



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
04.11.2009 Patentblatt 2009/45

(51) Int Cl.:
A63G 7/00 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **08168531.5**

(22) Anmeldetag: **06.11.2008**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA MK RS

• **Beutler, Jörg**
83607 Holzkirchen (DE)

(74) Vertreter: **Lerner, Christoph et al**
LangRaible
Patent- und Rechtsanwälte
Herzog-Wilhelm-Straße 22
80331 München (DE)

(30) Priorität: **06.11.2007 DE 102007052825**

(71) Anmelder: **Maurer Söhne GmbH & Co. KG**
80807 München (DE)

(72) Erfinder:
• **Müller, Alfred**
82194 Gröbenzell (DE)

Bemerkungen:

Die Patentansprüche 16-24 gelten als fallen gelassen, da die entsprechenden Anspruchsgebühren nicht entrichtet wurden (R. 45 (3) EPÜ).

(54) **Fahrgeschäft**

(57) Ein Fahrgeschäft 1 weist eine Führungseinrichtung 2 auf, beispielsweise eine bei herkömmlichen Achterbahnen üblicherweise eingesetzte Schienenstrecke. Die Führungseinrichtung 2 definiert eine Fahrstrecke für ein Fahrzeug 3, das entlang der Fahrstrecke zwangsgeführt bewegbar ist. Die Fahrstrecke kann alle möglichen Figuren, beispielsweise Kurven, ansteigende und abfallende Abschnitte, insbesondere jedoch auch Inversionen wie Loopings, schraubenförmige Windungen u. ä. umfassen. Das Fahrzeug 3 ist erfindungsgemäß als invertiertes Fahrzeug ("Inverted Coaster") ausgebildet, d. h. die Führungseinrichtung 2 ist im Wesentlichen kopfseitig relativ zu den im Fahrzeug 3 aufgenommenen Fahrgästen angeordnet. Das Fahrzeug 3 weist einen Wagen 4

mit Rädergruppen 5 auf, die mit den Schienen 2 in Eingriff stehen, so dass der Wagen 4 zwangsgeführt eine Bewegung v (insbesondere tangential) entlang der Führungseinrichtung 2 ausführen kann. Eine Sitzgruppe 7 mit Sitzen 8 ist insbesondere derart ausgebildet, dass die Unterschenkel und Füße der in den Sitzen 8 aufgenommenen Fahrgäste frei beweglich sind. Erfindungsgemäß ist die Sitzgruppe 7 mit den Sitzen 8 um eine zentrale Achse R rotierbar relativ zum Wagen 4 an diesem angeordnet. Dabei kann beispielsweise die Sitzgruppe 7 rotierbar am zentralen Träger 6 angeordnet sein. Es kann jedoch auch die Sitzgruppe 7 starr mit dem zentralen Träger 6 verbunden und dieser rotierbar am Wagen 4 angeordnet sein.

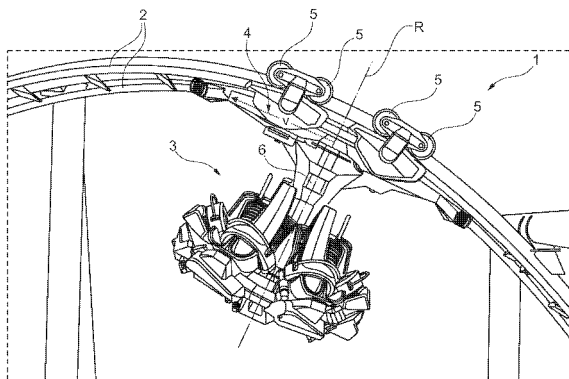


Fig. 1

Beschreibung

GEGENSTAND DER ERFINDUNG

[0001] Die Erfindung betrifft ein Fahrgeschäft, insbesondere für Vergnügungsparks, umfassend eine Fahrstrecke, wenigstens einen entlang der Fahrstrecke bewegbaren Wagen, wenigstens eine Aufnahmeeinrichtung zur Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts, eine Führungseinrichtung zur Führung des Wagens entlang der Fahrstrecke, wobei die Führungseinrichtung relativ zu einem in der Aufnahmeeinrichtung aufgenommenen Fahrgast kopfseitig angeordnet ist, und eine Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung. Außerdem bezieht sich die Erfindung auf ein Fahrgeschäft, insbesondere für Vergnügungsparks, umfassend eine Fahrstrecke, wenigstens ein entlang der Fahrstrecke bewegbares Fahrzeug mit wenigstens einem Wagen und wenigstens einer Aufnahmeeinrichtung zur Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts, eine Führungseinrichtung zur Führung des Wagens entlang der Fahrstrecke, und eine Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung.

STAND DER TECHNIK

[0002] Fahrgeschäfte für Vergnügungsparks, Volksfeste, Jahrmärkte usw. sind in verschiedensten Ausprägungen bekannt. Besonders beliebt und attraktiv unter den Fahrgeschäften sind Achterbahnen, die mit immer neuen Fahrfiguren und Effekten ausgestattet werden.

[0003] Herkömmliche Achterbahnen umfassen eine Fahrstrecke, die durch ein Schienensystem definiert ist. Die Fahrzeuge werden in der Regel, beispielsweise als Züge angeordnet, auf den Schienen entlang der Fahrstrecke bewegt. Die Fahrgäste sind sitzend in Fahrzeugen untergebracht, die sich entlang dem Schienensystem bewegen.

[0004] Die Fahrfiguren umfassen eine Vielzahl möglicher Streckenführungen. Insbesondere wird das Fahrvergnügen durch spezielle Kurvenführungen, Anstiege, Abfahrten, oder Inversionen erhöht. Zu den bekanntesten Inversionen, bei denen der Kopf des in einem Fahrzeug aufgenommenen Fahrgasts wenigstens kurzzeitig in Richtung der Erdoberfläche weist, gehören Loopings oder Schraubenbewegungen, d. h. Drehungen in einer Ebene senkrecht zur Bewegungsrichtung, in einer in Bewegungsrichtung liegenden Ebene bzw. um die Bewegungsrichtung während des Durchfahrens eines Streckenabschnitts.

[0005] Neben herkömmlichen Anordnungen der Fahrzeuge auf den Schienen einer Achterbahn sind Fahrgeschäfte bekannt, bei denen Sitzgruppen an einem entlang des Führungssystems bewegbaren Wagen beweglich angeordnet sind. Wenn die Verbindung zwischen der Sitzgruppe und dem Wagen beweglich ausgebildet ist, ist eine Streckenführung mit Inversionen nicht oder nur sehr eingeschränkt realisierbar.

AUFGABE DER ERFINDUNG

[0006] Ausgehend von bekannten Fahrgeschäften besteht die Aufgabe der vorliegenden Erfindung darin, ein bekanntes Fahrgeschäft so weiterzuentwickeln, dass neue Fahrfiguren realisiert werden können und das Fahrvergnügen für die Fahrgäste gesteigert wird.

TECHNISCHE LÖSUNG

[0007] Diese Aufgabe wird gelöst durch die Bereitstellung eines Fahrgeschäfts gemäß einem der Ansprüche 1 oder 15. Spezielle Ausführungsformen ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen.

[0008] Ein erfindungsgemäßes Fahrgeschäft, insbesondere für Vergnügungsparks, umfasst: eine Fahrstrecke; wenigstens einen entlang der Fahrstrecke bewegbaren Wagen; wenigstens eine Aufnahmeeinrichtung zur Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts; und eine Führungseinrichtung zur Führung des Wagens entlang der Fahrstrecke, wobei die Führungseinrichtung relativ zu einem in der Aufnahmeeinrichtung aufgenommenen Fahrgast kopfseitig angeordnet ist; und eine Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung. Die Aufnahmeeinrichtung ist erfindungsgemäß relativ zum Wagen um eine Rotationsachse rotierbar angeordnet.

[0009] Durch die Möglichkeit der Rotation der Aufnahmeeinrichtung relativ zum Wagen werden neue Fahrfiguren bzw. für den Fahrgast neue Erlebnisse realisiert. Diese Möglichkeiten bestehen sowohl für eine im Wesentlichen (abgesehen von der Rotationsmöglichkeit um die Rotationsachse) starre Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahme ("Inverted Coaster"), als auch für eine bewegliche Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahme ("Suspended Coaster"). Die Führungseinrichtung kann ebenfalls starr (z.B. als Schiene) oder relativ flexibel, (z.B. als Kabel) ausgebildet sein. Der Wagen kann gegenüber der Führungseinrichtung bewegbar oder starr an dieser befestigt sein. Die Bewegung des Wagens entlang der Fahrstrecke kann durch eine Bewegung des Wagens entlang der Führungseinrichtung, und/oder durch eine Bewegung der Führungseinrichtung (z.B. eines Kabels) entlang der Fahrstrecke bewerkstelligt werden.

[0010] Vorzugsweise ist die Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung derart ausgebildet, dass die Verbindung eine unkontrollierte Pendelbewegung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung verhindert.

[0011] Die Aufnahmeeinrichtung kann bei dieser Ausführungsform der Erfindung gegenüber dem Wagen eine Rotation (Drehung) durchführen, während andererseits durch die Verbindung, die ein Pendeln der Aufnahmeeinrichtung gegenüber dem Wagen um eine andere Achse als die Rotationsachse verhindert, die Aufnahmeeinrichtung den Bewegungen des Wagens folgt. Die Aufnahmeeinrichtung kann gegenüber dem Wagen eine relative Bewegung (nämlich die vorher angesprochene Ro-

tation) lediglich mit einem Freiheitsgrad durchführen. Der Wagen ist seinerseits tangential entlang der Fahrstrecke bewegbar. Auf diese Weise können unter der Voraussetzung einer starren Führungseinrichtung Inversionen ohne weiteres durchfahren werden.

[0012] Es handelt sich bei dem Fahrgeschäft dieser Ausführung um einen so genannten "Inverted Coaster", der zum einen Inversionen durchfahren kann und zum anderen zusätzlich rotierbar ist. Durch die zusätzliche Rotation können beim Durchfahren der Fahrfiguren neue Fahreffekte und ein neues Fahrgefühl erzeugt werden.

[0013] Zum Antrieb der Fahrzeuge können beliebige Antriebe verwendet werden, z.B. Launch-Antriebe, Kettenaufzüge, usw. Das Fahrgeschäft kann außerdem mit wenigstens einer Fliehkraftbremse und/oder Rotationsbegrenzung ausgestattet sein.

[0014] Prinzipiell kann die Rotation durch eine Dynamikwirkung, z. B. die Fliehkraft, durch Kinematik, z. B. Mitnahme der Rotationsbewegung einer Kurvenfahrt, durch Ankoppeln und Freigeben der Rotation gegenüber dem Wagen, zwangsgesteuert von der Führungseinrichtung, z. B. durch Kulissen, oder einem Antrieb bzw. Motor erzeugt werden. Der Antrieb kann dabei durch einen eigenen Motor, jedoch auch durch eine Vorrichtung an der Schiene erfolgen. Die Rotation kann in einer speziellen Ausführungsform auf verschiedene Arten gestoppt oder freigegeben werden. Beispielsweise kann eine Bremse zwischen Wagen und Sitzgruppe vorgesehen sein, um die Rotationsbewegung zu steuern. Eine Steuerung kann jedoch auch über die Führungseinrichtung, z. B. durch Kulissen, ferngesteuert, z. B. durch einen Aktor am Fahrzeug, oder vom Fahrgast interaktiv erfolgen. Der Drehsinn kann in ähnlicher Weise festgelegt und gesteuert werden, während der Fahrt wechseln, auswählbar sein (z.B. durch eine interaktive Betätigung durch die Fahrgäste) oder zufällig bestimmt werden.

[0015] Besondere Vorteile ergeben sich bei einem Fahrgeschäft, bei dem die Führungseinrichtung relativ zu einem in der Aufnahmeeinrichtung aufgenommenen Fahrgast kopfseitig angeordnet ist, auch hinsichtlich des Ein- und Aussteigens. Gegenüber einem oberhalb der Schienen bewegbaren Fahrzeug kann der Bahnhof bei dieser Ausführung eine einfache Plattform sein, die keine spezielle Ausrichtung der Aufnahmeeinrichtungen zur Fahrtrichtung bei der Einfahrt in den Bahnhof oder sehr aufwändige Bahnhofskonstruktionen erfordert. Die Aufnahmeeinrichtung muss zum Ein-/Aussteigen lediglich in eine geeignete Höhe gegenüber relativ zur Ein- bzw. Aussteigsplattform gebracht werden. So können Geschwindigkeit und die Kapazität der Anlage bei geringem technischem Aufwand erhöht werden.

[0016] Die Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung kann flexibel oder insbesondere im Wesentlichen starr ausgebildet sein, wobei die Verbindung in jedem Fall zur Durchführung einer Rotationsbewegung der Aufnahmeeinrichtung relativ zum Wagen ausgebildet ist. Unter einer starren Verbindung soll jede Verbindung verstanden werden, die wenigstens teilwei-

se als Hebel für die Übertragung einer Drehung des Wagens im Raum auf die Aufnahmeeinrichtung wirkt. Dies können seitliche Drehungen um eine Achse parallel zur Fahrtrichtung (v) oder Drehungen des Wagens aufgrund von Krümmungen in der Fahrstrecke in Fahrtrichtung (v) sein. Wenigstens teilweise wird die Drehung übertragen, wenn die Verbindung ausreichend starr ist oder Anschläge vorhanden sind, so dass die Verbindung als Hebel wenigstens einen Teil der Drehung des Wagens überträgt.

[0017] Bei dieser Art von Fahrgeschäft erlaubt die starre Verbindung eine Bewegung der Aufnahmeeinrichtung relativ zum Wagen (nämlich die angesprochene Rotation) mit lediglich einem Freiheitsgrad. Ein seitliches Pendeln bzw. ein Vorwärts- und Rückwärtspendeln sowie Translationen der Aufnahmeeinrichtung relativ zum Wagen werden dagegen verhindert. Eine starre Verbindung im Sinne der Erfindung soll dann vorliegen, wenn unkontrollierte Pendelbewegungen der Aufnahmeeinrichtung verhindert werden. Kontrollierte Bewegungen der Aufnahmeeinrichtung zusätzlich zur Rotation sollen dagegen im Rahmen der vorliegenden Anmeldung liegen. Außerdem kann die starre Verbindung insoweit eine gewisse Flexibilität aufweisen, wie gesichert ist, dass Inversionen durchfahren werden können.

[0018] In einer Weiterbildung der Grundversion kann zusätzlich eine Translationsbewegung der Aufnahmeeinrichtung relativ zum Wagen im Wesentlichen in Richtung der Rotationsachse ermöglicht werden.

[0019] Durch die starre Verbindung, bei der insbesondere keine relative Verkipfung zwischen der Aufnahme und dem Wagen stattfinden kann, wird ein sog. "Inverted Coaster" realisiert. Bei dieser Art von Fahrgeschäft kann der zwangsgeführte Wagen durch eine geeignete Ausbildung der Führungseinrichtung etwa seitlich, d. h. um eine Achse parallel zur Bewegungsrichtung des Wagens, gedreht werden. Damit dreht sich jedoch auch die starr mit dem Wagen verbundene Aufnahmeeinrichtung, so dass eine Inversion erzeugt werden kann. Außerdem kann bei einer insbesondere gegenüber Pendelbewegungen nach vorne und nach hinten starre Verbindung ohne weiteres ein Looping durchfahren werden.

[0020] Die Rotationsachse kann quer zur Fahrstrecke, insbesondere im Wesentlichen senkrecht zur Fahrstrecke, ausgerichtet sein. Die Rotationsachse schließt insbesondere einen Winkel größer 0° mit der Ebene ein, die durch Führungspunkte (Haltepunkte) des Wagens an der Führungseinrichtung bestimmt wird, oder steht senkrecht auf dieser Ebene. Die Ebene wird nachfolgend als Führungs- oder Bewegungsebene bezeichnet. Senkrecht zu dieser Ebene, insbesondere durch den Schwerpunkt des Wagens, verläuft die sog. Schienennormale. Die Schienennormale ist definiert als Kraftvektor, der bei waagerechter Ausrichtung des Wagens parallel und richtungsgleich mit dem Vektor der Gewichtskraft ausgerichtet ist. Mit anderen Worten ausgedrückt ist damit die Rotationsachse (in etwa) parallel zur Schienennormale ausgerichtet bzw. fällt mit dieser zusammen. Die Rotations-

achse kann aber auch für spezielle Anwendungen oder Ausführungsformen einen Winkel mit der Schienennormalen bilden.

[0021] Die Rotationsachse schneidet in einer speziellen Ausführungsform die Führungsebene des Wagens, insbesondere ist sie im Wesentlichen senkrecht zur Bewegungsebene des Wagens ausgerichtet.

[0022] Die Rotationsachse kann die Führungsebene des Wagens in einem zentralen Punkt der Führungsebene schneiden. Insbesondere kann die Aufnahmeeinrichtung senkrecht oder nicht senkrecht zur Rotationsachse angeordnet sein. Dies gilt sowohl in Kombination mit einer bzgl. des Wagens zentral oder dezentral angeordneten Rotationsachse.

[0023] Die Rotationsachse kann jedoch die Führungsebene des Wagens auch versetzt zu einem zentralen Punkt der Führungsebene schneiden. In dieser besonderen Ausführungsform kann die Rotationsachse beispielsweise gegenüber dem zentralen Punkt oder dem Schwerpunkt des Wagens seitlich versetzt angeordnet sein. Bei einer dezentralen Anordnung der Rotationsachse ist es besonders gut möglich, eine sog. Driftbewegung der Aufnahmeeinrichtung bei einer Kurvenfahrt zu erzeugen. Die bei der Driftbewegung entstehende Rotation kann mit einem begrenzten Drehwinkel erfolgen. Auch durch unterschiedliche Fahrgastgewichte (bei zentraler oder dezentraler Rotationsachse) kann eine Rotationsanregung erzeugt werden. Durch unterschiedliche Fahrgastgewichte wird eine Unwucht erzeugt, die beim Vorhandensein von Fliehkräften zu einer Anregung der Rotationsbewegung um eine Rotationsachse R führt.

[0024] Das Fahrzeug weist vorzugsweise einen Träger auf, der als Verbindungselement zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung angeordnet ist. Das Verbindungselement kann beispielsweise eine starre Aufhängung sein.

[0025] Die Rotationsachse entspricht insbesondere einer zentralen Achse des Trägers. Eine zentrale Achse im Sinn der Erfindung weist der Träger beispielsweise dann auf, wenn die Aufnahmeeinrichtung rotationssymmetrisch um die Trägerachse angeordnet ist. Auch der Träger selbst kann rotationssymmetrisch ausgebildet sein. Der als Aufhängung ausgebildete Träger kann senkrecht oder quer in beliebigen Winkeln größer 0° zur Bewegungsrichtung des Wagens angeordnet sein. Die Führungseinrichtung erlaubt dabei eine freie Bewegung des Wagens lediglich mit einem Freiheitsgrad, nämlich entlang der Führungseinrichtung, insbesondere tangential entlang der Führungseinrichtung. Die Aufnahmeeinrichtung ist rotierbar gegenüber dem Wagen angeordnet. Gegenüber der Führungseinrichtung kann die Aufnahmeeinrichtung somit Bewegungen mit zwei Freiheitsgraden, nämlich der angesprochenen Rotation und der Translation entlang der Führungseinrichtung, durchführen. Hinsichtlich der Translationsbewegungen folgt die Aufnahmeeinrichtung den Bewegungen des Wagens.

[0026] Prinzipiell kann die Aufnahmeeinrichtung zur stehenden oder sitzenden Aufnahme der Fahrgäste aus-

gebildet sein. Die Aufnahmeeinrichtung ist jedoch vorzugsweise derart ausgebildet, dass die Unterschenkel eines in der Aufnahmeeinrichtung sitzend aufgenommenen Fahrgasts frei beweglich hängen. Insbesondere hängen die Unterschenkel des Fahrgasts, außer in Inversionsstreckenabschnitten, frei nach unten. Da keine Fußauflage vorhanden ist, hat der Fahrgast freie Sicht an seinen Füßen vorbei nach unten.

[0027] Bei der Verwendung derartiger Aufnahmeeinrichtungen spricht man von einer "Floorless-Ausführung, da keine Fußauflage vorgesehen ist. Unter "Floorless" sollen im Rahmen dieser Anmeldungen auch Ausführungen verstanden werden, in denen eine Fußauflage an der Aufnahmeeinrichtung vorhanden ist, diese jedoch bedarfsweise aus dem Bereich unter den Füßen entfernt werden kann, z.B. durch Verkippen oder Verfahren, usw.

[0028] Die Aufnahmeeinrichtung kann eine Sitzgruppe mit wenigstens einem oder mehreren Sitzen aufweisen, die um eine zentrale Achse herum angeordnet sind. Bei herkömmlichen Fahrgeschäften sind in der Regel Sitzreihen hintereinander angeordnet, um eine ausreichende Kapazität und Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Für die nicht in der ersten Sitzreihe sitzenden Fahrgäste ist jedoch die Aussicht, insbesondere die freie Sicht nach unten, durch die vor ihnen angeordneten Sitze reduziert. Diese Einschränkung wirkt sich auch negativ auf das Fahrgefühl aus, da die Illusion des freien Schwebens des Sitzes in der Luft zerstört wird. Bei der bevorzugten Anordnung um eine zentrale Achse herum wird dagegen eine ausreichende Kapazität und Wirtschaftlichkeit erzielt, ohne dass Fahrgäste durch die Auswahl eines bestimmten Sitzes bevorzugt oder benachteiligt wären. Allerdings beschränkt sich diese Anmeldung nicht auf gleichmäßig um die Rotationsachse angeordnete, evtl. sogar rotationssymmetrische Sitzanordnungen, genauso können die Sitze unterschiedlich zur Rotationsachse orientiert angeordnet werden (sowohl in Ausrichtung wie auch bzgl. Abstand).

[0029] Die Rotationsachse kann als Träger ausgebildet sein, der Teil des nicht rotierbaren Wagens oder Teil der rotierbaren Aufnahmeeinrichtung sein kann.

[0030] Die Sitze können derart angeordnet sein, dass die Blickrichtung der bestimmungsgemäß in den Sitzen aufgenommenen Fahrgäste jeweils von der zentralen Achse weg gerichtet ist. Durch diese Maßnahme wird erreicht, dass alle Fahrgäste freie Sicht und einen freien Blick auf die Umgebung erhalten. Zudem kann durch die Rotation der Aufnahmeeinrichtung erfindungsgemäß eine Kraft in Blickrichtung wirken. Gleichzeitig erhält der Fahrgast durch die "Inverted"- und/oder "Floorless"-Ausführung das Gefühl, frei in der Luft zu sitzen. Einzelne oder alle diese Maßnahmen kombiniert erzeugen somit eine gesteigerte Spannung und ein aufregendes Fahrgefühl.

[0031] Die Aufgabe wird auch gelöst durch ein Fahrgeschäft, insbesondere für Vergnügungsparks, umfassend: eine Fahrstrecke; wenigstens ein entlang der Fahr-

strecke bewegbares Fahrzeug mit einem Wagen und wenigstens einer Aufnahmeeinrichtung zur Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts; eine Führungseinrichtung zur Führung des Wagens entlang der Fahrstrecke; und eine Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung. Die Aufnahmeeinrichtung ist relativ zum Wagen um eine Rotationsachse rotierbar angeordnet, und das Fahrzeug ist derart ausgebildet, dass die Unterschenkel eines in der Aufnahmeeinrichtung sitzend aufgenommenen Fahrgasts frei beweglich hängen. Die Führungseinrichtung kann unter den Füßen des mindestens einen Fahrgastes angeordnet sein.

[0032] Bei dieser erfindungsgemäßen Lösung handelt es sich insbesondere um ein herkömmliches Achterbahnfahrzeug, allerdings mit folgenden Zusatzmerkmalen: Zum einen wird eine "Floorless"-Ausführung der Aufnahmeeinrichtung eingesetzt. Dies bedeutet, dass der Fahrgast vorzugsweise in seiner bestimmungsgemäßen Sitzposition einen freien Blick in Richtung der Schienen vorbei an seinen Füßen erhält, die ohne Plattform oder sonstiges Auflageelement für die Füße frei beweglich nach unten hängen. Die Führungseinrichtung ist dabei insbesondere unter den Füßen eines Fahrgastes angeordnet. Auch bei dieser Ausführungsform wird dem Fahrgast das Gefühl gegeben, als sei sein Sitz frei beweglich direkt über der Führungseinrichtung angeordnet. Der Wagen, der linear entlang der Führungseinrichtung bewegbar ist, und unter Umständen auch die Führungseinrichtung selbst, liegen dagegen in der Regel nicht im Blickfeld des Fahrgasts. Dies ist bei allen Anordnungen der Sitze der Fall, bei denen der Blick des bestimmungsgemäß aufgenommenen Fahrgasts von der Führungseinrichtung weg orientiert ist, beispielsweise bei einer ringförmigen Anordnung von nach außen gerichteten Sitzen. Die Aufnahmeeinrichtung kann die Führungseinrichtung teilweise überdecken, beispielsweise in einem Bereich, der für den Insassen eines Fahrzeugs sichtbar ist. So kann die Aufnahmeeinrichtung die Führungseinrichtung möglicherweise die Schienen entlang der Breite überdecken.

[0033] Außerdem wird die "Floorless"-Ausführung der Aufnahmeeinrichtung rotierbar am Wagen angeordnet. Dadurch wird ein zusätzlicher Spannungseffekt erzeugt, da durch die Rotation ein Wechsel zwischen der Sicht auf die Schiene und einem ungehinderten Blick nach unten stattfindet. Weitere der durch die rotierbare "Floorless"-Ausführung erzielbaren Fahreffekte wurden bereits im Zusammenhang mit den vorherigen Ausführungsformen der Erfindung beschrieben.

[0034] Die Aufnahmeeinrichtung kann Sitze aufweisen, die in Bezug auf die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs seitlich versetzt zur Führungseinrichtung angeordnet sind. Insbesondere kann die Führungseinrichtung wenigstens eine zentrale Schiene aufweisen bzw. im Wesentlichen aus lediglich einer zentralen Schiene bestehen, die den Wagen entlang der Fahrstrecke führt. Bei dieser Ausführungsform sind die Fahrgäste in der Regel mit freiem Blick nach unten, ungehindert von der

Führungseinrichtung, in der Aufnahmeeinrichtung aufgenommen. Die Sitze können mit Blickrichtung in Fahrtrichtung, quer zur Fahrtrichtung oder in beliebigen Orientierungen zur Fahrtrichtung ausgerichtet sein.

5 **[0035]** Das Fahrgeschäft weist vorzugsweise wenigstens einen Bahnhof mit einer Plattform auf, die im Bahnhofsbereich unter den Füßen wenigstens eines der in der Aufnahmeeinrichtung sitzend aufgenommenen Fahrgäste angeordnet ist.

10 **[0036]** In der Regel fährt ein konventionelles Fahrzeug, das weder "Inverted" noch "Floorless" ausgebildet ist, zum Ein- und Ausstieg in einen Bahnhof ein und kommt dort zum Stillstand. Die Ein- / Ausstiegsplattform befindet sich meist als fester Bauwerksbestandteil seitlich des Fahrzeugs. Bei der "Floorless"-Ausführung wird dagegen eine Plattform etwa von der Seite unter die Füße der Fahrgäste geklappt und/oder von der Seite eingefahren und/oder von unten angehoben. Die Plattform kann jedoch auch fixiert im Bahnhofsbereich angeordnet werden. Die Plattform ist in diesem Fall so angeordnet, dass sie sich beim Einfahren des Fahrzeugs in den Bahnhof unter die Füße der Fahrgäste schiebt. Die Bewegung der Plattform ist insgesamt als eine relative Bewegung des in den Bahnhofsbereich einfahrenden Fahrzeugs zu verstehen. Beispielsweise ist die Plattform, möglicherweise fixiert, seitlich auf beiden Seiten einer zentralen Führungseinrichtung angeordnet. Die Plattform kann beispielsweise einen Spalt aufweisen, durch den sich die Achse der Aufnahmeeinrichtung oder ein Teil der Führungseinrichtung bewegen kann. Vorzugsweise wird dieser Spalt im Fahrgastbereich durch die Führungseinrichtung abgedeckt bzw. verschlossen. Er kann jedoch auch durch das Fahrzeug selbst oder durch Teile des Fahrzeugs verschlossen werden.

35 **[0037]** Bei einer "Inverted" und/oder "Floorless"-Ausführung des Fahrgeschäfts wird der Ausstieg aus dem Fahrzeug vereinfacht, da prinzipiell lediglich eine Ein- bzw. Ausstiegsplattform unter die Füße der Fahrgäste gebracht werden muss, um den Ein- bzw. Ausstieg zu ermöglichen. Bei sämtlichen "Floorless"-Ausführungen kann ein Ausstieg durch Absenken der Sitzgruppe relativ zum Wagen oder durch das Absenken eines Schienenstücks gegenüber der Plattform bewerkstelligt werden. Auf diese Weise kann die Geschwindigkeit beim Wechsel der Fahrgäste erhöht und die Kapazität des Fahrgeschäfts gesteigert werden.

40 **[0038]** Das Fahrzeug kann wenigstens eine Plattform aufweisen, die unter die Füße wenigstens eines der in der Aufnahmeeinrichtung sitzend aufgenommenen Fahrgäste bewegbar ist. Die Plattform kann also auch am Fahrzeug angeordnet sein. Während der Fahrt kann sie beispielsweise unter die Sitze geklappt und beim Ein- bzw. Ausstieg nach vorne in einen Bereich unter die Füße der Fahrgäste ausgeklappt werden. Mit Hilfe der Plattform kann ein Übergang zu einer Ausstiegsstelle bzw. zu einem Ausstiegssteg ermöglicht werden.

55 **[0039]** Die Fahrstrecke weist vorzugsweise wenigstens einen Inversionsabschnitt, insbesondere einen

Looping und/ oder einen Streckenabschnitt auf, in dem das Fahrzeug durch Drehung um eine Achse parallel zur Bewegungsrichtung des Fahrzeugs in eine invertierte Position gebracht wird.

[0040] Eine Inversion im Sinn dieser Anmeldung bedeutet grundsätzlich eine Positionierung des Fahrzeugs und der Fahrgäste in einer Überkopf-Position, d. h. in einer Position, in der die Köpfe der Fahrgäste nach unten in Richtung der Erdoberfläche weisen. Die invertierte Position wird beispielsweise in einem Looping, jedoch auch bei einer Schraubenbewegung des Wagens während des Durchfahrens eines Inversionsabschnitts erreicht. Zur Durchführung der Schraubenbewegung ist die Führungseinrichtung im Inversionsabschnitt verwunden, so dass sie den Wagen beim Durchfahren des Inversionsabschnitts seitlich um eine Drehachse, die parallel zur Bewegungsrichtung entlang der Fahrstrecke angeordnet ist, in die invertierte Position dreht. Es ist es jedoch im Rahmen der Erfindung ausreichend, eine Verbindung zwischen dem Wagen und der Aufnahmeeinrichtung derart auszubilden, dass eine Fahrfigur mit einem Streckenabschnitt, in dem die Führungseinrichtung relativ stark zur Fahrtrichtung quer geneigt ist, durchfahren werden kann, wobei die seitliche Bewegung auf die Aufnahmeeinrichtung übertragen wird. Die Verbindung kann als Hebel für die Übertragung der seitlichen Bewegungen des Wagens wirken. Das Vorsehen eines Inversionsabschnitts in der Fahrstrecke ist nicht zwingend erforderlich.

[0041] Die Aufnahmeeinrichtung weist insbesondere wenigstens eine Haltevorrichtung auf, die einen im Wesentlichen U-förmigen Rückhaltebügel oder einen Rückhaltebügel in Form eines Kreisabschnitts umfasst, der die Hüfte bzw. den Hüftbereich eines in der Aufnahmeeinrichtung aufgenommenen Fahrgasts wenigstens teilweise umgreift. Der Oberkörper des Fahrgasts ist dagegen nicht vollkommen fixiert. Diese Art eines Rückhaltebügels trägt zur Bewegungsfreiheit gegenüber herkömmlichen Rückhaltesystemen bei. Auf diese Weise wird der durch die anderen erfindungsgemäßen Maßnahmen erzeugte Fahreffekt weiter gesteigert.

[0042] Sämtliche der im Zusammenhang mit den Ausführungsbeispielen beschriebenen Merkmale sollen im Rahmen dieser Erfindung ohne weiteres mit allen anderen beschriebenen Merkmalskombinationen kombinierbar sein.

KURZE BESCHREIBUNG DER FIGUREN

[0043] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung werden aus der folgenden Beschreibung spezieller Ausführungsbeispiele mit Bezug auf die Figuren deutlich. Es zeigen:

- Figur 1 eine Seitenansicht eines Teils eines erfindungsgemäßen Fahrgeschäfts; und
 Figur 2 eine Fahrfigur eines erfindungsgemäßen Fahrgeschäfts und einen Ausschnitt davon.

BESCHREIBUNG SPEZIELLER AUSFÜHRUNGSBEISPIELE

[0044] In der Figur 1 ist ein Teil eines erfindungsgemäßen Fahrgeschäfts 1 dargestellt.

[0045] Das Fahrgeschäft 1 weist eine Führungseinrichtung 2 auf, beispielsweise eine bei herkömmlichen Achterbahnen üblicherweise eingesetzte Schienenstrecke, die im Wesentlichen starr ausgebildet ist. Die Führungseinrichtung 2 definiert eine Fahrstrecke für ein Fahrzeug 3, das entlang der Fahrstrecke zwangsgeführt bewegbar ist. Die Fahrstrecke kann alle möglichen Figuren, beispielsweise Kurven, ansteigende und abfallende Abschnitte, insbesondere jedoch auch Inversionen wie Loopings, schraubenförmige Windungen u. ä. umfassen.

[0046] Das Fahrzeug 3 ist erfindungsgemäß als invertiertes Fahrzeug ("Inverted Coaster") ausgebildet, d. h. die Führungseinrichtung 2 ist im Wesentlichen kopfseitig relativ zu den im Fahrzeug 3 aufgenommenen Fahrgästen angeordnet. Die Unterschenkel der im Fahrzeug 3 aufgenommenen Fahrgäste weisen in der Regel im Wesentlichen von der Führungseinrichtung 2 weg. Die Führungseinrichtung 2 ist somit beim Ein- und Ausstieg oberhalb der Fahrgäste angeordnet, wodurch der Ein- und Ausstieg erleichtert wird. Bei invertierter, also Überkopf-Ausrichtung der Fahrgäste in einem Inversions-Streckenabschnitt jedoch ist der Kopf der Fahrgäste zu der (vom äußeren Betrachter aus gesehen) unterhalb der Fahrgäste angeordneten Führungseinrichtung 2 ausgerichtet.

[0047] Das Fahrzeug 3 weist einen Wagen 4 mit Rädergruppen 5 auf, die mit den Schienen 2 in Eingriff stehen, so dass der Wagen 4 zwangsgeführt eine Bewegung v (insbesondere tangential) entlang der Führungseinrichtung 2 ausführen kann. Die Räder 5 der Rädergruppen sind so angeordnet, dass sie von verschiedenen Seiten an die Schiene 2 angreifen, d. h. die Räder können oberhalb, unterhalb und/oder seitlich einer Schiene 2 angeordnet sein, so dass der Wagen 4 an jedem Ort der Strecke der Schienenführung 2 folgt, sowohl in Bezug auf die Bewegungsrichtung v als auch in Bezug auf die Verkipfung des Wagens 4 relativ zur Bewegungsrichtung v bzw. auf die seitliche Verkipfung des Wagens 4 in einer Ebene senkrecht zur Bewegungsrichtung v. An jedem Ort entlang der Fahrstrecke ist der Wagen 4 lediglich in einer Richtung v entlang der Führungseinrichtung 2 frei bewegbar. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Wagen 4 sämtlichen Fahrfiguren, insbesondere auch Inversionen in Inversionsabschnitten der Fahrstrecke, folgt.

[0048] Darüber hinaus weist das Fahrzeug 3 einen mit dem Wagen 4 verbundenen zentralen Träger 6 und eine über den Träger 6 mit dem Wagen 4 verbundene Sitzgruppe 7 mit Sitzen 8 zur Aufnahme der Fahrgäste auf. Die Verbindung ist derart ausgebildet, dass die Sitzgruppe 7 relativ zum Wagen 4 rotierbar ist. Die Rotationsachse ist vorzugsweise starr, d.h. in einem vorgegebenen Winkel relativ zum Wagen angeordnet.

[0049] Die Sitze 8 sind insbesondere um den Träger 6 derart angeordnet und ausgerichtet, dass der Blick der in den Sitzen 7 aufgenommenen Fahrgäste im Wesentlichen vom zentralen Träger 6 weg weist.

[0050] Die in den Sitzen 8 aufgenommenen Fahrgäste werden durch eine Haltevorrichtung 9 fixiert in ihren Sitzen 8 gehalten. Insbesondere ist die Haltevorrichtung 9 als starrer, im Wesentlichen U-förmiger, Rückhaltebügel ausgebildet, der im geschlossenen Zustand die Hüfte bzw. den Hüftbereich eines bestimmungsgemäß im Sitz 8 aufgenommenen Fahrgasts umschließt. Auf diese Weise ist es dem Fahrgast möglich, auch bei geschlossener Haltevorrichtung 9 Bewegungen des Oberkörpers oberhalb der Hüfte auszuführen.

[0051] Die Sitzgruppe 7 mit den Sitzen 8 ist insbesondere derart ausgebildet, dass die Unterschenkel und Füße der in den Sitzen 8 aufgenommenen Fahrgäste frei beweglich sind. In einer Ein- und Ausstiegsposition des Fahrzeugs 3 hängen die Unterschenkel des Fahrgasts frei nach unten. Dies bedeutet, dass weder ein Fußaufsatz, noch eine Plattform oder ähnliche Vorrichtungen, die zum Aufsetzen der Füße bestimmt sind, an der Sitzgruppe 7 vorgesehen sind. Dadurch ist es dem Fahrgast unter anderem möglich, ungehindert an seinen Füßen vorbei zu blicken und eine bessere Aussicht zu genießen.

[0052] Außerdem ermöglicht die Ausbildung der Sitzgruppe 7 für Passagiere mit frei hängenden Unterschenkeln einen vereinfachten Ein- und Ausstieg aus den Sitzen 8, da das Fahrzeug 3 lediglich über eine Plattform gefahren werden muss, die relativ zum Fahrzeug 3 in einer zum Ein- bzw. Ausstieg geeigneten Höhe angeordnet ist bzw. in eine entsprechende geeignete Höhe gebracht wird. Die Sitzgruppe 7 des Fahrzeugs 3 kann für den Ein- und Ausstieg in einem Bahnhofsbereich auch gegenüber dem Wagen 4 und/ oder gegenüber dem zentralen Träger 6 zur Bahnplattform hin abgesenkt werden, um eine geeignete Ein- bzw. Ausstiegshöhe zu erreichen. Alternativ oder zusätzlich dazu kann die Ein- bzw.

Ausstiegsplattform zum Ein- bzw. Ausstieg auf eine geeignete Höhe angehoben werden, und/ oder ein Abschnitt der Führungseinrichtung entsprechend abgesenkt werden. Darüber hinaus wäre es denkbar, die Ein- bzw. Ausstiegshöhe zwischen der Sitzgruppe 7 und der Ein- bzw. Ausstiegsplattform durch einen Anstieg der Plattform gegenüber der Führungseinrichtung 2 bzw. durch einen abfallenden Abschnitt der Führungseinrichtung 2 relativ zur Plattform zu verringern, bis eine geeignete Ein-/Ausstiegshöhe erreicht ist.

[0053] Erfindungsgemäß ist die Sitzgruppe 7 mit den Sitzen 8 um eine zentrale Achse R rotierbar relativ zum Wagen 4 an diesem angeordnet. Dabei kann beispielsweise die Sitzgruppe 7 rotierbar am zentralen Träger 6 angeordnet sein. Es kann jedoch auch die Sitzgruppe 7 starr mit dem zentralen Träger 6 verbunden und dieser rotierbar am Wagen 4 angeordnet sein.

[0054] Erfindungswesentlich ist lediglich die Möglichkeit einer Rotation der Sitzgruppe 7 relativ zum Wagen

4, wobei die Rotationsachse R im vorliegenden Ausführungsbeispiel zentral und die Sitzgruppe 7 bzgl. der Rotationsachse R rotationssymmetrisch am Wagen 4 angeordnet ist. Die Rotationsachse R kann beispielsweise axial mittig durch den zentralen Träger 6 verlaufen. Insbesondere steht die Rotationsachse R senkrecht oder quer auf einer Ebene, die im Wesentlichen tangential zur Führungseinrichtung 2 und somit parallel zur Bewegungsrichtung v des Wagens 4 ausgerichtet ist. Die Ausrichtung der Ebene entspricht der Ausrichtung des Wagens 4 an einem bestimmten Streckenpunkt. Die Rotationsachse R kann generell schräg oder senkrecht zur Bewegungsrichtung v und/oder in einer Ebene senkrecht bzw. schräg zur Bewegungsrichtung v angeordnet sein. Insbesondere ist die Sitzgruppe 7 rotationssymmetrisch um die Rotationsachse R angeordnet. Die Erfindung schließt jedoch auch alle Ausführungsformen ein, in denen die Sitzgruppe 7 nicht rotationssymmetrisch zum Träger 6 und/oder zur Rotationsachse R angeordnet ist.

[0055] Die Figur 2 zeigt schematisch einen Streckenabschnitt des Fahrgeschäfts 1, in dem das Fahrzeug 3, durch die Führungseinrichtung 2 zwangsgeführt, eine Inversion durchfährt.

[0056] Die in den Sitzen 8 der Sitzgruppe 7 aufgenommenen Fahrgäste sind dabei in einer Position angeordnet, in der ihr Kopf in die Richtung der Führungsschienen 2 und/oder in Richtung der Erdoberfläche weist. Aus dieser Darstellung wird deutlich, dass das Fahrzeug 3 bzw. die Sitzgruppe 7 der Bewegung des Wagens 4 nur folgen kann, wenn erfindungsgemäß eine im Wesentlichen steife Verbindung zwischen der Sitzgruppe 7 und dem Wagen 4 vorliegt. Die steife Anordnung der Komponenten des Fahrzeugs 3 sorgt dafür, dass sich das gesamte Fahrzeug 3 auf den Schienen 2 abstützt, und dass die Bewegungen des Fahrzeugs 3 den durch die Schienen 2 vorgegebenen Fahrfiguren folgen. Insbesondere ist auf diese Weise das Durchfahren von Inversionen, z.B. Loopings oder Schraubenbewegungen seitlich zur Bewegungsrichtung v, möglich.

[0057] Auch im Ausführungsbeispiel gemäß der Figur 2 ist jedoch die Sitzgruppe 7 gegenüber dem Wagen 4 um eine Achse R rotierbar angeordnet, so dass neben der Bewegungsrichtung v tangential zum Verlauf der Schienen 2 eine Rotation D durchgeführt wird, um für die Fahrgäste ein neues Fahrgefühl zu schaffen und den Fahrspaß zu erhöhen.

[0058] Die Verbindung zwischen dem Wagen 4 und der Sitzgruppe 7 ist somit nicht vollkommen starr, sondern weist wenigstens einen Freiheitsgrad, nämlich die Rotationsmöglichkeit D, auf. Weitere Freiheitsgrade zwischen diesen beiden Komponenten sind im Rahmen der Erfindung nicht zwingend vorgesehen. Jedoch kann beispielsweise zusätzlich eine Höhen- bzw. Abstandsverstellung in Richtung der Rotationsachse R zwischen dem Wagen 4 und der Sitzgruppe 7 oder eine Winkelverstellung der Rotationsachse R gegenüber dem Wagen vorgesehen sein, um eine zusätzliche Bewegung während der Fahrt zu ermöglichen, insbesondere aber eine ge-

eignete Ein- bzw. Ausstiegshöhe gegenüber einer Bahn-
hofsplattform einzustellen.

[0059] Zudem können weitere Bewegungsfreiheits-
grade in dem Maß vorgesehen sein, in dem sie die ge-
forderte Fahrdynamik, insbesondere das Durchfahren
von Inversionen, gewährleisten. So sind im Rahmen der
Erfindung beispielsweise Kipp- oder Pendelbewegun-
gen denkbar, die ausreichend gedämpft und/oder durch
Anschläge begrenzt sind, so dass die Hebelwirkung der
Verbindung zwischen dem Wagen 4 und der Sitzgruppe
7 wenigstens teilweise erhalten bleibt. Außerdem könn-
ten Bewegungen in zusätzlichen Freiheitsgraden akti-
vierbar bzw. deaktivierbar sein, so dass die Bewegungen
durchaus durchgeführt werden können, bei einer Deak-
tivierung des Freiheitsgrads jedoch eine bestimmte Fahr-
figur (z. B. eine Inversion) durchfahren werden kann.

Patentansprüche

1. Fahrgeschäft (1), insbesondere für Vergnügungs-
parks, umfassend:

eine Fahrstrecke;
wenigstens einen entlang der Fahrstrecke be-
wegbaren Wagen (4);
wenigstens eine Aufnahmeeinrichtung (7, 8) zur
Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts;
eine Führungseinrichtung (2) zur Führung des
Wagens (4) entlang der Fahrstrecke, wobei die
Führungseinrichtung (2) relativ zu einem in der
Aufnahmeeinrichtung (7, 8) aufgenommenen
Fahrgast kopfseitig angeordnet ist; und
eine Verbindung zwischen dem Wagen (4) und
der Aufnahmeeinrichtung (7, 8);

dadurch gekennzeichnet, dass

die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) relativ zum Wagen
(4) um eine Rotationsachse (R) rotierbar angeordnet
ist.

2. Fahrgeschäft (1) nach Anspruch 1, **dadurch ge-
kennzeichnet, dass**
die Verbindung zwischen dem Wagen (4) und der
Aufnahmeeinrichtung (7, 8) derart ausgebildet ist,
dass die Verbindung eine unkontrollierte Pendelbe-
wegung zwischen dem Wagen (4) und der Aufnah-
meeinrichtung (7, 8) verhindert.
3. Fahrgeschäft (1) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch
gekennzeichnet, dass**
die Verbindung zwischen dem Wagen (4) und der
Rotationsachse für die Aufnahmeeinrichtung (7, 8)
im Wesentlichen starr ausgebildet ist, so dass Dre-
hungen des Wagens (4) im Raum wenigstens teil-
weise auf die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) übertragen
werden.

4. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Verbindung zur Durchführung einer Rotations-
bewegung der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) relativ
zum Wagen (4) ausgebildet ist.
5. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Rotationsachse (R) in einem vorgegebenen Win-
kel relativ zum Wagen (4) angeordnet ist.
6. Fahrgeschäft (1) nach Anspruch 5, **dadurch ge-
kennzeichnet, dass**
die Rotationsachse in einem Winkel zwischen 0 °
und 90 ° relativ zum Wagen (4) angeordnet ist, ins-
besondere in einem Winkel zwischen 45 ° und 90 °.
7. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Rotationsachse (R) die Führungsebene des Wa-
gens (4) schneidet, insbesondere im Wesentlichen
senkrecht zur Bewegungsebene des Wagens (4),
ausgerichtet ist.
8. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Rotationsachse (R) die Führungsebene des Wa-
gens (4) in einem zentralen Punkt der Führungsebe-
ne schneidet.
9. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Rotationsachse (R) die Führungsebene des Wa-
gens (4) versetzt zu einem zentralen Punkt der Füh-
rungsebene schneidet.
10. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
das Fahrzeug (3) einen Träger (6) aufweist, der als
Verbindungselement zwischen dem Wagen (4) und
der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) angeordnet ist.
11. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Rotationsachse (R) einer zentralen Achse des
Trägers (6) entspricht.
12. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden
Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) derart ausgebildet
ist, dass die Unterschenkel eines in der Aufnahme-
einrichtung sitzend aufgenommenen Fahrgasts frei
beweglich hängen.
13. Fahrgeschäft (1) nach Anspruch 12, **dadurch ge-
kennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) eine Sitzgruppe (7)
mit wenigstens einem oder mehreren Sitzen (8) auf-

weist, die um die Rotationsachse (R) herum angeordnet sind.

14. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** 5
die Sitze (8) derart angeordnet sind, dass die Blickrichtung der bestimmungsgemäß in den Sitzen (8) aufgenommenen Fahrgäste jeweils von der Rotationsachse (R) weg gerichtet ist.
15. Fahrgeschäft (1), insbesondere für Vergnügungsparks, umfassend:
eine Fahrstrecke;
wenigstens ein entlang der Fahrstrecke bewegbares Fahrzeug (3) mit einem Wagen (4) und wenigstens einer Aufnahmeeinrichtung (7, 8) zur Aufnahme wenigstens eines Fahrgasts;
eine Führungseinrichtung (2) zur Führung des Fahrzeugs und/oder des Wagens (4) entlang der Fahrstrecke; und
eine Verbindung zwischen dem Wagen (4) und der Aufnahmeeinrichtung (7, 8), **dadurch gekennzeichnet, dass** 20
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) relativ zum Wagen (4) um eine Rotationsachse (R) rotierbar angeordnet ist, und das Fahrzeug (3) derart ausgebildet ist, dass die Unterschenkel eines in der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) sitzend aufgenommenen Fahrgasts frei beweglich hängen. 25
16. Fahrgeschäft (1) nach Anspruch 15, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Führungseinrichtung (2) unter den Füßen eines Fahrgastes angeordnet ist. 30
17. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) Sitze (8) aufweist, die in Bezug auf die Bewegungsrichtung (v) des Fahrzeugs (3) seitlich versetzt zur Führungseinrichtung (2) angeordnet sind. 40
18. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** 45
das Fahrgeschäft (1) wenigstens einen Bahnhof mit einer Plattform aufweist, die unter die Füße wenigstens eines der in der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) sitzend aufgenommenen Fahrgäste bewegbar ist. 50
19. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
das Fahrzeug (3) wenigstens eine Plattform aufweist, die unter die Füße wenigstens eines der in der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) sitzend aufgenommenen Fahrgäste bewegbar ist. 55
20. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden

Ansprüche 18 oder 19, **dadurch gekennzeichnet, dass**

die Plattform wenigstens einen Spalt aufweist, der eine Verbindungsöffnung zwischen der Führungseinrichtung und dem Wagen ausbildet, wobei der Spalt durch bewegliche Elemente und/oder durch eine am Fahrzeug angeordnete Vorrichtung und/oder durch das Fahrzeug selbst abdeckbar ist.

21. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Fahrstrecke wenigstens einen Inversionsabschnitt, insbesondere einen Looping und/oder einen Streckenabschnitt aufweist, in dem das Fahrzeug (3) durch Drehung um eine Achse parallel zur Bewegungsrichtung (v) des Fahrzeugs (3) in eine invertierte Position gebracht wird. 15
22. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) wenigstens eine Haltevorrichtung (9) aufweist, die einen im Wesentlichen U-förmigen Rückhaltebügel umfasst, der die Hüfte bzw. den Hüftbereich eines in der Aufnahmeeinrichtung (7, 8) aufgenommenen Fahrgasts wenigstens teilweise umgreift. 20
23. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) in einer Ebene senkrecht zur Rotationsachse (R) angeordnet ist. 25
24. Fahrgeschäft (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche 1 bis 23, **dadurch gekennzeichnet, dass**
die Aufnahmeeinrichtung (7, 8) in einer in einem nicht senkrechten Winkel angeordneten Ebene relativ zur Rotationsachse (R) angeordnet ist. 30

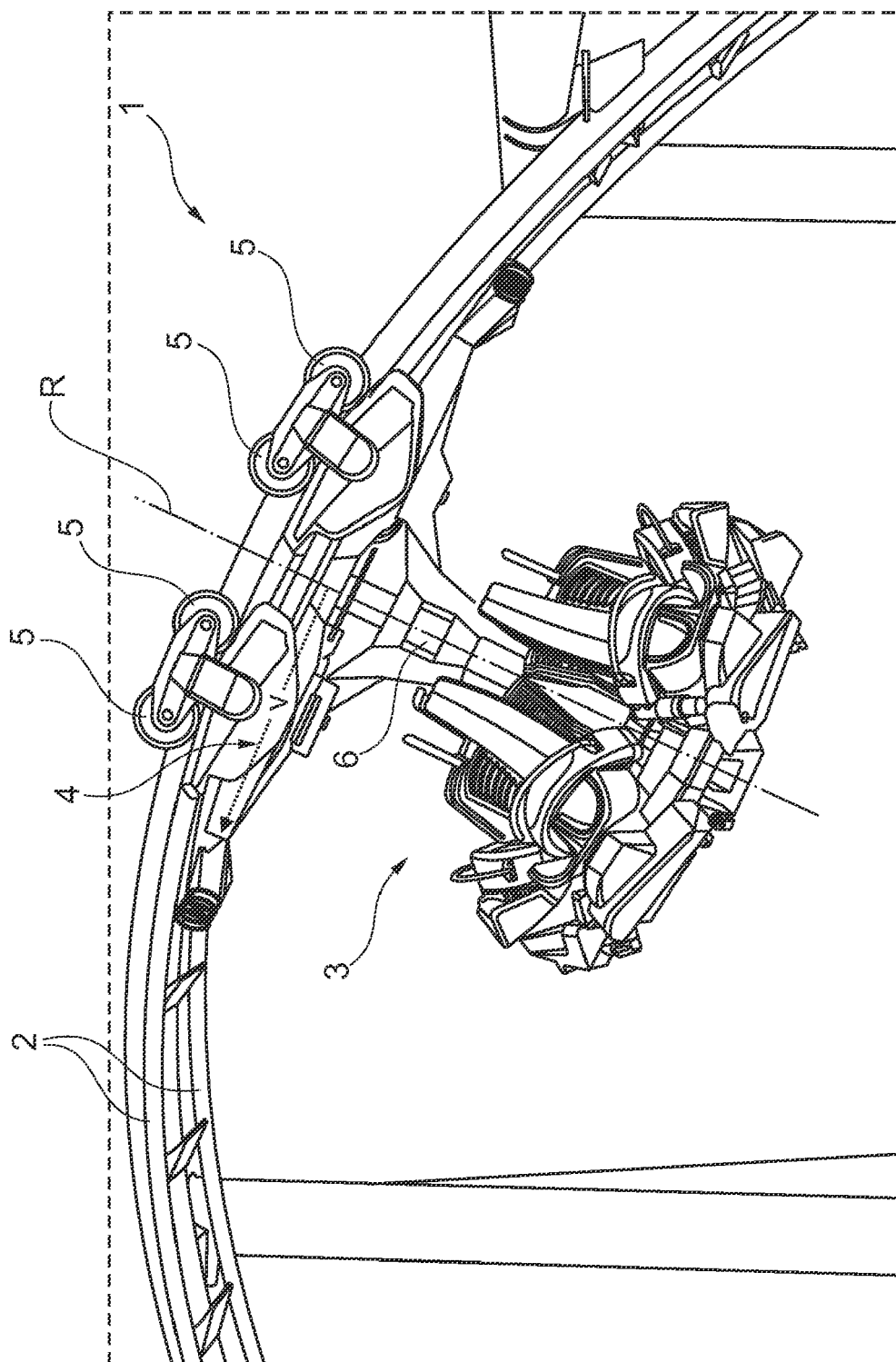


Fig. 1

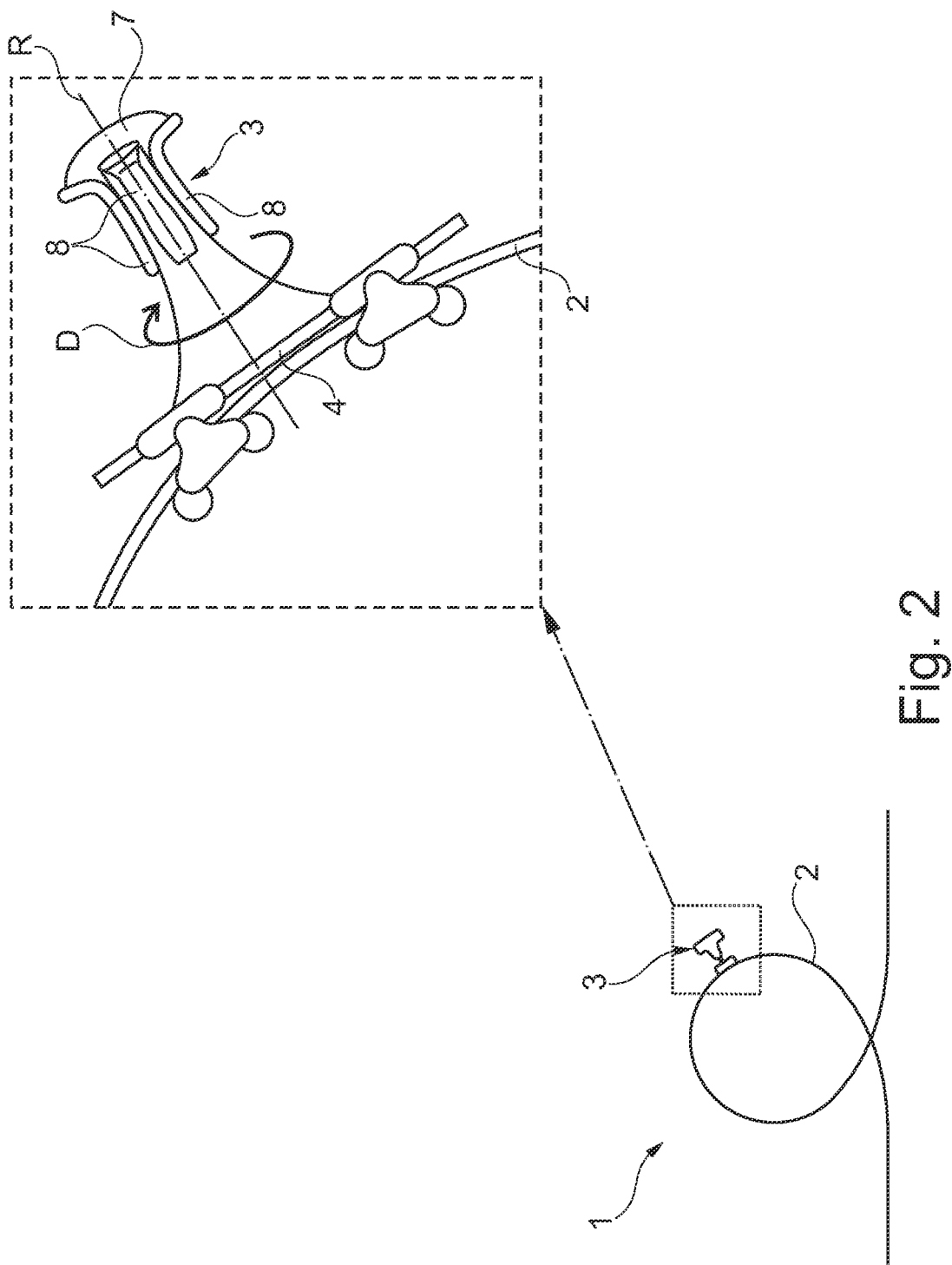


Fig. 2



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 08 16 8531

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	WO 03/082421 A (THRELKEL DAVID V [US]) 9. Oktober 2003 (2003-10-09) * Abbildungen 1-19 *	1-15	INV. A63G7/00
X	DE 203 00 534 U1 (RAW TEX INTERNAT AG SCHAAN [LI]) 13. Mai 2004 (2004-05-13) * Abbildungen 1-5 *	1-15	
X	EP 1 201 280 A (BOLLIGER & MABILLARD [CH]) 2. Mai 2002 (2002-05-02) * Abbildungen 1-5 *	1-15	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			A63G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort München		Abschlußdatum der Recherche 17. September 2009	Prüfer Shmonin, Vladimir
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

 3
EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 08 16 8531

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

17-09-2009

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 03082421 A	09-10-2003	AU 2003218369 A1	13-10-2003
		CA 2479025 A1	09-10-2003
		EP 1494771 A2	12-01-2005
		JP 2005520665 T	14-07-2005
DE 20300534 U1	13-05-2004	KEINE	
EP 1201280 A	02-05-2002	AT 392242 T	15-05-2008
		DE 60133610 T2	10-06-2009
		ES 2305046 T3	01-11-2008

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82