

RZECZPOSPOLITA

POLSKA

Urząd Patentowy
Rzeczypospolitej Polskiej

(12) **OPIS OCHRONNY** (19) **PL** (11) **60720**
WZORU UŻYTKOWEGO (13) **Y1**

(21) Numer zgłoszenia: **108162**(51) Intcl⁷:**B65D 88/12**(22) Data zgłoszenia: **19.05.1998**

(54)

Kontener

(43)

Zgłoszenie ogłoszono:**09.11.1998 BUP 23/98**

(45)

O udzieleniu prawa ochronnego ogłoszono:**30.09.2004 WUP 09/04**

(73)

Uprawniony z prawa ochronnego:**WAGONY ŚWIDNICA Spółka Akcyjna,
Świdnica, PL**

(72)

Twórca wzoru użytkowego:**Witold Jarecki, Świdnica, PL
Bogusław Zacirka, Świdnica, PL**

(57)

PL 60720 Y1

KONTENER

Dziedzina techniki. Przedmiotem wzoru użytkowego jest kontener zwany kontenerem PALLETWIDE o zwiększonej szerokości i wysokości w porównaniu do kontenerów uniwersalnych według ISO, wynoszących 2550x3150x6058 i przeznaczony do przewozu ładunków jednostkowych to znaczy w paletach ładunkowych. Kontenery te są przeznaczone do przewozu ładunków środkami transportu wodnego, kolejowego i drogowego oraz ich kombinacji.

Stan techniki. Znane dotychczas kontenery PALLETWIDE o zwiększonej szerokości i wysokości w porównaniu do kontenerów uniwersalnych i wynoszących 2550x3150x6058 przeznaczone są do przewozu ładunków jednostkowych to znaczy ładowanych na paletach ładunkowych, a więc wymagana jest jak największa jego szerokość. Kontenery te składają się z ramy dolnej, ściany czołowej, ramy drzwiowej z drzwiami, dachu oraz ścian bocznych. Decydujący wpływ na wielkość szerokości wewnętrznej kontenera ma konstrukcja ścian bocznych oraz słupków przydrzwiowych ramy drzwiowej. Ściana boczna wykonana jest z blachy odpowiednio ukształtowanej, to znaczy ryflowanej. Kształt ryfli ich wielkość i rozmieszczenie były tak dobrane, aby zapewnić odpowiednią wytrzymałość ściany bocznej określoną przepisami ISO. Słupek przydrzwiowy wykonany jest z odpowiednio ukształtowanego profilu walcowanego lub stanowi konstrukcję spawaną z prfili giętych. Takie ukształtowanie ścian bocznych oraz słupków przydrzwiowych wprawdzie zapewniało odpowiednią wytrzymałość na obciążenia pionowe i boczne wymagane przepisami ISO, ale ograniczało uzyskanie możliwie jak największej szerokości wewnętrznej kontenera, co z kolei uniemożliwiało umieszczenie w kontenerze niektórych typów palet ładunkowych.

Istota wzoru użytkowego. Celem wynalazku było opracowanie takiej konstrukcji kontenera, która byłaby wytrzymała na wszystkie próby

wytrzymałościowe przewidziane przez odpowiednie normy dopuszczające kontener do eksploatacji, a jednocześnie posiadała zachowaną możliwie jak największą przestrzeń ładunkową oraz stosunkowo małą masę.

Zostało to rozwiązane według wzoru użytkowego w ten sposób, że rama drzwiowa została wyposażona w słupki przydrzwiowe rozstawione na maksymalny wymiar szerokościowy przewidziany dla tego typu kontenerów i połączone za pomocą poziomych łączników z dolnymi narożnikami kontenerowymi i progiem oraz za pomocą łącznika odpowiednio ukształtowanego z kontenerowymi narożnikami górnymi i belką nadprogową. Narożniki kontenerowe są rozstawione na szerokości i długości kontenera tak jak w kontenerach standardowych. Od czoła na słupkach przydrzwiowych zamocowane są parami ucha zawiasów, co najmniej trzy pary na jednym słupku. Pomiędzy uchami zawiasów słupek posiada klinowe wyżłobienia na pomieszczenie zawiasów w czasie otwartych drzwi. Od strony wewnętrznej do słupka przyspawana jest płaska blacha gruba dla zwiększenia sztywności słupka oraz umieszczenia na niej innych elementów płaskich takich jak płytka pod znak magnetyczny. Wzajemne usytuowanie blachy i słupka jest takie, żeby odległość pomiędzy zewnętrzną powierzchnią słupka a zewnętrzną powierzchnią blachy była większa niż grubość ściany bocznej. Do zewnętrznej powierzchni blachy przyspawana jest jednym końcem ściana boczna, a drugim końcem do słupka ściana czołowa. Ściana boczna wykonana jest z blachy cienkiej przestrzennie ukształtowanej w postaci pionowych ryfli. Wysokość ryfli jest tak dobrana aby łącznie z grubością blachy przyspawanej do słupka nie była większa od grubości słupka przydrzwiowego i wynosi $15 \div 25$ mm korzystnie 20mm a stosunek wysokości ryfla do jego podziałki waha się w granicach $8 \div 11$ korzystnie 9,5. Po wewnętrznej stronie kontenera w każdym ryflu wspawne są co najmniej trzy wsporniki usztywniające w postaci płaskownika z podgiętymi końcami. Końce wsporników przyspawane są w środku wysokości ryfla a jego środkowa powierzchnia leży w jednej płaszczyźnie z wewnętrzną powierzchnią ściany bocznej. Do wsporników usztywniających przymocowane są listwy ochronne zabezpieczające przed zarysowaniem ściany przez środki transportowe ładujące palety do kontenera. Taki zabieg usztywnia kształt ryfli, a jednocześnie przy spawaniu i wprowadzaniu miejscowym ciepła nie następuje deformacja ściany bocznej. Wysokość ryfli, ich podziałka oraz ilość wzmocnień jest tak dobrana, aby ściana boczna wytrzymała obciążenia pionowe i boczne wymagane odpowiednimi normami.

Takie zestawienie środków technicznych zapewniło odpowiednią wytrzymałość całej konstrukcji, a jednocześnie zapewniło uzyskanie maksymalnej szerokości użytkowej kontenera i możliwość załadunku większego typoszeregu palet ładunkowych.

Objaśnienie figur rysunku. Przedmiot wzoru użytkowego przedstawiony jest na rysunku na którym fig.1. przedstawia kontener w rzucie głównym, fig.2. – widok na ramę drzwiową z kierunku A na fig.1, fig.3.- widok miejscowy B naroża górnego ramy drzwiowej z fig. 2, fig.4.- widok miejscowy C naroża dolnego ramy drzwiowej z fig. 2, fig. 5 – przekrój ściany bocznej kontenera w płaszczyźnie B – B na fig. 1, a fig. 6 widok miejscowy D ściany bocznej na fig. 5.

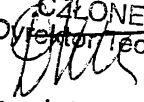
Opis wzoru użytkowego. Kontener typu PALLETWIDE przeznaczony do przewozu ładunków jednostkowych to znaczy w paletach ładunkowych zbudowany jest ramy dolnej 1, ściany czołowej 2, ścian bocznych 3, ramy drzwiowej z drzwiami 4, oraz dachu 5. Rama drzwiowa 4 została wyposażona w słupki przydrzwiowe 6 rozstawione na maksymalny wymiar szerokościowy przewidziany dla tego typu kontenerów i połączone za pomocą poziomych łączników 7 zdolnymi narożami kontenerowymi 8 i progiem 9 oraz za pomocą łączników 10 odpowiednio ukształtowanych z kontenerowymi narożami górnymi 11 i belką nadprogową 12. Naroża kontenerowe 8 i 11 są rozstawione na szerokości i długości kontenera tak jak w kontenerach standardowych. Od czoła na słupkach przydrzwiowych 6 zamocowane są parami ucha zawiasów 13, co najmniej trzy pary na jednym słupku przydrzwiowym 6. Pomiedzy uchami zawiasów 13 słupek przydrzwiowy 6 posiada klinowe wyżłobienia 14 służące do pomieszczenia zawiasów w czasie otwartych drzwi. Od strony wewnętrznej do słupka przydrzwiowego 6 przyspawana jest płaska blacha 15 gruba o szerokości około dwukrotnie większej od szerokości słupka przydrzwiowego 6 dla zwiększenia jego sztywności oraz umieszczenia na niej innych elementów płaskich takich jak płytki pod znaki magnetyczne. Wzajemne usytuowanie blachy 15 i słupka przydrzwiowego 6 jest takie, żeby odległość pomiędzy zewnętrzną płaszczyzną słupka przydrzwiowego 6 a zewnętrzną płaszczyzną blachy 15 była większa niż grubość ściany bocznej 3. Do zewnętrznej płaszczyzny blachy 15 przyspawana jest jednym końcem ściana boczna 3, a drugim końcem do słupka ściany czołowej 2. Ściana boczna 3 wykonana jest z blachy cienkiej przestrzennie ukształtowanej w postaci pionowych ryfli. Wysokość ryfli jest tak dobrana aby łącznie z grubością blachy 15 przyspawanej do słupka przydrzwiowego 6 nie była większa od grubości słupka przydrzwiowego 6 i wynosi $15 \div 25$ mm korzystnie 20mm, a stosunek wysokości ryfli do jego podziałki waha się w granicach $8 \div 11$ korzystnie 9.5. Po wewnętrznej stronie kontenera w każdym ryflu wspawne są co najmniej trzy wsporniki usztywniające 16 w postaci płaskownika z podgiętymi końcami. Końce wsporników usztywniających 16 przyspawane są w środku wysokości ryfli a jego środkowa powierzchnia leży w jednej płaszczyźnie z wewnętrzną powierzchnią ściany bocznej 3. Wysokość usytuowania wsporników usztywniających 16 na ścianie bocznej 3 wynika z konstrukcji

stosowanych urządzeń załadowniczych. Do wsporników 16 zamocowane są listwy ochronne 17 zabezpieczające przed uszkodzeniem ściany bocznej 3 przez urządzenia ładujące palety do kontenera.

RZECZNIK PATENTOWY

inż. Antoni Litwińczuk

FABRYKA WAGONÓW „ŚWIDNICA“
SPÓŁKA AKCYJNA
58-100 Świdnica, ul. Strzebińska 35
tel. 52-00-71, fax 074-530323
Ident. 890528418 (20)

CZŁONEK ZARZĄDU

Dyrektor Techniki i Rozwoju
mgr inż. Dionizy Studziński

ZASTRZEŻENIA OCHRONNE

1. Kontener typu PALLETWIDE składający się z ramy dolnej ramy drzwiowej, ścian czołowej i bocznej oraz dachu **znamienny tym, że** rama drzwiowa (3) wyposażona jest w słupki przydrzwiowe (6) wykonane z płaskownika i połączone za pomocą poziomych łączników (7) z dolnymi narożami kontenerowymi (8) i belką progową (9) oraz za pomocą górnych łączników (10) odpowiednio ukształtowanych z górnymi narożami kontenerowymi (11) i belką nadprogową (12), do których od wewnętrznej strony kontenera przyspawane są płaskie blachy (15) grube, a do zewnętrznej powierzchni blachy (15) zamocowane są jednym końcem ściany boczne (3) wykonane z blachy cienkiej przestrzennie ukształtowanej w postaci pionowych ryfli, przy czym wysokość ryfli łącznie z grubością blachy (15) przyspawanej do słupka przydrzwiowego (6) jest mniejsza od grubości słupka przydrzwiowego (6) i wynosi $15 \div 25$ mm korzystnie 20mm, a stosunek wysokości ryfla do jego podziałki waha się w granicach $8 \div 11$ korzystnie 9,5.
2. Kontener według zastrz. 1 **znamienny tym, że** słupki przydrzwiowe (6) od strony czołowej mają ucha zawiasów (13) mocowane parami conajmniej trzy pary na jednym słupku przydrzwiowym (6), przy czym między uchami zawiasów (13) słupki przydrzwiowe (6) mają klinowe wyżłobienia (14).
3. Kontener według zastrz. 1 albo 2 **znamienny tym, że** ściana boczna (3) od strony wewnętrznej kontenera w każdym ryflu ma wsporniki usztywniające (16) z podgiętymi końcami, rozmieszczone na jego wysokości, przy czym ich końce przyspawane są w połowie

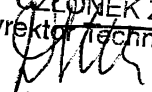
wysokości ryfla, a jego środkowa część tworzy z wewnętrzną powierzchnią ściany bocznej (3) jedną płaszczyznę.

4. Kontener według zastrz. 1 albo 3 **znamienny tym, że** do wsporników usztywniających (16) zamocowane są listwy ochronne (17).

RZECZNIK PATENTOWY

inż. **Antoni Litwińczuk**

FABRYKA WIGNÓW „ŚWIDNICA“
SPÓŁKA AKCYJNA
58-100 Świdnica, ul. Strzebińska 35
tel. 52-00-71, fax 074-530823
Ident. 890528413 (20)

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Techniki i Rozwoju

mgr inż. **Dionizy Studziński**

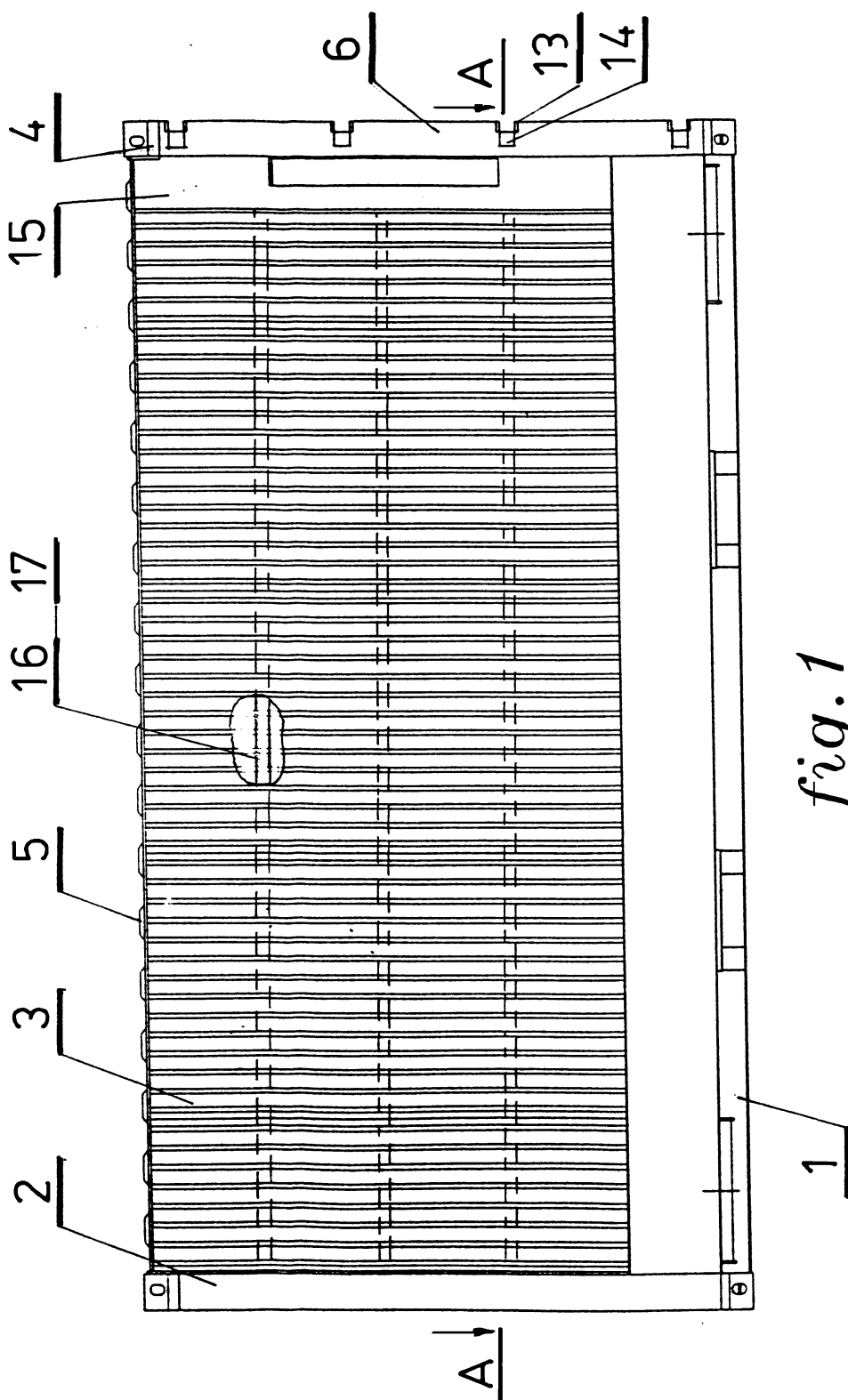


fig. 1

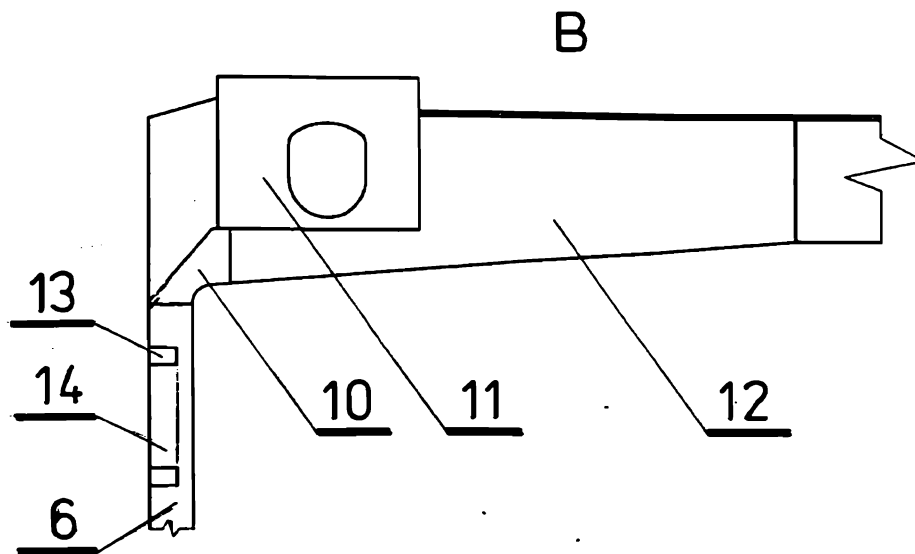
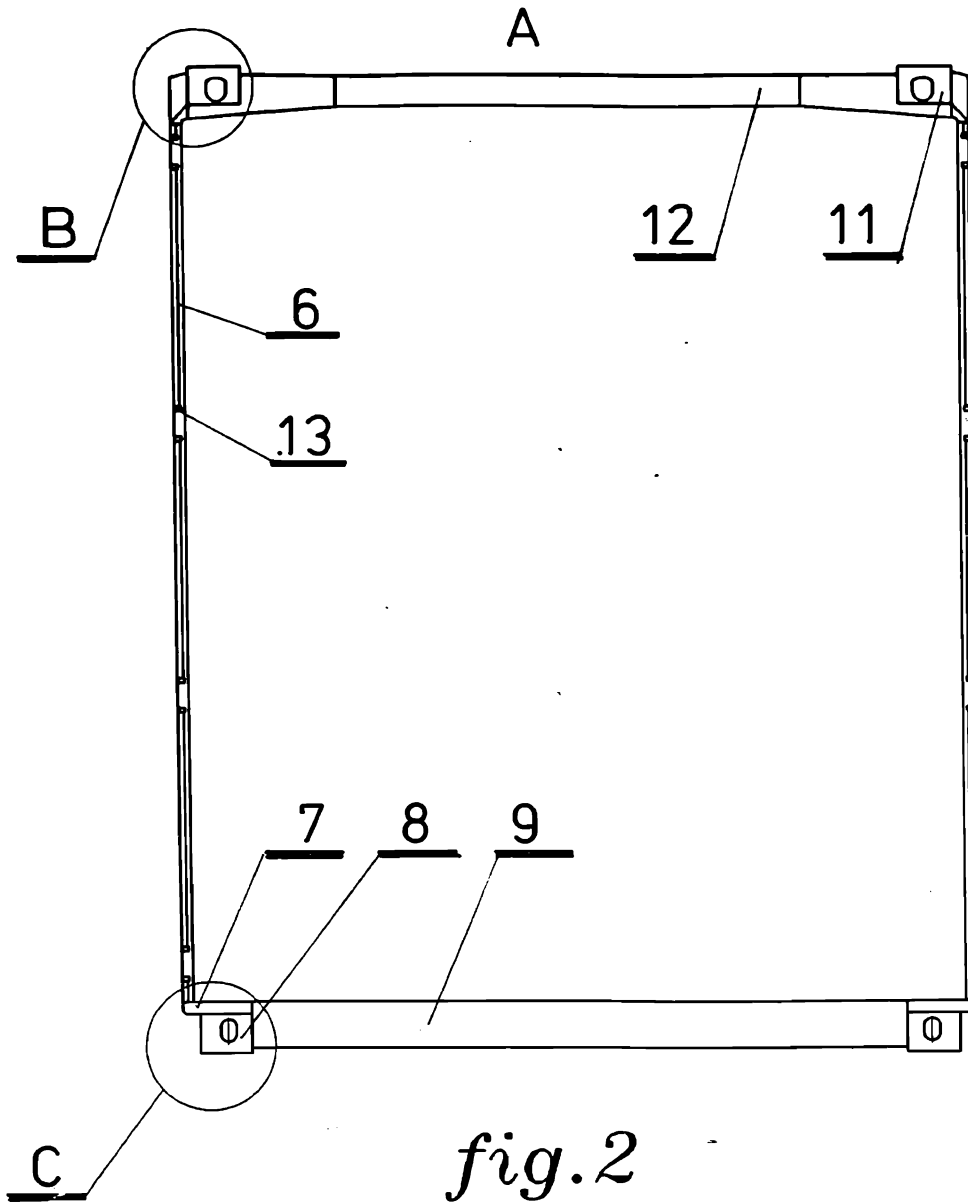
RZECZNIK PATENTOWY
inż. *Artoni Litwińczuk*

FABRYKA WARSZAWSKA "MOTOWNIA"
SPÓŁKA AKCYJNA
58-100 Warszawa, ul. Szeleńska 35
tel. 52-00-71, fax 074-530323
Ident. 890528418 (20)

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Techniki i Rozwoju
mgr inż. Dionizy Studziński

60720
10 81 62
6

60720
10 R 1 82
+



RZECZNIK PATENTOWY

inż. Antoni Litwińczuk

FABRYKA WAGONÓW ŁÓWIDNICA
SPÓŁKA AKCYJNA
58-100 Świdnica, al. Staszewska 35
tel. 52-00-71, fax 074-560323

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Techniki i Rozwoju

inż. Dionizy Studziński

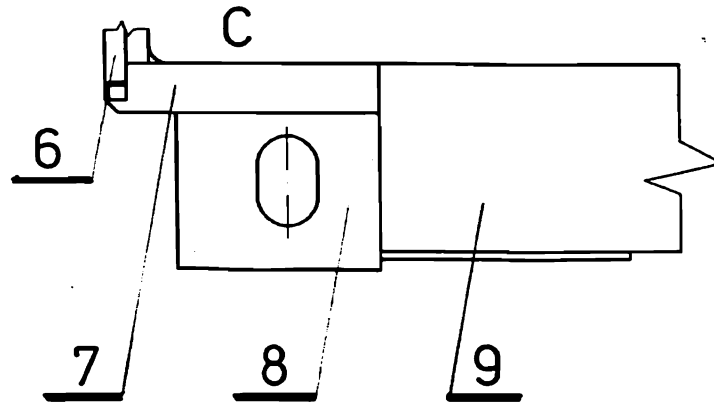


fig. 4

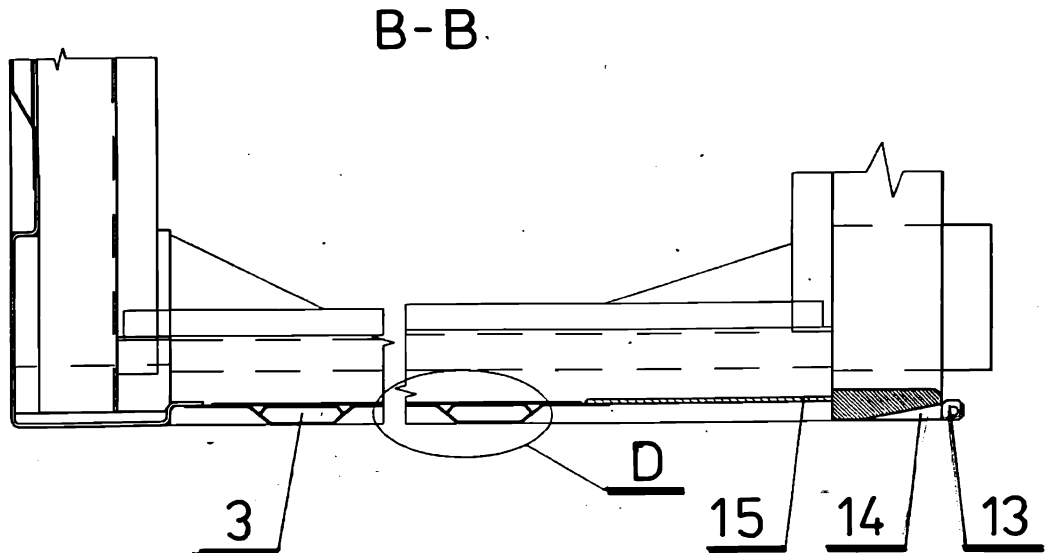


fig. 5

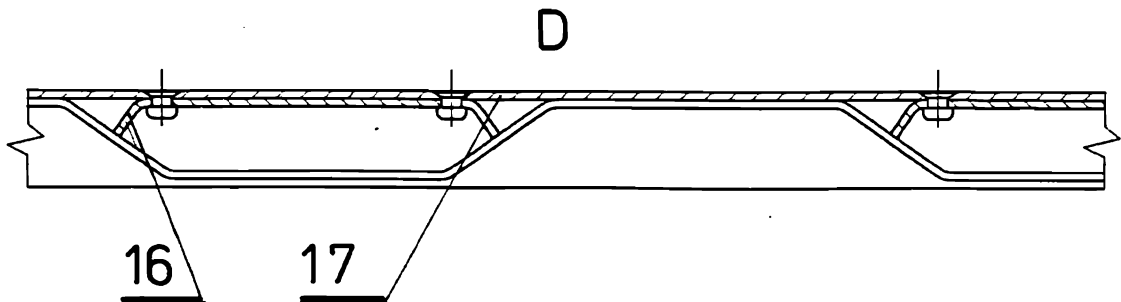


fig. 6