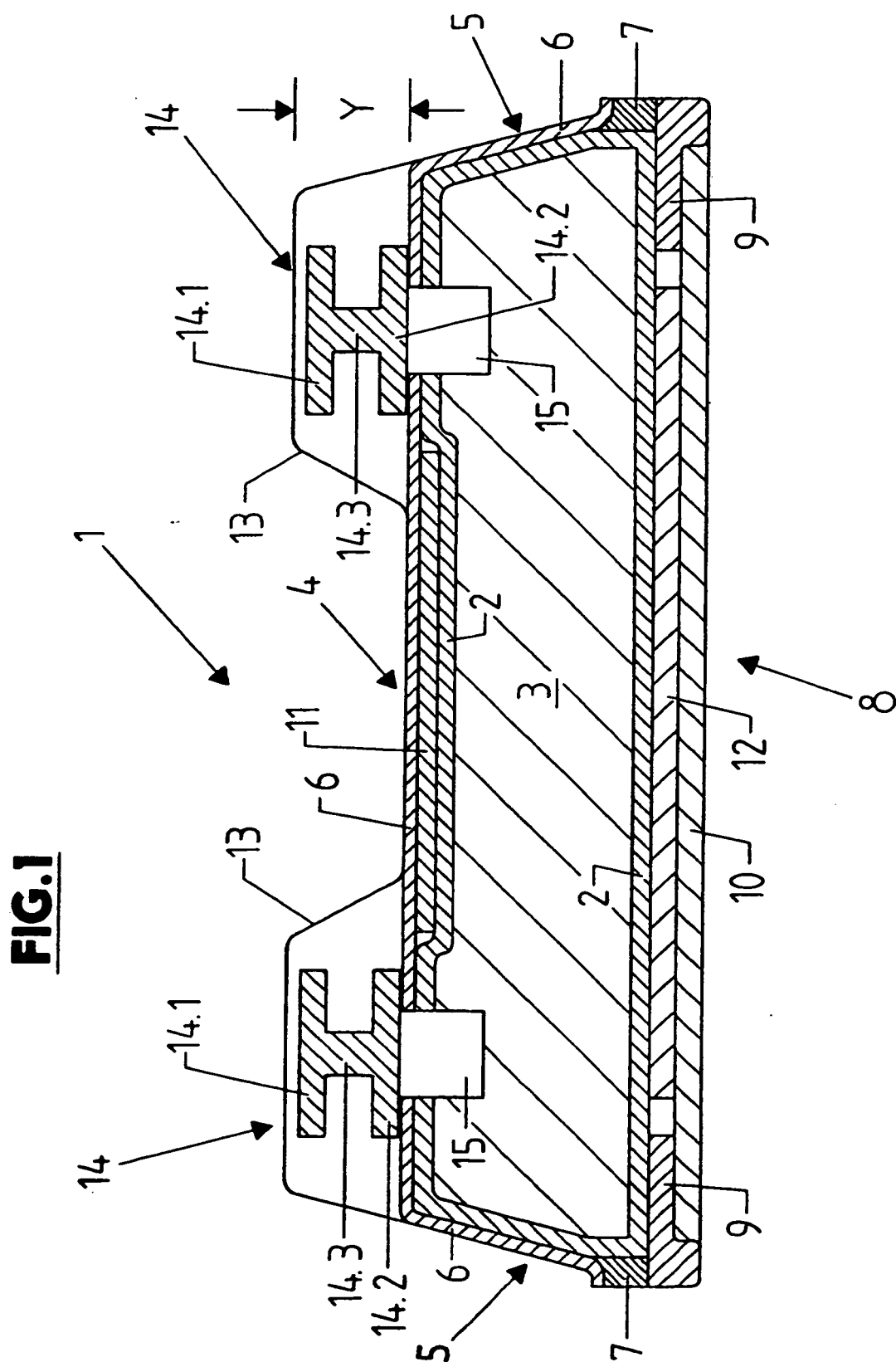
is provided with bead-like projections (13) which are interrupted in the binding region, and that at least one profiled rail (14a, 14b) is arranged in line with one projection (13).

7. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the profiled rails (14a, 14b) are each provided at their ends with a closure member (24, 25) which is made from a rubber-elastic material.
8. Assembly according to claim 7 **characterised in that** the profiled rails (14a, 14b) sealingly adjoin one end (13.1) of a projection (13) by the closure member (24, 25).
9. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the profiled rails (14a, 14b) are provided in the region of the gaps (16, 17) with incisions (16.1, 17.1) for increasing their flexibility.
10. Assembly according to one of the preceding claims **characterised in that** the profiled rails (14a, 14b) are made from plastics.
11. Assembly according to one of the preceding claims **characterised by** at least one damping device (26) having at least two housing parts (27, 28) which are movable relative to one another, and at least one spring or damping element (30) which acts between the housing parts (27, 28), wherein one housing part engages on the ski body (1) and one housing part engages on at least one profiled rail (14), wherein the housing parts (27, 28) of the damping device (26) can be displaced by way of example relative to one another.

Revendications

1. Agencement composé d'une planche de glisse (4) sur neige et d'une attache (19), avec un système à rails profilés pourvu dans la zone d'attache au niveau de la partie supérieure de la planche de glisse, avec au moins deux rails profilés (14a, 14b) destinés à fixer l'attache (19), auquel cas les rails profilés (14a, 14b) forment des contre-dépouilles avec des sections de rails profilés (14.1), lesquelles, lorsque l'attache (19) est fixée au système à rails profilés, peuvent être prises par l'arrière par liaison de forme par des sections de fixation prévues au niveau de la fixation (19) ou d'un élément d'attache (20), auquel cas les rails profilés (14a, 14b) forment respectivement la contre-dépouille, destinée aux sections de fixation (23), sur leurs deux côtés longitudinaux de rails profilés et présentent au moins une interruption (16, 17) sur leurs deux côtés longitudinaux de rails profilés, **caractérisé en ce que** la section profilée (14.1) pré-

- sente, au niveau des rails profilés (14a, 14b), une interruption (16, 17) pour chaque section de fixation de l'attache fixée (19), dont au moins une des extrémités du rail profilé est distante, de sorte que l'attache (19) est susceptible d'être verrouillée sur les rails profilés (14a, 14b) par placement sur le système à rails profilés dans la zone de l'interruption (16, 17), ainsi que par glissement consécutif en direction longitudinal des rails profilés.
2. Agencement selon la revendication 1, **caractérisé en ce que** chaque rail profilé (14a, 14b) présente un premier rebord (14.2) en appui contre la partie supérieure de la planche de glisse (4), un deuxième rebord (14.1) agencé de sorte à être distant du premier rebord et parallèle à celui-ci, ainsi qu'un troisième rebord (14.3) reliant le premier et le deuxième rebord.
 3. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les contre-dépouilles présentent au moins quelques rails profilés (14b), au moins deux interruptions (16, 17), et que l'on prévoit, respectivement des deux côtés de chaque interruption (17), une section de rail profilé (18) formant au moins une contre-dépouille.
 4. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** le système à rails profilés présente au moins quatre rails profilés (14a, 14b), et que l'on prévoit à partir de ceux-ci, sur la partie supérieure de la planche de glisse (4), respectivement au moins un premier rail profilé (14a) et au moins un deuxième rail profilé (14b) qui sont alignés et, par exemple, éloignés l'un de l'autre.
 5. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** la largeur (x) de chaque rail profilé (14a, 14b) est supérieure à l'hauteur (y).
 6. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** la partie supérieure de la planche de glisse (4) est équipée de saillies (13) en forme de bourrelet qui sont interrompues dans la zone d'attache et qu'au moins un rail profilé (14a, 14b) est agencé aligné avec la saillie (13).
 7. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les rails profilés (14a, 14b) sont pourvus, à leurs extrémités, de respectivement une pièce de fermeture (24, 25), laquelle est produite en un matériau élastique.
 8. Agencement selon la revendication 7, **caractérisé en ce que** les rails profilés (14a, 14b) se raccordent à la pièce de fermeture (24, 25) de manière scellée au niveau d'une extrémité (13.1) d'une saillie (13).
 9. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les rails profilés (14a, 14b) sont pourvus, dans la zone des interruptions (16, 17), d'entailles (16.1, 17.1) permettant d'augmenter leur flexibilité.
 10. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé en ce que** les rails profilés (14a, 14b) sont produits en matière synthétique.
 11. Agencement selon une des revendications précédentes, **caractérisé par** au moins un dispositif d'amortissement (26) avec au moins deux parties de logement (27, 28) censées se déplacer l'une par rapport à l'autre et au moins un élément d'amortissement ou élément à ressort (30) agissant entre les parties de logement (27, 28), auquel cas une partie de logement vient en prise avec le corps du ski (1) et une partie de logement vient en prise avec au moins un rail profilé (14), auquel cas les parties de logement (27, 28) du dispositif d'amortissement (26) sont, par exemple, coulissantes l'une par rapport à l'autre.



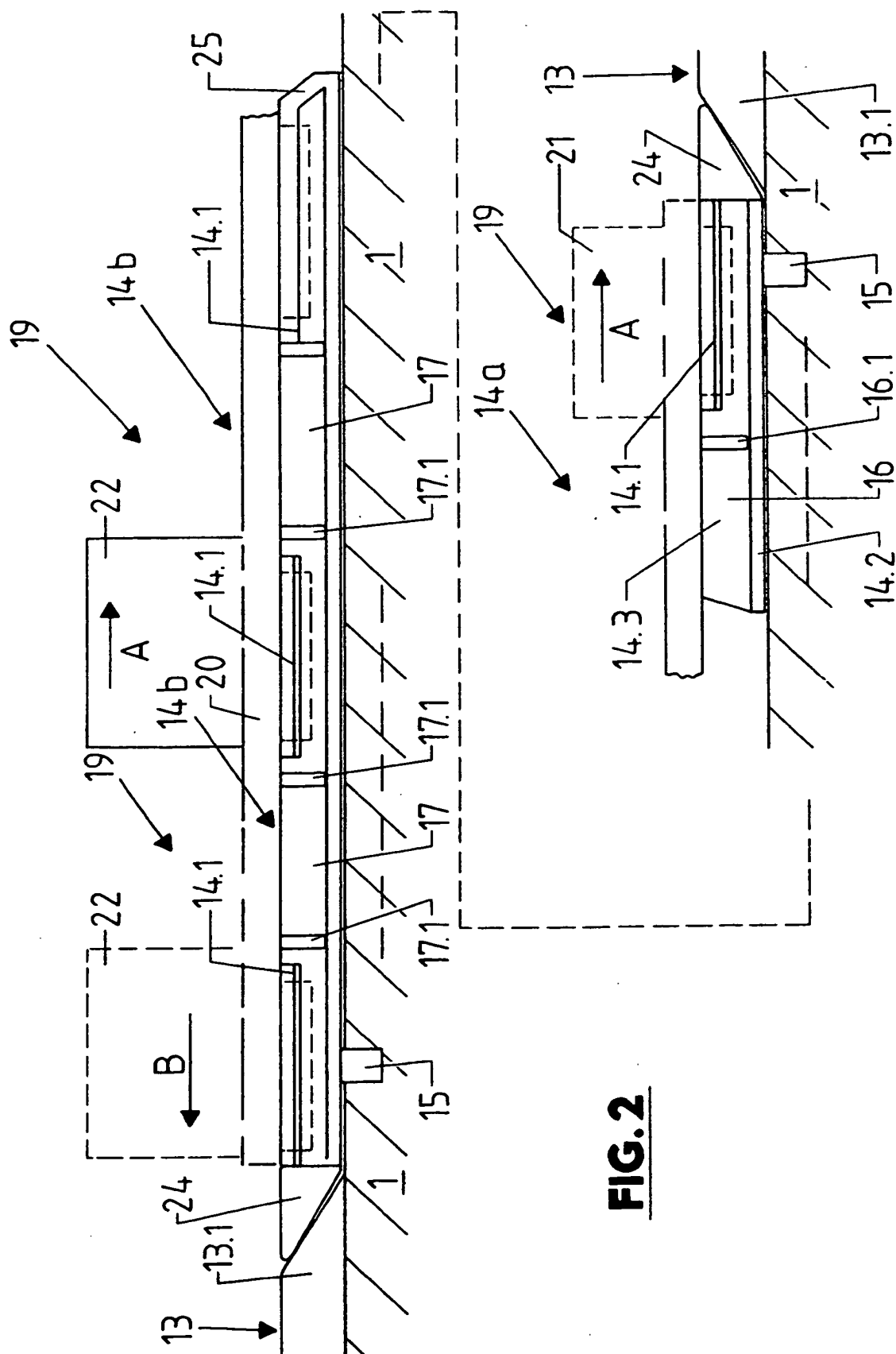


FIG. 2

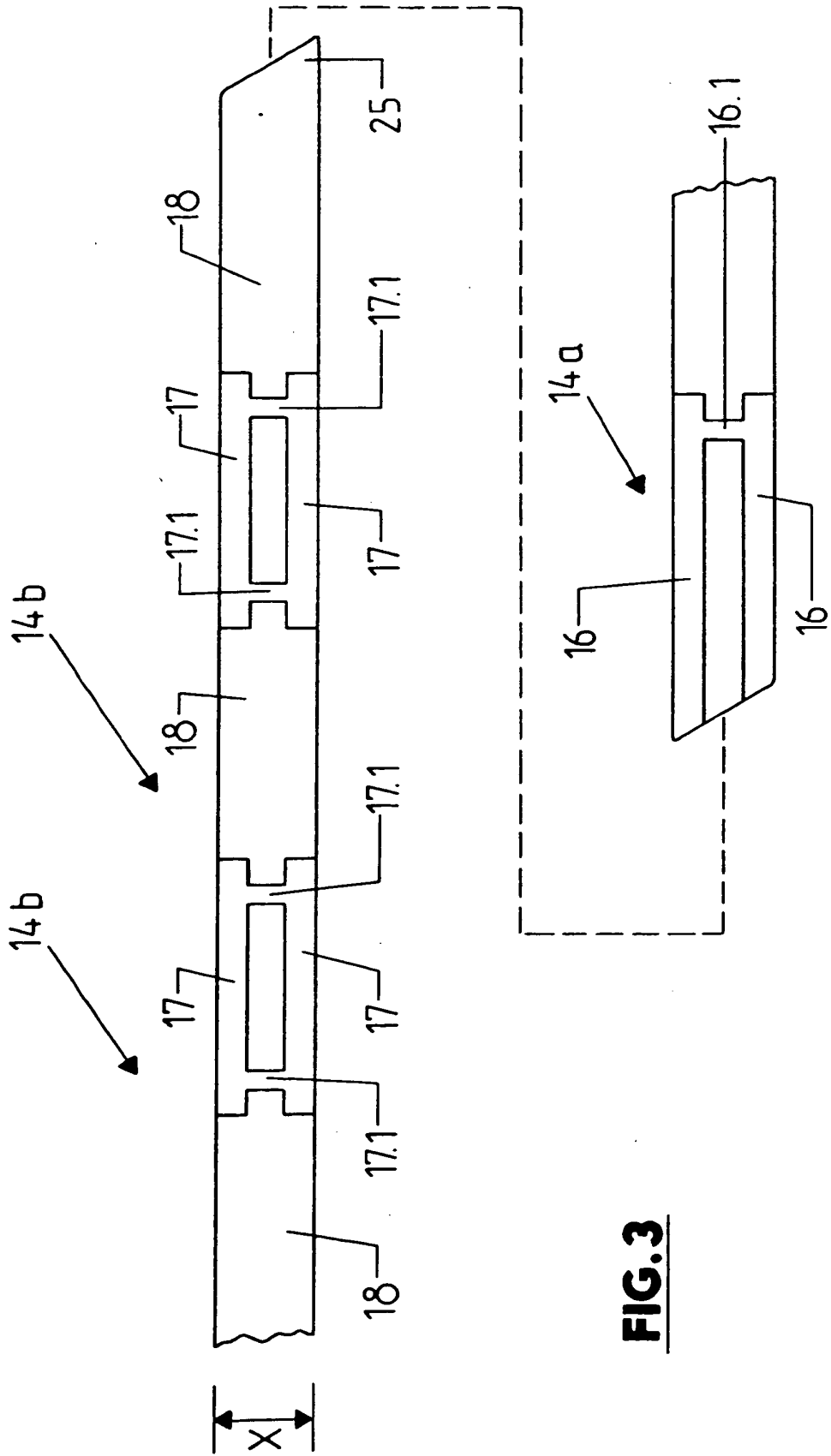


FIG. 3

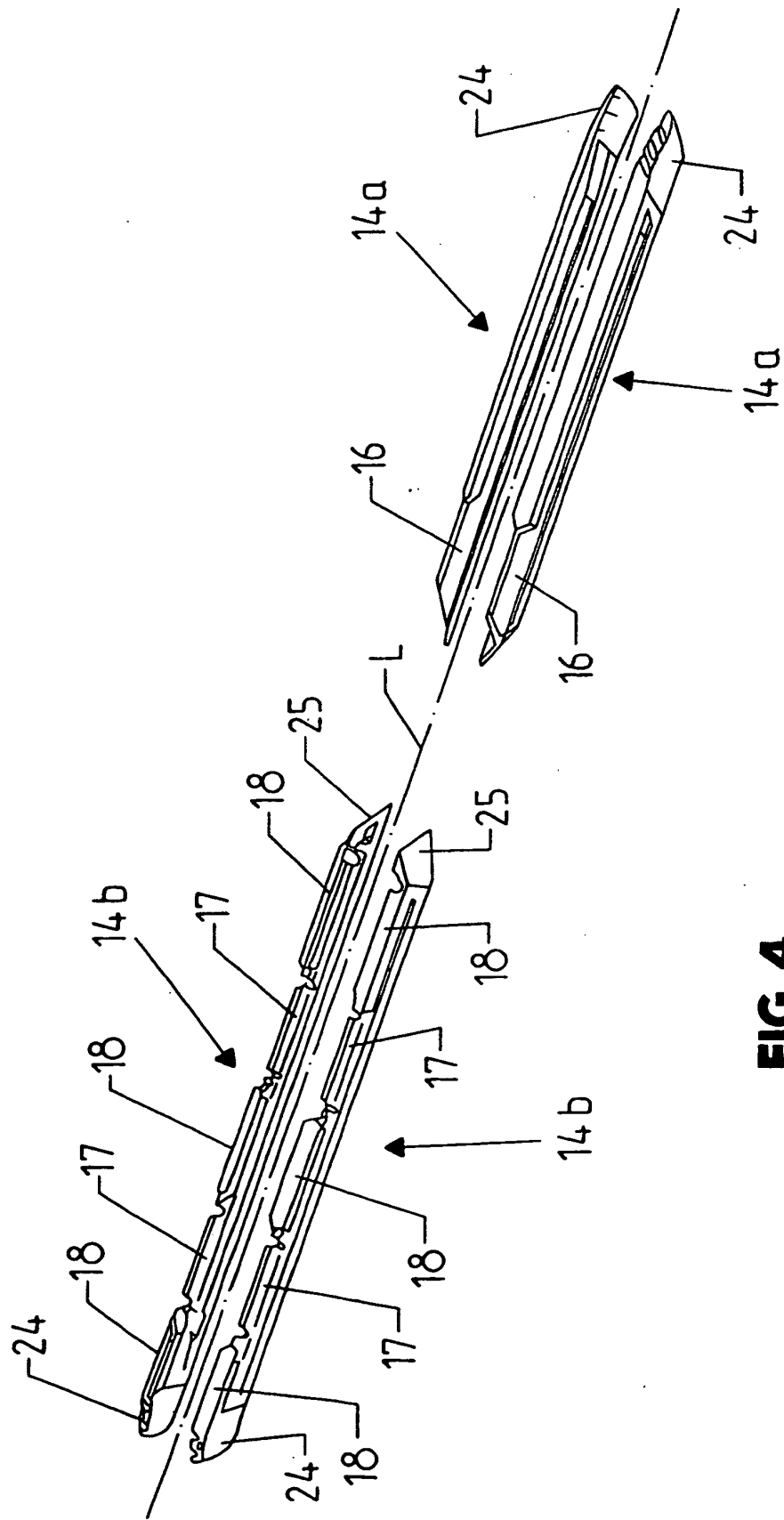


FIG. 4

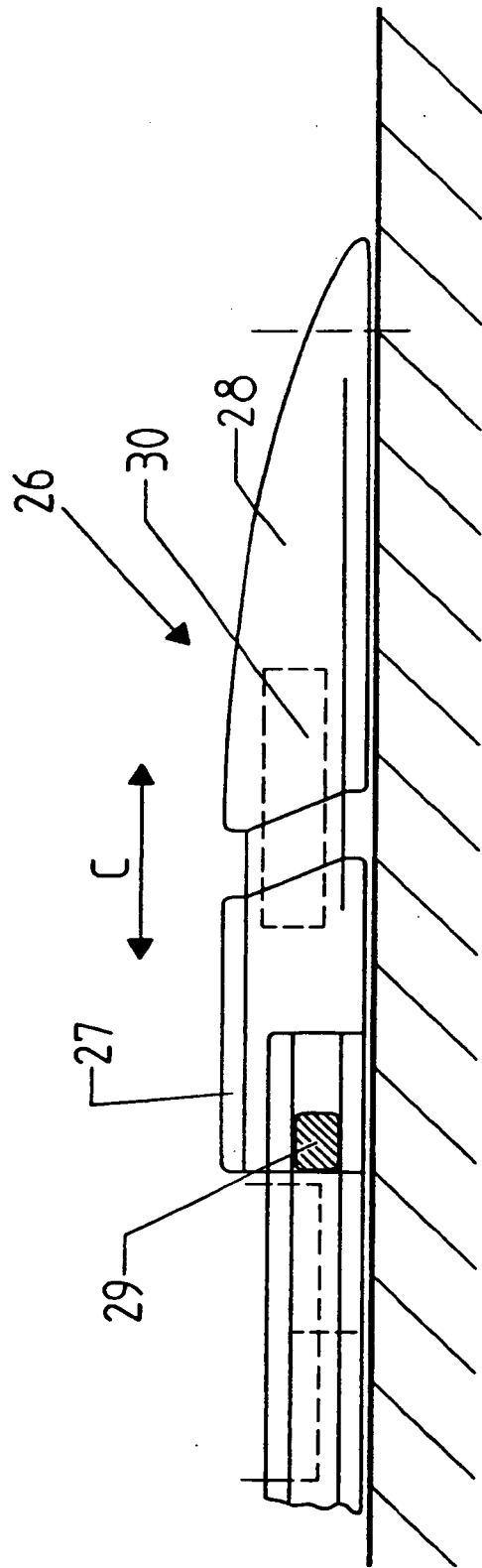


FIG. 5

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 10062884 [0002]
- EP 1611927 A [0003]
- WO 0249728 A [0003]
- WO 0249728A A [0003]
- US 2003193169 A1 [0004]