

SS-946
Ref: Docket
60.638.

1 4725A

9



9 NOV. 1939

MEMORIA DESCRIPTIVA
para solicitar
P A T E N T E D E I N V E N C I Ó N
en
E S P A Ñ A
por VEINTE años

a nombre de la COMPAGNIE DES LAMPES, entidad de nacionali-
dad francesa, establecida en Paris, Francia , por:

"MEJORAS EN LOS FAROS PARA
VEHÍCULOS"

Nuestro invento se refiere a los faros para ve-
hículos y más particularmente a los elementos de direc-
ción de la luz o lentes para los mismos. Más particular-
mente todavía, nuestro invento se refiere a un diseño de
una lente adaptada para producir un rayo de luz de guía



en la carretera, esto es, una lente que proyecte los rayos de luz a una distancia máxima hacia adelante del vehículo, manteniendo al mismo tiempo una distribución simétrica de la luz, de través, por todo el ancho de la carretera para hacer visibles las curvas de la misma y los objetos que pudiese haber a los lados de ella.

Nuestro diseño de lente ha sido desarrollado en combinación con, y es particularmente aplicable a los faros piloto para vehículos, del tipo de faro reflector tal como se describe y reivindica en la petición correspondiente de patente americana serie Número 68.713, Daniel K. Wright, solicitada en 13 de Marzo de 1936. En los faros de este tipo, se coloca, con precisión, un manantial de luz de un sólo filamento o luz concentrada, en el punto focal de la parte parabólica reflectora del faro, lo que da por resultado la proyección de un rayo de luz patente y eficiente. Cuando se usa dicho faro para proyectar sólo un tipo de rayo de luz, tal como un rayo de luz de guía en la carretera, un rayo de luz de guía en las encrucijadas de las carreteras o un rayo de luz de guía en la ciudad, la lente con la que está equipado cada faro, puede ser trazada de modo que produzca el rayo de luz más eficiente del tipo único deseado.

Un rayo de luz de guía en la carretera debe comprender una parte central de gran intensidad junto con unas partes laterales que van gradualmente en disminución lo bastante anchas para iluminar las curvas de la carretera y los objetos que pudiese haber a los lados de la misma y unas partes que van en disminución hacia abajo y hacia los lados para iluminar el primer plano. La parte central de alta intensidad se debe extender unos po-



cos grados sobre la horizontal, para atender a las menores variaciones de carga, para iluminar la carretera a la distancia máxima en frente del vehículo mientras este último soporte los movimientos de bamboleo tales como los producidos por las protuberancias o las depresiones de la carretera y también para iluminar las cuestas cuando se aproxima a las mismas.

Un objeto de nuestro invento es el de proporcionar una lente para faro, que produzca un rayo de luz de guía o conducción en la carretera, eficiente y que lleve las exigencias arriba mencionadas. Otro objeto es el trazar una lente de guía en la carretera, que utiliza los rayos de luz que pasan solamente a través de las secciones superior, central y lateral de ella para la producción de la parte central de gran intensidad del rayo de luz, siendo estas secciones menos sensibles a las variaciones de colocación del filamento. Otro objeto más del invento es el proveer unos prismas que se inclinan hacia abajo en la sección central de dicha lente, con el fin de declinar hacia abajo los rayos de luz que pasan a través de ella, para, de este modo, iluminar la parte de la carretera que está inmediatamente adelante del vehículo. Otro objeto más del invento, es la disposición de diversas estrías de difusión horizontal de la luz, que se extienden verticalmente, situadas de tal modo dentro de la lente y de tal modo graduadas en grados de difusión, como para proporcionar el ancho necesario del rayo de luz para iluminar adecuadamente las curvas de la carretera y los objetos que haya a los lados de la misma. Otros objetos y ventajas de nuestro invento, estarán patentes por la descripción



siguiente de una modalidad del mismo y por los dibujos que se acompañan, en los cuales;

70 La figura 1 es una vista horizontal de sección de un faro reflector, del tipo dado a conocer en la solitud copendiente de serie, anteriormente mencionada Número 68.713, equipado con nuestro diseño de lente de guía en la carretera; la figura 2 es una vista diagramática que muestra la manera de cómo puede ser montado un faro reflector equipado con nuestra lente de guía en la carretera, en un porta-faro, juntamente con otros faros similares, para proyectar rayos de luz de guía en la carretera, de encrucijadas en la carretera, de guía en la ciudad y otros tipos de rayos de luz; la figura 3, es una vista frontal diagramática de nuestra lente, que muestra la manera cómo está dividida el área de la misma en secciones, para la producción de ciertas partes del rayo de luz compuesto de guía en la carretera; la figura 4 es una vista frontal de una lente de conducción en la carretera que comprende nuestro invento; las figuras 5, 6, 7 y 8, son vistas de sección verticales, tomadas por las líneas 5-5, 6-6, 7-7 y 8-8 respectivamente, de la figura 4; las figuras 9, 10, 11 y 12 son unas vistas horizontales de sección, tomadas por las líneas 9-9, 10-10, 11-11 y 12-12 respectivamente, de la figura 4; y la figura 13 es una vista que muestra el modelo del rayo de luz producido por una de nuestras lentes de conducción en la carretera, cuando está montada sobre un faro reflector del tipo mostrado en la figura 1.

85 Refiriéndonos al dibujo, en la figura 1 se muestra un faro reflector que comprende una lente 10, fabricada de acuerdo a nuestro invento, pegada en 11 a una par-



te reflectora formada previamente 12, del modo descrito en la petición pendiente de patente, a que anteriormente se ha hecho referencia. Dicha parte reflectora 12 está hecha con vidrio prensado, la superficie interior 13 de la cual es, preferiblemente, de una forma parabólica y está cubierta con una capa 14, que constituye una superficie reflectora. Dentro del faro está montado un manantial de suministro de luz concentrada, que comprende una varilla de filamento dispuesta horizontalmente 15, similar a la dada a conocer en la patente de los Estados Unidos número 2012.806 Brown, por medio de unos alambres conductores 16, unos miembros terminales 17 y unas copas metálicas 18 y está colocado, con precisión, en el punto focal de la superficie reflectora 14. La mayor precisión con la que puede formarse la superficie parabólica interior de vidrio prensado 13, que la de los reflectores convencionales de metal estampado junto con la disposición exacta del manantial de luz concentrada 15, en el punto focal de la superficie reflectora 14, da por resultado la proyección de un rayo de luz potente y eficiente.

Cuando se utiliza este faro para la proyección de un único tipo de rayo de luz, tal como un rayo de conducción en la carretera, la lente puede ser trazada de modo que produzca la distribución apropiada de los rayos de luz, para dicho rayo sólo, La figura 2 ilustra diagramáticamente una manera de cómo se pueden montar sobre un porta-faro 19 una pluralidad de faros reflectores del tipo anteriormente descrito, equipado cada uno con una lente diferente, trazada para producir un tipo diferente de rayo. La lente 10, es una lente de conducción en carretera, construida de acuerdo a nuestro invento, mientras que la



lente 20 está adaptada para producir un rayo de conducción en los cruces de las carreteras y la lente 21 un rayo de conducción en la ciudad. Las lentes 20 y 21 pueden ser del tipo mostrado y reivindicado en nuestras solicitudes pendientes de patente americana, serie números 132.531 y 132.532 respectivamente, de la misma fecha. Aunque hemos mostrado los tres faros montados en un solo porta-faro, pueden ser montados separadamente, si se desea, o agrupados en una variedad de formas. Así, los faros de encrucijadas en la carretera, pueden ser montados sobre o en los guardabarros frontales de un automóvil para indicar mejor el ancho del coche a los conductores que se aproximan, mientras que los faros de conducción en la carretera y en la ciudad, pueden ser agrupados juntos, más cerca del centro del coche.

Refiriéndonos a las figuras 3 y 4, la lente 10 que constituye nuestro invento, comprende una pluralidad de secciones substancialmente horizontales, que consisten en una sección superior 22, una sección inferior 23, una sección central 24 y unas secciones intermedias superiores e inferiores 25 y 26 respectivamente. Cada una de dichas secciones, consiste en una pluralidad de estrías de difusión de la luz, que se extienden verticalmente, formadas en la superficie posterior de la lente, algunas de las cuales son de grados diferentes de difusión. Además, la parte central de la sección del centro 24, está formada con una serie de prismas que se inclinan hacia abajo con el objeto de desviar para abajo los rayos de luz proyectados sobre ellos.

En un rayo de luz de conducción en carretera, su constituyente más importante es la parte de alta intensidad



160

que debe ser relativamente estrecha tanto en su extensión vertical como en la horizontal. Para obtener un rayo de luz de una difusión vertical estrecha, las imágenes que forman el mismo, tienen que ser tomadas necesariamente, de las partes del reflector que proyectan las imágenes más pequeñas del filamento del manantial de suministro de luz, las cuales imágenes se regulan más fácilmente que las mayores. Las imágenes más pequeñas del manantial de suministro de luz, serán proyectadas por las partes del reflector que están a una distancia más alejada del manantial de suministro de luz.

165

170

Es por esta razón que las imágenes proyectadas a través de las secciones 22 y 23 respectivamente de la lente 10 y a través de las áreas extremas exteriores o laterales de la sección central 24, como se indica en X en la figura 3, son utilizadas para producir la parte de alta intensidad del rayo de luz compuesto de conducción en carretera.

175

180

Puesto que la extensión horizontal de la parte intensa del rayo de luz compuesto de conducción en carretera, debe ser relativamente pequeño, el grado de difusión de las estrías de las secciones superior é inferior 22, 23 y las áreas laterales de la sección 24, deben ser muy pequeños.

185

De conformidad con esto, las secciones superior é inferior 22, 23 está compuesta cada una de una parte central o área A que consiste en una pluralidad de estrías 27 (figura 9), las que tienen una difusión de, preferiblemente 6° , teniendo las áreas intermedias B que consiste cada una en una estría única 28, una difusión de,



190

195

200

preferiblemente 8° y teniendo las áreas laterales C que consiste cada una en una pluralidad de estriás 29, una difusión de, preferiblemente 4° . Las partes laterales extremas de la sección 24, corresponden, asimismo, las áreas A cada una de las cuales consiste en una pluralidad de estriás 27 (figura 11) preferiblemente de 6° de difusión. Las áreas arriba descritas A, B y C, con su correspondiente grado de difusión de la estriá, figuran en el cuadro 1 de más abajo. El rayo de luz concentrada o partida de alta intensidad producida por las áreas A, B y C (indicada por X en la figura 3) y mostrado en sección transversal en X' en el modelo de rayo de luz (figura 13), está dispuesta simétricamente sobre una línea vertical v-v que corta al eje del reflector asociado.

205

210

Dirigiendo el eje del reflector medio grado o así hacia abajo, el centro de la parte de alta intensidad estará situado en una importancia igual debajo de la horizontal h-h que pasa por el punto focal del reflector, de modo que la superficie superior de cada parte de alta intensidad, se extiende un grado o dos sobre dicha línea horizontal. De esta manera, se asegura la iluminación de la carretera en una distancia máxima por delante de un vehículo que marcha a gran velocidad, bajo todas las condiciones de carga y de movimiento longitudinal de bamboleo, o cuando se acerca a una cuesta.

215

La parte de ancha difusión, de intensidad, del rayo de luz, compuesto de conducción de carretera, indicado por Y' en la figura 13, deber ser de una extensión vertical ligeramente mayor que la parte de alta intensidad y de un ancho considerablemente mayor o difusión horizontal. Del



220 área de la lente que queda disponible, el área representa-
da por Y en la figura 3, que comprende las secciones in-
termedias 25, 26, es la mejor adaptada para la producción
de la parte Y' de ancha difusión e intensidad graduada del
rayo de luz, por razón de que las imágenes del filamento
225 proyectadas a través de la misma, son las más pequeñas de
tamaño siguientes a las proyectadas a través del área X.
Para dar la cantidad deseada de ancho horizontal a la par-
te de ancha difusión del rayo de luz Y', las estrias for-
madas en las secciones inmediatas 25, 26 deben tener un
grado considerable de difusión. Refiriéndonos a las figu-
230 ras 4 y 10, la sección superior intermedia 25 está compues-
ta de un área central D que consiste en una pluralidad de
estrias 30, que tienen una difusión de, preferiblemente
32°, consistiendo cada área intermedia E en dos estrias
31 que tienen una difusión preferiblemente de 12°, y con-
235 sistiendo cada una de las áreas laterales F, de una plura-
lidad de estrias 32 que tienen una difusión de, preferi-
blemente 18°. La sección intermedia inferior 26 de nuestra
lente, es similar en sección horizontal (figura 12) a la
sección superior intermedia 25, excepto en el área central
240 C, cuyas estrias 33 difieren de las estrias 30 del área D,
en el grado de difusión, teniendo las estrias 33 una difusión
de 18°, en comparación a los 32° de difusión de las estrias
30. Los varios grados de difusión de las estrias 30, 31,
32 y 33, incluidas en las áreas D, E, F y G, figuran en
245 la tabla 1 de más abajo. La construcción especial y la
disposición que hemos mostrado de estas estrias 30, 31, 32
y 33, dan por resultado la producción de una banda relativa-
mente delgada o rayo de luz Y' que va disminuyendo suavemen-



250

255

te en intensidad, hacia los lados de ϵr y ϵs de un ancho y altura suficiente para hacer visibles las curvas de la carretera y los objetos que pudiese haber a los lados de la misma. Lo mismo que la parte de alta intensidad X' , la línea de luz Y' está también dispuesta simétricamente sobre la línea vertical $v-v$ (figura 13) mientras que la superficie superior de la misma, se extiende, preferiblemente, en una ligera distancia sobre la superficie superior de la parte de alta intensidad X' .

260

265

270

275

Habiendo sido utilizadas las áreas A, B, C, D, F y G para producir, sea la parte de alta intensidad X' , sea la parte de ancha difusión, de intensidad graduada Y' del rayo compuesto de conducción en carretera, las áreas restantes H, J, K y L, designadas por Z en la figura 3, se emplean para proporcionar la iluminación inmediatamente adelante del vehículo, la cual iluminación se gradúa en intensidad, tanto hacia los lados como hacia abajo. Estas áreas H, J, K y L están en la zona de imágenes grandes, esto es, donde los rayos de luz producen las mayores imágenes de filamento de cualquiera de las proyectadas a través de la lente. Estas imágenes grandes como se ha manifestado precedentemente, son difíciles de regular y por esta razón, las áreas H, J, K, L están formadas todas con unos prismas que se curvan hacia abajo sobre la superficie posterior de la lente, con el objeto de declinar o curvar para abajo, los rayos de luz proyectados a través de los mismos. Estos prismas sirven, además para dirigir los rayos de luz que pasan a través de los mismos, inmediatamente adelante del vehículo para, de este modo, iluminar el primer plano.

Con referencia a las figuras 5 a 8 inclusive, se



280

verá que las áreas H y J están formadas a con unos prismas que se curvan hacia abajo 34, preferiblemente, en 3°; las áreas K cada una con un prisma que se curva hacia abajo, preferiblemente en 4°; y el área L con un prisma que se curva hacia abajo, 36, graduado desde 3° en la parte superior del mismo, hasta 10° en la parte inferior. De este modo, el grado máximo de curvado hacia abajo de los rayos de luz que pasan a través de las áreas H, J, K y L, ocurre en el área central L donde las imágenes son las mayores y las más difíciles de regular.

285

290

Las áreas H, J, K y L, se forman también con unas estrías de difusión de la luz sobre la superficie posterior de la lente, como se muestra en la figura 11. Estas estrías distribuyen los rayos de luz curvados hacia abajo, a través del ancho de la carretera, para iluminar completamente la misma.

295

El área L, comprende una pluralidad de estrías 31 que tiene una difusión de, preferiblemente 32°, las áreas K comprenden cada una, una estría única 38 que tiene una difusión de, preferiblemente, 10°; las áreas J comprenden cada una, una estría única 39 que tiene una difusión de, preferiblemente, 6°; y las áreas H comprenden cada una, un par de estrías 40 que tienen una difusión de, preferiblemente 18°. En la tabla siguiente figuran las varias áreas de la lente junto con el grado correspondiente de curvado del prisma hacia abajo, así como de la difusión de las estrías:

300

305

| <u>Area</u> | <u>Prisma</u> | <u>Difusión</u> |
|-------------|---------------|-----------------|
| A | 0° | 6° |
| B | 0° | 8° |
| C | 0° | 4° |



| | <u>Area</u> | <u>Prisma</u> | <u>Difusión</u> |
|-----|-------------|-----------------------|-----------------|
| 310 | D | 0° | 32° |
| | E | 0° | 12° |
| | F | 0° | 18° |
| | G | 0° | 18° |
| 315 | H | 3° | 18° |
| | J | 3° | 6° |
| | K | 4° | 10° |
| | L | graduados 3° a 10° | 32° |

Como sucede con la parte X' y Y' del rayo de luz de conducción en carretera, la parte Z' producida por las áreas H, J, K y L de la lente, está dispuesta, asimismo simétricamente sobre la línea vertical v-v (figura 13), mientras que la superficie superior de la misma está situada unos pocos grados por debajo de la línea horizontal h-h, pero sobreponiéndose ligeramente tanto a la parte de alta intensidad X' como a la parte ancha de difusión Y'. Además, la construcción específica y la disposición que hemos hecho de los prismas y estrías incluidos dentro del área Z de la lente, hace que la parte Z' del modelo de rayo de luz, sea graduado en intensidad tanto hacia los lados, como hacia abajo.

La lente para faros descrita anteriormente, está adaptada para producir un rayo de luz de conducción en carretera, altamente eficiente. Nuestra lente es sencilla en su construcción y positiva en su funcionamiento y cuando está montada en un faro y especialmente en uno del tipo aquí descrito, se proyecta un rayo de luz fuerte y potente del mismo, el cual rayo de luz, ilumina claramente la carretera a una distancia máxima por delante del



345 vehículo, en todo tiempo, reduciendo así los peligros relacionados con una conducción rápida. Dicho rayo de luz está también graduado tanto hacia un lado como hacia abajo de modo de eliminar cualquier cambio repentino en intensidad, que pudiera tender a producir esfuerzos de la vista en el conductor del automóvil.

350 Estará patente para los expertos en la industria, que pueden efectuarse varios cambios en el trazado de la lente mostrada, sin apartarse por ello del espíritu del invento, tales como el alterar las formas de las secciones y el colocar las estrías sobre el exterior o la superficie exterior. También, el efecto de dirección de la luz puede ser derivado de un reflector configurado, en vez de hacerlo de una lente.

355 Esta solicitud que corresponde a la presentada en Estados Unidos de América el 23 de marzo de 1937, bajo el número 132.530, se acoge a los beneficios del Art. 51 del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial.

-----N O T A-----

360

Los puntos de invención propia y nueva, que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, son los siguientes:

365 1.- Un miembro de dirección de la luz para los faros de vehículos que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias, todas las cuales se extienden substancialmente horizontalmente, a través del ancho de dicha lente, estando provista cada una de estas secciones, de una pluralidad de elementos que se extienden
370 verticalmente y que tienen diferentes grados de difusión



de la luz.

375

380

2.- Un miembro de dirección de la luz para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central e intermedias todas las cuales se extiende, substancialmente, horizontalmente, a través del ancho de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de elementos que se extienden verticalmente y que tienen diferentes grados de difusión de la luz, estando además provista la parte media de dicha sección central, de una pluralidad de prismas que se curvan hacia abajo, el grado de los cuales aumenta hacia la línea central vertical de dicha lente.

385

390

395

400

3.- Un miembro de dirección de la luz para los faros de los vehículos, que comprenden unas secciones superior é inferior dispuestas horizontalmente, las que se extienden al través de dicho miembro, teniendo cada una de dichas secciones unos elementos de difusión estrecha de la luz, que se extiende verticalmente, unas secciones intermedias superior é inferior dispuestas horizontalmente, que tienen unos elementos de una difusión ancha de la luz, los que se extienden verticalmente, y una sección central dispuesta horizontalmente, que tiene unos elementos que se extienden verticalmente, adyacentes a la línea vertical de dicho miembro de difusión ancha de luz y otros elementos que se extienden verticalmente a cada lado de dicho miembro de difusión estrecha de la luz, disminuyendo substancialmente el grado de difusión de los elementos que se extienden verticalmente y que están incluidos dentro de cada sección, desde la línea vertical central de dicho miembro hacia los lados del mismo.

4.- Un miembro de dirección de la luz para los



405 faros de los vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias, extendiéndose todas dichas secciones horizontalmente a través de dicho miembro, estando provistas dichas secciones superior é inferior, de unos elementos de difusión estrecha de la luz, los que se extienden verticalmente estando provistas dichas secciones intermedias, de unos elementos de difusión ancha de la luz, los que se extienden verticalmente y estando provista
410 dicha sección central de unos elementos de difusión ancha de la luz, los que se extienden verticalmente y están adyacentes a la línea vertical central de dicho miembro y son de una difusión estrecha de la luz en los lados del mismo, estando además provista la parte del medio de dicha sección central, de una pluralidad de prismas que se curvan
415 hacia abajo, el grado de los cuales aumenta hacia la línea vertical central de dicho miembro.

5.- Una lente para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través de todo el ancho de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estrías que se extienden verticalmente y varían en el grado de difusión de la luz, comprendiendo dichas secciones superior é inferior una parte central, unas partes extremas y unas partes intermedias siendo el grado de difusión de las estrías encerradas dentro de dicha parte central, mayor que el de las estrías incluidas dentro de dichas partes extremas, y siendo el grado de difusión de las estrías incluidas dentro de dichas partes intermedias mayor que el de las estrías incluidas dentro de cual-
420
425
430



quiera de dichas partes central o extremas.

435 6.- Una lente para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente al través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones de una pluralidad de estriás de un grado diferente de difusión de la luz, que se extienden verticalmente, comprendiendo dicha sección intermedia superior una parte central, unas partes extremas y unas partes intermedias, siendo el grado de difusión de las estriás incluidas dentro de dichas partes extremas, menor que el de las estriás incluidas dentro de dicha parte central y el grado de difusión de las estriás incluidas dentro de dichas secciones intermedias, menor que el de las estriás incluidas dentro de cualquiera de dichas partes central o extremas.

445 7.- Una lente para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estriás que se extienden verticalmente y que difieren en grado de difusión de la luz, comprendiendo dicha sección intermedia inferior, una parte central, unas partes extremas y unas partes intermedias, siendo el grado de difusión de las estriás incluidas dentro de dichas partes extremas, la misma que la de las estriás incluidas dentro de dicha parte central y el grado de difusión de las estriás incluidas dentro de dichas partes intermedias, menor que el de las estriás incluidas dentro de dichas partes central y extremas.



465

470

475

480

8.- Una lente para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estrías que se extienden verticalmente y que difieren en grado de difusión de la luz, comprendiendo dicha sección central una parte central, unas partes extremas y una pluralidad de partes intermedias, siendo las estrías incluidas dentro de dicha parte central de un grado mayor que el de las estrías incluidas dentro de dichas partes extremas y todas las estrías incluidas dentro de dichas partes intermedias, de un grado menor de difusión que el de las estrías incluidas dentro de dicha parte central, pero siendo algunas de dichas estrías de dichas partes intermedias, de un grado mayor de difusión, que el de las estrías incluidas dentro de dichas partes extremas.

485

490

9.- Una lente para los faros de vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central y secciones intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente al través de todo el ancho de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estrías que se extienden verticalmente y que difieren en grado de difusión de la luz comprendiendo dicha sección central, una parte central, unas partes extremas y una pluralidad de partes intermedias, siendo las estrías incluidas dentro de dicha parte central, de un grado de difusión mayor que el de las estrías incluidas dentro de dichas partes extremas y todas las estrías incluidas dentro de dichas partes intermedias, de un grado menor de difusión que el de las estrías inclui-



495 das dentro de dicha parte central, pero si algunas de
dichas estriás de dichas partes intermedias, de un grado
mayor de difusión que el de las estriás incluidas dentro
de dichas partes extremas, estando provistas además dichas
partes central é intermedias, de unos prismas que se cur-
van hacia abajo, el grado de los cuales aumenta hacia la
500 línea vertical central de dicha lente.

10.- Una lente para los faros de vehiculos, que
comprende una pluralidad de secciones que se extienden, subs-
tancialmente, horizontalmente a través del ancho total
505 de dicha lente y que comprende una sección central, estan-
do provista cada una de dichas secciones, de una plurali-
dad de estriás que se extienden verticalmente y que difie-
ren en el grado de difusión de la luz, incluyendo dicha
sección central una parte central, unas partes extremas
510 unas partes primarias intermedias inmediatamente adyacentes
a dicha parte central, unas partes secundarias intermedias
inmediatamente adyacentes a dichas partes primarias interme-
dias, y unas partes intermedias terciarias inmediatamen-
te adyacentes a dichas partes secundarias intermedias, es-
tando además provistas dichas partes central, primaria,
515 secundaria y terciaria, de unos prismas que se curvan ha-
cia abajo y que difieren en grado de acción prismática, au-
mentando el grado de los mismos a medida que se acercan
a la línea vertical central de la lente.

11.- Una lente para los faros de vehiculos, que
comprende una pluralidad de secciones que se extienden,
substantialmente, horizontalmente a través del ancho to-
tal de dicha lente, incluyendo una sección central, estando
provista cada una de dichas secciones de una pluralidad de
525 estriás de difusión de la luz que se extienden verticalmen-



te y que difieren en grado de difusión, además la parte central de dicha sección central, de una pluralidad de prismas que se curvan hacia abajo y que difieren en grado de acción prismática, aumentando el grado de los mismos hacia la línea vertical central de la lente y estando graduados los prismas colocados en el medio de la sección central, desde un grado pequeño de acción prismática en su parte superior, hasta un grado relativamente grande en la parte inferior.

530
531 12.- Una lente para los faros de vehículos, que comprenden unas secciones superior, inferior, central y unas secciones intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través del ancho de dicha lente, estando provista
540 cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estrías de difusión de la luz, que se extienden verticalmente y que difieren en grado de difusión comprendiendo dichas secciones superior é inferior una parte central que tiene una pluralidad de estrías de aproximadamente seis grados
545 de difusión, unas partes intermedias que tiene cada una, una estría de aproximadamente ocho grados de difusión, y unas partes extremas que tiene cada una de ellas una pluralidad de estrías de aproximadamente cuatro grados de difusión.

550 13.-Una lente para los faros de los vehículos que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones de una pluralidad de estrías de difusión
555 de la luz, que se extienden verticalmente y que difieren



560

en grado de difusión, comprendiendo dicha sección intermedia superior, una parte central que tiene una pluralidad de estrias de aproximadamente treinta y dos grados de difusión, unas partes intermedias que tiene cada una un par de estrias de aproximadamente doce grados de difusión y unas partes extremas, que tiene cada una una pluralidad de estrias, de aproximadamente diez y ocho grados de difusión.

565

14.- Una lente para los faros de los vehículos que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior e inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente al través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones, de una pluralidad de estrias de difusión de la luz, que se extienden verticalmente y que difieren en el grado de difusión comprendiendo dicha sección intermedia inferior, una parte central que tiene una pluralidad de estrias de aproximadamente diez y ocho grados de difusión, unas partes intermedias que tiene cada una un par de estrias de aproximadamente doce grados de difusión, y unas partes extremas que tienen una pluralidad de estrias de aproximadamente, diez y ocho grados de difusión.

570

575

580

585

15.- Una lente para los faros de los vehículos, que comprende unas secciones superior, inferior, central é intermedias superior é inferior, todas las cuales se extienden, substancialmente, horizontalmente a través del ancho total de dicha lente, estando provista cada una de dichas secciones de una pluralidad de estrias de difusión de la luz que se extienden verticalmente y difieren en el grado de difusión, comprendiendo dicha sección central, una parte central que tiene una pluralidad de estrias de aproximadamente treinta y dos grados de difusión, unas par-



tes primarias intermedias adyacentes a parte central
que consiste cada una en una estria de aproximadamente diez
grados de difusion, unas partes secundarias intermedias
590 adyacentes a dichas partes primarias intermedias, consis-
tente cada una, en una estria de aproximadamente seis grados
de difusion, unas partes terciarias intermedias adyacentes
a dichas partes secundarias intermedias, consistente cada
una en un par de estrias de aproximadamente diez y ocho
595 grados de difusion y unas partes extremas que tienen una
pluralidad de estrias de aproximadamente seis grados de di-
fusi6n.

16.- Una lente para los faros de los vehiculos
que comprende unas secciones superior, inferior, central
600 6 intermedias superior 6 inferior, todas las cuales se
extienden substancialmente, horizontalmente a trav6s del
ancho total de dicha lente, estando provista cada una de
dichas secciones, de una pluralidad de estrias de difusi6n
de la luz, que se extienden verticalmente y que difieren
605 en el grado de difusi6n y estando provista dicha secci6n
central, de una pluralidad de prismas que se curvan hacia
abajo, comprendiendo dicha secci6n central una parte cen-
tral, unas partes extremas, unas partes primarias inter-
medias adyacentes a dicha parte central y unas partes
610 secundarias intermedias adyacentes a dichas partes prima-
rias intermedias, teniendo dicha parte secundaria interme-
dia, un prisma que se curva hacia abajo en aproximadamente
tres grados, teniendo dicha parte primaria intermedia,
un prisma que se curva hacia abajo en aproximadamente cuatro
615 grados, y teniendo dicha parte central, un prisma que se
curva hacia abajo, graduado desde aproximadamente tres gra-
dos en la parte superior del mismo, hasta aproximadamente

9 NOV



diez grados en la parte inferior.

17.- Mejoras en los faros para vehiculos.

620

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, ilustrado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta memoria consta de veintiun hojas y la presente escrita por una sola cara.

625

San Sebastián a MADRID

9 NOV. 1939

Año de la Victoria.

P.A.

MINISTERIO DE ECONOMIA

Por Orden

J. P. Alcazar

147252

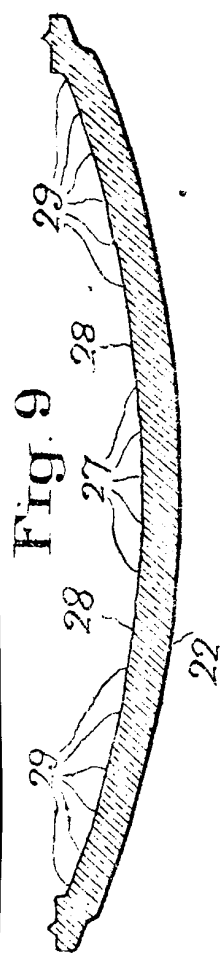


Fig. 9

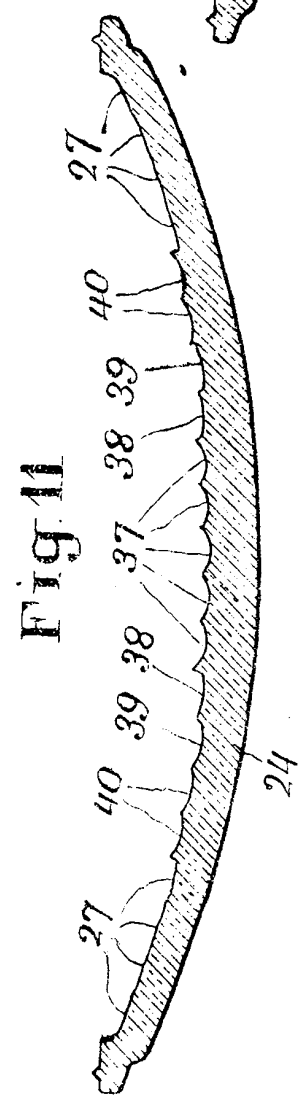


Fig. 11

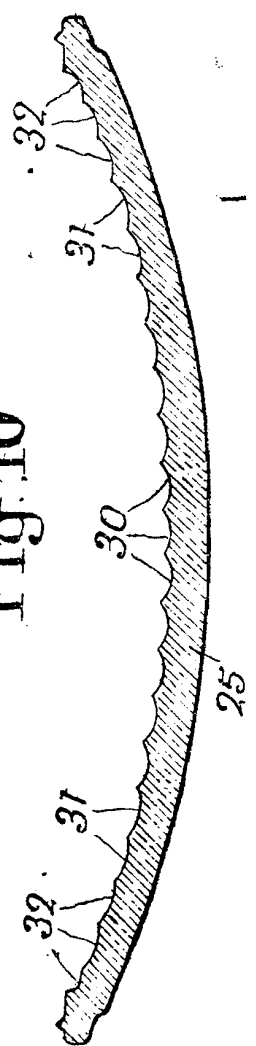


Fig. 10

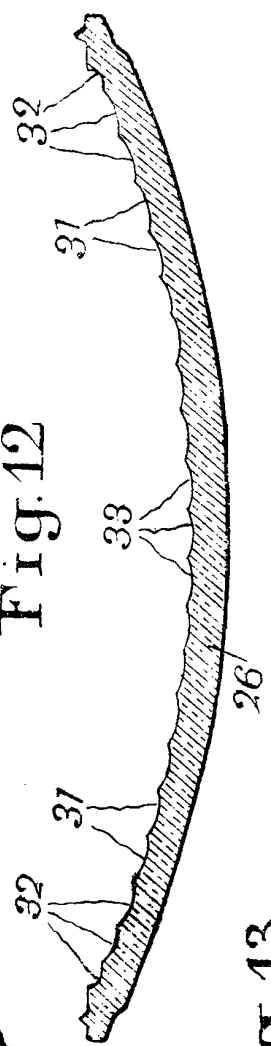
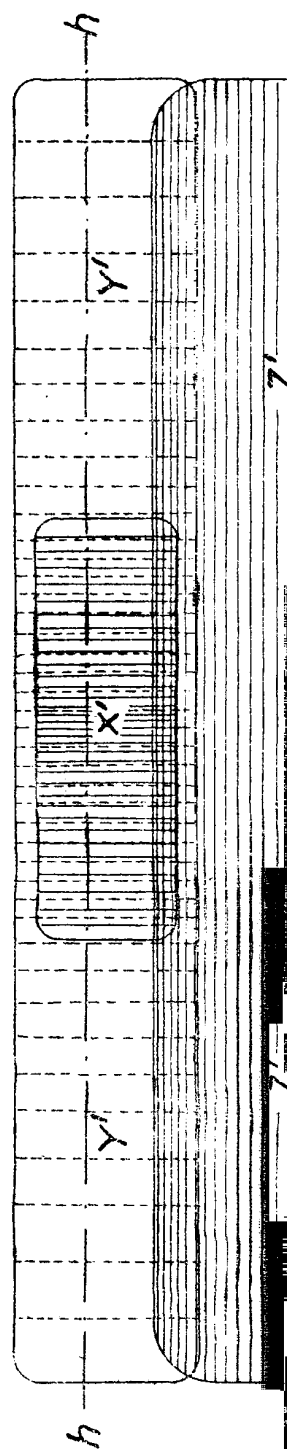


Fig. 12

Fig. 13

V



NOT A VARIABLE



P.A.
 Bureau de Kinematographie
 Par Poste
J. P. P. de la...

147254

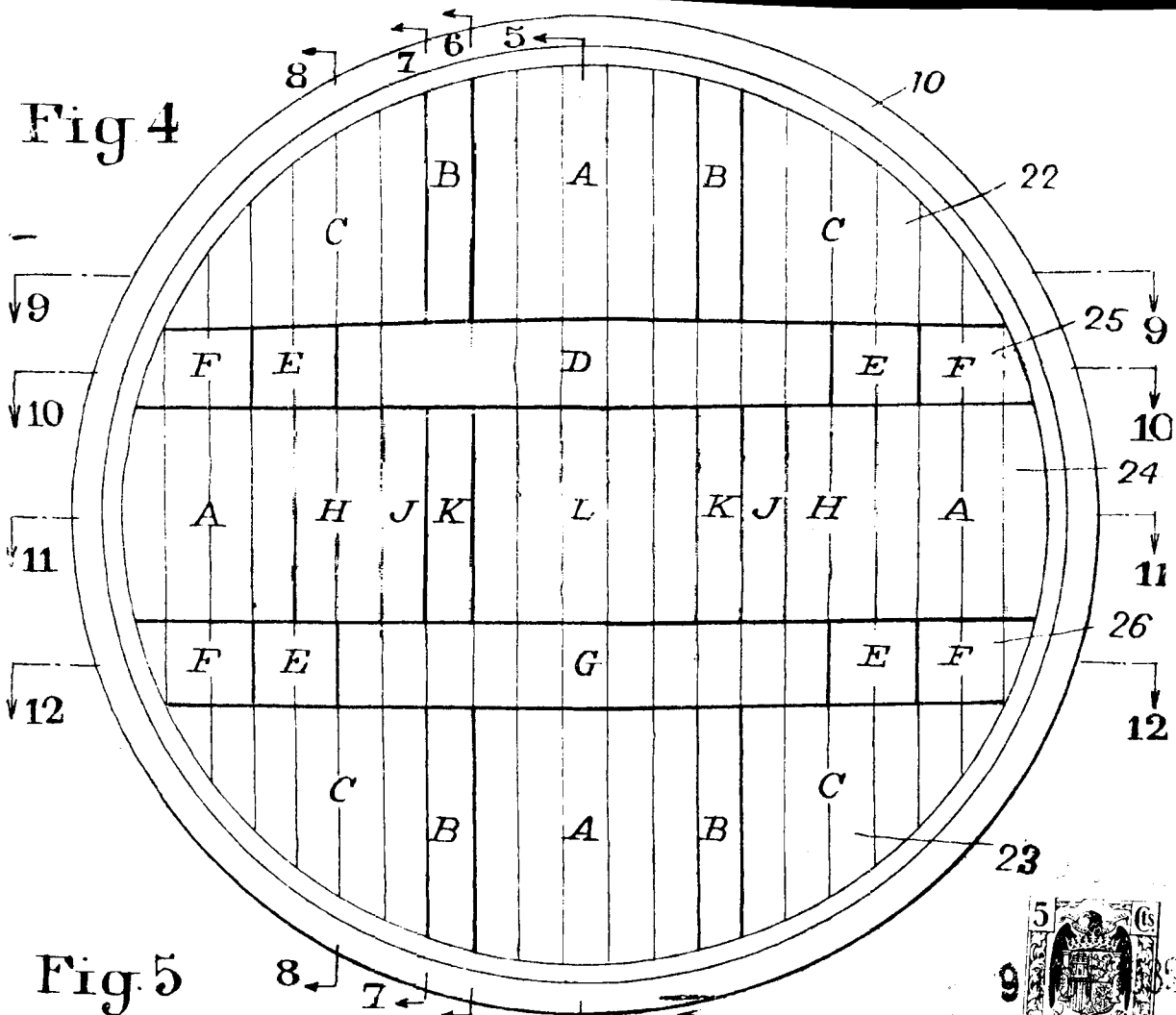


Fig 5

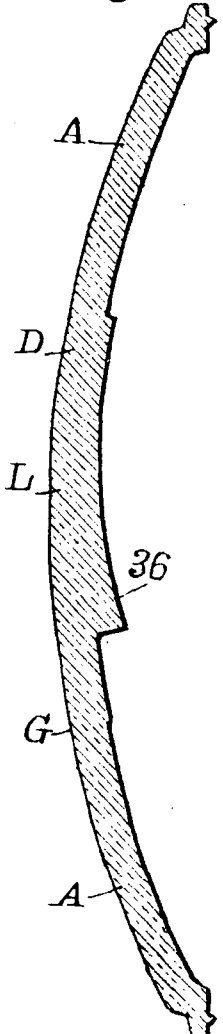


Fig 6

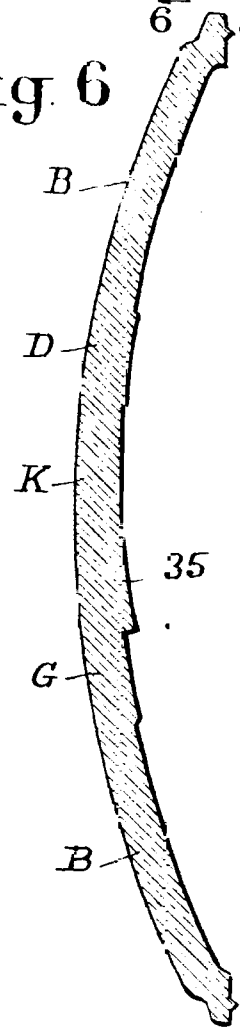


Fig 7

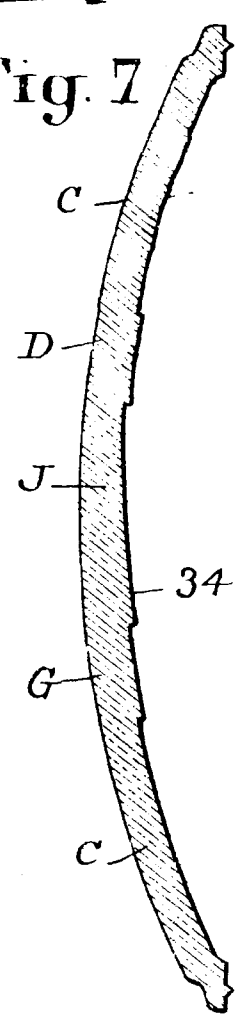
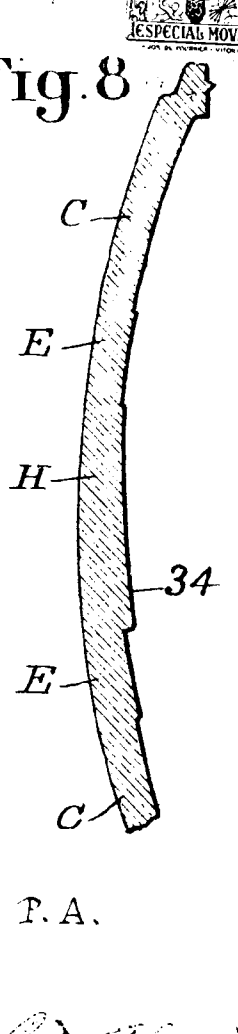


Fig 8



P. A.

J. M. Allen

Fig. 1

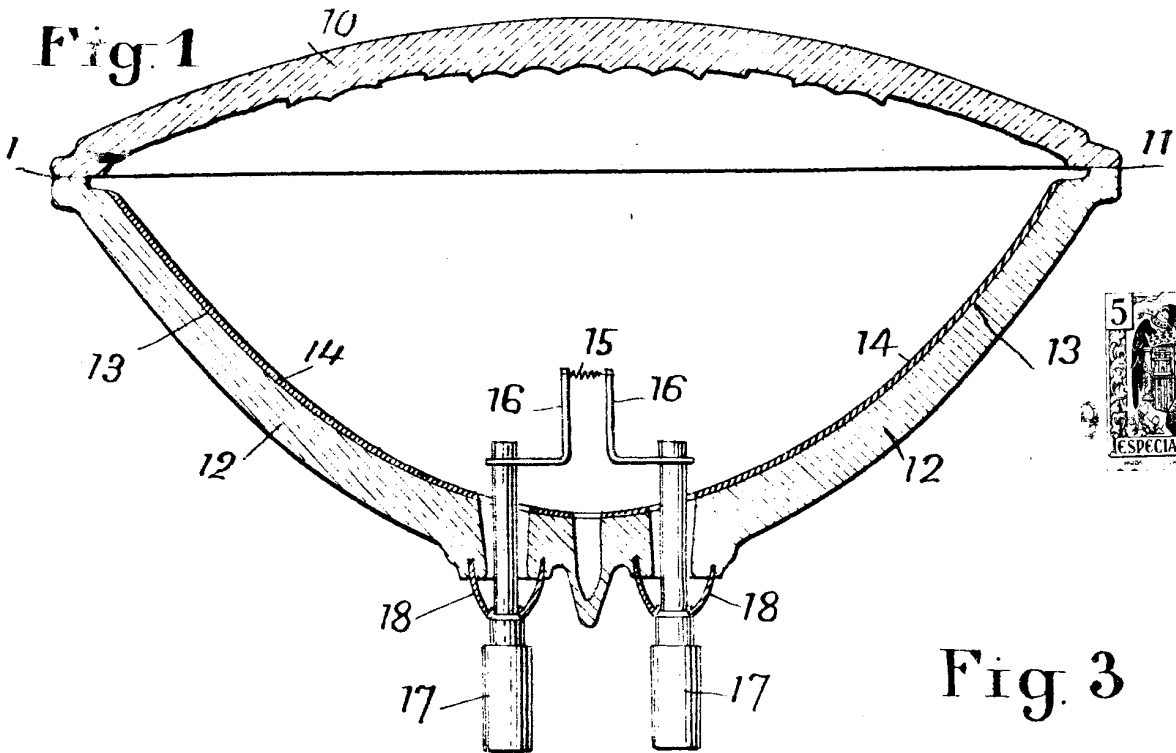


Fig. 3

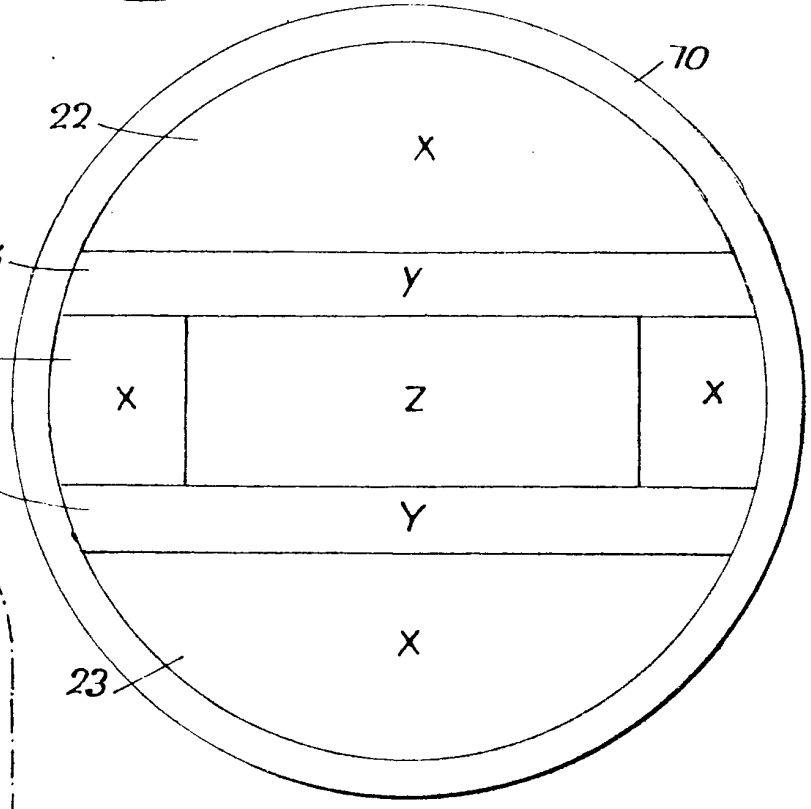
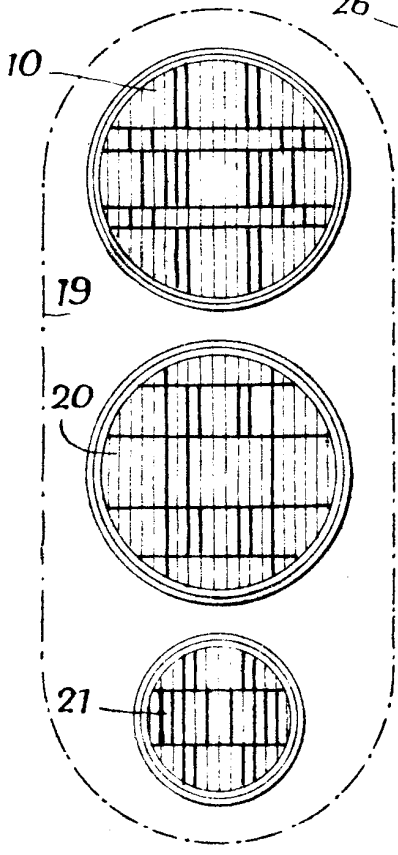


Fig. 2



P.A.

J. P. Allen