

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

XII. — Instruments de précision, électricité.

N° 568.160

2. — APPAREILS DE PHYSIQUE ET DE CHIMIE, OPTIQUE, ACOUSTIQUE.

Appareil de signalisation diurne et nocturne pour voiture.

M. CLÉMENT RODOLAUSSE résidant en France (Tarn-et-Garonne).

Demandé le 3 février 1923, à 15 heures, à Montauban.

Délivré le 18 décembre 1923. — Publié le 18 mars 1924.

La présente invention a pour objet un dispositif spécial s'adaptant extérieurement sur n'importe quelle voiture automobile ou autre, ayant pour but de signaler, pendant sa circulation, les divers changements de direction, arrêts, que compte effectuer le conducteur de cette voiture.

Ce dispositif peut être appliqué, soit en tenant compte de la signalisation conventionnelle en vigueur à cette époque, soit, selon la convention mentionnée ci-dessous, soit selon toute autre convention qui pourrait être adoptée.

La signalisation de jour est obtenue par la nette visibilité de l'appareil à ce moment, et la nuit, au moyen de feux « *ad hoc* ».

Ce dispositif se compose de trois organes essentiels :

1° De deux bras métalliques mobiles semblables (1 et 2 fig. 1), placés extérieurement de chaque côté de la voiture, solidaires du mouvement.

2° D'un levier de manœuvre 3 placé à portée de la main du conducteur.

3° D'un appareillage électrique facultatif, spécial (fig. 3).

Montés sur un axe 4 et 5 les deux bras métalliques 1 et 2 sont munis à leur partie supérieure de deux poulies de commande à gorge 6 et 7 et à leur partie inférieure de deux disques creux 8 et 9.

Composés d'une partie cylindrique 10 (fig. 2) l'intérieur de ces disques se trouve divisé, par une cloison métallique rigide 11 en deux chambres 12 et 13 dont les orifices extérieurs sont munis de deux verres ordinaires 14 et 15.

Dans la chambre 12, tournée vers l'avant de la voiture est placée une ampoule blanche 16, tandis que dans la chambre 13, tournée vers l'arrière se trouvent deux ampoules l'une verte 17, l'autre rouge 18.

Sur les poulies de commande 6 et 7 sont amarrées comme l'indique la fig. 1, deux chaînes ou courroies 19 et 20 dont les autres extrémités sont fixées sur la poulie 21, commandée par le levier 3 se mouvant sur le cadran denté 22.

Le schéma de l'appareillage électrique fait l'objet de la fig. 3.

Le disque 23 porte intérieurement trois ampoules : 24 rouge, 25 blanche, 26 verte, à retour à la masse.

L'ampoule 25 blanche est reliée directement et constamment aux éléments 27 par le fil isolé 28.

La poulie de commande 29 porte trois plots isolés de la masse, 30, 31, 32, ces deux derniers reliés entre eux. Ces plots solidaires du mouvement de la poulie 29 tournent avec elle autour de l'axe 33 selon la flèche Y et entrent successivement en contact avec le plot

isolé 34, branché en dérivation sur la canalisation 28; tour à tour les circuits des ampoules 24 et 26 se trouvent fermés, par l'intermédiaire du fil 35 reliant les plots 31 et 32 à l'ampoule 26 et du fil 36 reliant le plot 30 à l'ampoule 24.

Un interrupteur 37 placé à portée de la main du conducteur permet d'ouvrir et de fermer le circuit.

10 *Fonctionnement.* — Le fonctionnement de ce dispositif fait l'objet de la fig. 1.

La convention de signalisation employée ici, basée sur l'angle d'inclinaison des bras se déplaçant simultanément et symétriquement 15 est la suivante :

1° Position verticale des bras : marche normale (position A et A² fig. 1).

2° Position à 45 degrés (B et B²) changement de direction à droite.

20 3° Position à 90 degrés ou horizontal (C et C²) arrêt.

4° Position à 135 degrés (D et D²) changement de direction à gauche.

25 Cette convention rend visible de tous côtés la signalisation et ne permet pas de fausse interprétation.

Il est évident que toute autre signalisation peut être cependant appliquée avec cet appareil.

30 La première position A et A², position verticale, se trouve obtenue par la pesanteur agissant sur les bras 1 et 2 (fig. 1) lorsque le levier 3 dégagé des crans d'arrêt du secteur 22 ne subit plus aucun effort.

35 Le levier 3 est alors ramené au cran A¹.

La position « virage à droite » ou (B et B²) sera obtenue par le conducteur en opérant une traction sur le levier de manœuvre 5 se déplaçant sur le cadran denté 22. Cette traction 40 sera transmise par les courroies ou chaînes 19 et 20 aux poulies des bras 1 et 2. Cette position deviendra fixe en engageant le levier correspondant aux positions B et B² des bras 3 dans l'encoche B¹ du secteur 22. Le virage 45 effectué, il suffira au conducteur de dégager le levier de son encoche pour que les deux bras reviennent à leur position normale.

La position « arrêt » sera obtenue de la même façon, en amenant le levier 3 dans 50 l'encoche C¹ du cadran 22, correspondant aux positions C et C¹ des bras.

La position « virage à gauche » sera iden-

tiqument obtenue en amenant le levier 3 à l'encoche D¹ du cadran 22, correspondant aux positions D et D² des bras. 55

Le fonctionnement de l'appareillage électrique est facultatif, grâce à l'interrupteur 37, placé à portée de main du conducteur.

Fermons le circuit en 37.

Dans toutes les positions des bras, l'ampoule blanche 25 faisant face à l'avant éclairera. Une bande transparente verte, placée sur la vitre du disque, à gauche, on aura de ce fait, indiqué, sans l'aide de lanterne spéciale réglementaire, les feux droite et gauche 65 qui doivent apparaître la nuit sur toute voiture en marche et à l'arrêt.

Le bras E de la fig. 3 est l'agrandissement du bras 1 de la fig. 1 et tourne selon la flèche Y. 70

Les plots 31, 30, 32 sont placés de façon à ce que :

1° Lorsque le plot 31 relié à l'ampoule verte 26, par le fil 35, entrera en contact avec le plot 34, le bras E se trouvera incliné 75 vers le bas à 45 degrés, soit dans la position « virage à droite ». A ce moment l'ampoule verte éclairera, signalant la position « virage à droite ».

2° Lorsque le plot 30 relié, par le fil 36, 80 à l'ampoule rouge 25, entrera en contact avec le plot 34, le bras E se trouvera dans la position horizontale ou « arrêt ». A ce moment, l'ampoule rouge 25 éclairera; signalant 85 la position « arrêt ».

3° Lorsque le plot 32 relié à l'ampoule verte 26 par le fil 35 entrera en contact avec le plot 34, le bras E se trouvera dans sa position la plus haute, soit « virage à gauche »; à ce moment, l'ampoule verte éclairera en 90 signalant la position « virage à gauche ».

La différence de position des deux feux verts, ne peut permettre aucune confusion.

Les ouvertures de ces circuits se feront 95 automatiquement lorsque le bras retombera dans sa position normale.

RÉSUMÉ,

La présente invention se caractérise par :

1° Par le dispositif spécial, composé de deux bras mécaniques comportant deux disques, un bras placé de chaque côté de la 100 voiture.

2° Dans la signalisation que permet le jeu combiné de ces bras, indiquant de quelque

côté de la voiture qu'on se trouve, la direction nette et précise que compte prendre le conducteur ou l'arrêt qu'il veut effectuer.

3° Dans la combinaison de feux spéciaux, indiquant lumineusement les positions la nuit.

4° Dans la commande mécanique du dispositif, solidaire de la volonté du conducteur et indépendante de la manœuvre générale.

5° Dans le fait que ce dispositif de signalisation remplace également l'emploi des lanternes spéciales réglementaires, ceci grâce aux feux blanc, placés à l'avant de la voiture.

Ces feux donnent la position constante « côté gauche » et « côté droit » de la voiture.

CLÉMENT RODOLAUSSE.

