

(10) ES (11) NUMERO (21) 282349 (22) FECHA DE PRESENTACION 30-10-84	(16) Y
--	--------



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- SET. 1985

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INDUSTRIAL
	B60Q 1/44

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"PILOTO DE FRENO SOBREELEVADO"

(71) SOLICITANTE (S)
SEÑALIZACION Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL YORKA, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
BARCELONA.-Venezuela, 76

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)
SEÑALIZACION Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL YORKA, S.A.

(74) REPRESENTANTE
D. José M <sup>a</sup> TORO ARENAL, Agente Oficial de Propiedad Industrial.

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un piloto de freno para vehículos automóviles, del tipo de los que adoptan un posicionamiento sobreelevado, concretamente del tipo de

5.- los destinados a fijarse en la repisa, normalmente plana que incorporan los vehículos automóviles en su zona posterior, en las proximidades del parabrisas o ventana correspondiente.

Frente a la clásica disposición de los pilotos de freno, a nivel próximo al parachoques posterior, adosados o insertados en la carrocería, resulta evidente que su disposición en

10.- el interior del habitáculo del vehículo, concretamente sobre su bandeja posterior y en las proximidades de su parabrisas trasero, ofrece sustanciales ventajas de diferente índole ya que, como también es evidente, dichos pilotos resultan más

15.- fácilmente visibles y además quedan protegidos frente a los pequeños golpes de aparcamiento en los que, el resultado más frecuente, es la rotura de los pilotos.

De hecho son conocidos en el mercado pilotos de freno destinados a ser ubicados de acuerdo con lo anteriormente

20.- expuesto.

Sin embargo, este tipo de pilotos presenta un problema importante derivado del hecho de que, a causa de su inevitable distanciamiento con respecto al parabrisas posterior y al incidir el haz luminoso, divergente sobre este último, se

25.- producen reflejos que constituyen una molestia considerable para el conductor del propio vehículo, a la vez que los efectos de reflexión y dispersión luminosa hacen que el piloto pierda efectividad como tal elemento señalizador frente a los

posibles vehículos que circulen tras de él.

- 30.- El piloto que la invención propone ha sido especialmente concebido y estructurado en orden a solucionar esta problemática a plena satisfacción, eliminando por completo los problemas de reflexión lumínica que pudieran afectar al conductor del propio vehículo, y estableciendo paralelamente una también perfecta delimitación de la señal luminosa para los vehículos que le siguen.

- 40.- Para ello el piloto que se preconiza, constituido a base de una ineludible carcasa contenedora de la lámpara luminosa y del correspondiente reflector, así como de un transparente adecuadamente coloreado para salida de la luz al exterior, centra fundamentalmente sus características en el hecho de que dicho transparente, obviamente orientado hacia atrás, está asistido y queda enmarcado por una visera tubular, destinada a canalizar la luz entre el mencionado transparente y el parabrisas posterior del vehículo y que obviamente se adapta a la cara interna de este último, por lo que la embocadura libre de dicha visera tubular quedará incluida en un imaginario plano inclinado, cuya inclinación coincida sensiblemente con la del propio parabrisas.

- 50.- De acuerdo con otra de las características de la invención, dicha visera será de naturaleza elástica para conseguir un óptimo grado de adaptación al parabrisas y para evitar que las normales vibraciones del vehículo, transmitidas al cuerpo del piloto, puedan dañar, o más concretamente rayar, la luna, constitutiva del parabrisas.

De acuerdo con otra de las características de la inven-

ción, el cuerpo del piloto, destinado a asociarse a la correspondiente peana o pedestal de sustentación fijable a la citada repisa posterior del vehículo, se constituye en dos mitades superpuestas, fijables mediante una pareja de tornillos, de manera que en el acoplamiento de una mitad sobre la otra se consiga la fijación simultánea del transparente y de la visera elástica, en una sola operación de montaje que, obviamente, resulta sumamente simple.

65.- Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

70.- La Fig. 1, muestra una vista en alzado frontal de un piloto de freno sobreelevado realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención, cuya vista corresponde obviamente a la que se aprecia en alzado posterior del vehículo.

75.- La Fig. 2, muestra un perfil del mismo piloto.

La Fig. 3, muestra una vista en planta superior.

La Fig. 4, muestra una vista en planta inferior.

La Fig. 5, muestra una sección transversal del piloto, de acuerdo con la línea de corte A-B de la figura 1.

80.- La Fig. 6, muestra otra sección del piloto, en este caso de acuerdo con la línea de corte C-D de la figura 1.

La Fig. 7, muestra otra sección del piloto, por un plano paralelo al de la figura anterior, concretamente de acuerdo con la línea de corte E-F de la figura 1.

85.- La Fig. 8, muestra una sección del piloto, paralela a las anteriores, en este caso de acuerdo con la línea de corte G-H de la figura 1.

La Fig. 9, muestra otra sección transversal del piloto, correspondiente ésta al plano de corte referenciado con I-J en la figura 3.

La Figura 10, muestra, finalmente, otra sección del piloto, a nivel de los tornillos de fijación entre las dos mitades de la carcasa, de acuerdo con la línea de K-L de la figura 1.

A la vista de estas figuras, puede observarse como el piloto que la invención propone se constituye a partir de un pedestal (1), para su fijación a la repisa (2) del vehículo, generalmente plana y horizontal, pedestal al que superiormente se solidariza el cuerpo propiamente dicho del piloto, constituido mediante la combinación funcional de dos piezas (3 y 4), la primera de ellas que se fija al pedestal (1), con la colaboración de tornillos (5) y la segunda, a modo de sombrerete de la primera, que se fija a esta última mediante tornillos (5'), aunque obviamente es válida cualquier otra solución convencional para la fijación entre estas piezas.

Tanto la pieza inferior (3) del cuerpo del piloto, como la pieza superior (4), en su cara posterior, presentan sendas semi-ventanas que, tras su montaje, se convierten en una ventana única, en la que se aloja el transparente (6), así como la embocadura correspondiente de una visera tubular (7) destinada a relacionar el cuerpo del piloto con la luna (8) correspondiente al parabrisas o ventana posterior del vehículo.

Concretamente la característica fundamental de la inven-

ción se centra, como anteriormente se ha dicho, en la existencia de dicha visera (7) y en la naturaleza elástica de la  
115.- misma, que permite su perfecto acoplamiento al parabrisas (8), evitando problemas de reflexión para la luz sobre dicho parabrisas y estableciendo una perfecta nitidez para la señal luminosa respecto de los observadores situados en vehículos que circulen tras el portador del piloto que se  
120.- recomienda.

De acuerdo con otra de las características de la invención, el conjunto constituido por el transparente (6) y por la visera tubular y plástica (7), se fija al cuerpo del piloto en la propia operación de montaje de este último, es decir, que en la operación de acoplamiento de la pieza (4) a  
125.- la pieza (3), como se desprende de la simple observación de cualquiera de las figuras 5, 6, 7, 8 y 10.

La estructura descrita se complementa con la instalación en la base de la pieza (3) correspondiente al cuerpo del piloto, de un portalámparas (9), receptor de la correspondiente  
130.- lámpara (10) y provisto de las también correspondientes conexiones (11), estando asistida la citada lámpara (10), como es convencional, por un reflector (12) encargado de reflejar los rayos luminosos emitidos por la lámpara (10) hacia el  
135.- transparente (6).

De acuerdo con el ejemplo preferente de realización práctica representado en las figuras, para simplificar la estructuración y montaje de los diferentes elementos del piloto, se ha previsto que el portalámparas (9) y el reflector (12), es-  
140.- tén obtenidos con carácter monopieza, acoplándose en un orifi-

145.- cio (12) de la base de la pieza inferior (3) del cuerpo, de manera que el portalámparas queda alojado en el interior hueco del pedestal (1), mientras que el reflector se fija por su borde superior y libre en una canaladura (14) definida en la pieza superior (4) del cuerpo del piloto.

150.- De acuerdo también con un ejemplo preferente de realización práctica en el pedestal (1) se define un escalonamiento perimetral (15) en el que encaja una pestaña (16) establecida en la base de la pieza inferior (3) correspondiente al cuerpo del piloto, mientras que en dicha pieza inferior (3), concretamente en su embocadura superior, se establece a su vez otro escalonamiento (17) en el que de análoga manera encaja una pestaña perimetral (18) de la pieza superior (4) contando esta última con cartelas interiores (19) que facilitan el intercoplamiento de ambas piezas. Paralelamente tanto en la pieza inferior (3), como en la pieza superior (4) y en correspondencia con los tornillos de fijación (5'), existen sendas prolongaciones troncocónicas y huecas (20 y 21), que tras el montaje resultan contactantes por sus extremos, para paso y roscado de los tornillos (5'), con las que se rigidiza además la estructura del conjunto.

165.- Complementariamente en el interior de la pieza base o inferior (3) del cuerpo del piloto, se establecen también cuellos cilíndricos (22) para roscado de los tornillos (5) de fijación de dicho cuerpo al pedestal (1).

En cuanto a la visera tubular (7), ésta presenta un reborde (23) que afecta a sus bordes superior e inferior, para retención sobre el escalonamiento (24) existente en la ventana

170.- definida por las piezas (3 y 4), mientras que sus bordes laterales quedan retenidos a su vez por escalonamientos también laterales (25) existentes en estas dos últimas piezas, a la vez que incorpora una acanaladura perimetral (26), en su embocadura de acoplamiento al cuerpo del piloto, acanaladura destinada a recibir y fijar a una pestaña anular (27) existente en la periferia del transparente (6).

175.- Se consigue de esta manera un piloto fácilmente fijable a la repisa posterior (2) del vehículo, cuyo transparente (6) está asistido por una visera tubular y elástica (7) que se adapta perfectamente al parabrisas posterior (8) del vehículo, evitando la problemática anteriormente citada, ofreciendo además dicho piloto unas características estructurales simples y de fácil montaje, y resultando sencilla también la sustitución de la lámpara (10), ante la fusión de su filamento, sin más que extraer la tapa superior (4) del cuerpo, actuando sobre los tornillos (5').

180.- No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan.

185.- Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación siempre y cuando ello no suponga una alteración a la esencialidad del invento.

190.- Los términos en que se ha descrito esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limitativo.

REIVINDICACIONES

- 195.- 1ª).- "PILOTO DE FRENO SOBREELEVADO", que estando destinado a ubicarse sobre la repisa normalmente existente junto al parabrisas posterior de los vehículos automóviles, esencialmente se caracteriza porque el cuerpo del piloto, en correspondencia con la periferia del transparente, obviamente orientado hacia atrás, se prolonga en una visera tubular, de naturaleza elástica, destinada a establecer una canalización entre dicho transparente y el parabrisas posterior del vehículo, a cuyo efecto presenta su embocadura posterior y libre incluida en un imaginario plano inclinado, inclinación sensiblemente coincidente con la de dicho parabrisas.
- 200.-
- 205.- 2ª).- "PILOTO DE FRENO SOBREELEVADO", según reivindicación 1, caracterizado porque el cuerpo del piloto se constituye mediante dos piezas superpuestas, acopladas por su embocadura y preferentemente fijadas mediante tornillos laterales, habiéndose previsto que estas dos piezas, en su pared posterior, incorporen sendas semiventanas que en el montaje configuran la ventana única de ubicación del transparente, con la particularidad de que dicho transparente se fija a la embocadura correspondiente de la visera tubular elástica, y de que estos elementos se fijan simultáneamente al cuerpo del piloto, en la propia operación de montaje de las dos piezas constitutivas de este último, de manera que tales piezas presionan sobre la visera elástica y ésta a su vez sobre la periferia del transparente.
- 210.-
- 215.-
- 220.- 3ª).- "PILOTO DE FRENO SOBREELEVADO", según reivindicación

nes anteriores, caracterizado porque el citado cuerpo, a través de su pieza inferior y preferentemente con la colaboración de tornillos, se fija a un pedestal inferior a través del que el piloto en su conjunto descansa sobre la repisa del vehículo y se fija a la misma en situación adecuada para que la embocadura libre de la visera elástica se adapte al parabrisas.

4ª).- "PILOTO DE FRENO SOBREELEVADO".

La presente memoria descriptiva consta de diez hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de doscientas treinta líneas, incluidas las presentes.

Madrid, 30 de Octubre de 1.984.-

P. A. S.  
La Propiedad Industrial  
JOSE M. TORO  
P. A. S.

Firmado: Andrés Borgea



# SEÑALIZACION Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL YORKA, S.A.

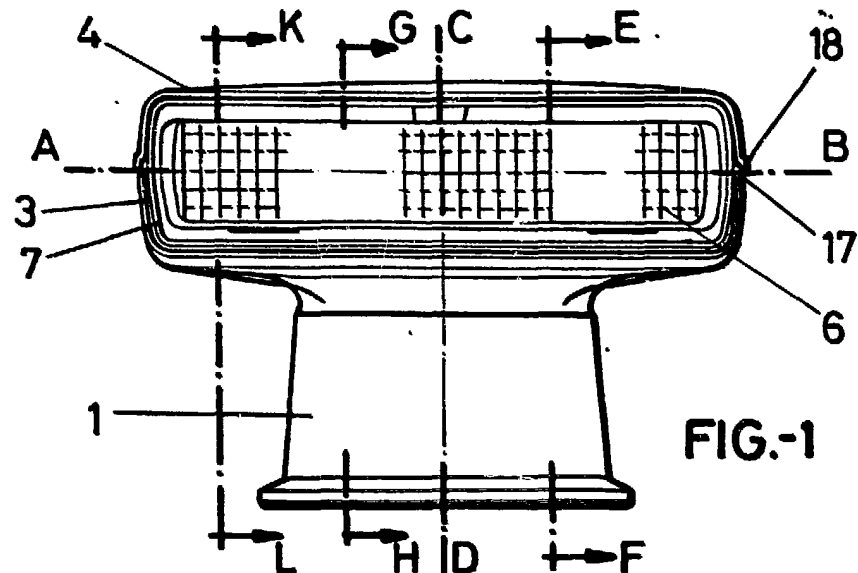


FIG.-1

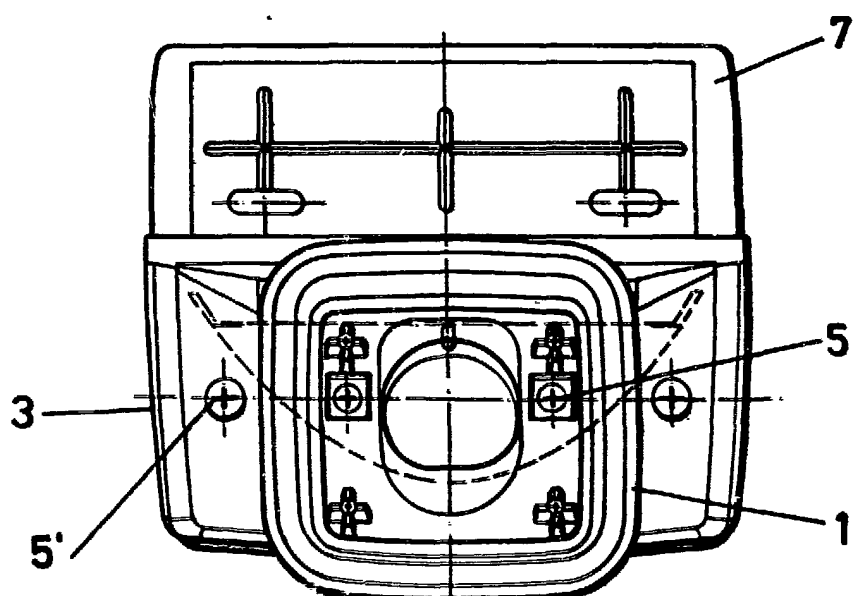
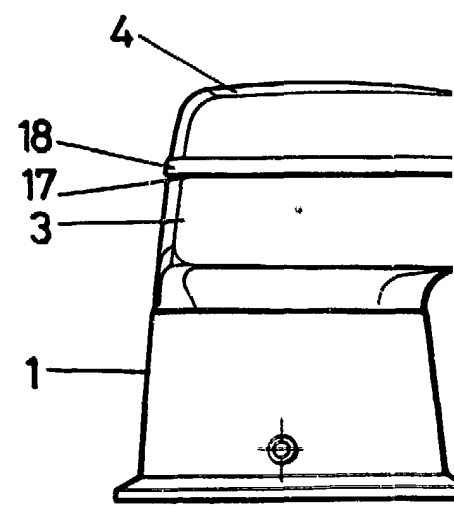


FIG.-4

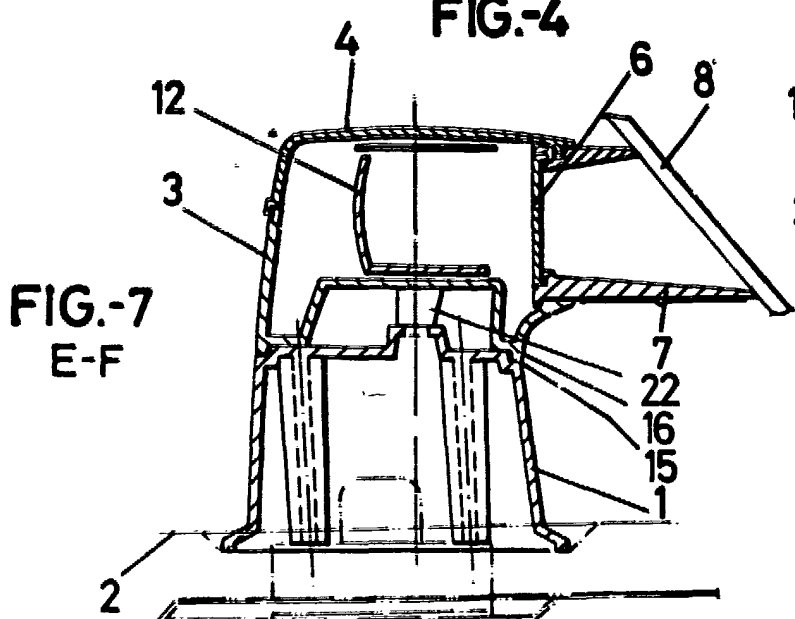
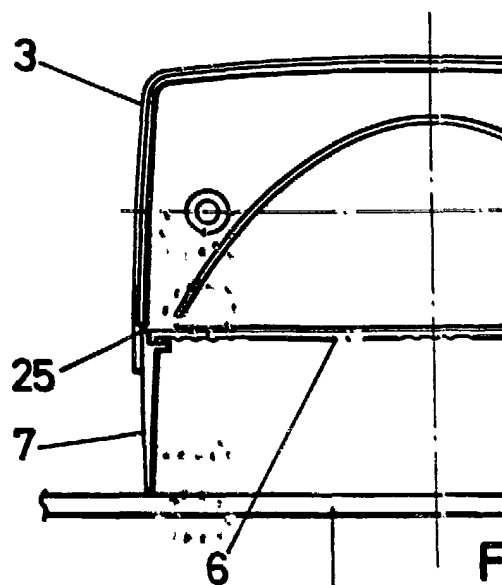


FIG.-7  
E-F

ESCALA VARIABLE

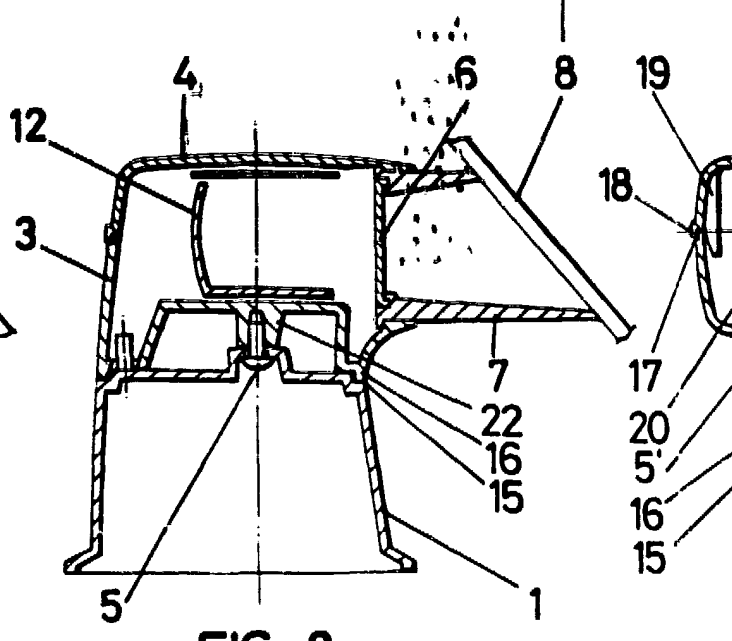


FIG.-8  
G-H

5.A.

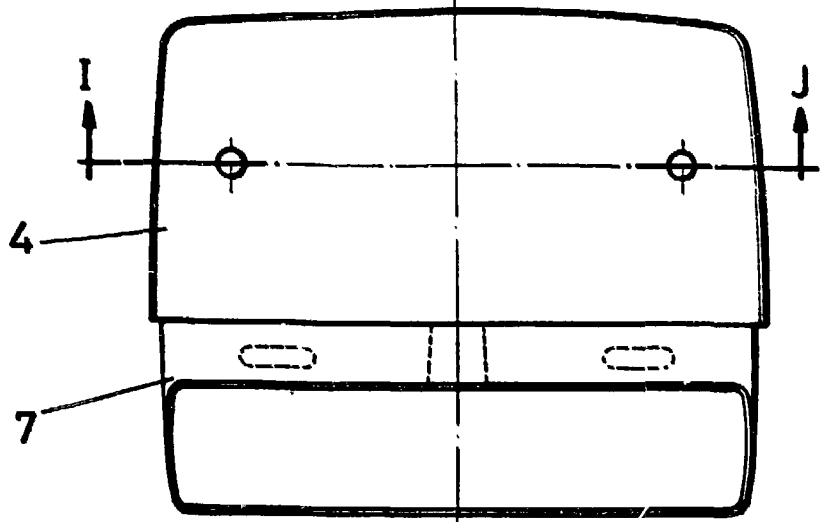
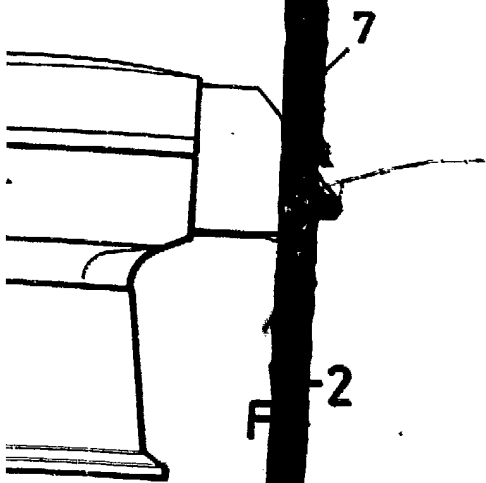


FIG.-3

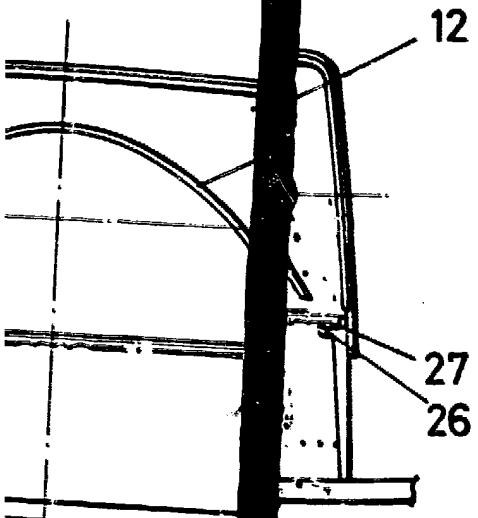


FIG.-5  
A-B

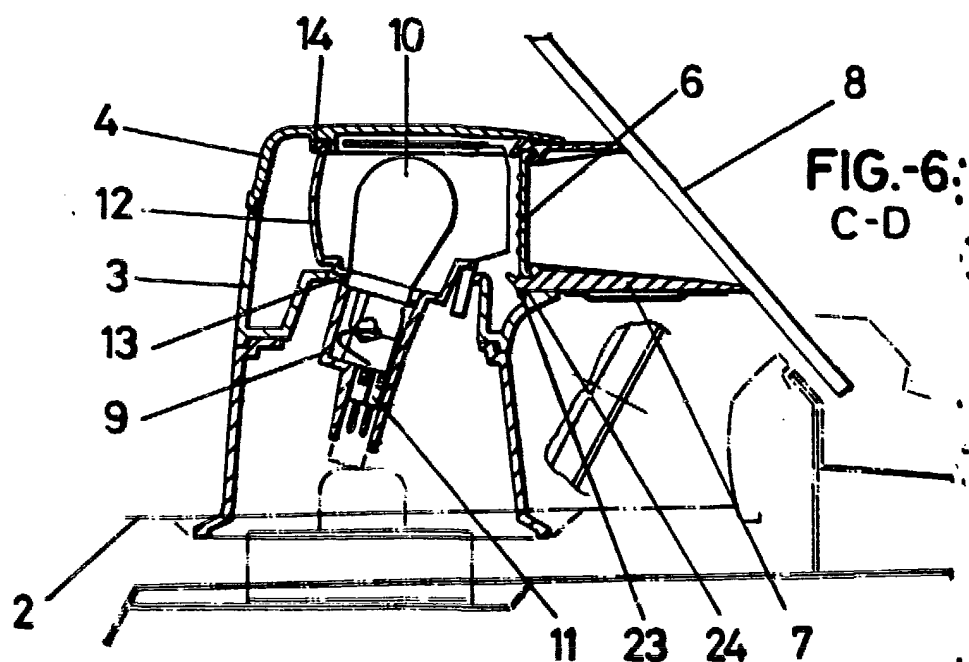


FIG.-6:  
C-D

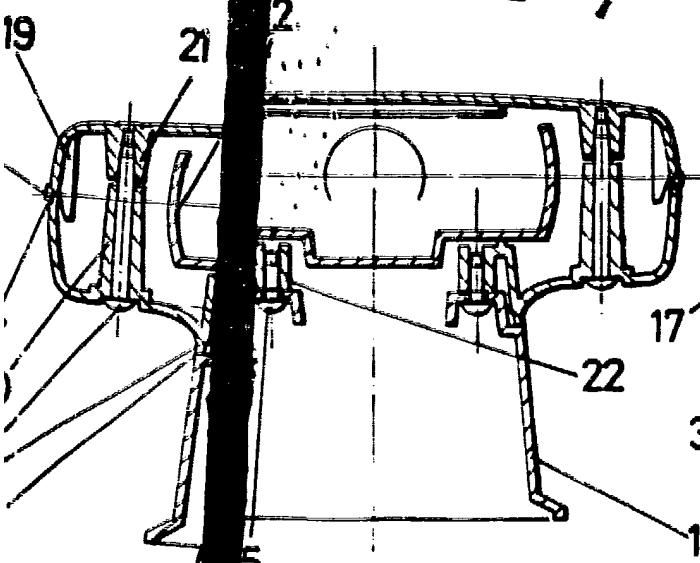


FIG.-9  
I-J

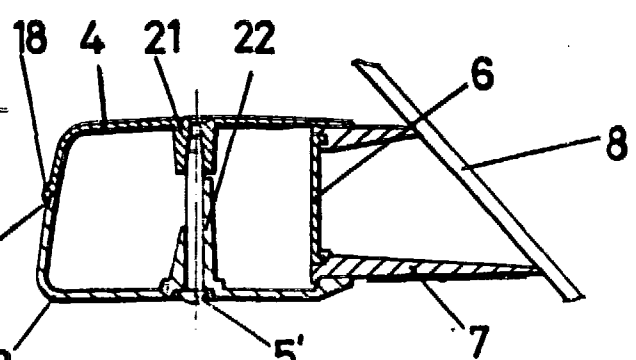


FIG.-10  
K-L

MADRID 30 OCT. 1984

P. A. el Agta. Of. de  
La Propiedad Industrial  
JOSE M. TORO

D.P.

Viruado Andrés Borjes