

①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



①1 Número de publicación: **1 070 447**

②1 Número de solicitud: U 200930017

⑤1 Int. Cl.:
B60Q 1/34 (2006.01)

①2

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

②2 Fecha de presentación: **31.03.2009**

⑦1 Solicitante/s: **Mario Augusto Buitrago Gómez**
c/ **Francia, 76 - 11-2**
08907 Hospitalet de Llobregat, Barcelona, ES

④3 Fecha de publicación de la solicitud: **01.09.2009**

⑦2 Inventor/es: **Buitrago Gómez, Mario Augusto**

⑦4 Agente: **Gallego Jiménez, José Fernando**

⑤4 Título: **Disposición de señalización de giro para vehículos.**

ES 1 070 447 U

DESCRIPCIÓN

Disposición de señalización de giro para vehículos.

Objeto de la invención

La presente invención se refiere a una disposición de señalización de giro para vehículos, que permite advertir al exterior la intención de giro o maniobra al exterior de forma efectiva desde en todo su entorno.

Antecedentes de la invención

En la actualidad, los vehículos de circulación por las vías públicas están dotados de medios de señalización de maniobras, para que los peatones u otros vehículos puedan conocer con antelación el cambio de trayectoria que va a realizar dicho vehículo.

Así, vehículos tales como automóviles, autobuses, camiones y bicicletas entre otros comprenden luces de señalización de giro, luces de posición, luces de frenado y otros.

Un caso de especial importancia es el uso de las luces de giro, las cuales comprenden un primer juego de luces de señalización independientes a un lado del vehículo conectado con un primer circuito de accionamiento, de una centralita, y un segundo juego de luces de señalización independientes en el otro lado del vehículo, conectado con un segundo circuito de accionamiento de la centralita anteriormente citada. Ambos juegos de luces de señalización comprenden al menos una luz de señalización frontal y una luz de señalización posterior. Así si un usuario de la vía pública observa el vehículo desde la zona posterior o desde la zona frontal puede advertir la señalización activada por el conductor al encenderse la luz correspondiente a un lado u otro del vehículo, principalmente con una intermitencia llamativa que la provoca la centralita.

Sin embargo existe el problema de que si el vehículo se observa de lado es posible que ninguna de dichas luces se pueda ver, con lo que no se puede advertir de la señalización de la maniobra.

Para ello los fabricantes colocan en una parte del lateral del vehículo, por ejemplo en la aleta delantera de un automóvil o en el retrovisor correspondiente, una luz de señalización adicional, conectada al circuito del juego de luces de señalización de ese mismo lado, lo que representa una ventaja notoria. Ahora es posible saber si el vehículo va a girar para aproximarse al observador de la situación anterior en un ángulo de 180° aproximadamente. Sin embargo, si las luces de señalización activadas son las del lado contrario al lado observado del vehículo sigue sin apreciarse dicha situación, con el riesgo que conlleva en la circulación.

Este problema se agrava en el caso de que el vehículo esté equipado con un mando de "warning" o emergencia, con el cual se accionan todas las luces de señalización de forma intermitente. Si por alguna razón, solo se pueden observar las luces de señalización de un solo lado no se puede apreciar de forma correcta dicha situación de emergencia y el mensaje recibido por el usuario de la vía pública es que el vehículo va a girar, lo cual representa un riesgo de error evidente y notorio.

Descripción de la invención

La disposición de señalización de giro para vehículos, objeto de esta invención, presenta unas particularidades técnicas destinadas a permitir una mejor señalización exterior de las maniobras de giro y la señalización de emergencia desde cualquier punto de vista exterior del vehículo.

Según la invención, aplicable a cualquier vehículo de circulación por calle y carretera, tal como automóviles, camiones, autobuses, motocicletas, bicicletas y otros, comprende en cada lado del vehículo una pareja de luces de señalización, dispuestas sensiblemente alineadas verticalmente, estando conectada una primera luz de señalización de ambas parejas con el primer circuito de accionamiento de las luces de señalización y una segunda luz de señalización de ambas parejas con el segundo circuito de accionamiento de las luces de señalización, de forma que observándose el vehículo de perfil, la pareja de luces de señalización es visible, e indica la maniobra de giro del vehículo por el encendido de una u otra de las dos luces de señalización, o la señalización de emergencia por el encendido de ambas luces de señalización de las parejas.

De esta forma se consigue que la indicación o señalización de giro sea fácilmente apreciable desde cualquier punto alrededor del vehículo, tanto por delante como por detrás mediante los juegos de luces convencionales, como por los laterales del vehículo mediante las parejas de luces indicadoras, siendo dichas indicaciones visibles aunque se correspondan a una maniobra hacia el lado contrario al cual se encuentra el observador. Esto permite un aumento de la seguridad vial y una mejor apreciación de la señalización de giro o de emergencia que realiza cada vehículo.

En una realización preferente, de la pareja de luces de señalización de un lateral del vehículo, la luz de señalización en disposición superior está conectada al circuito de luces de señalización del lado contrario del vehículo y la luz de señalización en disposición inferior está conectada al circuito de luces de señalización del mismo lado. De esta forma sea cual sea el lado de un vehículo de perfil observado por un usuario de la vía pública, si visualiza la luz de señalización superior del lateral del vehículo, sabrá que el vehículo girará en la dirección opuesta a él, y si visualiza la luz de señalización inferior del lateral del vehículo, sabrá que el vehículo girará en dirección hacia él. No se descarta la posibilidad que la indicación sea a la inversa. También que la luz de señalización superior de la pareja signifique que el vehículo va a girar a su izquierda y que la luz de señalización inferior de la pareja signifique que el vehículo va a girar a su derecha, o viceversa.

Las dos luces de señalización de una pareja lateral de indicación están separadas un espacio adecuado para su diferenciación a distancia. Así, aunque el observador se encuentre notablemente separado del vehículo, puede aún distinguir con claridad que luz de señalización de la pareja es la que está encendida.

Además, en una realización, la invención comprende unos medios de accionamiento diferenciado de una de las luces de señalización de la pareja asociado al circuito de accionamiento de las luces de señalización del lado contrario. Así, por ejemplo, con el encendido de la luz de señalización correspondiente de forma intermitente, la otra luz de señalización de la pareja puede encenderse de forma fija con mayor o menor intensidad, apropiado para su uso por la noche.

Las parejas de luces de señalización en los laterales del vehículo están dispuestas en un punto elevado de la carrocería del vehículo, preferentemente, en un lugar lo más adelantado posible, o sobre el techo con una configuración plana. De esta forma se consigue

una mejor visibilidad e incluso la apreciación desde una vista superior.

Esta disposición de luces de señalización es fácilmente colocable en fábrica para vehículos nuevos o realizar kits o conjuntos de modificación para actualizar vehículos ya fabricados, tal como automóviles, adecuándolos a la nueva señalización, más segura y fiable.

Descripción de las figuras

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de facilitar la comprensión de las características de la invención, se acompaña a la presente memoria descriptiva un juego de dibujos en los que, con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

- La figura 1 muestra una vista de perfil de un vehículo con la disposición de luces de señalización de la invención.

- La figura 2 muestra un esquema de distribución de las luces de señalización conectadas a los circuitos de accionamiento de la centralita electrónica.

Realización preferente de la invención

Como se puede observar en las figuras referenciadas la disposición de luces de señalización de maniobra de giro en un vehículo automóvil comprende un primer juego de luces de señalización (1a) de un lateral, conectado a un primer circuito de accionamiento (2a) de una centralita (2) electrónica y un segundo juego de luces de señalización (1b) del otro lateral, conectado a un segundo circuito de accionamiento (2b) de la misma centralita (2), la cual presenta los correspondientes mandos (21) de activación independiente de cada uno de los circuitos de accionamiento (2a, 2b) para la señalización de giro, y un mando (22) de activación simultánea para la señalización de "warning" o emergencia.

El vehículo (V) presenta a cada lateral una pareja de luces de señalización (3a, 3b) dispuestas alineadas verticalmente, de forma que son claramente visibles cuando un observador exterior ve el vehículo (V) de lado o perfil.

Cada pareja de luces de señalización (3a, 3b) comprende una primera luz de señalización (3a) conectada con el primer circuito de accionamiento (2a) de la centralita (2) y una segunda luz de señalización (3b) conectada con el segundo circuito de accionamiento (2b) de la centralita (2).

En el ejemplo de la figura 1, la primera luz de señalización (3a) de la pareja está dispuesta en la parte superior y está conectada con el primer circuito de accionamiento (2a) correspondiente al lado oculto del vehículo. A su vez, la segunda luz de señalización (3b) de la pareja está dispuesta en la parte inferior y está conectada con el segundo circuito de accionamiento (2b), correspondiente al lado visto junto con las luces de señalización (1b) del segundo juego que se pueden apreciar. De este modo cuando se observa una de las luces de señalización (3a, 3b) encendida, el observador situado a un lateral del vehículo sabrá si dicho vehículo va a girar hacia uno u otro lateral, y si observa las dos luces de señalización (3a, 3b) encendidas sabrá que el vehículo no va a girar, si no que tiene activado el dispositivo de "warning" o emergencia.

Una vez descrita suficientemente la naturaleza de la invención, así como un ejemplo de realización preferente, se hace constar a los efectos oportunos que los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos descritos podrán ser modificados, siempre y cuando ello no suponga una alteración de las características esenciales de la invención que se reivindican a continuación.

REIVINDICACIONES

1. Disposición de señalización de giro para vehículos, del tipo de los que comprenden un primer juego de luces de señalización (1a) independientes a un lado del vehículo (V), conectado con un primer circuito de accionamiento (2a) de una centralita (2), y un segundo juego de luces de señalización (1b) independientes en el otro lado del vehículo (V), conectado con un segundo circuito de accionamiento (2b) de la centralita (2), comprendiendo ambos juegos de luces de señalización (1a, 1b) al menos una luz de señalización (1a, 1b) frontal y una luz de señalización (1a, 1b) posterior, **caracterizado** porque comprende en cada lateral del vehículo una pareja de luces de señalización (3a, 3b), dispuestas sensiblemente alineadas, estando conectada una primera luz de señalización (3a) de cada pareja con el primer circuito de accionamiento (2a) de las luces de señalización (1a) y una segunda luz de señalización (3b) de cada pareja con el segundo circuito de accionamiento (2b) de las luces de señalización (1b), de forma que observándose el vehículo de perfil, la pareja de luces de señalización (3a, 3b) indica la maniobra de giro del vehículo en uno u otro sentido por el encendido de la correspondiente luz de señalización (3a, 3b), y la señalización de emergencia

por el encendido simultaneo de las dos luces de señalización (3a, 3b) de cada una de las parejas de luces.

2. Disposición, según la reivindicación anterior, **caracterizada** porque en cada pareja de luces de señalización (3a, 3b) dispuestas en un lateral del vehículo, una de las luces de señalización está conectada al circuito de accionamiento de luces de señalización del lado contrario del vehículo y la otra luz de señalización está conectada al circuito de accionamiento de luces de señalización del mismo lateral.

3. Disposición, según la reivindicación anterior, **caracterizado** porque las dos luces de señalización (3a y 3b) de una misma pareja lateral de indicación están alineadas verticalmente y separadas un espacio adecuado para su diferenciación a distancia.

4. Disposición, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores **caracterizado** porque comprende unos medios de accionamiento diferenciado de una de las luces de señalización (3a ó 3b) de la pareja asociado al circuito de accionamiento (2b ó 2a) de las luces de señalización (1a, 1b) del lado contrario.

5. Disposición, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada** porque las parejas de luces de señalización (3a y 3b) están dispuestas en un punto elevado de la carrocería del vehículo o sobre el techo.

30

35

40

45

50

55

60

65

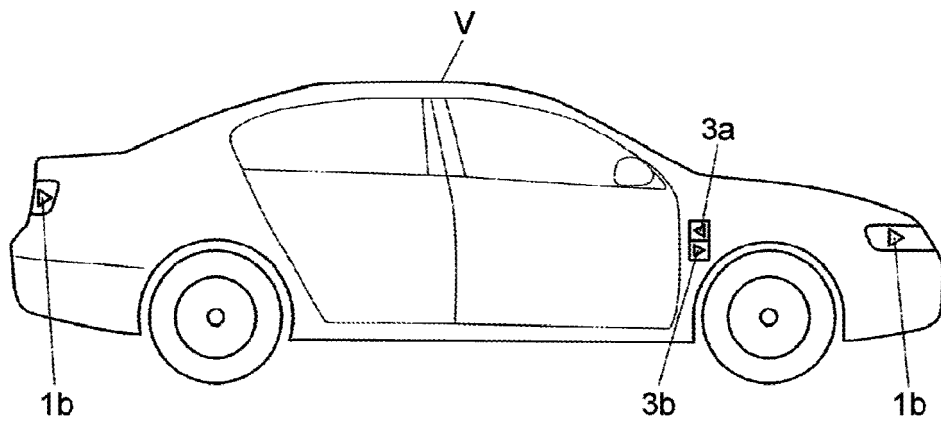


Fig. 1

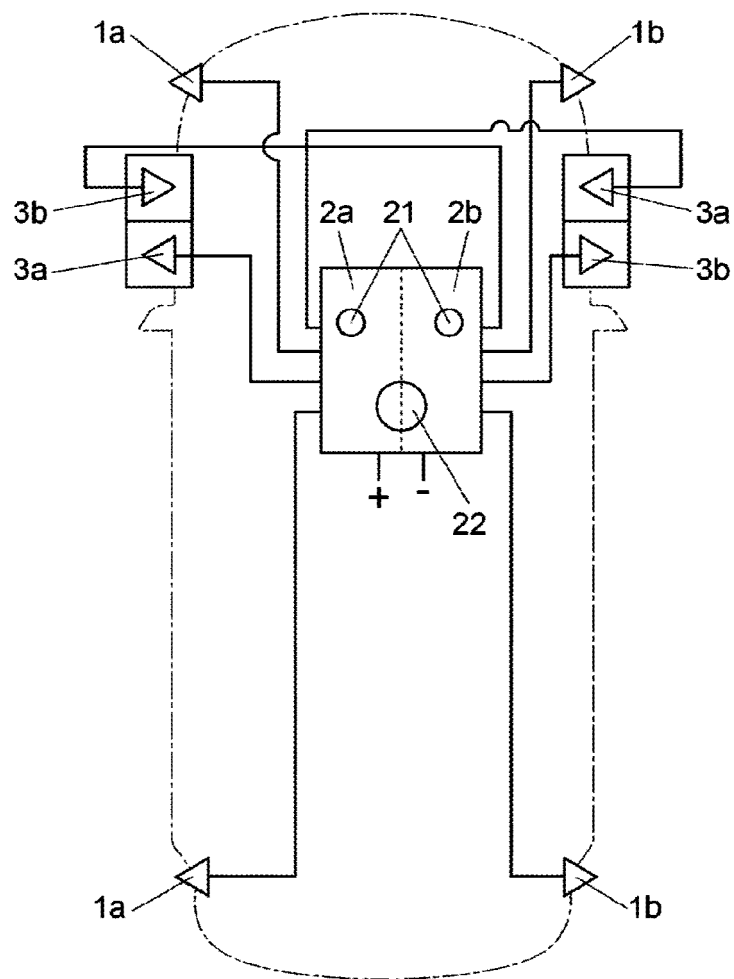


Fig. 2