

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50867/2017
(22) Anmeldetag: 11.10.2017
(43) Veröffentlicht am: 15.04.2019

(51) Int. Cl.: **B60Q 1/24** (2006.01)

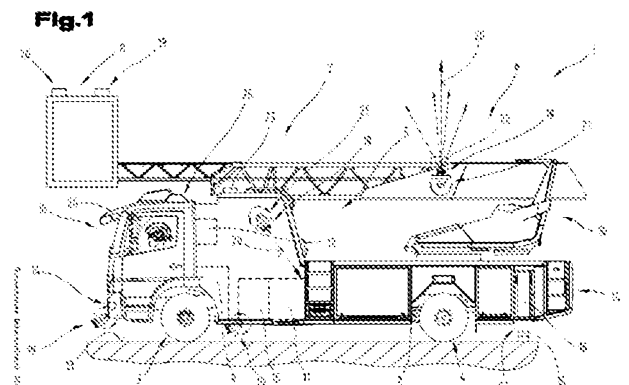
(56) Entgegenhaltungen:
JP 2015067185 A
JP 2001347884 A

(71) Patentanmelder:
Rosenbauer International AG
4060 Leonding (AT)

(74) Vertreter:
Anwälte Burger und Partner Rechtsanwalt
GmbH
4580 Windischgarsten (AT)

(54) **Verfahren zur Umfeldbeleuchtung eines Einsatzfahrzeugs**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Beleuchtung eines Umgebungsbereichs eines Einsatzfahrzeugs (1) und zur optischen Erkennung eines ein Hindernis bildenden Gegenstandes. Dabei wird das Einsatzfahrzeug (1) mit einem Fahrgestell (2), einem Fahrzeugaufbau (5), einer Hubeinheit (6), einer Steuerungsvorrichtung (12), einem Energieversorgungssystem (15) sowie mehreren ersten Leuchtmittel (14) bereitgestellt. Das Einsatzfahrzeug (1) wird in unterschiedlichen Betriebszuständen betrieben. Weiters wird zumindest ein weiteres Leuchtmittel (19) mit einem Stellantrieb (21) bereitgestellt, welcher mit der Steuerungsvorrichtung (12) in Kommunikationsverbindung steht. Das weitere Leuchtmittel (19) wird von der im Automatik-Modus betriebenen Steuerungsvorrichtung (12) am Beginn des zweiten Betriebszustandes automatisch eingeschaltet und eine Lichtabgabeachse (20) von der Steuerungsvorrichtung (12) in eine in dieser hinterlegte Abstrahlrichtung eingestellt.



Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Beleuchtung eines Umgebungsbereichs eines Einsatzfahrzeugs (1) und zur optischen Erkennung eines ein Hindernis bildenden Gegenstandes. Dabei wird das Einsatzfahrzeug (1) mit einem Fahrgestell (2), einem Fahrzeugaufbau (5), einer Hubeinheit (6), einer Steuerungsvorrichtung (12), einem Energieversorgungssystem (15) sowie mehreren ersten Leuchtmittel (14) bereitgestellt. Das Einsatzfahrzeug (1) wird in unterschiedlichen Betriebszuständen betrieben. Weiters wird zumindest ein weiteres Leuchtmittel (19) mit einem Stellantrieb (21) bereitgestellt, welcher mit der Steuerungsvorrichtung (12) in Kommunikationsverbindung steht. Das weitere Leuchtmittel (19) wird von der im Automatik-Modus betriebenen Steuerungsvorrichtung (12) am Beginn des zweiten Betriebszustandes automatisch eingeschaltet und eine Lichtabgabeachse (20) von der Steuerungsvorrichtung (12) in eine in dieser hinterlegte Abstrahlrichtung eingestellt.

Fig. 1

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Beleuchtung eines Umgebungsbereichs eines Einsatzfahrzeugs, insbesondere eines Hubrettungsfahrzeugs der Feuerwehr, und zur optischen Erkennung eines ein Hindernis bildenden Gegenstandes oberhalb des Einsatzfahrzeugs oder eines seitlich neben oder unterhalb des Einsatzfahrzeugs befindlichen Gegenstandes.

In der Vergangenheit kam es insbesondere bei Dunkelheit immer wieder zu Unfällen, bei denen durch den Kontakt der Hubeinheit des Einsatzfahrzeugs, insbesondere des Auslegers, des Korbes oder der Korbbesatzung, mit oberhalb des Einsatzfahrzeugs befindlichen und elektrischen Strom führenden Leitungen oder Drähten das Fahrzeug beschädigt oder die Korbbesatzung verletzt worden ist. Dabei kam es auch zu Unfällen mit tödlichem Ausgang.

Bislang wurde versucht, bei einem Einsatz, insbesondere bei Dunkelheit, mittels am Fahrzeug oder an einem Korb der Hubeinheit angebrachter Sensoren elektrische Wechselfelder, welche in Leitungen, insbesondere in Hochspannungsleitungen, durch die Wechselfeldspannung bzw. den Wechselstrom hervorgerufen werden, zu detektieren. Im Einsatzfall soll das Vorhandensein und die Erkennung von oberhalb des Umfeldes der geplanten Abstellfläche des Einsatzfahrzeugs befindlichen Leitungen einfach ermöglicht werden. Die Erkennung und/oder Detektierung ist jedoch bei Leitungen, in welchen Gleichstrom fließt, nur bedingt und mit hohem Aufwand möglich.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung war es, die Nachteile des Standes der Technik zu überwinden und ein Verfahren zur Verfügung zu stellen, mittels derer ein Benutzer in der Lage ist, bereits beim Eintreffen am Einsatzort und bei Dunkelheit

rasch und sicher einen geeigneten Aufstellplatz für das Einsatzfahrzeug festlegen zu können und darüber hinaus das Vorhandensein von ein Hindernis bildenden Gegenständen, wie Drähte, Äste, vorkragende Gebäudeteile, elektrische Leitungen, Baukörper, Kanaldeckel, Schienen auf optischem Wege feststellen zu können und bei der Auswahl und Festlegung der Aufstellposition derartige Gegenstände mit berücksichtigen zu können.

Diese Aufgabe wird durch ein Verfahren zur Beleuchtung eines Umgebungsbereichs eines Einsatzfahrzeugs, insbesondere eines Hubrettungsfahrzeugs der Feuerwehr, und zur optischen Erkennung eines ein Hindernis bildenden Gegenstandes und dem damit verbundenen Sichtbarmachen derartiger Gegenstände gemäß den Ansprüchen gelöst.

Das Verfahren dient überwiegend dazu, die rasche und sichere Erkennbarkeit von ein Hindernis bildenden Gegenständen oberhalb und/oder seitlich und/oder unterhalb des Einsatzfahrzeugs zu verbessern, wobei dazu folgende Schritte durchzuführen sind:

- Bereitstellen des Einsatzfahrzeugs umfassend
 - ein Fahrgestell,
 - einen Fahrzeugaufbau,
 - eine Hubeinheit, insbesondere einen Ausleger oder eine Bühne,
 - eine Steuerungsvorrichtung zur Steuerung und Überwachung des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinen Betriebszuständen,
 - ein Energieversorgungssystem zur Abgabe elektrischer Energie,
 - mehrere erste Leuchtmittel, welche zumindest für die Beleuchtung des Einsatzfahrzeugs während dessen Fahrbetriebs dienen,
 - zumindest ein weiteres Leuchtmittel mit einer Lichtabgabeachse, wobei das zumindest eine weitere Leuchtmittel zumindest an der Hubeinheit, insbesondere an deren Ausleger oder deren Bühne, verschwenkbar angeordnet wird,
- Hinfahren des Einsatzfahrzeugs zu einem Einsatzort, wobei das Einsatzfahrzeug in seinem ersten Betriebszustand betrieben wird, bei welchem ersten Betriebszustand sich die Hubeinheit, insbesondere deren Ausleger oder Bühne, in einer kompakten Transportstellung am Einsatzfahrzeug befindet,

- Suchen, Auswählen sowie positioniertes Abstellen des Einsatzfahrzeugs an einer am Einsatzort ausgewählten und festgelegten Abstellfläche, wobei das Einsatzfahrzeug in seinem zweiten Betriebszustand betrieben wird,
- gegebenenfalls Ausfahren und Positionieren von Stützarmen einer Abstützvorrichtung des Einsatzfahrzeugs oberhalb der ausgewählten Abstellfläche, sowie in Kontakt bringen der Stützarme mit der Abstellfläche und Abstützen des Einsatzfahrzeugs mittels der Stützarme an der Abstellfläche, wobei das Einsatzfahrzeug in seinem dritten Betriebszustand betrieben wird,
- Verstellen der Hubeinheit, insbesondere deren Ausleger oder deren Bühne, mittels einer Antriebseinheit ausgehend von ihrer während der Hinfahrt zum Einsatzort befindlichen kompakten Transportstellung in eine Einsatzstellung, wobei das Einsatzfahrzeug in seinem vierten Betriebszustand betrieben wird, wobei weiters
 - zumindest ein Stellantrieb bereitgestellt wird und der zumindest eine Stellantrieb mit dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel in Antriebsverbindung steht und weiters der zumindest eine Stellantrieb mit der Steuerungsvorrichtung in Kommunikationsverbindung steht,
 - von der Steuerungsvorrichtung am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem zweiten Betriebszustand oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem dritten Betriebszustand die Energieversorgung vom Energieversorgungssystem für das zumindest eine weitere Leuchtmittel freigegeben und damit das zumindest eine weitere Leuchtmittel zur Abgabe von insbesondere sichtbaren Lichtstrahlen eingeschaltet wird, wobei die Steuerungsvorrichtung für die Steuerung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels in einem Automatik-Modus betrieben wird, und wobei
 - weiters von der Steuerungsvorrichtung die Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels mittels des mit dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel in Antriebsverbindung stehenden Stellantriebs in eine in der Steuerungsvorrichtung hinterlegte Abstrahlrichtung eingestellt wird.

Vorteilhaft ist dabei, dass durch das Vorsehen und Bereitstellen zumindest eines Stellantriebs das zumindest eine weitere Leuchtmittel mit seiner Lichtabgabeachse mittels der Steuerungsvorrichtung auf die in der Steuerungsvorrichtung hinterlegte

Abstrahlrichtung automatisiert eingestellt werden kann. Weiters wird damit aber auch bei Erkennen und/oder Erreichen zumindest des zweiten Betriebszustandes des Einsatzfahrzeuges das zumindest eine weitere Leuchtmittel von der Steuerungsvorrichtung mit Energie versorgt und damit in seinen Leuchtzustand versetzt. Durch die jeweils vorbestimmte und in der Steuerungsvorrichtung abgespeicherte Abstrahlrichtung sind von der Bedienperson, insbesondere dem Lenker, des Einsatzfahrzeuges keine zusätzlichen Maßnahmen oder Schaltvorgänge durchzuführen, um das zumindest eine weitere Leuchtmittel einzuschalten und auch gleich auf die vorbestimmte Abstrahlrichtung einzustellen. Damit kann im Einsatzfall von der Bedienperson rasch und konzentriert das Suchen, Auswählen und positionierte Abstellen des Einsatzfahrzeuges am Einsatzort an der dort ausgewählten und festgelegten Abstellfläche durchgeführt werden. Durch die automatische Inbetriebnahme und Ausrichtung der Abstrahlrichtung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels kann so bereits unmittelbar beim Eintreffen am Einsatzort die geeignete Abstellposition rasch ermittelt und festgelegt werden. Durch das rasche und sichere Erkennen von störenden Hindernissen oberhalb des Einsatzfahrzeuges im Verstell- und/oder Schwenkbereich der Hubeinheit entfällt ein nachträgliches Umstellen, da so gefährliche Gegenstände, insbesondere elektrischen Strom führende Leitungen, bei Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen rasch und sicher erkannt werden können. Darüber hinaus kann so je nach vorgewählter und vorbestimmter Abstrahlvorrichtung auch das das Einsatzfahrzeug umgebende Umfeld sowie gegebenenfalls noch jener sich unterhalb des Einsatzfahrzeuges befindliche Raum beleuchtet werden. Damit kann auch bei Dunkelheit z.B. auch das Aufgleisen des Einsatzfahrzeuges auf Schienen wesentlich erleichtert und sicherer durchgeführt werden.

Vorteilhaft ist auch eine Verfahrensvariante, bei welcher die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeuges in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeuges in seinem dritten Betriebszustand auf die von der Abstellfläche abgewendete Seite ausgerichtet wird. Durch die vorbestimmte Ausrichtung der Abstrahlrichtung auf die von der Abstellfläche

abgewendete Seite, also in Richtung nach oben, kann je nach Anordnung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels jener oberhalb der Abstellfläche befindliche Raum ausreichend ausgeleuchtet oder beleuchtet werden.

Weiters ist ein Vorgehen vorteilhaft, bei dem die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem dritten Betriebszustand im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird. Dadurch kann jener Raum oberhalb des Einsatzfahrzeugs, in welchen die Hubeinheit hin verstellt werden soll, beleuchtet oder ausgeleuchtet werden. Weiters kann damit aber auch bei Anordnung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels an der verstellbaren Hubeinheit stets die gleiche Abstrahlrichtung beibehalten werden. Dies kann durch entsprechende Nachjustierung und Nachstellung mittels der Steuerungsvorrichtung und des damit in Kommunikationsverbindung stehenden Stellantriebs des weiteren Leuchtmittels durchgeführt werden.

Eine weitere vorteilhafte Vorgehensweise ist dadurch gekennzeichnet, dass die Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels ausgehend von der in vertikaler Richtung nach oben ausgerichteten Abstrahlrichtung um einen in der Steuerungsvorrichtung hinterlegten Schwenkwinkel verschwenkt wird. Bedingt durch die Verschwenkung der Lichtabgabe des zumindest einen weiteren Leuchtmittels kann so ein größerer Bereich beleuchtet oder bestrahlt werden. Dies kann insbesondere dann von Vorteil sein, wenn vom weiteren Leuchtmittel ein gebündelter Lichtstrahl abgegeben wird, um so die Leuchtweite zu vergrößern.

Vorteilhaft ist auch eine Verfahrensvariante, bei welcher die Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels innerhalb eines in der Steuerungsvorrichtung hinterlegten Schwenkwinkelbereichs ständig verschwenkt wird. Dadurch kann die Lichtabgabeachse und damit das abgegebene Lichtbündel in einer oszillierende Bewegung ausgehend von der vertikalen Richtung ständig in vorbestimmten Grenzen verschwenkt werden. So kann die Betriebssicherheit im Einsatzfall erhöht werden.

Eine andere Vorgehensweise zeichnet sich dadurch aus, wenn auch beim Beginn des vierten Betriebszustandes und/oder auch während des vierten Betriebszustandes die Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird. Damit kann auch während der Hochstellbewegung oder Hochschwenkbewegung der Hubeinheit stets eine nach oben ausgerichtete Abstrahlrichtung beibehalten werden.

Weiters ist ein Vorgehen vorteilhaft, bei dem im vierten Betriebszustand beim Verstellen der Hubeinheit die Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels von der Steuerungsvorrichtung in Richtung auf ein an der Hubeinheit befindliches Personenaufnahmemittel, insbesondere einen Rettungskorb, ausgerichtet wird. In diesem Fall kann die Lichtabgabeachse und damit verbunden die Abstrahlrichtung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels stets auf das verstellte oder verschwenkte Personenaufnahmemittel während dessen Verstellung ausgerichtet werden. Damit kann auch die nähere Umgebung des Personenaufnahmemittels, insbesondere des Rettungskorbs, beleuchtet werden, um so auf möglicherweise nicht beachtete Hindernisse rasch aufmerksam zu werden. Dadurch können Kollisionen auch während des Hochstell- oder Hochschwenkvorgangs vermieden werden.

Eine weitere vorteilhafte Vorgehensweise ist dadurch gekennzeichnet, dass das Ausrichten der Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels in Richtung auf das Personenaufnahmemittel insbesondere den Rettungskorb, erst bei einem Hochschwenken der Hubeinheit insbesondere deren Ausleger, um einen Verstellwinkel von 15° bezüglich einer Horizontalebene durchgeführt wird. Dadurch wird sichergestellt, dass erst ab einem gewissen vorbestimmten Verstellwinkel der Hubeinheit bezüglich einer horizontalen Bezugsebene die Abstrahlrichtung und damit die Lichtabgabeachse auf das Personenaufnahmemittel ausgerichtet wird.

Vorteilhaft ist auch eine Verfahrensvariante, bei welcher die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegeb-

nenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs in seinem dritten Betriebszustand in Richtung auf die Abstellfläche ausgerichtet wird. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, die Abstellfläche oder Bodenfläche ausreichend beleuchten zu können, um so rasch einen sicheren und tragfähigen Aufstellungsort und/oder Abstützbereich auswählen und festlegen zu können.

Eine andere Vorgehensweise zeichnet sich dadurch aus, wenn das zumindest eine weitere Leuchtmittel mit seiner Lichtabgabeachse derart gelenkig gelagert wird, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse räumlich verstellbar ist. Durch die räumliche Verstellmöglichkeit kann so eine noch universellere Einsatzmöglichkeit des zumindest einen weiteren Leuchtmittels geschaffen werden.

Weiters ist ein Vorgehen vorteilhaft, bei dem das zumindest eine weitere Leuchtmittel bei einer Fahrgeschwindigkeit von gleich oder kleiner 15 km/h oder nach dem Einschalten der Antriebseinheit für die Hubeinheit oder bei betätigter Feststellbremse vom Energieversorgungssystem mit Energie zur Abgabe von Lichtstrahlen versorgt wird. Damit kann automatisch von der Steuerungsvorrichtung je nach zutreffendem Auswahlkriterium das zumindest eine weitere Leuchtmittel automatisiert in Betrieb genommen werden, ohne dass eine Bedienperson einen Schaltvorgang durchführen muss.

Eine weitere vorteilhafte Vorgehensweise ist dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerungsvorrichtung von ihrem Automatik-Modus in einen Manuell-Modus umgestellt wird und die Zufuhr von Energie aus dem Energieversorgungssystem zu dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel mittels der Steuerungsvorrichtung manuell aktiviert oder manuell deaktiviert werden kann und/oder die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse des zumindest einen weiteren Leuchtmittels mittels der Steuerungsvorrichtung manuell eingestellt werden kann. Durch eine gezielte Umstellung der Steuerungsvorrichtung in den manuellen Bedienmodus kann so von der Bedienperson abweichend von der hinterlegten Abstrahlrichtung oder den hinterlegten Abstrahlrichtungen diese im Bedarfsfall rasch an sich ändernde Einsatzbedingungen angepasst und umgestellt werden.

Vorteilhaft ist auch eine Verfahrensvariante, bei welcher zumindest eine optische Erfassungsvorrichtung bereitgestellt wird, mittels welcher zumindest einen optischen Erfassungsvorrichtung jener das Einsatzfahrzeug umgebende Raum, insbesondere jener oberhalb des Einsatzfahrzeugs befindliche Raum und/oder die Abstellfläche, erfasst und das erfasste Ist-Bild an eine Anzeigevorrichtung übertragen wird und an der Anzeigevorrichtung dargestellt wird. Damit kann der von dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel beleuchtete Raum um das Einsatzfahrzeug herum auch bildlich erfasst und der Bedienperson an einer Anzeigevorrichtung zur Betrachtung bereitgestellt werden. So kann z.B. der Lenker des Einsatzfahrzeugs bereits bei einem Eintreffen am Einsatzort selbst das Suchen und Auswählen ohne weitere Hilfsperson durchführen.

Eine andere Vorgehensweise zeichnet sich dadurch aus, wenn das erfasste Ist-Bild an die Steuerungsvorrichtung übertragen wird und von dieser mittels eines Objekterkennungsmoduls der ein Hindernis bildende Gegenstand, insbesondere jener oberhalb des Einsatzfahrzeugs befindliche Gegenstand, ermittelt wird. Damit kann die Bedienperson, insbesondere der Lenker oder aber auch eine andere im Einsatzfall beteiligte Person, bei der raschen Hinderniserkennung auf elektronischem Wege unterstützt werden.

Eine weitere vorteilhafte Vorgehensweise ist dadurch gekennzeichnet, dass bei Ermitteln des oberhalb des Einsatzfahrzeugs befindlichen Gegenstandes von der Steuerungsvorrichtung ein Warnhinweis an der Anzeigevorrichtung angezeigt oder ein Warnton ausgegeben wird. Damit kann zusätzlich zur menschlichen optischen Kontrolle eine zusätzliche elektronische Überwachung und Unterstützung geschaffen werden.

Vorteilhaft ist auch eine Verfahrensvariante, bei welcher zumindest ein Blendschutzelement bereitgestellt wird, welches zumindest eine Blendschutzelement derart in den vom zumindest einen weiteren Leuchtmittel abgegebenen Lichtkegel hinein verstellt wird, dass ein Lichtzutritt in Richtung auf ein vom Drehgestell distanziert angeordnetes Ende des Auslegers, insbesondere in Richtung auf einen Korb oder eine Arbeitsbühne, verhindert wird. Damit kann ein Blenden von jenen im Personenaufnahmemittel befindlichen Personen verhindert werden.

Eine andere Vorgehensweise zeichnet sich dadurch aus, wenn mehrere weitere Leuchtmittel vorgesehen werden und jedes der weiteren Leuchtmittel mit einem eigenen Stellantrieb in Antriebsverbindung steht und weiters mit der Steuerungsvorrichtung in Kommunikationsverbindung steht. Durch das Vorsehen mehrerer weiterer Leuchtmittel wird die Möglichkeit geschaffen, diese jeweils an zueinander unterschiedlichen Positionen am Einsatzfahrzeug anzuordnen und auch individuell jedes der weiteren Leuchtmittel in seiner Abstrahlrichtung auf den jeweils vorbestimmten Einsatzzweck vordefiniert einstellen zu können.

Eine weitere mögliche Vorgehensweise hat die Merkmale, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel an einem Drehgestell und/oder an einer Lafette und/oder an einem der Leiterteile eines Leitersatzes und/oder an einem der Teleskope einer Teleskopbühne und/oder dem Personenaufnahmemittel und/oder dem Fahrzeugaufbau angeordnet wird. Damit kann eine an unterschiedliche Einsatzbedingungen und Einsatzzwecke angepasste Anordnung des oder der weiteren Leuchtmittel durchgeführt werden.

Weiters kann es vorteilhaft sein, wenn eine erste Detektionsvorrichtung zur Erfassung des elektromagnetischen Wechselfeldes von einer eine Wechselspannung führenden Leitung bereitgestellt wird und die erste Detektionsvorrichtung am Fahrzeugaufbau angeordnet wird. Damit kann bereits ausgehend vom Fahrzeugaufbau eine Detektion von Drähten oder Leitungen, welche eine Wechselspannung führen, durchgeführt werden.

Bei einer Verfahrensvariante ist vorgesehen, dass eine zweite Detektionsvorrichtung zur unmittelbaren Umfelderkennung des an der Hubeinheit befindlichen Personenaufnahmemittels, insbesondere den Rettungskorb, umgebenden Umfeldes bereitgestellt wird und die zweite Detektionsvorrichtung zur Erfassung des elektromagnetischen Wechselfeldes von einer eine Wechselspannung führenden Leitung ausgebildet ist und am Personenaufnahmemittel angeordnet wird. Durch die gegebenenfalls sensiblere Umfelderkennung der zumindest einen zweiten Detektionsvorrichtung kann so jener Bereich um das Personenaufnahmemittel herum auf das Vorhandensein von elektromagnetischen Wechselfeldern überwacht werden. Dies

ist insbesondere dann von Vorteil, wenn sich Personen im Personenaufnahmemittel befinden und dieses verstellt wird.

Schließlich sieht eine andere Verfahrensvariante vor, dass zumindest ein Helligkeitssensor zur Ermittlung der Beleuchtungsstärke bereitgestellt wird und der ermittelte Ist-Wert an die Steuerungsvorrichtung weitergeleitet wird. Damit kann von der Steuerungsvorrichtung in Abhängigkeit vom ermittelten Ist-Wert die Inbetriebnahme des zumindest einen weiteren Leuchtmittels freigegeben oder aber auch unterbunden werden. Weiters könnte aber auch ein bereits im Betrieb befindliches weiteres Leuchtmittel in Abhängigkeit vom ermittelten Ist-Wert des Helligkeitssensors von der Steuerungsvorrichtung abgeschaltet werden. Der Soll-Wert der Beleuchtungsstärke oder eines anderen die Helligkeit beschreibenden Wertes ist wiederum in der Steuerungsvorrichtung hinterlegt. Die Schaltvorgänge erfolgen automatisch von der Steuerungsvorrichtung.

Zum besseren Verständnis der Erfindung wird diese anhand der nachfolgenden Figuren näher erläutert.

Es zeigen jeweils in stark vereinfachter, schematischer Darstellung:

Fig. 1 ein Einsatzfahrzeug mit einer sich in der kompakten Transportstellung befindlichen Hubeinheit, in Seitenansicht;

Fig. 2 das Einsatzfahrzeug nach Fig. 1, mit teilweise angehobener Hubeinheit, in Seitenansicht.

Einführend sei festgehalten, dass in den unterschiedlich beschriebenen Ausführungsformen gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen versehen werden, wobei die in der gesamten Beschreibung enthaltenen Offenbarungen sinngemäß auf gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen übertragen werden können. Auch sind die in der Beschreibung gewählten Lageangaben, wie z.B. oben, unten, seitlich usw. auf die unmittelbar beschriebene sowie dargestellte Figur bezogen und sind diese Lageangaben bei einer Lageänderung sinngemäß auf die neue Lage zu übertragen.

Der Begriff „insbesondere“ wird nachfolgend so verstanden, dass es sich dabei um eine mögliche speziellere Ausbildung oder nähere Spezifizierung eines Gegenstandes oder eines Verfahrensschritts handeln kann, aber nicht unbedingt eine zwingende, bevorzugte Ausführungsform desselben oder eine zwingende Vorgehensweise darstellen muss.

In den Fig. 1 und 2 ist vereinfacht ein Einsatzfahrzeug 1 gezeigt, welches insbesondere als Hubrettungsfahrzeug bei der Feuerwehr oder anderen Hilfs- und/oder Rettungsorganisationen eingesetzt werden kann. Das Einsatzfahrzeug 1 kann auch nur zum Löscheinsatz dienen, wobei aber auch Personen- oder Tierrettungsmaßnahmen, technische Hilfeleistungen oder Katastropheneinsätze in verschiedensten Höhen oder Tiefen damit durchgeführt werden können. Derartige Fahrzeuge werden auch als Kraftfahrzeuge bezeichnet, wobei unter dem Begriff „Kraftfahrzeug“ jegliches Fahrzeugt verstanden wird, welches zumindest eine Antriebsquelle zu dessen Fortbewegung umfasst. Das Einsatzfahrzeug 1 kann z.B. als Feuerwehrfahrzeug, Feuerlöschfahrzeug, Kommunalfahrzeug oder Transportfahrzeug dienen oder dazu ausgebildet sein.

Im vorliegenden Ausführungsbeispiel ist das Einsatzfahrzeug 1 als Lastkraftwagen ausgebildet und kann ein Fahrgestell 2 mit zumindest einem daran angeordneten Vorderradpaar 3 und zumindest einem Hinterradpaar 4 umfassen. Das Einsatzfahrzeug 1 umfasst weiters einen Fahrzeugaufbau 5 sowie eine darauf oder eine daran angeordnete Hubeinheit 6. Die Hubeinheit 6 kann einen Ausleger 7, welcher z.B. als Drehleiter, Teleskopmast, Teleskopzylinder, Gelenkmast oder Lichtmast ausgebildet ist, umfassen.

Anstelle des Auslegers 7 kann aber auch eine Bühne, wie z.B. eine Scherenbühne, ein Scherenhubsystem oder eine Hubarbeitsbühne, vorgesehen sein, welche einen Teil der Hubeinheit 6 bildet. Die Hubeinheit 6 kann aus den unterschiedlichsten Einheiten oder Baukomponenten gebildet sein. Je nach Art und Form des Auslegers 7 kann an seinem bevorzugt äußersten Ende oder Endabschnitt auch noch ein Personenaufnahmemittel 8, wie z.B. eine Arbeitsbühne oder ein Rettungskorb, angeordnet sein.

Zum Antrieb zumindest eines Radpaares 3, 4 ist ein Fahrtrieb 9 vorgesehen, welcher durch unterschiedlichste Antriebsaggregate gebildet sein kann.

Im vorliegenden Ausführungsbeispiel ist die Hubeinheit 6 des Einsatzfahrzeugs 1 durch den Ausleger 7, nämlich durch eine Drehleiter, und einen Rettungskorb gebildet, wobei aber auch davon abweichende Ausführungsformen möglich sind. Der hier als Drehleiter ausgebildete Ausleger 7 kann durch einen Leitersatz aus mehreren einzelnen Leitern gebildet sein.

Die Hubeinheit 6 umfasst hier weiters eine Dreh- bzw. Schwenkanordnung, mittels welcher der Ausleger 7, insbesondere die Drehleiter, der Teleskopmast oder der Gelenkmast, entsprechend verstellt werden kann. Die Dreh- bzw. Schwenkanordnung kann auch als Drehgestell 10 bezeichnet werden. Es wäre aber auch noch möglich, auch die zuvor beschriebene Bühne mittels dem als Dreh- bzw. Schwenkanordnung ausgebildeten Drehgestell 10 am Fahrgestell 2 und/oder dem Fahrzeugaufbau 5 anzuordnen und zu halten.

Weiters kann das Einsatzfahrzeug 1 noch zumindest eine Antriebseinheit 11 für die Hubeinheit 6 und eine Steuerungsvorrichtung 12 umfassen. Bei der Antriebseinheit 11 kann es sich um ein eigenes autarkes Antriebsaggregat oder aber auch um ein vom Fahrtrieb 9 mit Antriebsenergie versorgtes Antriebsaggregat handeln.

Für die Beleuchtung während des Fahrbetriebs des Einsatzfahrzeugs 1 sowie die Beleuchtung einer Abstellfläche 13 oder einer Aufstandsfläche um das Einsatzfahrzeug 1 können die unterschiedlichsten aus dem Stand der Technik bekannten Leuchtmittel 14 eingesetzt werden. All diese Leuchtmittel 14 werden nachfolgend generell als erste Leuchtmittel 14 bezeichnet. Dabei kann es sich um Scheinwerfer oder andere bevorzugt sichtbares Licht abgebende Lichtquellen handeln. Die Beleuchtung der Abstellfläche 13 bzw. der Abstütz- oder Aufstandsfläche für das Einsatzfahrzeug 1 sowie jenem das Einsatzfahrzeug 1 umgebende Umfeld kann auch als Abstellflächenbeleuchtung oder Umfeldbeleuchtung bezeichnet werden. Dazu kann z.B. ein Lichtmast aus dem Fahrzeugaufbau 5 auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite ausgefahren werden.

Das Einsatzfahrzeug 1 kann auch noch ein Energieversorgungssystem 15 für das oder die ersten Leuchtmittel 14 umfassen, welches elektrische Energie je nach Bedarf für die unterschiedlichsten ersten Leuchtmittel 14 bereitstellt oder liefert. Dabei kann es sich um Generatoren, Batterien oder andere Energiespeicher handeln.

Das Einsatzfahrzeug 1 ist grundsätzlich für den Betrieb in zueinander unterschiedlichen Betriebszuständen geeignet oder dazu ausgebildet und kann in diesen Betriebszuständen betrieben werden. Einen ersten Betriebszustand kann z.B. der Fahrbetrieb mittels des Fahrantriebs 9 zum Einsatzort darstellen. In einem zweiten Betriebszustand kann z.B. das Suchen, Auswählen und positionierte Abstellen des Einsatzfahrzeugs 1 an der am Einsatzort ausgewählten und festgelegten Abstellfläche 13 erfolgen oder durchgeführt werden. Dabei sind kaum oder nur geringe Fahrstrecken mit geringer Fahrgeschwindigkeit zurückzulegen.

Ist dies erfolgt, kann das Einsatzfahrzeug 1 in einem dritten Betriebszustand betrieben werden, in welchem das Ausfahren und Positionieren von Stützarmen 16 einer Abstützvorrichtung 17 des Einsatzfahrzeugs 1 oberhalb der ausgewählten Abstellfläche 13 sowie weiters das in Kontakt bringen der Stützarme 16 mit der Abstellfläche 13 erfolgt oder durchgeführt wird. Nach erfolgreicher und sicherer Abstützung des Einsatzfahrzeugs 1 an der Abstellfläche 13 kann die Hubeinheit 6 in Betrieb genommen werden, wobei dann das Verstellen der Hubeinheit 6, insbesondere deren Ausleger 7 oder deren Bühne, ausgehend von ihrer während der Hinfahrt zum Einsatzort befindlichen kompakten Transportstellung in eine Einsatzstellung durchgeführt wird. Dieser Betrieb stellt einen vierten Betriebszustand des Einsatzfahrzeugs 1 dar.

Weiters kann das Einsatzfahrzeug 1, insbesondere deren Fahrzeugaufbau 5, auch noch eine Fahrerkabine 18, einen oder mehrere Gerätekästen, ein Podium, eine Lafette oder dergleichen umfassen.

Um bei Dunkelheit und/oder schlechten Sicht- oder Lichtbedingungen auch die Umgebung des Einsatzfahrzeugs 1, insbesondere jenen oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindlichen Raum und/oder die Abstellfläche (13) beleuchten zu können,

ist insbesondere direkt an der Hubeinheit 6, insbesondere deren Ausleger 7, zumindest ein eigenes oder weiteres Leuchtmittel 19 angeordnet oder vorgesehen. Das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 kann z.B. als Scheinwerfer mit einer oder mehreren LED-Lichtquellen ausgebildet sein und seinerseits eine Lichtabgabeachse 20 definieren oder diese im Leuchtbetrieb ausbilden. Die Lichtabgabeachse 20 ist oder die Lichtabgabeachsen 20 sind dabei je nach der in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegten Abstrahlrichtung auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite und damit in Richtung auf den Himmel und/oder auch in Richtung auf die Abstellfläche (13) ausgerichtet. Dabei sei erwähnt, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 nicht unbedingt zwingend an der Hubeinheit 6 angeordnet oder gehalten sein muss.

Bevorzugt sind jedoch mehrere weitere Leuchtmittel 19 vorgesehen, deren Lichtabgabeachsen 20 jeweils in die in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegten Abstrahlrichtung, wie z.B. auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite und/oder in Richtung auf die Abstellfläche 13, ausgerichtet sind. Bei einer in etwa horizontalen Ausrichtung des Einsatzfahrzeugs 1 ist die Lichtabgabeachse 20 oder sind die Lichtabgabeachsen 20 im Wesentlichen in vertikaler Richtung ausgehend vom zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 nach oben ausgerichtet. Von dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 wird üblicher Weise ein gerichteter oder gebündelter Lichtkegel abgegeben, in dessen Hauptstrahlungsrichtung auch die Lichtabgabeachse 20 ausgerichtet verläuft. Der oder die Lichtkegel sind an die jeweiligen Anforderungen vorbestimmt anzupassen oder aber verstellbar bei dem oder den weiteren Leuchtmitteln 19 auszuführen. Sind mehrere der weiteren Leuchtmittel 19 vorgesehen, können die von jedem weiteren Leuchtmittel 19 abgestrahlten Lichtkegel derart zueinander ausgerichtet werden, dass diese einen gemeinsamen Leuchtkegel bilden.

Für das oder die weiteren Leuchtmittel 19 kann jeweils in der Steuerungsvorrichtung 12 die dafür vorgesehene Abstrahlrichtung hinterlegt und abgespeichert sein.

Da beim Hochfahren oder Hochschwenken der Hubeinheit 6, insbesondere wenn diese als Ausleger 7 ausgebildet ist, sich die zuvor zumeist parallel bezüglich der Abstellfläche 13 verlaufende Längsausrichtung ändert, würde bei einer fixen und

starren Anbringung die Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 ebenfalls bezüglich der ortsfesten Abstellfläche 13 verschwenkt werden. Dies hätte zur Folge, dass nicht mehr der direkt oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindliche Raum beleuchtet und angestrahlt wird, sondern ein sich daneben befindlicher Raum. Um dies zu vermeiden, soll das weitere Leuchtmittel 19 oder sollen die weiteren Leuchtmittel 19 insbesondere an der Hubeinheit 6, insbesondere an deren Ausleger 7 oder deren Bühne, schwenkbar gelagert sein oder gelagert werden. Damit wird es möglich, die jeweilige Lichtabgabeachse 20 des weiteren Leuchtmittels 19 an die im Einsatzfall benötigte Abstrahlrichtung auszurichten. Weiters oder zusätzlich könnte noch vorgesehen sein, dass die Lagerung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 derart ausgebildet und konstruktiv so ausgestaltet wird, dass auch eine räumliche Verstellung der Lichtabgabeachse 20 erfolgen kann und möglich wird. Dazu können alle aus dem Stand der Technik bekannten Vorrichtungen oder Stelleinheiten eingesetzt werden. Da dies als bekannt angesehen wird, wird dazu nicht mehr näher eingegangen.

Zusätzlich steht das weitere Leuchtmittel 19 oder stehen die weiteren Leuchtmittel 19 jeweils mit einem oder mehreren Stellantrieben 21 in Antriebsverbindung. Unter Antriebsverbindung wird dabei jegliche Übertragung eines Antriebsmoments oder einer Antriebskraft ausgehend vom Stellantrieb 21 auf das jeweilige weitere Leuchtmittel 19 verstanden. Der oder die Stellantriebe 21 können unterschiedlichst ausgebildet sein und mit den verschiedensten Antriebsmedien angetrieben werden. Als Antriebsmedium kann z.B. elektrischer Strom, Hydraulik, Pneumatik oder dergleichen Verwendung finden. Es ist hier keine händische Verstellbewegung vorgesehen, sondern eine solche, bei welcher jeder der Stellantriebe 21 die durchzuführende Stellbewegung mittels eines von der Steuerungsvorrichtung 12 abgegebenen Stellbefehls erhält und die Stellbewegung dann auch vom Stellantrieb 21 mit dessen Antriebsmittel oder Antriebsmedium durchgeführt wird.

Damit wird es möglich, z.B. mittels der Steuerungsvorrichtung 12 den oder die Stellantriebe 21 so zu verstellen, dass auch bei einer relativen Verlagerung des Auslegers 7 oder der Bühne die Lichtabgabeachse 20 oder die Lichtabgabeachsen 20 im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird oder

werden. Dies kann auch noch beim Beginn des vierten Betriebszustandes und/oder auch während des vierten Betriebszustandes durchgeführt werden oder erfolgen. So ist gewährleistet, dass auch bei Verlagerungen des Auslegers 7 bezüglich seines Neigungswinkels relativ zum ortsfest positioniert ausgerichteten Fahrgestell 2 jener sich in vertikaler Richtung oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindliche Raum beleuchtet oder ausgeleuchtet werden kann.

Die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 wird am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs 1 in seinem zweiten Betriebszustand oder am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs 1 in seinem dritten Betriebszustand grundsätzlich auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite ausgerichtet. In diesen Betriebszuständen soll die Lichtabgabeachse 20 im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet sein.

Das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 steht einerseits mit dem jeweiligen Stellantrieb 21 in Antriebsverbindung sowie andererseits mit der Steuerungsvorrichtung 12 in Kommunikationsverbindung. Unter einer Kommunikationsverbindung wird jegliche Weiterleitung oder Übermittlung von Befehlen und/oder Steuerungssignalen und/oder Daten verstanden, wobei dies leitungsgebunden und/oder drahtlos erfolgen kann. In der Steuerungsvorrichtung 12 ist für jeden Betriebszustand des Einsatzfahrzeugs 1 für das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 die Ausrichtung der Lichtabgabeachse 20 und damit die Abstrahlrichtung hinterlegt. Grundsätzlich ist hier vorgesehen, dass in der Steuerungsvorrichtung 12 ein Automatik-Modus für das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 eingestellt oder bereitgestellt ist.

Weiters kann noch vorgesehen sein, dass die Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 ausgehend von der in vertikaler Richtung nach oben ausgerichteten Abstrahlrichtung um einen in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegten Schwenkwinkel verschwenkt wird. Wenn die vertikale Abstrahlrichtung nach oben mit dem Wert null versehen wird, soll dann der Schwenkwinkel jener Verstellwinkel sein, um welchen die Lichtabgabeachse 20 bezüglich der Lotrechten verstellt wird. So kann z.B. der Schwenkwinkel symmetrisch oder unsymmetrisch bezüglich der vertikalen Abstrahlrichtung nach oben ausgewählt und in

der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegt sein. Der Schwenkwinkel kann z.B. jeweils bis zu 45° und auch mehr betragen. Weiters kann das zumindest eine weitere Leuchtmittel 20 ständig innerhalb des vorbestimmten oder festgelegten Schwenkwinkelbereichs von der Steuerungsvorrichtung 12 mittels des Stellantriebs 21 verschwenkt werden.

Es kann auch noch vorgesehen sein, dass auch noch beim Beginn des vierten Betriebszustandes und/oder auch während des vierten Betriebszustandes die Lichtabgabeachse 20 im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird. Unabhängig davon könnte aber im vierten Betriebszustand beim Verstellen der Hubeinheit 6 die Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 von der Steuerungsvorrichtung 12 in Richtung auf das an der Hubeinheit 6 befindliche Personenaufnahmemittel 8, insbesondere den Rettungskorb, ausgerichtet werden. Damit kann die unmittelbare Umgebung um das Personenaufnahmemittel 8 ausgeleuchtet werden. Dies ist in der Fig. 2 angedeutet.

Das Ausrichten der Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 in Richtung auf das Personenaufnahmemittel 8, insbesondere den Rettungskorb, kann z.B. auch erst bei einem Hochschwenken der Hubeinheit 6, insbesondere deren Ausleger, um einen Verstellwinkel von 15° bezüglich einer Horizontalebene durchgeführt werden.

Unabhängig davon oder zusätzlich dazu wäre es aber auch noch möglich, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs 1 in seinem zweiten Betriebszustand und/oder am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs 1 in seinem dritten Betriebszustand in Richtung auf die Abstellfläche 13 ausgerichtet wird. Damit kann die Suche, das Auswählen und das Festlegen des Einsatzfahrzeugs 1 am Einsatzort auch noch erleichtert werden. So kann z.B. in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegt sein, dass zumindest eine der Lichtabgabeachsen 20 zuerst in Richtung auf die Abstellfläche 13 ausgerichtet wird und nach erfolgter Auswahl des Aufstellungsortes oder aber erst nach dem Abstützen der Stützarme 16 an der Abstellfläche 13 auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite o-

der Richtung umgestellt wird. Sind mehrere der weiteren Leuchtmittel 19 vorgesehen, kann zumindest eines derselben in Richtung auf die Abstellfläche 13 ausgerichtet und zumindest ein anderes der weiteren Leuchtmittel 19 auf die von der Abstellfläche 13 abgewendete Seite automatisch ausgerichtet werden. Es könnte aber auch zumindest eines der weiteren Leuchtmittel 19 von der Steuerungsvorrichtung so automatisch eingestellt und ausgerichtet werden, dass die Abstrahlrichtung entgegen der üblichen Fahrtrichtung ausgerichtet ist und somit dieses nach hinten leuchtet. Damit kann zumindest ein zusätzlicher Rückfahrcheinwerfer geschaffen werden, welcher bei schlechten und unzureichenden Lichtverhältnissen, insbesondere im zweiten Betriebszustand, eine bessere Ausleuchtung des Heckbereichs ermöglicht. Damit kann je nach Anordnung und Ausrichtung der Abstrahlrichtung eine bessere Ausleuchtung erzielt werden.

Ist die Hubeinheit 6 als Ausleger 7 ausgebildet, umfasst der Ausleger 7 zumeist mehrere Auslegerarme. Ist der Ausleger 7 durch einen Leitersatz gebildet, bilden diese die Auslegerarme und sind relativ zueinander in Richtung von deren Längserstreckung zueinander verstellbar oder verlagerbar. Jener Leiterteil, welcher am Drehgestell 10 schwenkbar gelagert ist, kann als Unterleiter, Basisleiter oder als letzter Leiterteil bezeichnet werden.

Es wäre aber noch möglich, dass der Ausleger 7 durch einen Teleskopmast oder einen Gelenkmast mit mehreren Auslegerarmen gebildet ist. Bei der Ausbildung des Auslegers 7 als Gelenkmast kann auch zumindest einer der Auslegerarme, insbesondere jener der dem Drehgestell 10 am nächsten liegend angeordnet und auch an diesem gehalten ist, als Teleskopmast oder Teleskopausleger ausgebildet sein.

Bei diesen zuvor beispielhaft beschriebenen Ausbildungen des Auslegers 7 soll bevorzugt das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 an jenem dem Drehgestell 10 nächstliegend angeordneten Auslegerarm angeordnet sein. Dieser nächstliegend angeordnete Auslegerarm ist auch mit dem Drehgestell 10 verbunden und schwenkbar an diesem angelenkt. Das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 kann aber auch an jedem anderen Leiterteil oder Korbarm oder Teleskopteil angeordnet und gehalten werden.

Das weitere Leuchtmittel 19 wird oder die weiteren Leuchtmittel 19 werden bei sich im zweiten Betriebszustand und/oder im dritten Betriebszustand befindlichen Einsatzfahrzeug 1 vom Energieversorgungssystem 15 mit Energie zur Abgabe von Lichtstrahlen versorgt. Diese Freigabe der Energieversorgung erfolgt bei sich im Automatik-Modus befindlicher Steuerungsvorrichtung 12 automatisch von dieser. Wie bereits zuvor beschrieben, wird auch noch die Lichtabgabeachse 20 und damit die Abstrahlrichtung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 in Abhängigkeit vom Betriebszustand des Einsatzfahrzeugs 1 automatisch von der Steuerungsvorrichtung 12 eingestellt und ausgerichtet.

Die Freigabe kann auch noch insbesondere nach dem Einschalten der Antriebseinheit 11 für die Hubeinheit 6 oder bei betätigter Feststellbremse erfolgen. Dazu wird mittels der Steuerungsvorrichtung 12 der Schaltvorgang oder werden die Schaltvorgänge eingeleitet und/oder durchgeführt und/oder überwacht.

Es wäre aber auch noch möglich, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 bei einer Fahrgeschwindigkeit von gleich oder kleiner 15 km/h, wie dies z.B. am Ende der Anfahrt zum Einsatzort und am Beginn des zweiten Betriebszustandes der Fall ist, bereits von der Steuerungsvorrichtung 12 zur Abgabe von Lichtstrahlen automatisch eingeschaltet wird. Die zum Schaltvorgang maßgebliche Fahrgeschwindigkeit kann z.B. auch 10 km/h oder aber auch größer als 15 km/h, z.B. 20 km/h, betragen. Das Ende des ersten Betriebszustands ist der Steuerungsvorrichtung 12 beim Erreichen des Einsatzorts auf manuellem Weg durch einen eigenen Eingabebefehl bekannt zu geben oder mittels eines Umschaltvorgangs durchzuführen. Damit ist die Steuerungsvorrichtung 12 in deren Automatik-Modus umgestellt. Dies ist deshalb durchzuführen, damit bei der Anfahrt zum Einsatzort bei einem verkehrsbedingten Anhalten des Einsatzfahrzeugs 1 oder einer Langsamfahrt das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 nicht automatisch eingeschaltet und nach dem Anfahren und Überschreiten der festgelegten Fahrgeschwindigkeit wieder ausgeschaltet wird. Der zweite Betriebszustand und gegebenenfalls auch der oder die weiteren Betriebszustände ist oder sind der Steuerungsvorrichtung 12 vom Bediener mitzuteilen oder ist diese in den jeweiligen Modus manuell umzustellen.

Weiters kann in der Steuerungsvorrichtung 12 noch hinterlegt sein, dass beim Überschreiten des vorbestimmten und in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegten Wertes der Fahrgeschwindigkeit, wie z.B. 10 km/h, 15 km/h oder 20 km/h, das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 automatisch von der Steuerungsvorrichtung 12 abgeschaltet wird. Dies soll jedoch nur bei im Automatik-Modus befindlicher oder betriebener Steuerungsvorrichtung 12 erfolgen.

Der zuvor beschriebene Automatik-Modus der Steuerungsvorrichtung 12 könnte aber auch durch eine Bedienperson in einen Manuell-Modus umgestellt werden. So könnte die Zufuhr von Energie aus dem Energieversorgungssystem 15 zu dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 mittels eines Eingabebefehls in die Steuerungsvorrichtung 12 dann von dieser manuell aktiviert oder manuell deaktiviert werden. Befindet sich die Steuerungsvorrichtung 12 im Manuell-Modus könnte aber auch die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse 20 des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 durch einen separaten Eingabebefehl mittels der Steuerungsvorrichtung 12 manuell eingestellt werden.

Um bei ausreichender Helligkeit eine automatische Inbetriebnahme des zumindest einen weiteren Leuchtmittels 19 zu vermeiden oder zu verhindern, kann zumindest ein zusätzlicher Helligkeitssensor vorgesehen werden. Damit kann z.B. die Beleuchtungsstärke (lx) ermittelt werden und der ermittelte Ist-Wert an die Steuerungsvorrichtung 12 weitergeleitet werden. In Abhängigkeit vom ermittelten Ist-Wert wird von der Steuerungsvorrichtung 12 die Inbetriebnahme freigegeben oder aber auch unterbunden. Weiters könnte aber ein bereits im Betrieb befindliches weiteres Leuchtmittel 19 in Abhängigkeit vom ermittelten Ist-Wert des Helligkeitssensors von der Steuerungsvorrichtung 12 abgeschaltet werden. Dazu steht der Helligkeitssensor mit der Steuerungsvorrichtung 12 in Kommunikationsverbindung.

Es wäre auch noch möglich, mittels einer optischen Erfassungsvorrichtung 23, wie z.B. einer Kamera oder einem Fotoapparat, ein digitales Ist-Bild oder digitale Ist-Bilder von jenem insbesondere oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindlichen Raum zu erfassen. Das oder die erfassten Ist-Bilder können an eine Anzeigevorrichtung 24 übertragen werden und dort für eine Person angezeigt und dargestellt werden. Dabei kann es sich um Einzelbilder oder um eine Art von Film handeln.

Das Ist-Bild oder die Ist-Bilder können aber auch an die Steuerungsvorrichtung 12 übertragen werden. Von dieser kann dann mittels eines Objekterkennungsmoduls ein möglicher sich oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindlicher Gegenstand, insbesondere ein Ast, ein vorkragender Gebäudeteil, ein Draht, ein Leitungsdraht zur Stromführung oder dergleichen, ermittelt werden. Wird vom Objekterkennungsmodul ein Gegenstand, insbesondere ein Draht oder dergleichen, ermittelt oder erkannt, kann dann von der der Steuerungsvorrichtung 12 ein Warnhinweis an der Anzeigevorrichtung 24 angezeigt und/oder ein Warnton ausgegeben werden. Die Auswertung des Ist-Bildes oder der Ist-Bilder kann z.B. mittels Algorithmen zur Kantenextraktion (z.B. Canny-Algorithmus) und/oder Geradenschätzung (z.B. Hough-Transformation oder Randomized-Hough-Transform) durchgeführt werden.

Es können auch mehrere Erfassungsvorrichtungen 23 vorgesehen werden, welche auf die unterschiedlichsten Umgebungsorte des Einsatzfahrzeugs 1 ausgerichtet sein können. Eine weitere derselben ist in der Fig. 2 im Bereich der Unterseite des Fahrgestells 2 schematisch angedeutet. Damit wird es möglich, nicht nur den sich oberhalb des Einsatzfahrzeugs 1 befindlichen Raum bildlich zu erfassen, sondern auch noch die Abstellfläche 13. Die Anordnung und Befestigung der Erfassungsvorrichtung 23 oder der Erfassungsvorrichtungen 23, welche auch als Bildfassungsvorrichtungen bezeichnet werden können, kann starr oder schwenkbar ausgeführt sein. Sollte eine Verstellmöglichkeit vorgesehen sein, könnte zumindest einer der Erfassungsvorrichtungen 23 ein nicht näher dargestelltes und bezeichnetes Stellorgan zugeordnet sein und damit in Antriebsverbindung stehen. Das oder die Stellorgane könnten auch noch mit der Steuerungsvorrichtung 12 in Kommunikationsverbindung stehen. So kann der Erfassungsbereich und damit die Erfassungsrichtung der Erfassungsvorrichtung 23 oder der Erfassungsvorrichtungen 23 z.B. automatisiert auf jeweils die in der Steuerungsvorrichtung 12 hinterlegte Erfassungsrichtung ausgerichtet und eingestellt werden. Es wäre aber auch eine Umstellung des Automatik-Modus in einen Manuell-Modus möglich, um so der Bedienperson eine individuelle Einstellung der Erfassungsrichtung zu ermöglichen.

Weiters kann noch zumindest ein Blendschutzelement 22 vorgesehen oder bereitgestellt werden. Unter Blendschutzelement 22 wird jeglicher Bauteil oder jegliche Vorrichtung verstanden, welche in den vom zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 abgebbaren Lichtkegel hineinragt und damit in gewissen Grenzen den Leucht- oder Lichtkegel in einem vorbestimmten Bereich begrenzt. So kann z.B. jener Bereich von einer Beleuchtung und der damit möglichen verbundenen Blendwirkung der dort befindlichen Person oder den Personen abgeschattet werden. Das Blendschutzelement 22 oder die Blendschutzelemente 22 können entweder fix und voreingestellt oder aber auch manuell einstellbar an dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 angeordnet sein.

So kann das zumindest eine Blendschutzelement 22 derart in den vom zumindest einen weiteren Leuchtmittel 19 abgegebenen Lichtkegel hinein verstellt werden, dass ein Lichtzutritt in Richtung auf ein vom Drehgestell 10 distanziert angeordnetes Ende des Auslegers 7, insbesondere in Richtung auf einen Korb oder eine Arbeitsbühne, verhindert wird oder verhindert werden kann.

Es können auch mehrere der weiteren Leuchtmittel 19 vorgesehen werden. Es kann auch noch das zumindest eine weitere Leuchtmittel 19 am Drehgestell 10 und/oder einer Lafette und/oder an einer Unterleiter eines Leitersatzes und/oder dem Personenaufnahmemittel 8 und/oder dem Fahrzeugaufbau 5 und/oder an einem der Teleskope einer Teleskopbühne angeordnet werden. Die Lafette stellt üblicherweise jenen Teil der Hubeinheit 6 dar, welcher einerseits fest mit dem Leitersatz, insbesondere der Unterleiter oder dem letzten Leiterteil, verbunden ist und andererseits am Drehgestell 10 schwenkbar gelagert ist. Das Drehgestell 10 stellt zumeist jenen Teil der Hubeinheit 6 dar, welcher zwischen einer nicht näher bezeichneten Terrainplatte und der Lafette angeordnet ist. Die Terrainplatte selbst ist zumeist drehbar am Unterbau und/oder am Fahrgestell 2 gelagert.

Zusätzlich zu dem oder den weiteren Leuchtmitteln 19 könnte aber auch zumindest eine erste Detektionsvorrichtung 25 zur Erfassung des elektrischen Wechselfeldes, welches von einer eine Wechselspannung führenden Leitung aufgebaut wird, vorgesehen werden. Eine derartige erste Detektionsvorrichtung 25 könnte

z.B. am Fahrzeugaufbau, insbesondere dem Dach der Fahrerkabine 18, angeordnet oder vorgesehen werden. Der Erfassungsbereich kann dabei bis zu 40m oder auch mehr betragen und auf Induktion beruhen.

Unabhängig davon oder zusätzlich dazu könnte aber auch noch zumindest eine zweite Detektionsvorrichtung 26 vorgesehen werden. Die zweite Detektionsvorrichtung 26 dient zur Umfelderkennung jenes Umgebungsfeldes oder Umgebungsbereichs, welcher das Personenaufnahmemittel 8, insbesondere den Rettungskorb, unmittelbar umgibt. Dazu ist die zweite Detektionsvorrichtung 26 bevorzugt am Personenaufnahmemittel 8 angeordnet und weist zumeist einen Erfassungsbereich bis zu 10m auf. Von dieser zweiten Detektionsvorrichtung 26 können ebenfalls elektrische Wechselfelder, welche von einer in den Leitungen geführten Wechselspannung aufgebaut werden, erfasst und ermittelt werden. Dabei kann es sich ebenfalls um ein auf Induktion beruhendes System handeln.

Die Ausführungsbeispiele zeigen mögliche Ausführungsvarianten, wobei an dieser Stelle bemerkt sei, dass die Erfindung nicht auf die speziell dargestellten Ausführungsvarianten derselben eingeschränkt ist, sondern vielmehr auch diverse Kombinationen der einzelnen Ausführungsvarianten untereinander möglich sind und diese Variationsmöglichkeit aufgrund der Lehre zum technischen Handeln durch gegenständliche Erfindung im Können des auf diesem technischen Gebiet tätigen Fachmannes liegt.

Der Schutzbereich ist durch die Ansprüche bestimmt. Die Beschreibung und die Zeichnungen sind jedoch zur Auslegung der Ansprüche heranzuziehen. Einzelmerkmale oder Merkmalskombinationen aus den gezeigten und beschriebenen unterschiedlichen Ausführungsbeispielen können für sich eigenständige erfinderische Lösungen darstellen. Die den eigenständigen erfinderischen Lösungen zugrundeliegende Aufgabe kann der Beschreibung entnommen werden.

Sämtliche Angaben zu Wertebereichen in gegenständlicher Beschreibung sind so zu verstehen, dass diese beliebige und alle Teilbereiche daraus mitumfassen, z.B. ist die Angabe 1 bis 10 so zu verstehen, dass sämtliche Teilbereiche, ausgehend

von der unteren Grenze 1 und der oberen Grenze 10 mit umfasst sind, d.h. sämtliche Teilbereiche beginnen mit einer unteren Grenze von 1 oder größer und enden bei einer oberen Grenze von 10 oder weniger, z.B. 1 bis 1,7, oder 3,2 bis 8,1, oder 5,5 bis 10.

Der Ordnung halber sei abschließend darauf hingewiesen, dass zum besseren Verständnis des Aufbaus Elemente teilweise unmaßstäblich und/oder vergrößert und/oder verkleinert dargestellt wurden.

Bezugszeichenliste

- 1 Einsatzfahrzeug
- 2 Fahrgestell
- 3 Vorderradpaar
- 4 Hinterradpaar
- 5 Fahrzeugaufbau
- 6 Hubeinheit
- 7 Ausleger
- 8 Personenaufnahmemittel
- 9 Fahrtrieb
- 10 Drehgestell
- 11 Antriebseinheit
- 12 Steuerungsvorrichtung
- 13 Abstellfläche
- 14 erste Leuchtmittel
- 15 Energieversorgungssystem
- 16 Stützarm
- 17 Abstützvorrichtung
- 18 Fahrerkabine
- 19 weiteres Leuchtmittel
- 20 Lichtabgabeachse
- 21 Stellantrieb
- 22 Blendschutzelement
- 23 Erfassungsvorrichtung
- 24 Anzeigevorrichtung
- 25 erste Detektionsvorrichtung
- 26 zweite Detektionsvorrichtung

Patentansprüche

1. Verfahren zur Beleuchtung eines Umgebungsbereichs eines Einsatzfahrzeugs (1), insbesondere eines Hubrettungsfahrzeugs der Feuerwehr, und zur optischen Erkennung eines ein Hindernis bildenden Gegenstandes, wie eines Astes, eines vorkragenden Gebäudeteils, eines Drahtes, eines elektrischen Strom führenden Leitungsdrahtes, oberhalb des Einsatzfahrzeugs (1), oder eines seitlich neben oder unterhalb des Einsatzfahrzeugs (1) befindlichen Gegenstandes, wie eines Baukörpers, Kanaldeckels, Schienen, bei dem folgende Schritte durchgeführt werden:

- Bereitstellen des Einsatzfahrzeugs (1) umfassend
 - ein Fahrgestell (2),
 - einen Fahrzeugaufbau (5),
 - eine Hubeinheit (6), insbesondere einen Ausleger (7) oder eine Bühne,
 - eine Steuerungsvorrichtung (12) zur Steuerung und Überwachung des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinen Betriebszuständen,
 - ein Energieversorgungssystem (15) zur Abgabe elektrischer Energie,
 - mehrere erste Leuchtmittel (14), welche zumindest für die Beleuchtung des Einsatzfahrzeugs (1) während dessen Fahrbetriebs dienen,
 - zumindest ein weiteres Leuchtmittel (19) mit einer Lichtabgabebachse (20), wobei das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) zumindest an der Hubeinheit (6), insbesondere an deren Ausleger (7) oder deren Bühne, verschwenkbar angeordnet wird,
- Hinfahren des Einsatzfahrzeugs (1) zu einem Einsatzort, wobei das Einsatzfahrzeug (1) in seinem ersten Betriebszustand betrieben wird, bei welchem ersten Betriebszustand sich die Hubeinheit (6), insbesondere deren Ausleger (7) oder Bühne, in einer kompakten Transportstellung am Einsatzfahrzeug (1) befindet,
- Suchen, Auswählen sowie positioniertes Abstellen des Einsatzfahrzeugs (1) an einer am Einsatzort ausgewählten und festgelegten Abstellfläche

(13), wobei das Einsatzfahrzeug (1) in seinem zweiten Betriebszustand betrieben wird,

- gegebenenfalls Ausfahren und Positionieren von Stützarmen (16) einer Abstützvorrichtung (17) des Einsatzfahrzeugs (1) oberhalb der ausgewählten Abstellfläche (13), sowie in Kontakt bringen der Stützarme (16) mit der Abstellfläche (13) und Abstützen des Einsatzfahrzeugs (1) mittels der Stützarme (16) an der Abstellfläche (13), wobei das Einsatzfahrzeug (1) in seinem dritten Betriebszustand betrieben wird,

- Verstellen der Hubeinheit (6), insbesondere deren Ausleger (7) oder deren Bühne, mittels einer Antriebseinheit (11) ausgehend von ihrer während der Hinfahrt zum Einsatzort befindlichen kompakten Transportstellung in eine Einsatzstellung, wobei das Einsatzfahrzeug (1) in seinem vierten Betriebszustand betrieben wird,

dadurch gekennzeichnet,

- dass zumindest ein Stellantrieb (21) bereitgestellt wird und der zumindest eine Stellantrieb (21) mit dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel (19) in Antriebsverbindung steht und weiters der zumindest eine Stellantrieb (21) mit der Steuerungsvorrichtung (12) in Kommunikationsverbindung steht,

- dass von der Steuerungsvorrichtung (12) am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem zweiten Betriebszustand oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem dritten Betriebszustand die Energieversorgung vom Energieversorgungssystem (15) für das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) freigegeben und damit das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) zur Abgabe von insbesondere sichtbaren Lichtstrahlen eingeschaltet wird, wobei die Steuerungsvorrichtung (12) für die Steuerung des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) in einem Automatik-Modus betrieben wird, und

- dass weiters von der Steuerungsvorrichtung (12) die Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) mittels des mit dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel (19) in Antriebsverbindung stehenden Stellantriebs (21) in eine in der Steuerungsvorrichtung (12) hinterlegte Abstrahlrichtung eingestellt wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem dritten Betriebszustand auf die von der Abstellfläche (13) abgewendete Seite ausgerichtet wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem dritten Betriebszustand im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird.
4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) ausgehend von der in vertikaler Richtung nach oben ausgerichteten Abstrahlrichtung um einen in der Steuerungsvorrichtung (12) hinterlegten Schwenkwinkel verschwenkt wird.
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) innerhalb eines in der Steuerungsvorrichtung (12) hinterlegten Schwenkwinkelbereichs ständig verschwenkt wird.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass auch beim Beginn des vierten Betriebszustandes und/oder auch während des vierten Betriebszustandes die Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) im Wesentlichen in vertikaler Richtung nach oben ausgerichtet wird.

7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass im vierten Betriebszustand beim Verstellen der Hubeinheit (6) die Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) von der Steuerungsvorrichtung (12) in Richtung auf ein an der Hubeinheit (6) befindliches Personenaufnahmemittel (8), insbesondere einen Rettungskorb, ausgerichtet wird.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Ausrichten der Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) in Richtung auf das Personenaufnahmemittel (8), insbesondere den Rettungskorb, erst bei einem Hochschwenken der Hubeinheit (6), insbesondere deren Ausleger, um einen Verstellwinkel von 15° bezüglich einer Horizontalebene durchgeführt wird.

9. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem zweiten Betriebszustand und/oder gegebenenfalls am Beginn des Betriebs des Einsatzfahrzeugs (1) in seinem dritten Betriebszustand in Richtung auf die Abstellfläche (13) ausgerichtet wird.

10. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) mit seiner Lichtabgabeachse (20) derart gelenkig gelagert wird, dass die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse (20) räumlich verstellbar ist.

11. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) bei einer Fahrgeschwindigkeit von gleich oder kleiner 15 km/h oder nach dem Einschalten der Antriebseinheit (11) für die Hubeinheit (6) oder bei betätigter Feststellbremse vom Energieversorgungssystem (15) mit Energie zur Abgabe von Lichtstrahlen versorgt wird.

12. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerungsvorrichtung (12) von ihrem Automatik-Modus in einen Manuell-Modus umgestellt wird und die Zufuhr von Energie aus dem Energieversorgungssystem (15) zu dem zumindest einen weiteren Leuchtmittel (19) mittels der Steuerungsvorrichtung (12) manuell aktiviert oder manuell deaktiviert werden kann und/oder die Abstrahlrichtung der Lichtabgabeachse (20) des zumindest einen weiteren Leuchtmittels (19) mittels der Steuerungsvorrichtung (12) manuell eingestellt werden kann.

13. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest eine optische Erfassungsvorrichtung (23) bereitgestellt wird, mittels welcher zumindest einen optischen Erfassungsvorrichtung (23) jener das Einsatzfahrzeug (1) umgebende Raum, insbesondere jener oberhalb des Einsatzfahrzeugs (1) befindliche Raum und/oder die Abstellfläche (13), erfasst und das erfasste Ist-Bild an eine Anzeigevorrichtung (24) übertragen wird und an der Anzeigevorrichtung (24) dargestellt wird.

14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass das erfasste Ist-Bild an die Steuerungsvorrichtung (12) übertragen wird und von dieser mittels eines Objekterkennungsmoduls der ein Hindernis bildende Gegenstand, insbesondere jener oberhalb des Einsatzfahrzeugs (1) befindliche Gegenstand, ermittelt wird.

15. Verfahren nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass bei Ermitteln des oberhalb des Einsatzfahrzeugs (1) befindlichen Gegenstandes von der Steuerungsvorrichtung (12) ein Warnhinweis an der Anzeigevorrichtung (24) angezeigt oder ein Warnton ausgegeben wird.

16. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Blendschutzelement (22) bereitgestellt wird, welches zumindest eine Blendschutzelement (22) derart in den vom zumindest einen weiteren Leuchtmittel (19) abgegebenen Lichtkegel hinein verstellt wird, dass ein Lichtzutritt in Richtung auf ein vom Drehgestell (10) distanziert angeordnetes

Ende des Auslegers (7), insbesondere in Richtung auf einen Korb oder eine Arbeitsbühne, verhindert wird.

17. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mehrere weitere Leuchtmittel (19) vorgesehen werden und jedes der weiteren Leuchtmittel (19) mit einem eigenen Stellantrieb (21) in Antriebsverbindung steht und weiters mit der Steuerungsvorrichtung (12) in Kommunikationsverbindung steht.

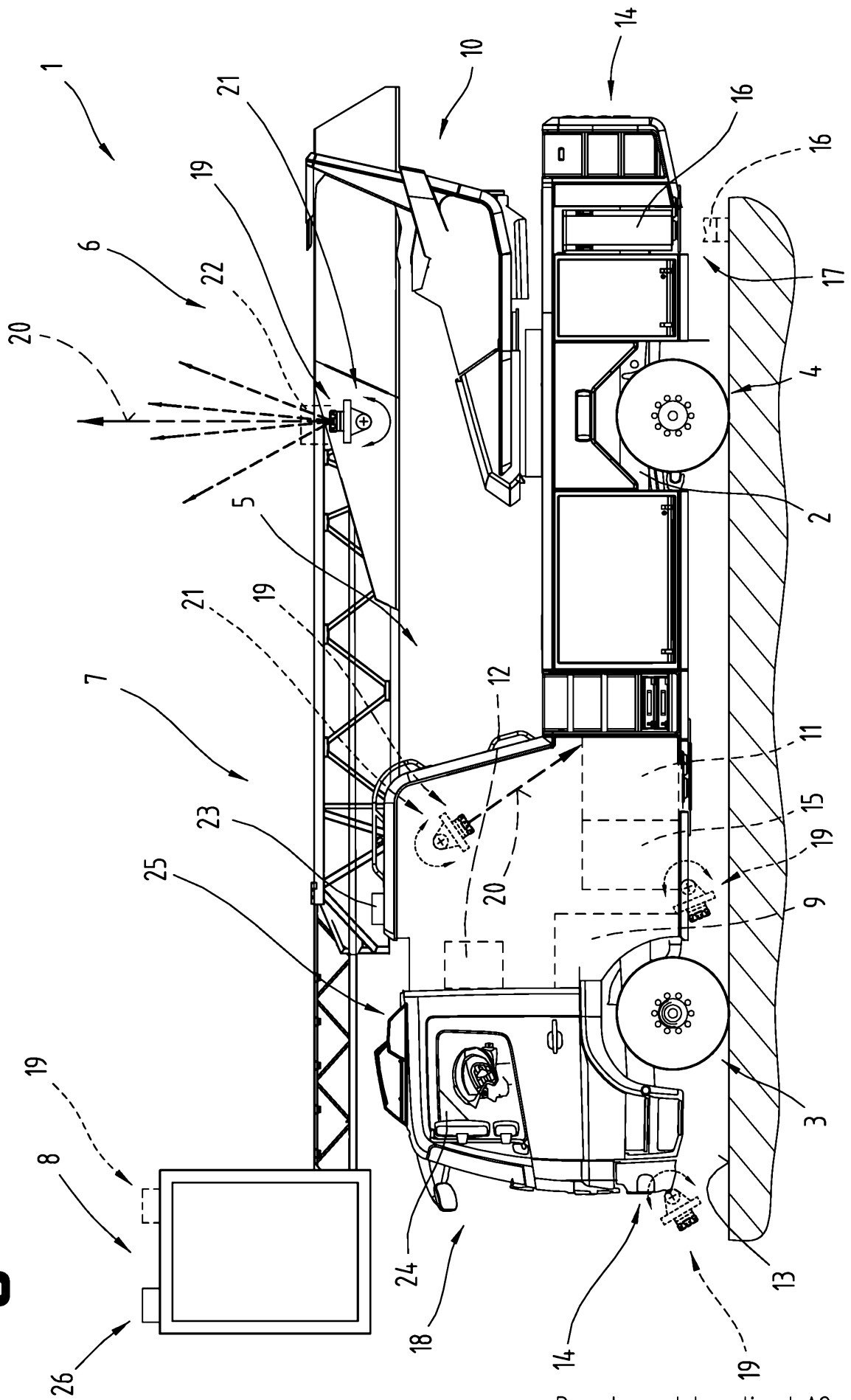
18. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das zumindest eine weitere Leuchtmittel (19) an einem Drehgestell (10) und/oder an einer Lafette und/oder an einem der Leiterteile eines Leitersatzes und/oder an einem der Teleskope einer Teleskopbühne und/oder dem Personenaufnahmemittel (8) und/oder dem Fahrzeugaufbau (5) angeordnet wird.

19. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine erste Detektionsvorrichtung (25) zur Erfassung des elektromagnetischen Wechselfeldes von einer eine Wechselspannung führenden Leitung bereitgestellt wird und die erste Detektionsvorrichtung (25) am Fahrzeugaufbau (5) angeordnet wird.

20. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine zweite Detektionsvorrichtung (26) zur unmittelbaren Umfelderkennung des an der Hubeinheit (6) befindlichen Personenaufnahmemittels (8), insbesondere den Rettungskorb, umgebenden Umfeldes bereitgestellt wird und die zweite Detektionsvorrichtung (26) zur Erfassung des elektromagnetischen Wechselfeldes von einer eine Wechselspannung führenden Leitung ausgebildet ist und am Personenaufnahmemittel (8) angeordnet wird.

21. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Helligkeitssensor zur Ermittlung der Beleuchtungsstärke bereitgestellt wird und der ermittelte Ist-Wert an die Steuerungsvorrichtung 12 weitergeleitet wird.

Fig.1



Rosenbauer International AG

Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß IPC: B60Q 1/24 (2006.01)
Klassifikation des Anmeldegegenstands gemäß CPC: B60Q 1/245 (2013.01); B60Q 1/24 (2013.01)
Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation): B60Q
Konsultierte Online-Datenbank: WPIAP, EPODOC, PATENW, PATDEW
Dieser Recherchenbericht wurde zu den am 11.10.2017 eingereichten Ansprüchen erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	JP 2015067185 A (MORITA CORP J. et al) 13. April 2015 (13.04.2015) Figuren und englische Übersetzung der Beschreibung ermittelt am 7.8.2018 aus EPOQUE: TXPJPOEA-Datenbank	1-4, 6, 7, 9, 10, 12, 18
A	JP 2001347884 A (TSUCHIYA KK) 18. Dezember 2001 (18.12.2001) Figuren und englische Übersetzung der Beschreibung ermittelt am 7.8.2018 aus EPOQUE: TXPJPOEA-Datenbank	1-21

Datum der Beendigung der Recherche: 07.08.2018	Seite 1 von 1	Prüfer(in): KOSKARTI Ferdinand
---	---------------	-----------------------------------

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente: X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden. Y Veröffentlichung von Bedeutung : der Anmeldegegenstand kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist.	A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert. P Dokument, das von Bedeutung ist (Kategorien X oder Y), jedoch nach dem Prioritätstag der Anmeldung veröffentlicht wurde. E Dokument, das von besonderer Bedeutung ist (Kategorie X), aus dem ein „ älteres Recht “ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage stellen). & Veröffentlichung, die Mitglied der selben Patentfamilie ist.
---	---