



5. Weltmeisterschaften für Schienen-HPVs Laupen, Schweiz



1. Einleitung

Der Verein «Future Bike» und das Städtchen Laupen laden ein zu den Weltmeisterschaften für Schienen-HPV's:

1./2. September 2001

Die Rennen finden auf derselben Strecke statt wie bei den vorherigen Rennen. Die Strecke ist in einem sehr guten Zustand, da sie regelmässig benutzt wird.

Unser Hauptereignis wird der 200 m Sprint sein. Wir planen aber auch Aktionen für Tourenfahrzeuge oder Draisinen, je nach Anzahl der Anmeldungen.

Um die Konstruktion von neuen Fahrzeugen zu fördern, wird die **Rangliste für das Fahrzeug** und nicht für der/die Fahrer/in geführt.

2. Anmeldung, Testfahrten

Die Anmeldung erfolgt an das Sekretariat Future Bike (Adresse siehe unten) zusammen mit einem Beschrieb des vorgesehenen Fahrzeuges, nach Möglichkeit mit einer Skizze oder einem Photo.

Die Strecke kann für eigene Testfahrten benutzt werden. Anmeldung und Terminabsprache via Sensetalbahn.

Anmeldung

Future Bike CH, Jürg Hölzle
Gwattstrasse 77 a, CH-3645 Gwatt, Schweiz,
Tel P: 0041 33 335 31 55, Fax G: 0041 33 228 30 39
Email: info@futurebike.ch

Web

<http://www.futurebike.ch/>

Technische Belange

Theo Schmidt Ortbühl 44, CH-3612 Steffisburg
Tel & Fax P: 0041 33 437 19 12, Email: tschmidt@mus.ch

Testfahrten, Unterkunft

Tourismus Laupenamt / Sensetalbahn
Postfach 55, CH-3177 Laupen
Tel G: 0041 31 740 62 75, Fax G: 0041 31 740 62 26
Email: tourismus@laupenamt.ch
<http://www.laupenamt.ch>

3. Zulassung

Die Fahrzeuge werden in Kategorien aufgeteilt, wobei ein oder mehrere Fahrer und Passagiere möglich sind.

3.1. Rennfahrzeuge

Diese besonders aerodynamisch gebauten Vehikel sollen im Sprint möglichst hohe Geschwindigkeiten erreichen. Zu schlagen sind 63.55 km/h von Hansueli Russenberger (1998).

Als Rennfahrzeuge zugelassen werden nur solche, die besonders sorgfältig in Bezug auf Sicherheit konstruiert sind. Bei den auftretenden Geschwindigkeiten müssen Entgleisungen auch bei Vollbremsungen ausgeschlossen sein. Das Fahrwerk und die Rad-aufhängung müssen besonders verwindungssicher konstruiert sein.

3.2. Gebrauchs- und Tourenfahrzeuge

Der Schwerpunkt dieser Fahrzeuge ist die praktische Verwendbarkeit für den Transport von Personen und Gütern, sei es für touristische Zwecke, auf privaten Gleisen wie in Fabrikarealen, oder für Sonderaufgaben wie Halligbahnen oder Gleisinspektionen.

4. Sicherheit

4.1. Vermeidung von Entgleisungen

Das Gleis befindet sich auf einem erhöhten, grobem Schotterbett mit einigen Stahlmasten seitwärts. Es ist unbedingt nötig, jegliche Entgleisung bei erhöhten Geschwindigkeiten zu vermeiden. Zur Rennkategorie werden nur Fahrzeuge zugelassen, bei denen diesbezüglich keine Bedenken bestehen.

4.2. Fahrwerk

Die relativ breiten Fahrwerke müssen genügend stabil und verwindungssicher sein. Insbesondere ist den Bremskräften Rechnung zu tragen.

4.3. Bremsen

Die Bremsen haben auf alle Räder zu wirken, oder auf mindestens zwei Rädern und die Schienen. Die Bremsen müssen mindestens guten Fahrradbremsen entsprechen und es müssen zwei unabhängige Kreise vorhanden sein. Eine Parkierbremse oder ein Schienenbremskeil müssen vorhanden sein. Wegen der relativ breiten Spur muss der Bremskraftverteilung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden: diese muss entsprechenden der seitlichen Position des Schwerpunktes so ausgeführt werden, dass kein übermässiges Giermoment auftreten kann, was eine Entgleisung auslösen könnte. Dies muss insbesondere für schnelle Fahrzeuge und für solche für mehrere Personen gut gelöst sein.

4.4. Warnsignal

Jedes Fahrzeug muss mit einem wirksamen akustischen Signalmittel ausgerüstet sein.

4.5. Gewicht

Die Fahrzeuge müssen von ihren Besatzungen aufgleist oder von den Schienen genommen werden können.

4.6. Fahrbetrieb

Alle Teilnehmer sind verpflichtet, die Anweisungen der Funktionäre zu befolgen und so zu fahren, dass Kollisionen ausgeschlossen sind. In Notfällen müssen sie nach Möglichkeit Ihr Fahrzeug rasch vom Gleis entfernen können.

4.7. Schutz

Bei allen Fahrten über Schrittempo müssen Schutzhelme getragen werden. Ebenfalls müssen die Fahrzeuge so gebaut sein, dass Körperteile den Boden nicht unbeabsichtigt berühren können oder Personen herausfallen können.

4.8. Verantwortung

Die Verantwortung für die Betriebssicherheit der Fahrzeuge liegt allein bei den Konstrukteuren und Fahrern, auch wenn sie von der technischen Kommission zum Rennen zugelassen sind. Sowohl die Organisatoren als auch die Sensetalbahn lehnen ausdrücklich jede Haftung ab. Dies gilt auch für den Fall von Kollisionen mit Fahrzeugen oder mit Gegenständen wie Masten. Diese werden zwar teilweise gepolstert sein, aber dies kann nicht garantiert werden. Ebenfalls werden die Strassenübergänge überwacht werden, die Strecke abgesperrt sein, und die vorhandene elektrische Fahrleitung abgeschaltet sein, aber die Teilnehmer benutzen das Gleis trotzdem auf eigenes Risiko und müssen Ihr Einverständnis damit mit Unterschrift bestätigen.

5. Schienenprofil

Alle Fahrzeuge nehmen je nach Einteilung an mehreren zu ihren Eigenschaften passenden Disziplinen und Bewertungen teil. Zur Verfügung steht eine 3.5 km lange abgesperrte Strecke der Sensetalbahn, wovon 2.5 km praktisch völlig eben und gerade sind. Die Strecke ist eingleisig und entspricht der europäischen Normalspur (1435 mm innerer Schienenabstand, siehe Zeichnung). Wegen einiger Übergänge und Schienenstösse steht nur der bezeichnete Raum zur Verfügung (Skizze auf der letzten Seite). Insbesondere kann die Aussenseite der Schiene nicht für die Führung verwendet werden. Falls jemand mit dieser Vorschrift Schwierigkeiten hat, besteht nach Rücksprache vielleicht die Möglichkeit, eine kürzere Strecke zu benutzen. Weichen sind keine vorhanden, aber zwei Kurven, bei denen sich der Schienenabstand um etwa 10 mm vergrössert.

Gwatt, 28.1.2001