

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

SERVICE
de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE1^{RE} ADDITION

AU BREVET D'INVENTION

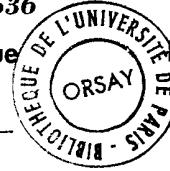
N° 1.490.536

P.V. n° 2.298, Loire-Atlantique

N° 92.037

Classification internationale :

B 60 q



Dispositif permettant de supprimer l'éblouissement par les phares, au cours d'un croisement de deux véhicules.

M. PIERRE RANNOU résidant en France (Sud-Finistère).

(*Brevet principal pris le 18 avril 1966.*)

Demandée le 16 mars 1967, à 10^h 20^m, à Nantes.

Délivrée par arrêté du 5 août 1968.

(*Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 37 du 13 septembre 1968.*)

(*Certificat d'addition dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.*)

La présente addition a pour but d'apporter une amélioration au dispositif permettant de supprimer l'éblouissement causé par les phares en cas de croisement de deux véhicules, tout en assurant un éclairage suffisant devant et sur les côtés. Ce dispositif est décrit dans le texte et les dessins du brevet déposé le 18 avril 1966 [P.V. n° 2.220 (Loire-Atlantique)].

Cette amélioration consiste à rendre progressivement décroissante l'intensité lumineuse des phares avant, en gardant les mêmes dispositions que celles indiquées dans le brevet cité ci-dessus. Dans le même temps les phares latéraux augmentent leur éclairage. Dès que l'éblouissement cesse, l'éclairage redevient normal sur la voiture.

L'invention pourra de toute façon être bien comprise à l'aide de la description qui suit ainsi que du dessin (planche unique, fig. 1) annexé au brevet principal [P.V. n° 2.220, (Loire-Atlantique)], lesquels description et dessin sont donnés à titre indicatif et à ce titre seulement.

Une réalisation possible selon l'invention de cet appareil, et à titre d'exemple non limitatif peut être la suivante :

En 6, (fig. 1 de la planche unique du brevet P.V. n° 2.220 (Loire-Atlantique), une ou plusieurs cellules photo-électriques, photo-émissives ou photo-résistantes. Cette ou ces cellules sont sensibles aux phares d'une voiture venant en sens inverse à deux cents mètres par exemple. Le courant électrique délivré par ou à l'aide de cette cellule agit sur un dispositif constitué par exemple par un relais et un

rhéostat alimenté par les batteries. Ce dispositif permet d'atténuer la luminosité des deux phares avant.

Plus les véhicules se rapprochent, plus le courant modulé par la ou les cellules croît et plus l'intensité lumineuse des phares décroît, jusqu'aux veilleuses.

Dans le même temps et toujours sous l'impulsion de la ou des cellules, le phare code 5, et les phares 3, s'allument progressivement jusqu'à leur éclairage maximum à proximité du croisement. Le phare 5, doit, pour une plus grande sécurité, être équipé de deux ampoules identiques.

L'inversion des variations de l'éclairage des phares avant par rapport aux phares latéraux 3, et phare 5, peut se faire, par exemple, à l'aide d'un deuxième dispositif relais-rhéostat asservi au premier (commandant les phares avant). Elle peut également s'effectuer grâce à un dispositif unique impressionné par le courant passant par la ou les cellules (relais et rhéostat-inverseur).

Des résistances ajustables, judicieusement réparties sur le circuit, permettent de régler les progressions relatives et absolues des différents phares.

Le nombre de cellules mises en 6, influence la précision des variations d'intensité lumineuse. Un réglage préalable permet de définir la quantité de cellules à mettre en circuit, une seule pouvant suffire.

Pour obtenir des temps de réponse très rapides des phares en fonction d'un éblouissement soudain (cas de routes en lacets, croisements, etc.). On peut, par exemple, compléter

les dispositifs de variations lumineuses des phares par des plaquettes à circuits transistorisés.

Au moment du croisement et dès que les cellules cessent d'être impressionnées, les phares 5, et 3, s'éteignent tandis que les phares ayant reprennent leur fonctionnement normal maximum.

Si une voiture doit en croiser plusieurs autres qui se suivent, les phares latéraux de cette voiture resteront allumés tant que toutes ces voitures fournissent l'éclairage suffisant pour influencer les cellules.

Des interrupteurs judicieusement disposés permettent de reprendre à tout moment un fonctionnement manuel, en cas d'avaries survenant dans les circuits cellules, ou en présence de sources lumineuses ne provenant pas de véhicules automobiles.

Comme il va de soi et comme il ressort d'ailleurs déjà de ce qui précède, l'invention ne se limite aucunement aux modes de réalisation de ses différentes parties spécialement indiquées, mais elle embrasse au contraire toutes les variantes possibles, en particulier, pour la disposition des différentes sources lumineuses, des cellules et des dispositifs de réglage d'intensité.

C'est ainsi que, par exemple, les cellules prévues placées en 6, peuvent être placées à l'intérieur de la voiture dans la partie haute du pare-brise dans le champ de balayage des essuie-glace de façon qu'étant toujours propre, cette zone permette à la cellule d'être

impressionnée et par conséquent d'agir sur le circuit de commande d'éclairage des phares, avant que le conducteur n'ait été ébloui. Ainsi placée en hauteur, elle serait moins sujette à être influencée par les phares latéraux de l'autre voiture.

Cette présente addition, permet de nombreux avantages, entre autres :

Tout en supprimant l'éblouissement, elle permet de ne pas avoir de différences brutales d'éclairage ;

Elle rend la conduite plus aisée la nuit sur des routes encombrées ;

Elle permet un éclairage meilleur et automatique dans le cas d'obscurité partielle accidentelle (tunnel, etc.) ;

Elle laisse la possibilité par commande manuelle, de maintenir allumé en permanence le phare 5, pour circuler de jour par temps de brouillard.

RÉSUMÉ

1° La présente addition a pour but d'éviter aux conducteurs de supporter des intensités lumineuses insupportables à une vue normale, sans intervention manuelle.

2° Elle permet de passer progressivement de la situation d'éclairage « pleins phares » à la situation de « croisement » en gardant une bonne visibilité de la route.

PIERRE RANNOU,

Par procuration :

René GOUY