



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
**19.09.2007 Patentblatt 2007/38**

(51) Int Cl.:  
**A63C 7/10 (2006.01) A63C 9/00 (2006.01)**

(21) Anmeldenummer: **07005308.7**

(22) Anmeldetag: **14.03.2007**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL PL PT RO SE  
SI SK TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL BA HR MK YU**

• **Comploi, Otmar Moritz**  
**39046 St. Ulrich (IT)**

(72) Erfinder: **Comploi, Otmar Moritz**  
**39046 St. Ulrich (IT)**

(74) Vertreter: **Laufhütte, Dieter et al**  
**Lorenz-Seidler-Gossel**  
**Widenmayerstrasse 23**  
**80538 München (DE)**

(30) Priorität: **15.03.2006 DE 202006004100 U**

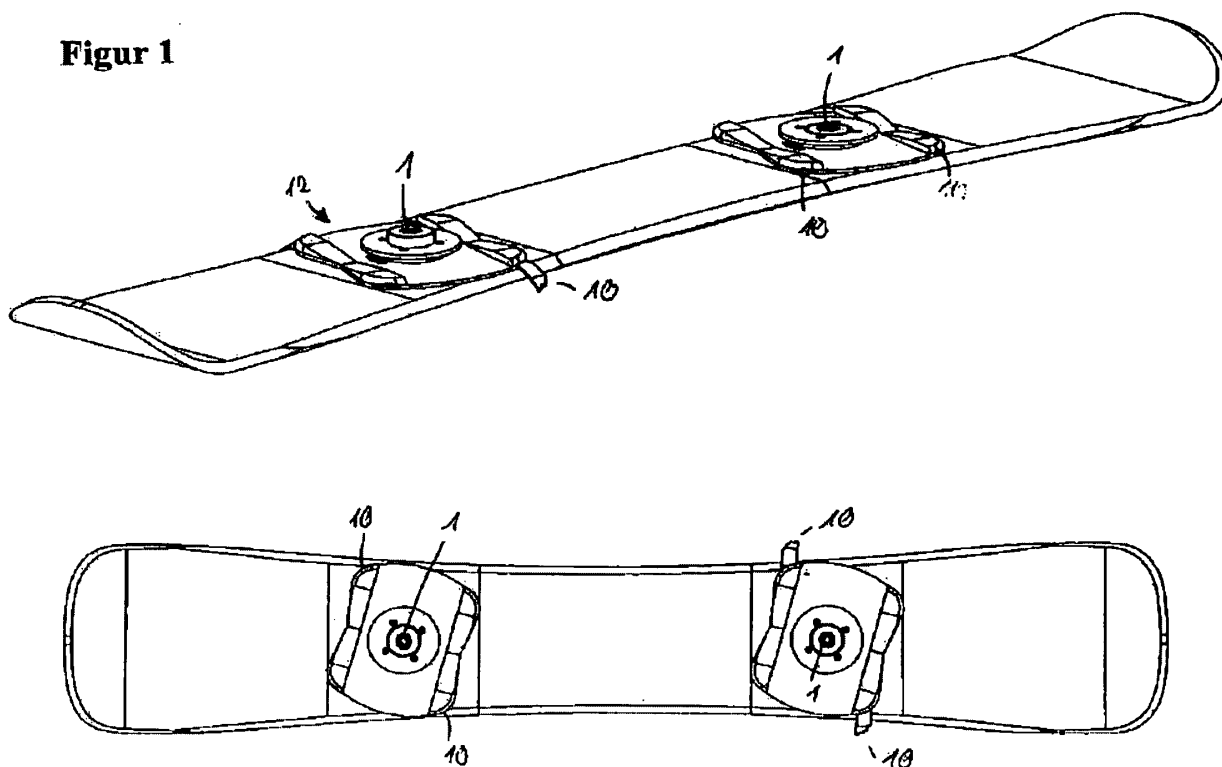
(71) Anmelder:  
• **Pertinger, Wilfried**  
**39037 Mühlbach (IT)**

(54) **Snowboardbremse**

(57) Die Erfindung betrifft eine Snowboardbremse mit einem Gehäuse, einem vorgespannten Bolzen, Bremsselementen und einer Kraftübertragungsstrecke

zwischen Bolzen und Bremsselementen. Erfindungsgemäß werden bei Herabtreten des Bolzens die Bremsselemente in das Gehäuse eingezogen.

**Figur 1**



## Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Snowboardbremse, welche eine maximale Sicherheit der Sporttreibenden auf den Pisten gewährleisten kann.

[0002] Im Rahmen der vorliegenden Erfindung ist ganz allgemein unter einer Snowboardbremse auch jede Bremse oder jeder Stopper für ein Gleitbrett zu verstehen.

[0003] Bei Snowboards ergibt sich allgemein das Problem, diese gegen unkontrolliertes Hinabgleiten am Hang zu sichern, wenn sie nicht mehr fest mit dem Snowboarder verbunden sind. Bisher wird hierzu das Snowboard mit einem Band mit Lasche am Bein des Snowboarders gesichert. Beim Abschnallen wird jedoch nicht selten vergessen, das Board an einem Snowboardständer festzubinden, so dass es sich von alleine fortbewegen kann. Einerseits gefährdet ein solches den Hang herabrutschendes Snowboard die Sicherheit der anderen Skifahrer, andererseits ist es für den Besitzer des Snowboards äußerst unangenehm und möglicherweise auch gefährlich, den Hang herabsteigen zu müssen, um sein Snowboard wieder zu finden. Dies macht die Handhabung des bisher bekannten Bandes mit Lasche umständlich und unbequem.

[0004] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es deshalb, eine Snowboardbremse zur Verfügung zu stellen, welche eine einfachere und sicherere Handhabung erlaubt.

[0005] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß von einer Snowboardbremse mit den Merkmalen des Anspruchs 1 erfüllt. Eine solche erfindungsgemäße Snowboardbremse umfasst dabei ein Gehäuse, einen vorgespannten Bolzen, Brems Elemente sowie eine Kraftübertragungsstrecke zwischen Bolzen und Brems Elementen. Steht niemand auf dem Snowboard, ragen die Brems Elemente aus dem Gehäuse hervor und verhindern so, dass sich das Snowboard von alleine fortbewegt. Durch Herabtreten des Bolzens beim Anschnallen des Snowboards werden nun die Brems Elemente in das Gehäuse eingezogen, so dass sie beim Snowboardfahren nicht weiter stören.

[0006] Hierdurch ergibt sich der Vorteil, dass das Snowboard automatisch gesichert ist, sobald der Snowboarder das Snowboard abgeschnallt hat. Der Snowboarder kann die Sicherung nicht mehr vergessen, da die Brems Elemente automatisch aus dem Gehäuse ausfahren, sobald der Bolzen nicht mehr herabgetreten wird. Die Brems Elemente greifen dann in den Schnee, wobei die dadurch erzeugte erhöhte Reibung ein Gleiten des Snowboards verhindert. Wird das Snowboard wieder angeschnallt, muss der Snowboardfahrer die Sicherung nicht extra anlegen, da durch Herabtreten des Bolzens die Brems Elemente automatisch in das Gehäuse eingezogen werden und die Fahrt freigeben. Da die Brems Elemente bei angeschnalltem Snowboard im Gehäuse verbleiben, vermindert sich bei der vorliegenden Erfindung auch die Verletzungsgefahr, da es keinerlei über-

stehende Teile der Snowboardbremse gibt. Auch ist die Konstruktion äußerst stabil und durch das die Brems Elemente umgebende Gehäuse gut gegen Schläge geschützt.

5 [0007] Insgesamt ergibt sich also durch die vorliegende Erfindung eine äußerst einfach und bequem zu handhabende Snowboardbremse, welche gleichzeitig die Sicherheit auf den Pisten erhöht.

10 [0008] Vorteilhafterweise ist in der Snowboardbremse der vorliegenden Erfindung zwischen der Kraftübertragungsstrecke und den Brems Elementen weiterhin eine Kraftübersetzungsvorrichtung vorgesehen. Diese erlaubt eine Übersetzung der Linearbewegung des vorgespannten Bolzens beim Herabtreten dieses Bolzens in eine andere Linearbewegung der Brems Elemente. Insbesondere erlaubt dies eine sehr flache Bauform der Snowboardbremse, da der vorgespannte Bolzen nur wenig aus dem Gehäuse herausragen muss, wenn das Snowboard abgeschnallt ist.

20 [0009] Weiterhin vorteilhafterweise wandelt dabei die Kraftübersetzungsvorrichtung eine bestimmte Linearbewegung der Kraftübertragungsstrecke in eine größere Linearbewegung des Brems Elements um. Damit können die Brems Elemente über eine große Strecke in den Schnee gedrückt werden, während der vorgespannte Bolzen lediglich um eine kleine Strecke aus dem Gehäuse herausfährt.

25 [0010] Die Kraftübertragungsstrecke umfasst dabei vorteilhafterweise ein in einer Führung laufendes Stahlseil. Dieses greift mit einer Seite am vorgespannten Bolzen an, so dass es beim Herabtreten des Bolzens linear entlang der Führung verschoben wird. Dies erlaubt eine sehr einfache und stabile Kraftübertragung, erlaubt aber gleichzeitig auch eine große Flexibilität bei der Formgebung der Kraftübertragungsstrecke, in dem die Führung für das Stahlseil entsprechend im Gehäuse vorgesehen wird.

30 [0011] Weiterhin vorteilhafterweise umfasst die Kraftübersetzungsvorrichtung ein Lineargetriebe, welches eine Linearbewegung aus der Kraftübertragungsstrecke in eine Linearbewegung der Brems Elemente umwandelt. Dies erlaubt einerseits eine äußerst flache Bauform der Snowboardbremse und gewährleistet andererseits eine stabile und zuverlässige Konstruktion.

35 [0012] Vorteilhafterweise weist das Lineargetriebe eine Schneckenstange mit zwei Bereichen unterschiedlich schräger Schneckenwindungen auf. Durch diese beiden Bereiche mit unterschiedlich schrägen Schneckenwindungen kann eine kleinere Linearbewegung aus der Kraftübertragungsstrecke in eine größere Linearbewegung der Brems Elemente umgewandelt werden.

40 [0013] Hierzu laufen vorteilhafterweise auf beiden Bereichen jeweils lediglich axial bewegliche Läufer mit entsprechenden Innengewinden, an welche jeweils die Kraftübertragungsstrecke und die Brems Elemente angeleitet sind. Diese Konstruktion erlaubt eine einfache und stabile Bewegungsübertragung bei gleichzeitig äußerst geringer Bauhöhe.

**[0014]** Weiterhin vorteilhafterweise weist die erfindungsgemäße Snowboardbremse mindestens zwei jeweils an gegenüberliegenden Seiten des Gehäuses angeordnete Brems Elemente auf, welche beim Abschnallen des Snowboards auf beiden Seiten des Snowboards in den Schnee eingreifen können. Dies erhöht die Reibung zusätzlich, so dass das Snowboard besonders gut gegen ein eigenständiges Fortgleiten gesichert ist.

**[0015]** Weiterhin vorteilhafterweise wird die erfindungsgemäße Snowboardbremse so auf einem Snowboard angebracht, dass sie sich unterhalb der Snowboardbindung befindet. Beim Anschnallen des Snowboards tritt der Snowboardfahrer also automatisch auf den vorgespannten Bolzen und tritt diesen herab, so dass die Brems Elemente in das Gehäuse eingezogen werden. Solange der Snowboardfahrer also angeschnallt bleibt, befinden sich auch die Brems Elemente in ihrer inaktiven Stellung im Gehäuse. Wird das Snowboard jedoch abgeschnallt, ist auch der vorgespannte Bolzen wieder freigegeben und bewegt sich durch die Vorspannung aus dem Gehäuse heraus. Dies bewirkt, dass über die Kraftübertragungsstrecke zwischen dem Bolzen und den Brems Elementen die Brems Elemente aus dem Gehäuse ausgefahren werden.

**[0016]** Vorteilhafterweise ist die erfindungsgemäße Snowboardbremse dabei so auf dem Snowboard angebracht, dass die Brems Elemente in diesem abgeschnallten Zustand über das Snowboard hinaus seitlich nach unten ragen, so dass sie mit der Piste in Kontakt sind und das Snowboard am Weggleiten hindern.

**[0017]** Es ist offensichtlich, dass anstelle der Kraftübertragungsstrecke aus einem in einer Führung laufenden Stahlseil und der Kraftübersetzungsvorrichtung in Form eines Lineargetriebes auch andere Möglichkeiten zur Kraftübertragung zwischen Bolzen und Brems Elementen möglich sind. Zum einen sind hier ein einfacher Hebelmechanismus denkbar, zum andern aber auch eine Kraftübertragung über Zahnstangen und Zahnräder bzw. eine hydraulische Kraftübertragung.

**[0018]** Besonders vorteilhaft ist die zuvor beschriebene Snowboardbremse in eine Snowboardbindung integriert.

**[0019]** Ausführungsbeispiele der vorliegenden Erfindung werden nun anhand von Zeichnungen näher erläutert. Dabei zeigen:

Figur 1: eine perspektivische Ansicht und eine Draufsicht eines Snowboards, wobei Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäße Snowboardbremse montiert sind,

Figur 2: eine schematische Ansicht aller beweglichen Teile des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,

Figur 3: zwei Schnittansichten und eine Draufsicht des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,

Figur 4: eine Explosionszeichnung des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,

5 Figur 5: eine Draufsicht und zwei Schnittansichten des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung,

10 Figur 6: zwei perspektivische Ansichten des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung zusammen mit zwei perspektivischen Ansichten eines ersten Ausführungsbeispiels des erfindungsgemäßen Lineargetriebes und

15 Figur 7: eine Draufsicht und eine perspektivische Ansicht eines zweiten Ausführungsbeispiels des erfindungsgemäßen Lineargetriebes.

**[0020]** In Figur 1 ist dargestellt, wie das Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Snowboardbremse auf einem Snowboard montiert werden kann. Das Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Snowboardbremse ist genau dort auf dem Snowboard angebracht, wo der Snowboardfahrer auf dem Snowboard steht, so dass bei angeschnallten Snowboard die vorgespannten Bolzen 1 automatisch in das Gehäuse 12 herabgetreten werden. Beim oberen Snowboard rechts und beim unteren Snowboard links sieht man das Ausführungsbeispiel in eben diesem Zustand. Die vorgespannten Bolzen 1 sind in die Snowboardbremse herabgetreten, so dass die Brems Elemente 10 vollkommen ins Gehäuse eingezogen sind. Hierdurch weist die erfindungsgemäße Snowboardbremse während der Fahrt keinerlei überstehende Teile auf, was insbesondere die Verletzungsgefahr durch die Snowboardbremse erheblich verringert.

**[0021]** Beim oberen Snowboard links und beim unteren Snowboard rechts ist dagegen das Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Snowboardbremse im abgeschnallten Zustand zu sehen. Hierbei ist der vorgespannte Bolzen 1 aus dem Gehäuse ausgefahren, wodurch auch die Brems Elemente 10 über die Kante des Snowboards nach unten in den Schnee gedrückt werden. Die äußeren Kanten der Brems Elemente 10 sind dabei mit Zacken ausgestattet, so dass sie eine große Reibung erzeugen und das Snowboard effektiv an einer Stelle halten. Bei ausgefahrenen Brems Elementen 10 ist das Snowboard damit effektiv gegen versehentliches Weggleiten gesichert.

**[0022]** Auf der perspektivischen Ansicht oben in Figur 1 ist besonders gut zu sehen, dass das Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Snowboardbremse eine äußerst geringe Bauhöhe aufweist, so dass es problemlos auf jedem Snowboard montiert werden kann, ohne dessen Funktionalität zu beeinträchtigen. Beim Anschnallen tritt der Snowboardfahrer einfach auf den vorgespannten Bolzen 1, tritt diesen herab und steht nun auf dem gesamten Mittelteil des Gehäuses 12.

**[0023]** Figur 2 ergibt nun eine schematische Übersicht

über die Wirkungsweise eines Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Snowboardbremse. Ganz rechts ist der vorgespannte Bolzen 1 gezeigt, der über eine Kraftübertragungsstrecke 2 mit einem Kraftverteilungsglied 3 in Verbindung steht. Dieses Kraftverteilungsglied 3 steht wiederum über eine Kraftübertragungsstrecke 13 mit einem ersten Läufer 4 in Verbindung. Dieser erste Läufer 4 ist Teil eines Lineargetriebes, welches aus einer Schneckenstange 6 mit zwei unterschiedlichen Bereichen unterschiedlich schräger Schneckenwindungen, dem ersten Läufer 4 und einem zweiten Läufer 5 besteht. Der zweite Läufer 5 ist nun über ein Verbindungselement 7 mit dem Bremsselement 10, welches durch einen Führungsbolzen 8 und eine Führungsschiene 9 geführt wird, verbunden.

**[0024]** Wird nun der vorgespannte Bolzen 1 herabgetreten, bewegt er den ersten Läufer 4 über die Kraftübertragungsstrecke 2, das Kraftverteilungsglied 3 und die Kraftübertragungsstrecke 13 auf der Schneckenstange 6 entlang. Der erste Läufer 4 ist dabei lediglich axial beweglich, so dass er selbst nicht in Drehbewegung versetzt werden kann. Durch seine axiale Bewegung versetzt der Läufer 4 die Schneckenstange 6 dabei in Rotation. Die Rotation der Schneckenstange 6 bewirkt bei dem zweiten Läufer 5, welcher ebenfalls nicht rotieren kann, eine axiale Bewegung. Die Übersetzung der axialen Bewegung der beiden Läufer 4 und 5 wird dabei durch die unterschiedlichen Schrägungen der Schneckenwindungen in den beiden Bereichen eingestellt. Insbesondere kann hierdurch erreicht werden, dass eine relativ kurze Linearbewegung des ersten Läufers 4 in eine relativ große Linearbewegung des zweiten Läufers 5 umgewandelt werden kann. Der zweite Läufer 5 bewegt nun über das Verbindungselement 7 das Bremsselement 10 durch die Führungsschiene 9 in das Gehäuse hinein. Der vorgespannte Bolzen 1 nicht mehr herabgetreten, so bewegt er sich durch die Vorspannung wieder aus dem Gehäuse heraus, so dass der eben beschriebene Vorgang rückwärts abläuft und das Bremsselement 10 wieder aus dem Gehäuse herausgefahren wird.

**[0025]** In Fig. 2 sind dabei die Schrägen der Schneckenwindungen in den beiden unterschiedlichen Bereichen des Lineargetriebes so ausgeführt, dass sich die beiden Läufer 4 und 5 bei Rotation der Schneckenstange 6 aufeinander zu bzw. voneinander weg bewegen, wie dies näher auch aus Fig. 7 ersichtlich ist. Umgekehrt ist es aber selbstverständlich auch möglich, dass durch die geschickte Anordnung der Kraftübertragungsstrecken 2 und 13 die Kraftübertragungsstrecke 13 so am ersten Läufer 4 angreift, dass die Windungen der beiden Bereiche der Schneckenstange 6 in die gleiche Richtung zeigen können, womit das Lineargetriebe die Richtung der beiden Läufer gleich lässt und lediglich die Strecke, welche sie zurücklegen, verändert. Dies ist die Lösung, welche in den folgenden detaillierteren Zeichnungen Fig. 3 bis Fig. 6 gewählt wurde.

**[0026]** Figur 3 zeigt nun zwei Schnittansichten des Ausführungsbeispiels der vorliegenden Erfindung ent-

lang der Linien B-B und A-A der ebenfalls gezeigten Draufsicht. Die obere Schnittansicht entlang der Linie B-B zeigt dabei das Gehäuse 12 aus welchem die Bremsselemente 10 ausgefahren sind. Die untere Schnittansicht entlang der Linie A-A zeigt einen Schnitt durch den vorgespannten Bolzen 1, welcher von einer Feder 11 vorgespannt und nach oben gedrückt wird. An dem vorgespannten Bolzen 1 ist die Kraftübertragungsstrecke 2 angelenkt, welche aus einem Stahlseil besteht, welches in einer Führung läuft. Wird nun der vorgespannte Bolzen 1 nach unten getreten, bewegen sich die Stahlseile 2 in ihren Führungen nach außen.

**[0027]** Aus der Explosionszeichnung in Figur 4 ist nun auch die restliche Kraftübertragungsstrecke zu sehen. Die Kraftübertragungsstrecke 2, welche am vorgespannten Bolzen 1 angelenkt ist, bewegt über ein Kraftverteilungsglied 3 jeweils zwei Kraftübertragungsstrecken 13, welche ebenfalls aus einem Stahlseil in einer Führung bestehen. Die Führungen der Kraftübertragungsstrecke 13 sind dabei U-förmig gestaltet, so dass die Bewegung der Kraftverteilungsglieder 3 nach außen am anderen Ende der Kraftübertragungsstrecken 13 in eine Bewegung nach innen umgewandelt wird. Diese anderen Enden der Kraftübertragungsstrecken 13 bewegen wiederum erste Läufer 4 auf den Schneckenstangen 6. Diese werden dadurch in Rotation gebracht und bewegen wiederum zweite Läufer 5, welche über Verbindungselemente 7 die Bremsselemente 10 in den Führungsschienen 9 im Gehäuse 12 heraus oder in das Gehäuse 12 hinein bewegen. Das Gehäuse 12 besteht dabei im wesentlichen aus einem Unterteil und einem Oberteil, zwischen dem sich die beweglichen Teile befinden.

**[0028]** Fig. 5 zeigt links das Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung in einer Draufsicht. Insbesondere sind die Führungen und die Stahlseile der Kraftübertragungsstrecken 13 gut zu sehen. Diese beginnen an dem Kraftverteilungsglied 3 und sind von dort aus U-förmig geführt, so dass sie an ihrem anderen Ende neben dem Lineargetriebe entlang in Richtung Snowboardmitte laufen. Wird der vorgespannte Bolzen 1 in das Gehäuse 12 hineingetreten, bewegt er über die Kraftübertragungsstrecke 2 das Kraftverteilungsglied 3 nach außen, so dass die an dem Lineargetriebe angelenkten Enden der Kraftübertragungsstrecken 13 nach innen bewegt werden.

**[0029]** Rechts in Fig. 5 ist oben eine Schnittansicht der Snowboardbremse mit eingezogenen Bremsselementen 10 bei herabgetretenem vorgespanntem Bolzen 1 und unten mit ausgefahrenen Bremsselementen 10 bei aus dem Gehäuse 12 herausragendem vorgespannten Bolzen 1 zu sehen.

**[0030]** Aus Figur 6 ist nun die Wirkungsweise des Lineargetriebes nochmals ersichtlich. Links oben ist das Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Snowboardbremse dabei mit ausgefahrenen Bremsselementen 10 gezeigt. Das zugehörige Lineargetriebe links oben zeigt dabei die entsprechende Stellung der Läufe 4 und 5 auf der Schneckenstange 6. Der vorgespannte Bolzen

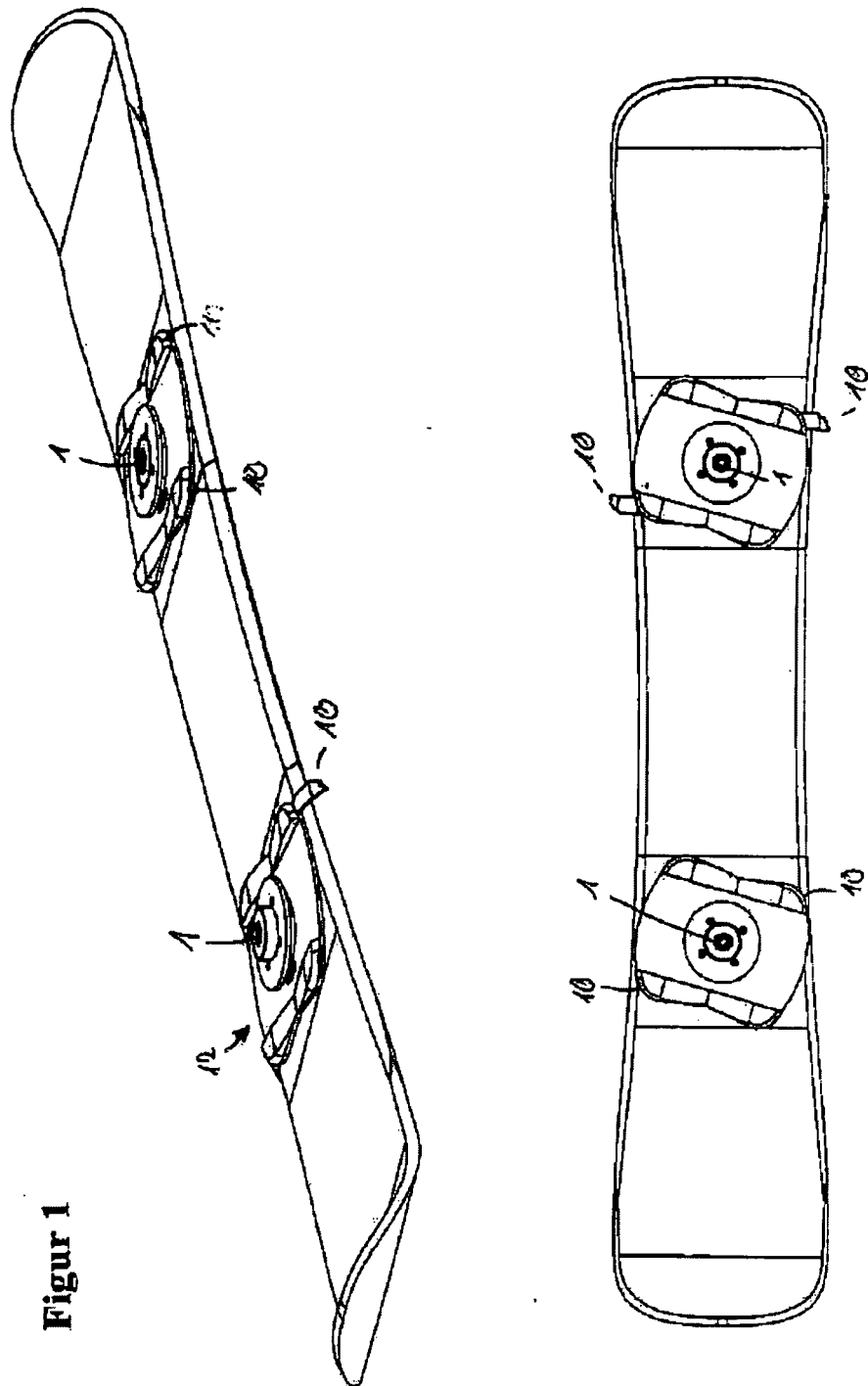
1 ist maximal aus dem Gehäuse 12 nach oben herausgedrückt, so dass er über die Kraftübertragungsstrecken 2 und 13, und dabei insbesondere über die U-förmige Kraftübertragungsstrecke 13 den ersten Läufer 4 in seine Maximalposition ganz nach links unten bewegt hat. Der zweite Läufer 5 ist ebenfalls in seiner Maximalposition links unten, in dem das am zweiten Läufer 5 angebrachte Bremsselement 10 komplett aus dem Gehäuse ausgefahren ist. Wird nun aber der vorgespannte Bolzen 1 in das Gehäuse hineingetreten, wie dies rechts unten im Bild zu sehen ist, schiebt dieser über die Kraftübertragungsstrecken 2 und 13 den ersten Läufer 4 entlang der Schneckenstange 6 nach rechts oben. Der Läufer 6 kann dabei selbst nicht rotieren, so dass er durch seine axiale Bewegung die Schneckenstange 6 in Rotation versetzt. Der zweite Läufer 5 kann ebenfalls nicht rotieren, so dass er von der Rotation der Schneckenstange 6 axial entlang der Schneckenstange 6 nach oben rechts bewegt wird. Durch die unterschiedlich starke Schrägung der Schneckenwindungen in den beiden Bereichen wird dabei eine kleine axiale Bewegung des ersten Läufers 4 in eine größere axiale Bewegung des zweiten Läufers 5 umgewandelt. Hierdurch werden die am zweiten Läufer 5 angebrachten Bremsselemente 10 komplett in das Gehäuse 12 der erfindungsgemäßen Snowboardbremse eingezogen.

**[0031]** Die links oben gezeigte erfindungsgemäße Snowboardbremse schützt also das Snowboard automatisch gegen Wegggleiten, während - wie rechts unten gezeigt - durch Herabtreten des vorgespannten Bolzens die Bremsselemente ebenso automatisch wieder eingezogen werden, so dass der Snowboardfahrer nach dem Anschnallen des Snowboards sofort losfahren kann.

**[0032]** In Fig. 7 ist ein zweites Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Lineartriebes zu sehen, welches im wesentlichen den schon in Fig. 2 gezeigten Aufbau aufweist. Während im ersten Ausführungsbeispiel die Kraftübertragungsstecken 13 und das Verbindungselement 7 von der gleichen Seite her auf ihre jeweiligen Läufer 4 und 5 angreifen und diese deshalb zwar mit unterschiedlichen Wegen, aber in die gleiche Richtung bewegt werden, greifen im zweiten Ausführungsbeispiel die Kraftübertragungsstecken 13 und das Verbindungselement 7 von unterschiedlichen Seiten auf ihre jeweiligen Läufer 4 und 5 zu, so dass sich diese aufeinander zu bzw. voneinander weg bewegen. Hierzu haben die Schneckenwindungen in den zwei Bereichen entgegengesetzte Windungsrichtungen. Die Kraftübertragungsstecken 13 sind dafür, wie lediglich schematisch angedeutet, nicht U-förmig ausgeformt, sondern verlaufen im wesentlichen gerade von dem vorgespannten Bolzen 1 weg. Auch sind die Kraftübertragungsstrecken 13 und das Verbindungselement 7 auf beiden Seiten ihrer jeweiligen Läufer angelenkt.

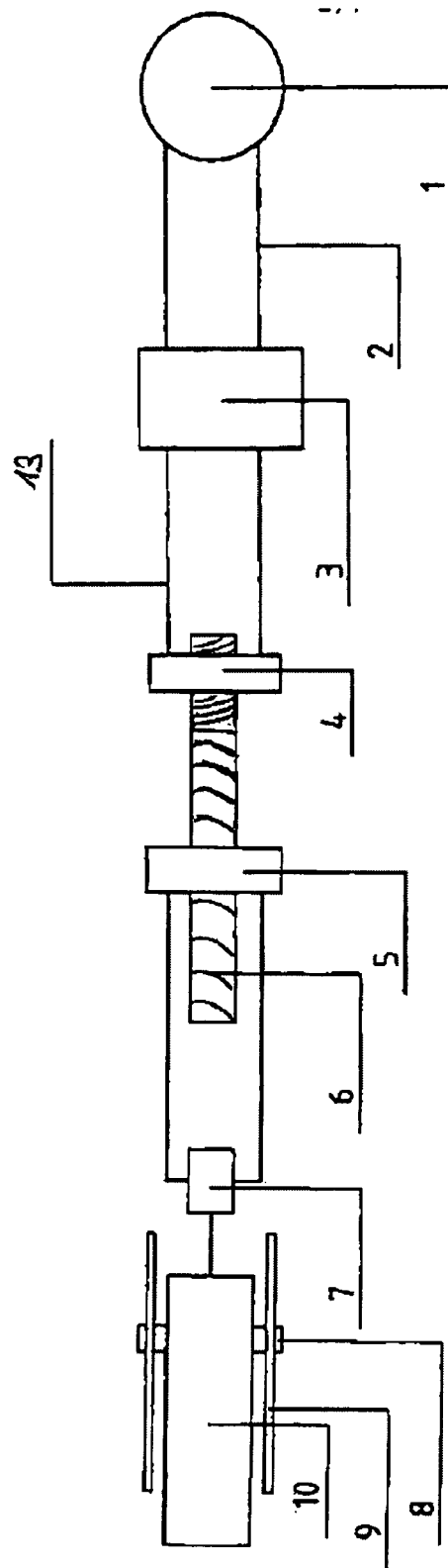
## Patentansprüche

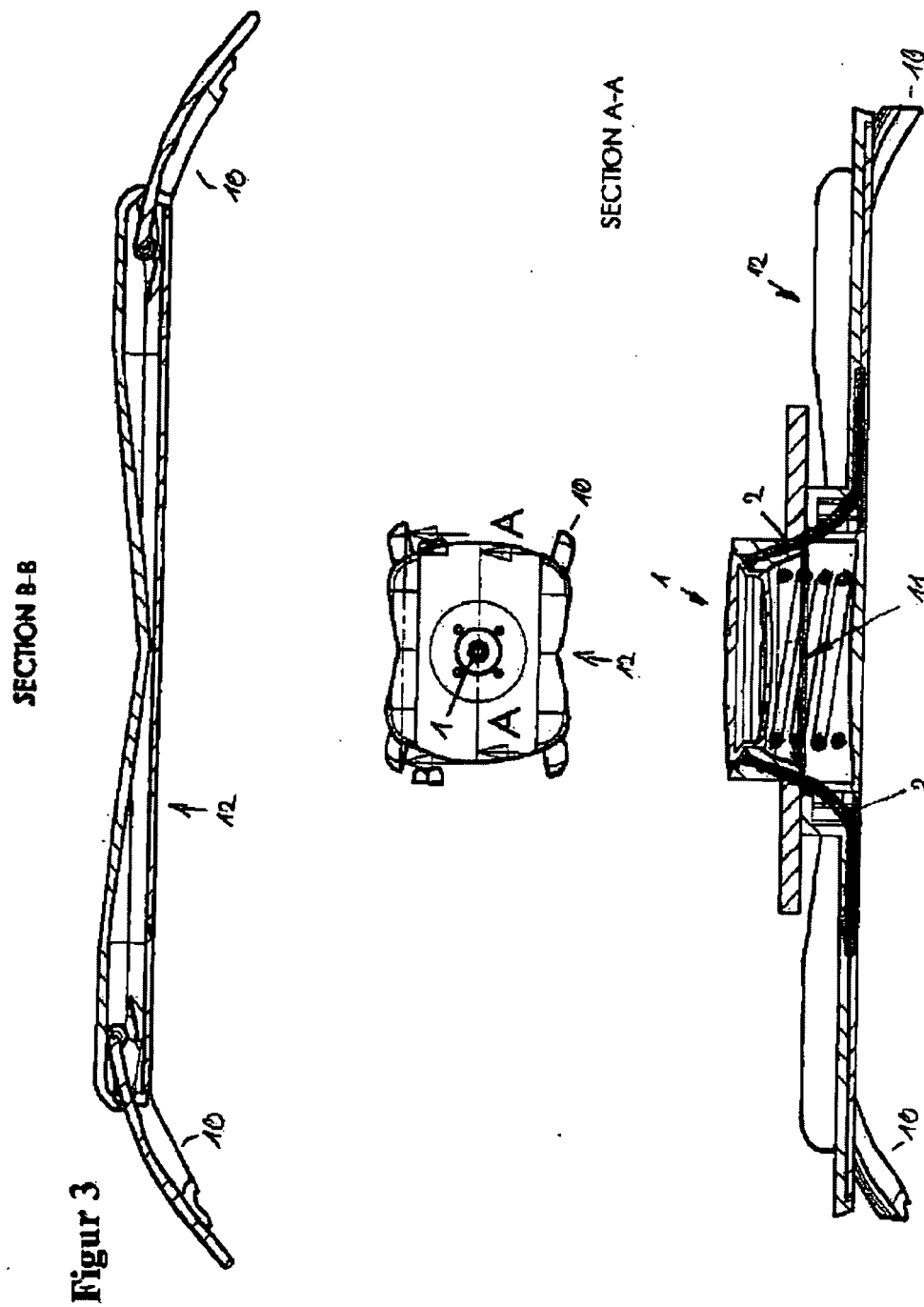
1. Snowboardbremse mit einem Gehäuse, einem vorgespannten Bolzen, Bremsselementen und einer Kraftübertragungsstrecke zwischen Bolzen und Bremsselementen, wobei durch Herabtreten des Bolzens die Bremsselemente in das Gehäuse eingezogen werden.
2. Snowboardbremse nach Anspruch 1, wobei zwischen der Kraftübertragungsstrecke und den Bremsselementen weiterhin eine Kraftübersetzungsvorrichtung vorgesehen ist.
3. Snowboardbremse nach Anspruch 2, wobei die Kraftübersetzungsvorrichtung eine bestimmte Linearbewegung der Kraftübertragungsstrecke in eine größere Linearbewegung des Bremsselements umwandelt.
4. Snowboardbremse nach Anspruch 1, wobei die Kraftübertragungsstrecke ein in einer Führung laufendes Stahlseil umfaßt.
5. Snowboardbremse nach Anspruch 2, wobei die Kraftübersetzungsvorrichtung ein Lineargetriebe umfaßt.
6. Snowboardbremse nach Anspruch 5, wobei das Lineargetriebe eine Schneckenstange mit zwei Bereichen unterschiedlich schräger Schneckenwindungen aufweist.
7. Snowboardbremse nach Anspruch 6, wobei auf beiden Bereichen jeweils lediglich axial bewegliche Läufer mit den entsprechenden Innengewinden laufen, an welche jeweils die Kraftübertragungsstrecke und die Bremsselemente angelenkt sind.
8. Snowboardbremse nach Anspruch 1, welches mindestens zwei jeweils an gegenüberliegenden Seiten des Gehäuses angeordnete Bremsselemente aufweist.
9. Snowboardbremse nach einem der vorangehenden Ansprüche, bei der diese in eine Bindung des Snowboards integriert ist.
10. Snowboard mit einer Snowboardbremse nach einem der vorangegangenen Ansprüche, bei dem die Snowboardbremsen an der gleichen Stelle wie die Bindungen des Snowboards angebracht sind.
11. Snowboard mit einer Snowboardbremse nach einem der Ansprüche 1 bis 8, wobei beim abgeschnallten Zustand die Bremsselemente über das Snowboard hinaus seitlich nach unten ragen.



Figur 1

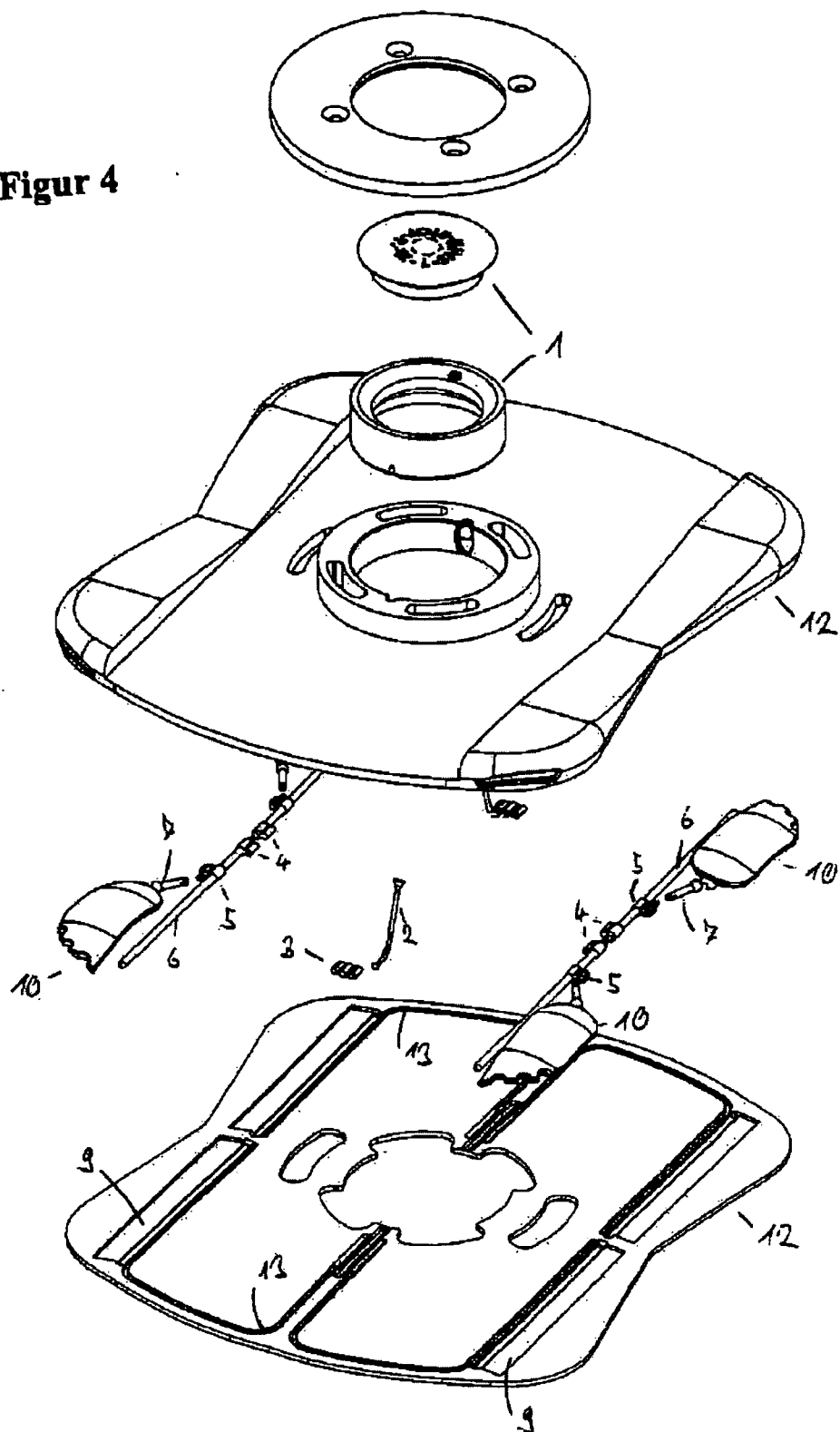
**Figur 2**



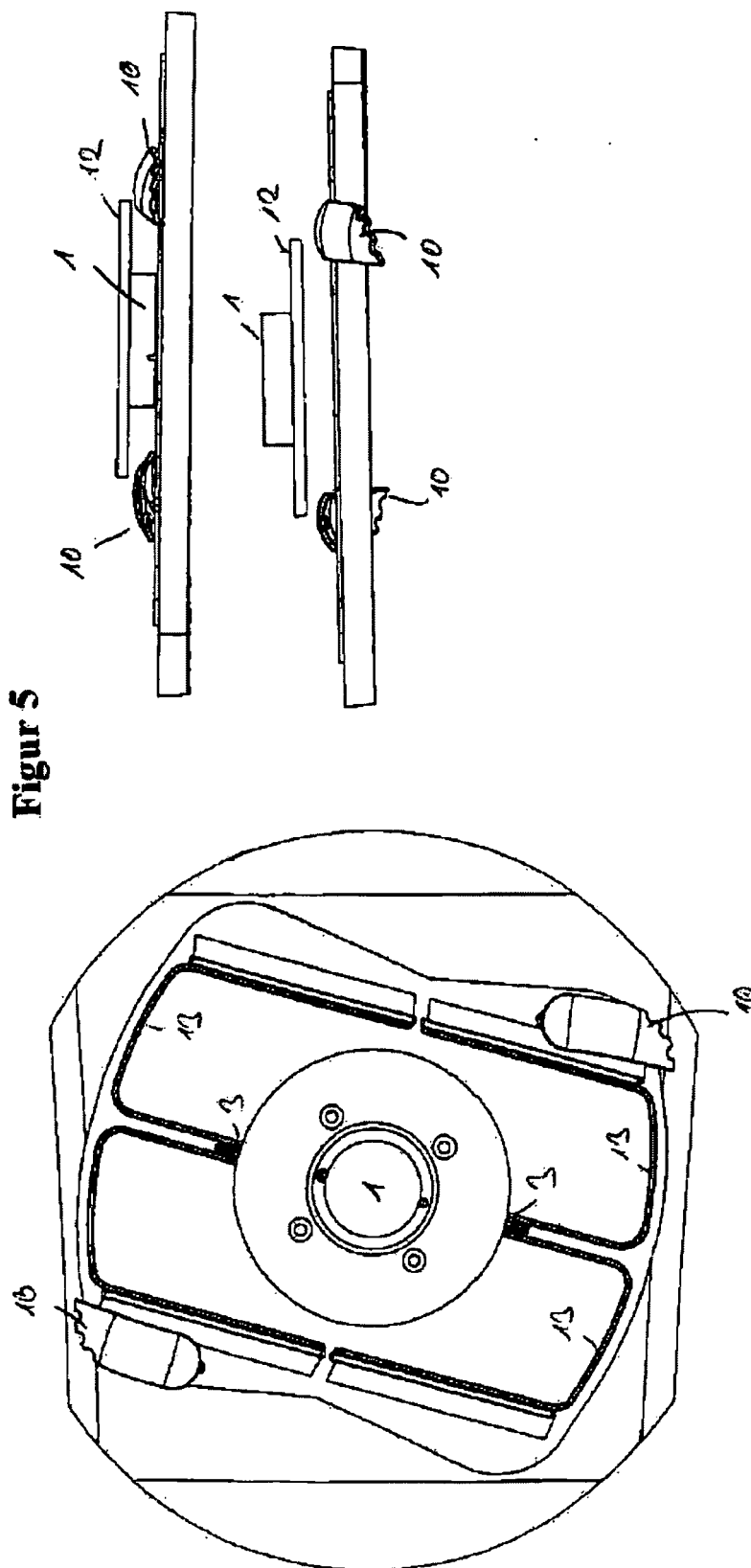




Figur 4



Figur 5



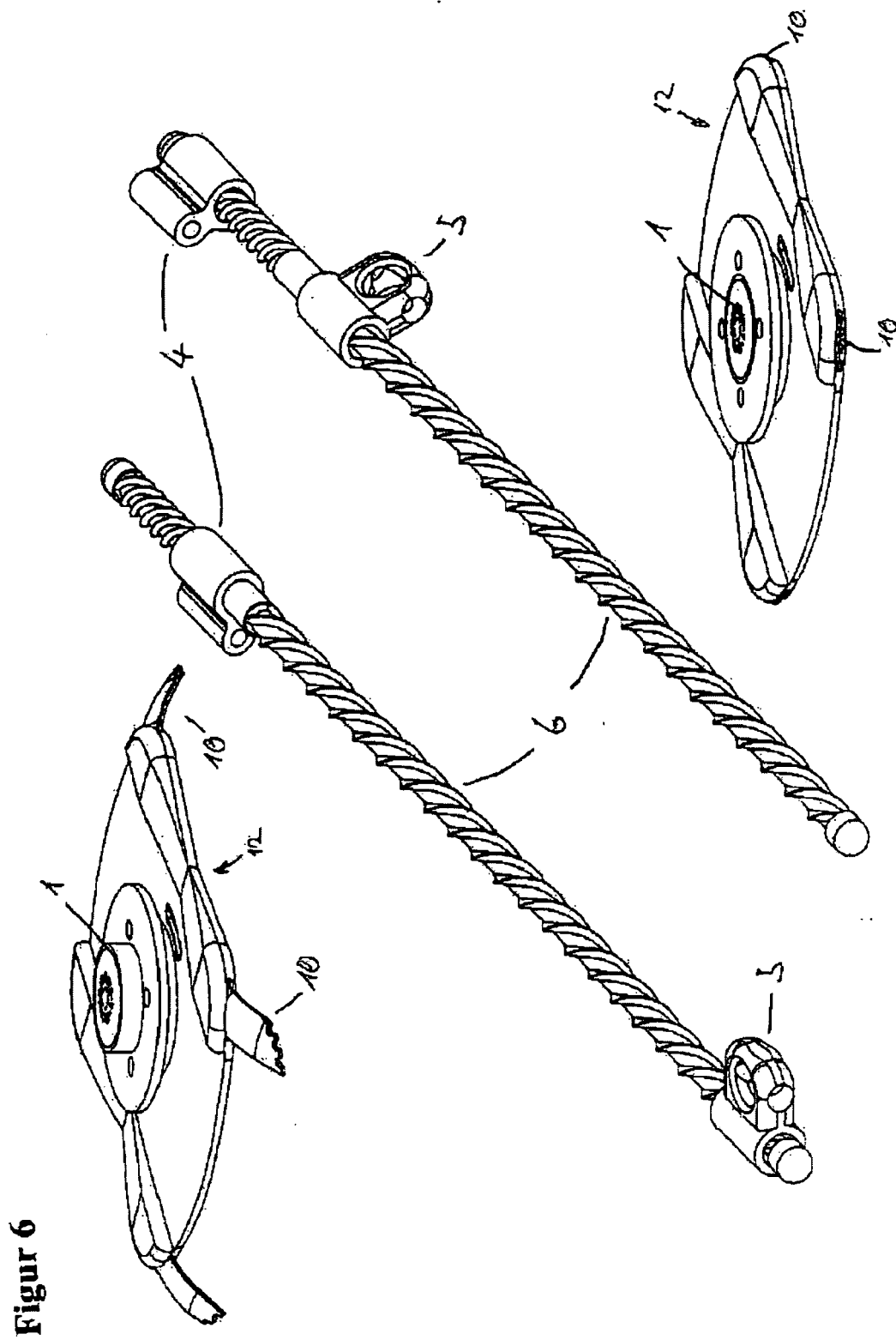


Figure 6

