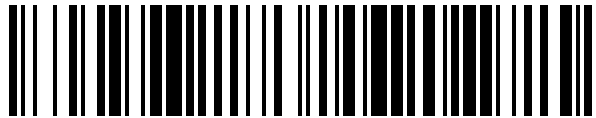


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 078 192**

21 Número de solicitud: 201231225

51 Int. Cl.:

B65D 88/12 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

20.11.2012

43 Fecha de publicación de la solicitud:

05.12.2012

71 Solicitantes:

**J.S.V. LOGISTIC, S.L. (100.0%)
MONTE GORBEA, N. 9 BAJO
09200 MIRANDA DE EBRO, Burgos, ES**

72 Inventor/es:

HERZOG HERZOG, Antonio

74 Agente/Representante:

UNGRÍA LÓPEZ, Javier

54 Título: **CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS**

ES 1 078 192 U

DESCRIPCIÓN

Contenedor para transporte de vehiculos

OBJETO DE LA INVENCION

5 La presente invención, tal y como se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un contenedor para transporte de vehículos, destinado esencialmente al transporte marítimo de los vehículos, donde los contenedores con los vehículos en su interior, se embarcan mediante potentes elevadores y grúas que manipulan el contenedor a través de unos elementos de enganche integrados en el contenedor.

10 Así pues, el objetivo de la invención es conseguir un contenedor con un tamaño mayor que un contenedor conocido que tiene unas determinadas dimensiones, de forma que el nuevo contenedor de la invención comprende una característica estructura con la resistencia necesaria para soportar el peso de varios vehículos, sobre todo cuando el contenedor se manipula con la grúa y elevador durante las operaciones de embarque y desembarque, y también cuando se precisa cambiar de lugar el contenedor.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

15 En la actualidad, no es habitual el uso de los clásicos contenedores empleados en los puertos marítimos para el transporte de vehículos, ya que su tamaño y resistencia no son los adecuados.

Por ello, lo normal es transportar los vehículos empleando otros medios. No obstante, las grúas y elevadores empleados en los puertos están especialmente diseñados para el manejo de estos contenedores.

DESCRIPCION DE LA INVENCION

20 Con el fin de alcanzar los objetivos y evitar los inconvenientes mencionados en los apartados anteriores, la invención propone un contenedor para transporte de vehículos que comprende una estructura hueca con una configuración prismática formada por una base, un techado, ambos de forma rectangular; dos paredes laterales mayores y dos paredes laterales menores; integrando el contenedor unos perfiles dispuestos en correspondencia con las aristas del contenedor.

El contenedor comprende unos refuerzos integrados por:

- 25
- Una primera viga longitudinal unida centradamente a la base y también a los perfiles donde confluyen esa base y paredes laterales menores.
 - Una segunda viga longitudinal unida centradamente al techado y también a los perfiles donde confluyen las paredes laterales menores y techado.
 - 30 - Al menos dos vigas transversales unidas por sus centros a la segunda viga longitudinal, mientras que sus extremos se unen a los perfiles donde confluyen las paredes laterales mayores y techado; donde estas vigas transversales están distanciadas de la cara interna del techado.

El contenedor comprende además:

- Al menos unas primeras piezas intermedias equidistantes del centro de las vigas transversales, donde esas primeras piezas se unen al techado y vigas transversales.
- 35 - Unos elementos de anclaje alejados de los bordes longitudinales del techado; donde esos elementos de anclaje son solidarios a las primeras piezas intermedias y están dispuestos por fuera del techado para facilitar la manipulación del contenedor con una grúa.

40 El contenedor comprende además unas segundas piezas intermedias que están unidas a las vigas transversales y techado, estando situadas esas segundas piezas intermedias en correspondencia con los tramos extremos de las vigas transversales.

Se incluyen también unas terceras piezas intermedias dispuestas centradamente que están unidas al techado, segunda viga longitudinal y vigas transversales.

Cada una de las vigas transversales integra en su centro un cajeadado superior en el que se ajusta una porción inferior de la segunda viga longitudinal del techado.

Las vigas longitudinales, primera y segunda, están dispuestas en correspondencia con un plano vertical de simetría que separa dos partes del contenedor unidas entre sí por sus bordes adyacentes, los cuales integran perfiles como los de las aristas del contenedor.

5 Al menos una de las paredes laterales mayores del contenedor integra una primera puerta de acceso al espacio interior del contenedor. Igualmente, al menos una de las paredes laterales menores del contenedor integra una segunda puerta de acceso a ese mismo espacio interior del contenedor, de manera que es a través de estas puertas de acceso por donde se introducen los vehículos dentro del contenedor, asentando sobre su base, a la vez que los vehículos se inmovilizan a la base para evitar movimientos indeseados durante el transporte.

10 A continuación para facilitar una mejor comprensión de esta memoria descriptiva y formando parte integrante de la misma se acompañan unas figuras en las que con carácter ilustrativo y no limitativo se ha representado el objeto de la invención.

BREVE DESCRIPCION DE LOS DIBUJOS

Figura 1.- Muestra una vista en perspectiva del contenedor para transporte de vehículos, objeto de la invención.

15 **Figura 2.-** Muestra una vista en planta del contenedor de la invención, donde se destaca la distribución de varios vehículos ubicados dentro de ese contenedor.

Figura 3.- Muestra una vista en sección según el corte A-B de la figura anterior.

Figura 4.- Muestra una vista en sección según el corte C-D de la figura 2.

Figura 5.- Muestra una vista en perspectiva de una parte del espacio interior del contenedor de la invención.

DESCRIPCION DE UN EJEMPLO DE REALIZACION DE LA INVENCION

20 Considerando la numeración adoptada en las figuras, el contenedor para transporte de vehículos contempla la siguiente nomenclatura empleada en la descripción:

1.- Base.

2.- Techado.

3.- Paredes laterales mayores

25 4.- Paredes laterales menores.

5.- Perfiles.

5a.- Perfiles

5b.- Perfiles.

5c.- Perfiles.

30 6.- Primera puerta de acceso.

7.- Segunda puerta de acceso.

8.- Vehículos.

9.- Plano vertical.

10.- Perfiles verticales.

35 11.- Primera viga longitudinal

12.- Segunda viga longitudinal.

13.- Vigas transversales.

13a.- Cajeados superiores.

14.- Primeras piezas intermedias.

15.- Segundas piezas intermedias.

5 16.- Terceras piezas intermedias.

17.- Elementos de anclaje.

Comprende una estructura hueca con una configuración prismática formada por una base 1 y un techado 2, ambos de forma rectangular; dos paredes laterales mayores 3 y dos paredes laterales menores 4.

Todas las aristas del contenedor están reforzadas mediante unos perfiles tubulares 5, 5a, 5b, 5c.

10 Por otro lado, al menos una de las paredes laterales mayores 3 del contenedor integra una primera puerta de acceso 6 al espacio interior del contenedor. Igualmente, al menos una de las paredes laterales menores del contenedor integra una segunda puerta de acceso 7 a ese mismo espacio interior del contenedor. Es a través de estas puertas de acceso 6-7 por donde se introducen unos vehículos 8 dentro del contenedor, asentándose en su base 1, a la vez que los vehículos 8 se inmovilizan a la base 1 para evitar movimientos indeseados durante el transporte.

15

En correspondencia con un plano vertical 9 en dirección longitudinal que separa dos partes simétricas del contenedor, se incluye en las paredes laterales menores 4 pares de perfiles verticales 10 unidos entre sí y unidos también a las propias paredes laterales menores, mediante soldadura.

20 En correspondencia con ese mismo plano vertical 9, la base 1 del contenedor está reforzada mediante una primera viga longitudinal 11 que está unida a la propia base 1, mientras que el techado 2 está reforzado mediante una segunda viga longitudinal 12 unida al propio techado 2.

25 El contenedor de la invención está reforzado además con dos vigas transversales 13 que refuerzan el techado 2, vigas transversales 13 que están unidas por su centro a la segunda viga longitudinal 12 del techado 2, mientras que los extremos de las vigas transversales 13 están unidos a los perfiles 5c donde confluyen las paredes laterales mayores 3 y techado 2.

En cambio, la primera viga longitudinal 11 de la base 1 se une por sus extremos a los perfiles 5a donde confluyen las paredes laterales menores 4 y base 1, mientras que la segunda viga longitudinal 12 del techado 2 se une a otros perfiles 5b donde confluyen las paredes laterales menores 4 y techado 2.

30 Las vigas transversales 13 están distanciadas de la cara interna del techado 2, de forma que estas vigas transversales 13 incorporan en su centro unos cajeados superiores 13a en los que se ajustan unas porciones inferiores de la segunda viga longitudinal 12, de forma que una vez que se realiza este ajuste, se procede a unir las vigas transversales 13 y segunda viga longitudinal 12 mediante soldadura.

35 Por otra parte, las vigas transversales 13 se unen al techado 2 mediante pares de primeras piezas intermedias 14 equidistantes del centro de tales vigas transversales 13, disponiéndose en correspondencia con tales primeras piezas intermedias 14 unos elementos de anclaje 17 alejados de los bordes longitudinales del techado 2, a diferencia de los elementos de anclaje de los contenedores convencionales que se encuentran dispuestos precisamente en coincidencia con esos bordes longitudinales del techado 2.

Esos elementos de anclaje 17 se disponen por fuera del contenedor por encima del techado 2, para facilitar la manipulación del contenedor con una grúa.

40 Existen unas segundas piezas intermedias 15 dispuestas en correspondencia con los tramos extremos de las vigas transversales 13 y que se unen al techado y también a las propias vigas transversales 13.

Otras terceras piezas intermedias 16 están dispuestas centradamente uniéndose al techado 2, así como a las vigas transversales 13 y segunda viga longitudinal 12.

45 Las uniones entre las vigas y demás elementos asociados a las mismas, como son las piezas intermedias, perfiles tubulares, techado, base y paredes laterales, son uniones soldadas; al igual que ocurre con las uniones

de los distintos perfiles unidos entre sí con respecto a los elementos que están en contacto con ellos.

Según se muestra en la figura 2, dentro del contenedor se disponen varios vehículos 8, particularmente seis, con una distribución adecuada para conseguir transportar el mayor número de coches posible.

El contenedor de la invención es perfectamente apilable con otros contenedores iguales o convencionales.

- 5 En una realización particular, el contenedor de la invención se obtiene a partir de dos contenedores convencionales que se unen por los bordes que delimitan dos paredes laterales mayores enfrentadas, eliminándose estas dos paredes laterales mayores, mientras que las otras dos paredes laterales mayores 3 se mantienen, de forma que en correspondencia con esos bordes se disponen al menos las vigas longitudinales, primera y segunda, correspondientes con la base y techado, respectivamente. En este caso particular, se
- 10 añadirán después el resto de elementos necesarios, como son las vigas transversales, piezas intermedias y las puertas de acceso al interior.

- Una segunda opción cuando el contenedor de la invención se obtiene a partir de los contenedores convencionales, es que ambos se unen directamente a través de distintos perfiles 5 que delimitan los bordes de las dos paredes laterales enfrentadas. En este caso, se añadirán las vigas transversales 13, piezas intermedias
- 15 14, 15 y 16, así como los elementos necesarios que incorporan los contenedores de las otras realizaciones.

REIVINDICACIONES

5 **1.- CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS**, que comprende una estructura hueca con una configuración prismática formada por una base, un techado, ambos de forma rectangular; dos paredes laterales mayores y dos paredes laterales menores; integrando el contenedor unos perfiles dispuestos en correspondencia con las aristas del contenedor; incluyéndose además al menos una puerta de acceso al espacio interior del contenedor;

caracterizado por que comprende unos refuerzos integrados por:

- Una primera viga longitudinal (11) unida centradamente a la base (1) y también a los perfiles (5a) donde confluyen esa base (1) y paredes laterales menores (4);
- 10 - Una segunda viga longitudinal (12) unida centradamente al techado (2) y también a los perfiles (5b) donde confluyen las paredes laterales menores (4) y techado (2);
- Al menos dos vigas transversales (13) unidas por sus centros a la segunda viga longitudinal (12), mientras que sus extremos se unen a los perfiles (5c) en los cuales confluyen las paredes laterales mayores (3) y techado (2); donde estas vigas transversales (13) están distanciadas de la cara interna del techado (2);
- 15

caracterizándose además por que comprende al menos unas primeras piezas intermedias (14) equidistantes del centro de las vigas transversales (13), donde esas primeras piezas intermedias (14) se unen al techado (2) y vigas transversales (13);

- Integrándose además unos elementos de anclaje (17) alejados de los bordes longitudinales del techado (2); donde esos elementos de anclaje (17) son solidarios a las primeras piezas intermedias (14) y están dispuestos por fuera del techado (2).
- 20

2.- CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS, según la reivindicación 1, caracterizado por que comprende:

- Unas segundas piezas intermedias (15) unidas a las vigas transversales (13) y techado (2); estando situadas esas segundas piezas intermedias (15) en correspondencia con los tramos extremos de las vigas transversales (13);
- 25 - Unas terceras piezas intermedias (16) dispuestas centradamente a la vez que están unidas al techado (2), viga longitudinal (12) y vigas transversales (13).

30 **3.- CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS**, según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que cada una de las vigas transversales (13) integra en su centro un cajeadado superior (13a) en el que se ajusta una porción inferior de la segunda viga longitudinal (12) del techado (2).

35 **4.- CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS**, según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que las vigas longitudinales, primera (11) y segunda (12), están dispuestas en correspondencia con un plano vertical (9) de simetría que separa dos partes del contenedor unidas entre sí por sus bordes adyacentes, los cuales integran perfiles (5) como los de las aristas del contenedor.

40 **5.- CONTENEDOR PARA TRANSPORTE DE VEHICULOS**, según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que al menos una de las paredes laterales mayores (3) del contenedor integra una primera puerta de acceso (6) al espacio interior del contenedor; comprendiendo además al menos una de las paredes laterales menores (4) del contenedor una segunda puerta de acceso (7) a ese mismo espacio interior del contenedor.

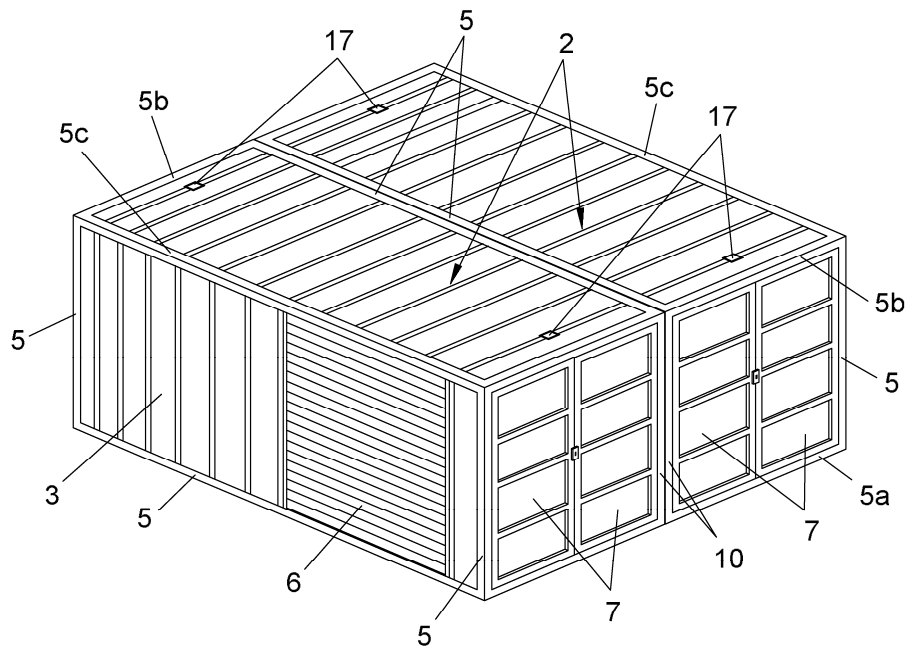


FIG. 1

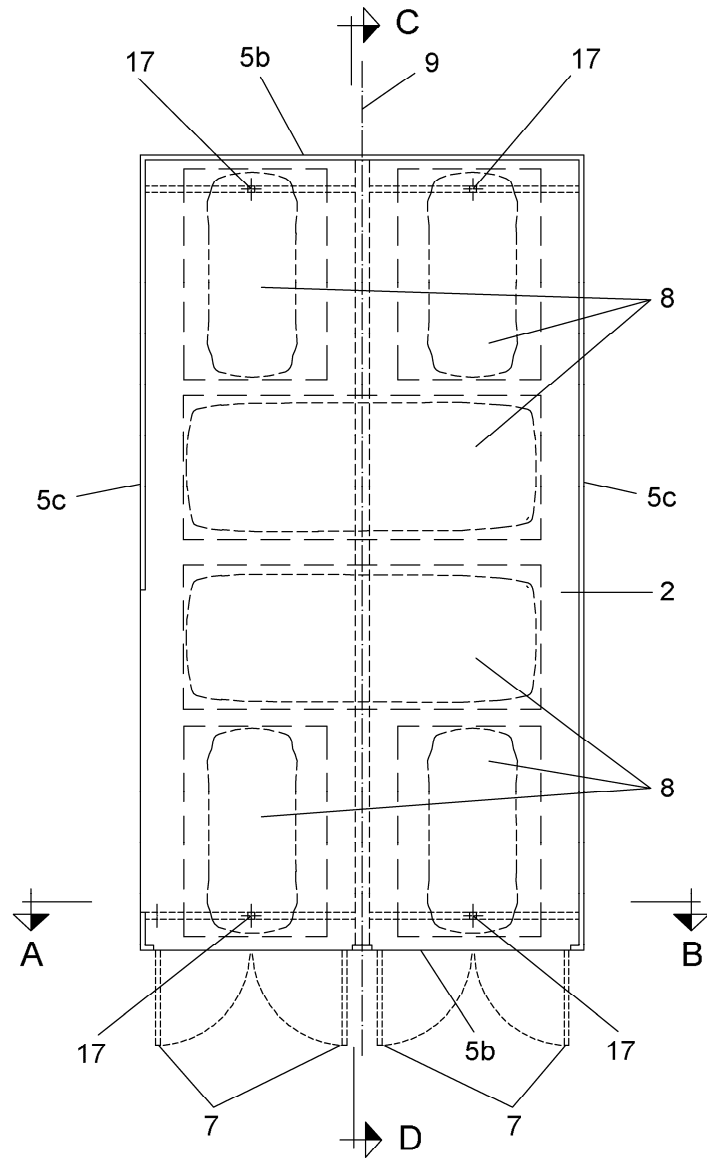
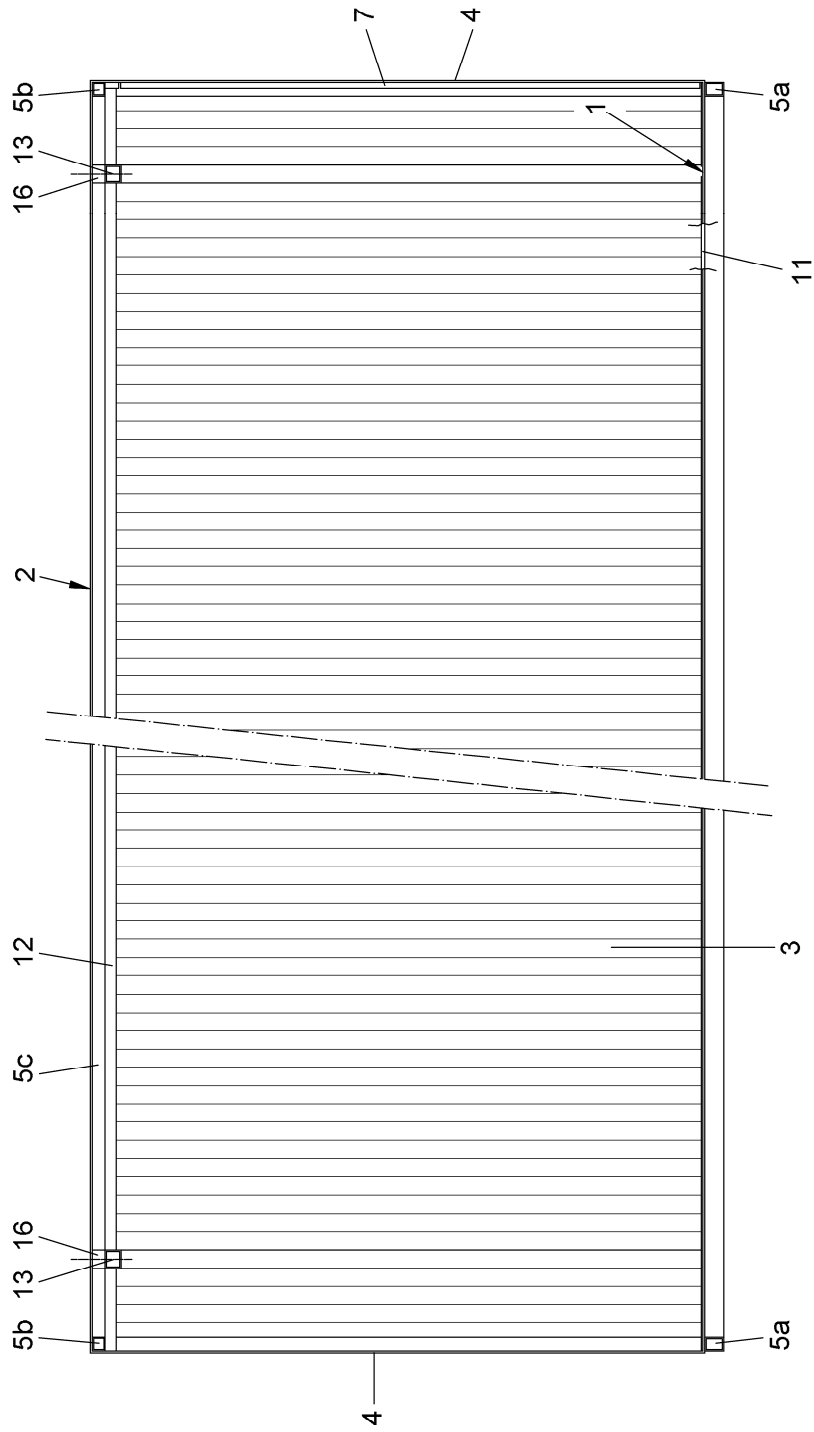


FIG. 2



C-D
FIG. 4

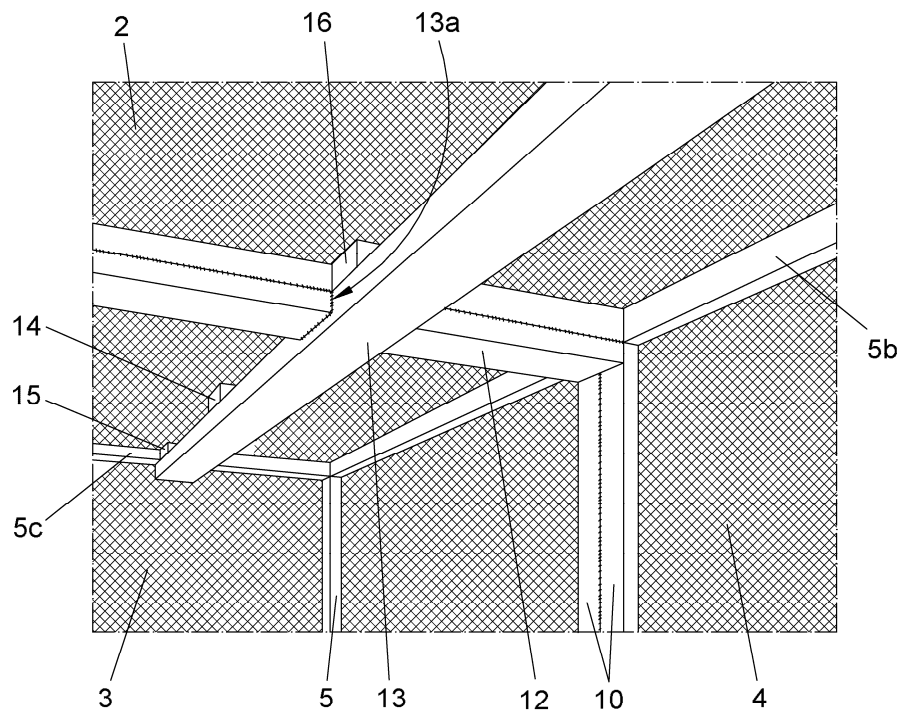


FIG. 5