

(19)



Octrooi Centrum
Nederland

(11) 2000748

(12) C OCTROOI²⁰

(21) Aanvraagnummer: 2000748

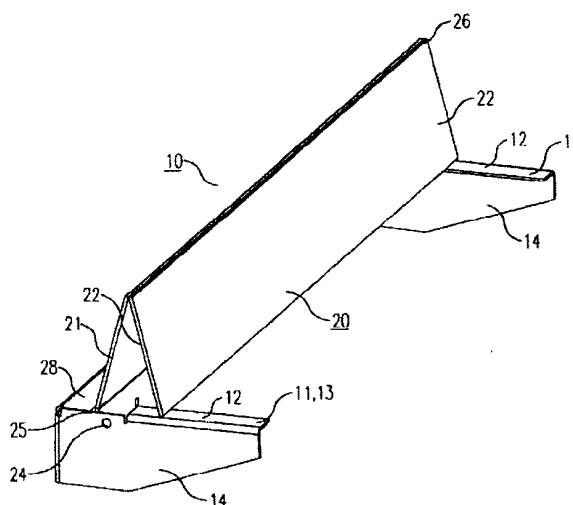
(51) Int.Cl.:
A47G29/124 (2006.01)

(22) Ingediend: 13.07.2007

(41) Ingeschreven:
14.01.2009(47) Verleend:
14.01.2009(45) Uitgegeven:
02.03.2009(73) Octrooihouder(s):
Nauta Security Storage B.V. te Barneveld.(72) Uitvinder(s):
Rienk Frans Johan Heppener te Alkmaar.(74) Gemachtigde:
Drs. A.A. Jilderda te 3507 LJ Utrecht.

(54) Postbus, inzetdeel en klepsysteem.

- (57) Een postbus (1) omvattende een kamer (2) met een bodem (3) om daarin één of meer poststukken (40) te ontvangen, waarbij een wand (5) van de kamer een langwerpige inwerpopening (6) omvat die tot de kamer toegang biedt. De kamer is voorzien van een inwendig klepsysteem met een inwendig kleplichaam (20) dat zwenkbaar om een eerste scharnieras (25) over althans een deel van een langsijde van de inwerpopening (6) is aangebracht. Het kleplichaam is aldus tussen een eerste en een tweede stand verplaatsbaar en ligt in de eerste stand althans ten dele tegenover de inwerpopening en in de tweede stand tegen een voorspanning in tegenover de bodem van de kamer. Het kleplichaam omvat ten minste een eerste klepdeel (21) en een tweede klepdeel (22), die, althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras (25), zwenkbaar om een tweede scharnieras (26) onderling zijn verbonden. Het klepsysteem omvat een klepgeleiding (11,12,13) in de kamer om de klepdelen (21,22) van het kleplichaam bij een overgang van het kleplichaam naar de tweede stand uiteen te drijven en in een in hoofdzaak gestrekte onderlinge toestand te brengen.



NL C 2000748

Dit octrooi is verleend ongeacht het bijgevoegde resultaat van het onderzoek naar de stand van de techniek en schriftelijke opinie. Het octrooi-schrift komt overeen met de oorspronkelijk ingediende stukken. Octrooi Centrum Nederland is een agentschap van het ministerie van Economische Zaken.

Postbus, inzetdeel en klepsysteem

De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een postbus omvattende een kamer met een bodem om daarin één of meer poststukken te ontvangen, waarbij een wand van de kamer een langwerpige inwerpopening omvat die tot de kamer toegang biedt, en waarbij
5 de kamer is voorzien van een inwendig klepsysteem, welk klepsysteem een inwendig kleplichaam omvat dat zwenkbaar om een eerste scharnieras over althans een deel van een langszijde van de inwerpopening is aangebracht en dat in staat en ingericht is om tussen een eerste en een tweede stand handmatig verplaatsbaar te zijn, waarbij het
10 kleplichaam in de eerste stand althans ten dele tegenover de inwerpopening ligt en in de tweede stand tegen een voorspanning in tegenover de bodem van de kamer is gepositioneerd. De uitvinding heeft tevens betrekking op een klepsysteem en een inzetdeel voor toepassing in een postbus.

15 Overigens dient daar bij zowel het begrip “post” als “postbus” ruim te worden opgevat zodanig dat daaronder binnen het kader van de onderhavige uitvinding bijvoorbeeld ook andere poststukken dan brieven, zoals bijvoorbeeld ook kranten, tijdschriften en anders dan per post bestelde stukken, zijn te verstaan, respectievelijk daarmee ook andere, vergelijkbare houders, zoals brievenbussen, nachtkluizen en dergelijke, zijn bedoeld.

20 Een postbus van de in de aanhef genoemde soort is bekend uit het Franse octrooischrift FR 2.610.811. De daarin beschreven postbus omvat een rechthoekige kamer met aan een frontale zijde een rechthoekige inwerpopening die toegang biedt tot de ruimte binnen de kamer. Via de inwerpopening kunnen brieven en andere stukken in de kamer worden
25 geworpen. In de kamer omvat de postbus een klepsysteem in de vorm van een inwendig kleplichaam dat over een onderste langszijde van de inwerpopening inwaarts zwenkbaar is aangebracht. Het kleplichaam ligt daarbij in een eerste stand achter de inwerpopening en dekt deze af. Indien, tegen een door een torsieveer uitgeoefende voorspanning in, een poststuk of dergelijke tegen het kleplichaam wordt geduwd, zwenkt dit inwaarts naar
30 achteren, om het poststuk ruimbaan te geven. Onder invloed van de voorspanning, zal het kleplichaam vervolgens weer naar de uitgangspositie toe terugveren. Indien het kleplichaam vervolgens wederom naar beneden wordt geduwd, valt het over een

eenmaal ingeworpen poststuk heen om het aldus daaronder af te schermen en voor een wederechtelijk zogenaamd “uithengelen” te behoeden.

5 Dit laatste is met name van belang bij vertrouwelijke en waardevolle stukken, zoals met name bankbescheiden, bankpassen, creditcards en dergelijke, die gewoonlijk per post aan een geadresseerde worden besteld. Indien dergelijke stukken in verkeerde handen vallen, kan daaruit zowel voor de bankinstantie als voor de betrokkene groot financieel nadeel volgen doordat aanvankelijk ongemerkt geld van een bankrekening kan worden opgenomen. Een adequate oplossing die een dergelijk uithengelen van eenmaal
10 ingeworpen post tegengaat, is dan ook van groot praktisch belang.

Een bezwaar van de bekende postbus is dat bij het naar de uitgangspositie terug verplaatsen van het kleplichaam een gewicht en daardoor veroorzaakt moment van een zojuist ingeworpen poststuk dient te worden overwonnen. Indien de torsieveer daartoe te
15 zwak is oftewel het poststuk te zwaar, is dit proces onzeker en daardoor onbetrouwbaar. Het gevolg is dat niet kan worden verzekerd dat het kleplichaam ook daadwerkelijk terugveert en de eenmaal ingeworpen inhoud van de postbus adequaat afschermt. Hieraan draagt bij dat een effectieve kleplengte van het inwendige kleplichaam bij deze bekende postbus noodzakelijkerwijs beperkt is tot de afstand van de eerste scharnieras
20 tot een dak van de kamer. Voorbij deze afstand ligt de inhoud van postbus betrekkelijk onafgeschermd in de kamer.

Met de onderhavige uitvinding wordt onder meer beoogd te voorzien in een postbus die aan deze bezwaren althans in belangrijke mate tegemoet komt.

25

Om het beoogde doel te bereiken heeft een postbus van de in de aanhef genoemde soort volgens de uitvinding als kenmerk dat het kleplichaam ten minste een eerste klepdeel en een tweede klepdeel omvat die, althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras, zwenkbaar om een tweede scharnieras onderling zijn verbonden, en dat het
30 klepsysteem een klepgeleiding in de kamer omvat om de klepdelen van het kleplichaam bij een overgang van het kleplichaam naar de tweede stand uiteen te drijven en in een in

hoofzaak gestrekte onderlinge toestand te brengen. Aldus omvat het kleplichaam een aantal opeenvolgende delen die tezamen in onderling gestrekte toestand een grotere lengte kunnen overbruggen dan een inbouwhoogte onder het dak van de postbus toelaat. Hierdoor kan een effectievere afscherming en bescherming van eventueel in de postbus aanwezige stukken worden verkregen dan bij de bekende postbus mogelijk is.

Bovendien staat een dergelijke gelede opbouw van het kleplichaam toe dat het tweede deel onder eventueel daarop rustend poststuk uitzwenkt bij een overgang naar de uitgangspositie, zonder noodzaak het poststuk ook daadwerkelijk geheel of gedeeltelijk daarbij wordt opgelicht. De kracht die hiervoor benodigd is, is relatief klein en daardoor met een hoge graad van betrouwbaarheid overbrugbaar door de voorspanning. De waarschijnlijkheid dat het kleplichaam in de praktijk niet naar de, gesloten uitgangspositie terugkeert, nadat een stuk werd ingeworpen, is aldus in belangrijke mate teruggedrongen.

In een bijzondere uitvoeringsvorm heeft de postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat de klepgeleiding terzijde van de inwerpopening in de kamer ten minste één geleidingsprofiel omvat met een geleidingsvlak om daarop althans een vrij uiteinde van het kleplichaam te ontvangen, dat zich althans in hoofdzaak evenwijdig aan de bodem uitstrekt en in hoofdzaak dwars op de inwerpopening is gericht. Een dergelijke klepgeleiding leidt het tweede klepdeel, bij de overgang van de eerste naar de tweede stand, bijzonder doeltreffend in een traject naar een uiteindelijke ligging in een horizontaal vlak, waarbij het kleplichaam gestrekt is. Een geringe initiële spreiding of hoek tussen beide klepdelen, volstaat om dit traject op te leggen. In een verdere bijzondere uitvoeringsvorm is de postbus volgens de uitvinding daarbij gekenmerkt doordat het geleidingsprofiel, althans in de tweede stand van het kleplichaam, ten minste tot voorbij de tweede scharnieras reikt. Een dergelijke minimale lengte van de klepgeleiding vermijdt dat het tweede klepdeel in de tweede stand van het kleplichaam voorbij een horizontale ligging scharniert, zodat een afscherming van daaronder liggende poststukken wordt verwezenlijkt over een maximale afstand.

Ten behoeve van een relatief eenvoudige montage en een voldoende stabiliteit van het geheel, heeft een verdere bijzondere uitvoeringsvorm van de postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat het geleidingsprofiel althans in hoofdzaak evenwijdig aan een zijwand van de kamer een wang omvat, waarvan een vlakdeel in een dwarsrichting
5 uitgaat om daarop althans het vrije uiteinde van het kleplichaam te ontvangen. Het vlakdeel levert daarbij het geleidingsoppervlak waarover het kleplichaam wordt geleid bij de overgang van de eerste naar de tweede stand. Dankzij de hoekvorm met de wang heeft dit deel zelfs bij een relatief geringe materiaaldikte voldoende sterkte om de daarbij inwerkende krachten te weerstaan. Desgewenst kunnen aan of in de wangen
10 verstevigingsribben of anderszins profielen worden voorzien om daaraan nog meer sterkte en stijfheid te geven.

Om een ongehinderde scharnierbaarheid van het kleplichaam in uiteenlopende inbouwsituaties te waarborgen, heeft een verdere bijzondere uitvoeringsvorm van de
15 postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat de eerste scharnieras een afstand tot de langszijde van de inwerpopening bewaart. Voor een adequate afsluiting van de ruimte tussen het kleplichaam en de bodem van de kamer en ter geleiding van een ingeworpen stuk, heeft een verdere bijzondere uitvoeringsvorm van de postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat het klepsysteem tussen de langszijde van de inwerpopening en de eerste
20 scharnieras een brugdeel omvat. Het brugdeel sluit de genoemde ruimte af en biedt aldus een geleidingsvlak voor ingeworpen post.

In een verdere bijzondere uitvoeringsvorm heeft de postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat het klepsysteem ten minste één veerorgaan omvat dat aangrijpt op het
25 eerste klepdeel van het kleplichaam om daaraan de voorspanning op te leggen, en meer in het bijzonder dat het veerorgaan een torsieveer omvat waarvan een rotatieas althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras is gericht. Een dergelijk veerorgaan kan praktisch voldoende zwaar worden gedimensioneerd om onder alle omstandigheden een betrouwbare terugkeer van het kleplichaam naar de uitgangspositie te bewerkstelligen.
30 Een torsieveer is daarbij compact en verdekt weg te werken tussen de onderling scharnierende delen.

Op zichzelf kunnen de klepdelen van het kleplichaam bijvoorbeeld afzonderlijke plaatdelen omvatten die met een scharnierlichaam onderling zijn verbonden. Een bijzonder praktische uitwerking van de postbus volgens de uitvinding heeft evenwel als kenmerk dat het kleplichaam een laminaat omvat van een stel relatief starre plaatdelen
5 op een gemeenschappelijke, relatief flexibele basislaag van kunststof. Dankzij de flexibele basislaag zijn beide plaatdelen onderling zwenkbaar zonder dat daarvoor een verder scharnierorgaan is vereist, terwijl overigens de plaatdelen daarop zijn gefixeerd. Een dergelijke uitvoeringsvorm is uit fabricagetechnisch oogpunt maar ook vanuit bedrijfseconomisch perspectief bijzonder gunstig. De flexibele kunststoflaag biedt
10 bovendien een zekere veerkracht tegen de scharnierbeweging in die een onderling gehoekte stand van beide plaatdelen in de uitgangstoestand waarborgt. In een verdere bijzondere uitvoeringsvorm is de postbus volgens de uitvinding daarbij gekenmerkt doordat aan tegenoverliggende zijden van de basislaag plaatdelen zijn voorzien, en meer in het bijzonder dat de plaatdelen een metaal omvatten, in het bijzonder aluminium of
15 verduurzaamd staal, en op een basislaag van polypropyleen zijn gelamineerd. Een dergelijke constructie en deze uitgangsmaterialen lenen zich uitermate goed voor het kleplichaam van de postbus volgens de uitvinding.

Op zichzelf kan met het inwendige kleplichaam worden volstaan als het gaat om een
20 afdoende afsluiting van de kamer binnenin de postbus. Indien echter een betere afsluiting is gewenst, kan de toevlucht worden genomen tot een verdere bijzondere uitvoeringsvorm van de postbus volgens de uitvinding, welke is gekenmerkt doordat aan een tegenoverliggende langszijde van de inwerpopening een uitwendig kleplichaam zwenkbaar om een verdere scharnieras is aangebracht, welke verdere scharnieras in
25 hoofdzaak evenwijdig aan de eerste en tweede scharnieras is gericht. De uitwendige klep valt daarbij aan een van het inwendige kleplichaam afgewende zijde voor de inwerpopening, zodat deze aldus aan beide zijden wordt afgedekt. Een dergelijke uitvoeringsvorm is met name bedoeld voor buitentoepassingen en is bestand tegen weer en wind. Daarnaast kan om esthetische overwegingen voor een dergelijke uitvoering
30 worden gekozen.

Ten behoeve van een betrekkelijk eenvoudige en snelle montage van het klepsysteem in een postbus heeft een voorkeursuitvoeringsvorm van de postbus volgens de uitvinding als kenmerk dat het inwendige klepsysteem althans ten dele is voorzien in een afzonderlijk inzetdeel, dat de klepgeleiding omvat en waarvan het inwendige
5 kleplichaam zwenkbaar om de eerste scharnieras uitgaat, en meer in het bijzonder dat het inzetdeel het inwendige klepsysteem volledig omvat. Aldus zowel in bestaande als in nieuwe situaties een postbus met, althans de kern van, het klepsysteem worden uitgerust door simpelweg het inzetdeel in de kamer van de postbus te monteren. De in het inzetdeel aanwezige onderdelen van het klepsysteem zijn vooraf gemonteerd en
10 reeds daarbij op een correcte wijze ten opzichte van elkaar geplaatst, opdat daarmee tijdens de afmontage niet of nauwelijks behoeft te worden rekening gehouden.

De onderhavige uitvinding heeft tevens betrekking op een klepsysteem en een inzetdeel van de soort zoals toegepast in de hiervoor omschreven postbus volgens de uitvinding
15 en zal thans nader worden toegelicht aan de hand van een specifiek uitvoeringsvoorbeeld en een bijbehorende tekening. In de tekening toont:

figuur 1 in perspectivisch aanzicht een uitvoeringsvoorbeeld van inzetdeel volgens van de uitvinding met een inwendig kleplichaam;

figuur 2 een vooraanzicht van het inzetdeel van figuur 1;

20 figuur 3 een dwarsdoorsnede van het kleplichaam zoals toegepast in het inzetdeel van figuur 1;

figuur 4 een dwarsdoorsnede van het inzetdeel van figuur 1 volgens de lijn IV-IV in figuur 2; en

figuur 5A-D een dwarsdoorsnede van een uitvoeringsvorm van een postbus volgens de uitvinding met daarin het inzetdeel van figuur 1 in opeenvolgende
25 stadia van gebruik.

De figuren zijn overigens schematisch en niet op schaal getekend. Met name kunnen omwille van de duidelijkheid sommige dimensies in meer of mindere mate overdreven zijn weergegeven. Overeenkomstige delen zijn in de figuren zoveel mogelijk met
30 eenzelfde verwijzingscijfer aangeduid.

Figuur 1 toont een uitvoeringsvoorbeeld van een inzetdeel 10 volgens de uitvinding waarin een uitvoeringsvoorbeeld van een inwendig klepsysteem volgens de uitvinding is geïntegreerd voor toepassing in een postbus, zoals bij wijze van voorbeeld in figuur 5 is weergegeven. Het inzetdeel omvat een inwendig kleplichaam 20 dat zwenkbaar om een eerste scharnieras 25 is gemonteerd. Het kleplichaam omvat daarbij twee opeenvolgende klepdelen 21,22 die onderling om een tweede scharnieras 26, evenwijdig aan de eerste 25, scharnieren. Door middel van een derde klepdeel 23, dat scharniert met het eerste klepdeel 21, is het kleplichaam 20 verbonden met het inzetdeel 10, zie ook figuur 4.

10 Het inzetdeel 10 omvat voorts aan weerszijden van het kleplichaam 20 een klepgeleiding in de vorm van een stel geleidingsprofielen 11 met ieder een geleidingsvlak 12 om daarop althans een vrij uiteinde van het kleplichaam te ontvangen. De geleidingsprofielen strekken zich dwars op een voorzijde van het inzetdeel naar achteren uit en omvatten dwars naar elkaar toe gerichte vlakdelen 13 die de geleidingsvlakken 12 vormen. De vlakdelen 13 zijn integraal gevormd met afhangende wangen 14 wat bijdraagt aan de sterkte en stabiliteit van het geheel.

Aan de voorzijde omvat het inzetdeel een montageflens 15 die is voorzien van geschikte bevestigingsmiddelen ter bevestiging aan een binnenzijde van een kamer van een postbus. In dit voorbeeld omvatten de bevestigingsmiddelen een aantal schroefgaten voor een daarbij passende schroefverbinding tegen een binnenzijde van een kamer van een postbus, maar in plaats daarvan kan ook worden uitgegaan van een klemverbinding of een lijmverbinding in welk geval de bevestigingsmiddelen daarop zullen zijn afgestemd. De maatvoering van het inzetdeel is daarbij afgestemd op min of meer standaard en niet zelden wettelijk voorgeschreven inwendige dimensies van doorsnee postbussen. In dit geval is in dit opzicht uitgegaan van een breedte van minimaal circa 270 millimeter en een hoogte van minimaal circa 150 millimeter, maar binnen het kader van de uitvinding kunnen desgewenst ook andere maten worden toegepast, toegesneden op concrete afmetingen van een daarmee uit te rusten postbus en lokale voorschriften van posterijen.

Het kleplichaam 20 is in dit voorbeeld gevormd uit een drielaags-laminaat, zie ook figuur 3, van een flexibele kunststof basislaag 30, in dit voorbeeld van polypropyleen, die aan weerszijden is verlijmd met relatief starre plaatdelen 31,32, in dit voorbeeld van aluminium. Een uitgangsmateriaal daarvoor is commercieel verkrijgbaar onder de merknaam HyLite®, waarbij beide starre delen 31,32 volvlaks aan weerszijden op de flexibele kunststoflaag 30 zijn verwerkt. Door middel van fresen of een andere geschikte materiaal afnemende bewerking kunnen daarin oppervlakkige geulen 27 worden gevormd om daaruit de afzonderlijke plaatdelen vrij te maken, terwijl de basislaag althans nagenoeg intact blijft. Aldus kan het plaatlichaam in een enkele, betrekkelijk eenvoudige bewerkingsstap volledig worden verwezenlijkt.

De basislaag staat een nagenoeg vrije zwenkbaarheid van de afzonderlijke klepdelen ten opzichte van elkaar toe, maar biedt daarbij voldoende veerkracht om de in figuur 1 getoonde onderlinge stand van het eerste en tweede klepdeel op te leggen. Nabij de eerste scharnieras 25 zijn veermiddelen voorzien in en vorm van een torsieveer 24 waarvan een rotatieas zich parallel aan de eerste scharnieras 25 op geringe afstand daarvan uitstrekt. Een niet nader getoond maar voor een gemiddelde vakman genoegzaam bekend verondersteld aangrijpingsorgaan van de torsieveer grijpt aan op het eerste klepdeel 21 om dit in de getoonde opgerichte, eerste stand te handhaven. Desgewenst kan aan één of beide zijden van het kleplichaam 20 een dergelijke torsieveer of anderszins een veerorgaan worden aangebracht en kunnen de veerkracht daarvan worden afgestemd om een betrouwbare werking van het kleplichaam 20 te verzekeren.

Het inzetdeel 10 kan op betrekkelijk eenvoudige wijze worden ingebouwd in zowel een bestaande situatie als in een nieuwe postbus. Een voorbeeld hiervan is in figuur 5A weergegeven. De postbus 1 omvat een in hoofdzaak afgesloten kamer 2 met een bodem 3 en een dak 4, welke een inwendige diepte heeft van minimaal circa 380 millimeter. Aan een voorzijde eindigt de kamer in een frontale wand 5 waarin een rechthoekige inwerpopening 6 is opgenomen die toegang biedt tot de kamer. De inwerpopening 6 heeft ruwweg een breedte die met circa 265 millimeter een weinig kleiner is dan die van

het kleplichaam 20 en is aan een buitenzijde afgedekt met een uitwendig kleplichaam 7 dat scharnierend om een scharnieras 8 aan een bovenzijde van de inwerpopening is gemonteerd. Een hoogte van de inwerpopening 6 bedraagt minimaal circa 32 millimeter. Aan een tegenoverliggende zijde is de kamer toegankelijk via een toegangsdeur 9 die
5 met een passende sleutel door de rechtmatige gebruiker kan worden geopend om ingeworpen stukken uit de kamer 2 te verwijderen.

Het inzetdeel 10 is nabij de inwerpopening over een volledige langszijde van de inwerpopening gemonteerd op een zodanige wijze dat de eerste scharnieras 25 circa op
10 gelijke hoogte met een onderste langszijde van de inwerpopening 6 ligt. De eerste scharnieras 25 ligt in gemonteerde toestand op enige afstand van de inwerpopening om een vrije zwenking van het kleplichaam te verzekeren, met name ook in die gevallen waarin aan een binnenzijde onder de inwerpopening hoekstukken of ribben zijn voorzien. De tussenruimte tussen het kleplichaam en de inwerpopening wordt overbrugd
15 door een vlak brugdeel 28, opdat een poststuk 40 zonder obstructie in de kamer 2 wordt geleid als het wordt ingeworpen en de ruimte juist achter de inwerpopening onder het kleplichaam van buitenaf ontoegankelijk is. Hierbij kantelt het kleplichaam 20 onder invloed van de vlucht van het poststuk 40 naar binnen, zie figuur 5B, tegen de voorspanning van de torsieveer 24 in, om vervolgens weer in zijn uitgangspositie terug
20 te keren onder invloed van de aldus opgebouwde veerspanning van de torsieveer, zie figuur 5C. Het kleplichaam 20 trekt zich hierbij onder het poststuk 40 vandaan, zonder het poststuk ook daadwerkelijk te behoeven oplichten wat met een standaard torsieveer 24 op een betrouwbare wijze kan worden verwezenlijkt. Het poststuk 40 valt aldus onder het kleplichaam 20 op de bodem 3 van de kamer.

25 Indien vervolgens met de hand of een gereedschap toegang wordt gezocht tot de kamer 2, bijvoorbeeld om wederechtelijk de hand te leggen op de inhoud daarvan, kan niet worden vermeden dat het kleplichaam 20 weer naar binnen zwenkt om zich boven het eerder ingeworpen poststuk 40 te positioneren, zie figuur 5D. Het poststuk 40 is
30 daardoor van buitenaf althans zo goed als onbereikbaar en wordt over een totale lengte

van beide klepdelen 21,22 van het kleplichaam adequaat voor een zogenaamd uithengelen behoed.

5 Hoewel de uitvinding aan de hand van louter een enkel uitvoeringsvoorbeeld nader werd
toegelicht, moge het duidelijk zijn dat de uitvinding daartoe geenszins is beperkt.
Integendeel zijn binnen het kader van de uitvinding voor een gemiddelde vakman nog
vele variaties en verschijningsvormen mogelijk. Met name zijn de in de
uitvoeringsvoorbeelden toegepaste materialen en dimensies, hoewel bij uitstek
bruikbaar voor de uitvinding, louter als voorbeeld gegeven en zijn daarvoor in de plaats
10 andere maten en materialen toepasbaar. Met name kan het kleplichaam ook uit volle
kern plaatmateriaal worden vervaardigd en kan het uit onderling scharnierbaar
verbonden afzonderlijke klepdelen zijn samengesteld. Ook hebben de klepdelen geen
vastgelegde lengte en kunnen eventueel meer dan twee klepdelen opeenvolgend in het
kleplichaam worden toegepast om daaraan meer reikwijdte c.q. een geringere
15 inbouwhoogte te geven.

Van belang is dat de uitvinding een probate beveiliging biedt tegen een wederechtelijk
via de inwerpopening uithengelen van poststukken uit de kamer van een postbus die
althans nagenoeg geen beperking oplevert voor de inwerphoogte, doordat het
20 kleplichaam zich bovenop de ingeworpen poststukken strekt en zich vervolgens weer
omhoog trekt, noch voor de inwerpdiepte, doordat de volledige diepte weer beschikbaar
is nadat het kleplichaam weer in de uitgangstoestand is teruggetrokken, noch voor de
inwerpopening, doordat deze bij een gestrekt en weggeklapt kleplichaam volledig
beschikbaar is.

Conclusies:

1. Postbus omvattende een kamer met een bodem om daarin één of meer poststukken te ontvangen, waarbij een wand van de kamer een langwerpige inwerpopening omvat die tot de kamer toegang biedt, en waarbij de kamer is voorzien van een inwendig klepsysteem, welk klepsysteem een inwendig kleplichaam omvat dat zwenkbaar om een eerste scharnieras over althans een deel van een langszijde van de inwerpopening is aangebracht en dat in staat en ingericht is om tussen een eerste en een tweede stand handmatig verplaatsbaar te zijn, waarbij het kleplichaam in de eerste stand althans ten dele tegenover de inwerpopening ligt en in de tweede stand tegen een voorspanning in tegenover de bodem van de kamer is gepositioneerd met het kenmerk dat het kleplichaam ten minste een eerste klepdeel en een tweede klepdeel omvat die, althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras, zwenkbaar om een tweede scharnieras onderling zijn verbonden, en dat het klepsysteem een klepgeleiding in de kamer omvat om de klepdelen van het kleplichaam bij een overgang van het kleplichaam naar de tweede stand uiteen te drijven en in een in hoofdzaak gestrekte onderlinge toestand te brengen.
2. Postbus volgens conclusie 1 met het kenmerk dat de klepgeleiding terzijde van de inwerpopening in de kamer ten minste één geleidingsprofiel omvat met een geleidingsvlak om daarop althans een vrij uiteinde van het kleplichaam te ontvangen, dat zich althans in hoofdzaak evenwijdig aan de bodem uitstrekt en in hoofdzaak dwars op de inwerpopening is gericht.
3. Postbus volgens conclusie 2 met het kenmerk dat het geleidingsprofiel, althans in de tweede stand van het kleplichaam, ten minste tot voorbij de tweede scharnieras reikt.
4. Postbus volgens conclusie 2 of 3 met het kenmerk dat het geleidingsprofiel althans in hoofdzaak evenwijdig aan een zijwand van de kamer een wang omvat,

waarvan een vlakdeel in een dwarsrichting uitgaat om daarop althans het vrije uiteinde van het kleplichaam te ontvangen.

5. Postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies met het kenmerk dat de eerste scharnieras een afstand tot de langszijde van de inwerpopening bewaart.
6. Postbus volgens conclusie 5 met het kenmerk dat het klepsysteem tussen de langszijde van de inwerpopening en de eerste scharnieras een brugdeel omvat.
7. Postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies met het kenmerk dat het klepsysteem ten minste één veerorgaan omvat dat aangrijpt op het eerste klepdeel van het kleplichaam om daaraan de voorspanning op te leggen.
8. Postbus volgens conclusie 7 met het kenmerk dat het veerorgaan een torsieveer omvat waarvan een rotatieas althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras is gericht.
9. Postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies met het kenmerk dat het kleplichaam een laminaat omvat van een stel relatief starre plaatdelen op een gemeenschappelijke, relatief flexibele basislaag van kunststof.
10. Postbus volgens conclusie 9 met het kenmerk dat aan tegenoverliggende zijden van de basislaag plaatdelen zijn voorzien.
11. Postbus volgens conclusie 9 of 10 met kenmerk dat de plaatdelen een metaal omvatten, in het bijzonder aluminium of verduurzaamd staal, en op een basislaag van polypropyleen zijn gelamineerd.
12. Postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies met het kenmerk dat aan een tegenoverliggende langszijde van de inwerpopening een uitwendig kleplichaam

zwenkbaar om een verdere scharnieras is aangebracht, welke verdere scharnieras in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste en tweede scharnieras is gericht.

5 13. Postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies met het kenmerk dat het inwendige klepsysteem althans ten dele is voorzien in een afzonderlijk inzetdeel, dat de klepgeleiding omvat en waarvan het inwendige kleplichaam zwenkbaar om de eerste scharnieras uitgaat.

10 14. Postbus volgens conclusie 13 met het kenmerk dat het inzetdeel het inwendige klepsysteem volledig omvat.

15 15. Inwendig klepsysteem van de soort zoals toegepast in de postbus volgens één of meer der voorgaande conclusies.

15 16. Inzetdeel van de soort zoals toegepast in de postbus volgens conclusie 13 of 14.

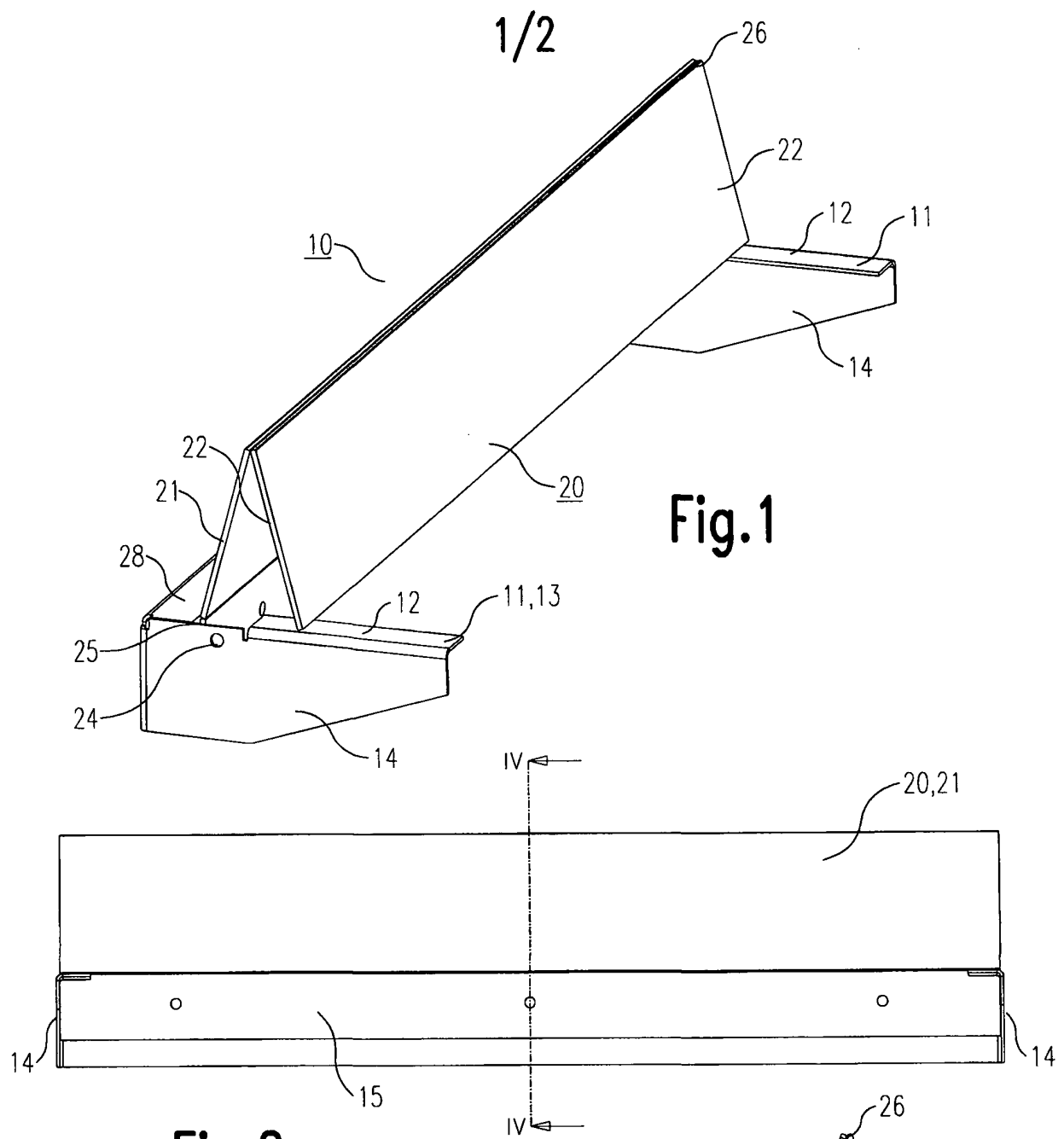


Fig.2

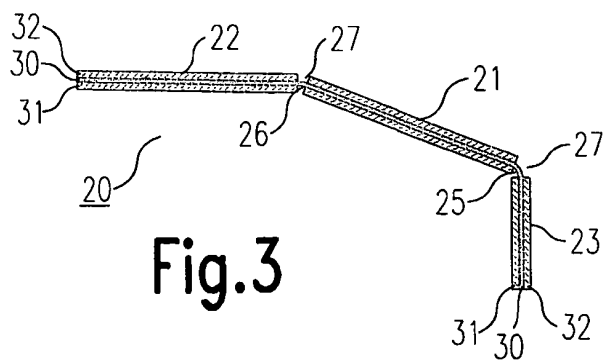


Fig.3

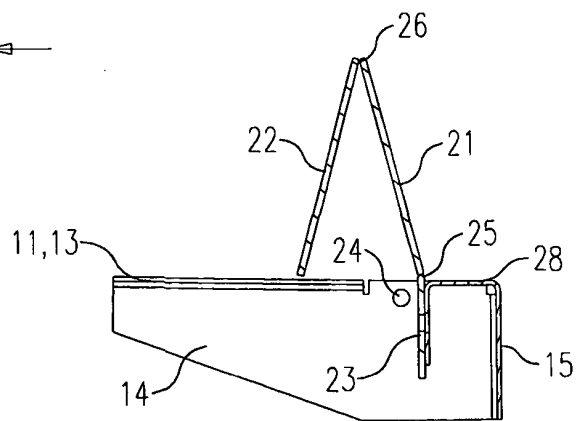
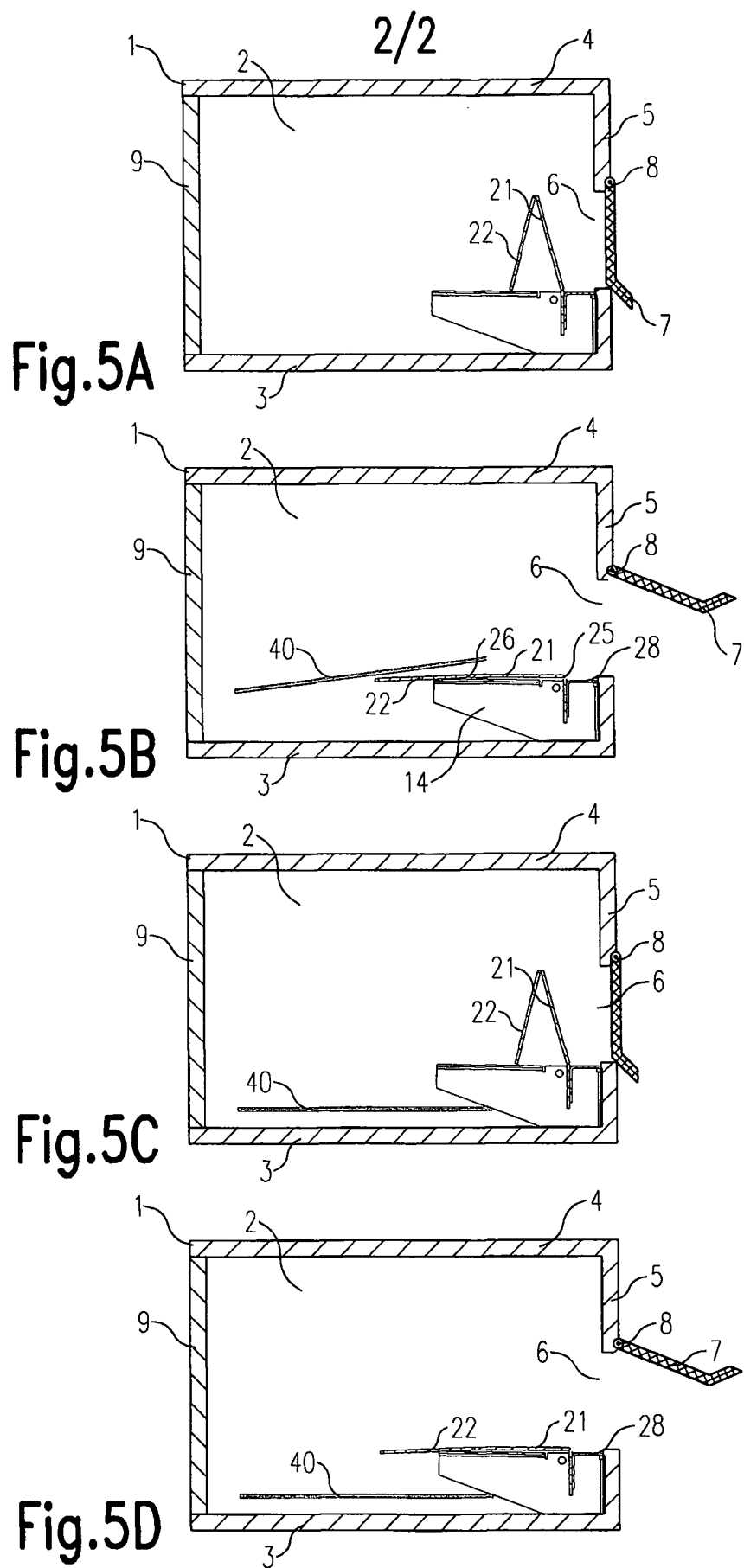


Fig.4



RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

Van belang zijnde literatuur

Categorie ¹	Vermelding van literatuur met aanduiding, voor zover nodig, van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) Nr.:	International Patent Classification (IPC)
X A	DE 78 008 A (M. Zander) 21 januari 1894 * gehele document *	1 – 3, 15 4, 5, 7, 8	A47G 29/124
X	US 707 196 A (F.C. Bates) 19 AUGUSTUS 1902 * gehele document *	1	Onderzochte gebieden van de techniek, gedefinieerd volgens IPC 8
A	LU 74 918 A (M. Pellez) 14 januari 1977 * figuren *	1	A47G 29/124
A	FR 2 478 987 A (G. Denis e.a.) 2 oktober 1981 * figuren *	1	Computerbestanden
			EPODOC

Indien gewijzigde conclusies zijn ingediend, heeft dit rapport betrekking op de conclusies ingediend op:

Omvang van het onderzoek: volledig

Onderzochte conclusies: alle

Niet (volledig) onderzochte conclusies met redenen:

Datum waarop het onderzoek werd voltooid: 28 februari 2008

Vooronderzoeker: ir. A.A.M. Bexkens

¹ Verklaring van de categorie-aanduiding: zie apart blad.

Categorie van de vermelde literatuur:

- X: op zichzelf van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- Y: in samenhang met andere geciteerde literatuur van bijzonder belang zijnde stand van de techniek
- A: niet tot de categorie X of Y behorende van belang zijnde stand van de techniek
- O: verwijzend naar niet op schrift gestelde stand van de techniek
- P: literatuur gepubliceerd tussen voorrangs- en indieningsdatum
- T: niet tijdig gepubliceerde literatuur over theorie of principe ten grondslag liggend aan de uitvinding
- E: colliderende octrooiaanvraag
- D: in de aanvraag genoemd
- L: om andere redenen vermelde literatuur
- &: lid van dezelfde octrooifamilie; corresponderende literatuur

AANHANGSEL BEHORENDE BIJ HET RAPPORT BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK, UITGEVOERD IN OCTROOIAANVRAGE NR. 2000748

Het aanhangsel bevat een opgave van elders gepubliceerde octrooiaanvragen of octrooien (zogenaamde leden van dezelfde octrooifamilie), die overeenkomen met octrooigeschriften genoemd in het rapport.

De opgave is samengesteld aan de hand van gegevens uit het computerbestand van het Europees Octrooibureau per 21 maart 2008.

De juistheid en volledigheid van deze opgave wordt noch door het Europees Octrooibureau, noch door Octrooicentrum Nederland gegarandeerd; de gegevens worden verstrekt voor informatiedoeleinden.

In het rapport genoemd octrooi- geschrift		datum van publicatie	overeenkomend(e) geschrift(en)	datum van publicatie
DE78008	C	0000-00-00		
US707196	A	0000-00-00		
LU74918	A	1977-01-14		
FR2478987	A	1981-10-02		

Algemene informatie over dit aanhangsel is gepubliceerd in de 'Official Journal' van het Europees Octrooibureau nr 12/82 blz 448 ev



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

SCHRIFTELIJKE OPINIE

	INDIENINGSDATUM 13 juli 2007	VOORRANGSDATUM	AANVRAAGNUMMER 2000748
CLASSIFICATIE A47G 29/124			
AANVRAGER Nauta Security Storage BV			

Deze schriftelijke opinie bevat een toelichting op de volgende onderdelen:

- ☒ Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie
- ☐ Onderdeel II Voorrang
- ☐ Onderdeel III Vaststelling nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid niet mogelijk
- ☐ Onderdeel IV De aanvraag heeft betrekking op meer dan één uitvinding
- ☒ Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid
- ☐ Onderdeel VI Andere geciteerde documenten
- ☐ Onderdeel VII Overige gebreken
- ☐ Onderdeel VIII Overige opmerkingen

	DE BEVOEGDE AMBTENAAR ir A.A.M. Bexkens
--	--

Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie

Deze schriftelijke opinie is opgesteld op basis van de meest recente conclusies ingediend voor aanvang van het onderzoek.

Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwigheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid

1. Verklaring

Nieuwigheid	Ja: Conclusies 4 – 14, 16 Nee: Conclusies 1 – 3, 15
Inventiviteit	Ja: Conclusies 4 – 14, 16 Nee: Conclusies 1 – 3, 15
Industriële toepasbaarheid	Ja: Conclusies 1 – 16

2. Literatuur en toelichting

Van de literatuur, die in het rapport betreffende het onderzoek naar de stand van de techniek is vermeld, wordt het volgende document besproken:
D1 = DE 78 008 A

De meest nabij gelegen stand van de techniek is D1, waaruit een postbus bekend is omvattende een kamer (g) met een bodem om daarin één of meer poststukken (r^2 , r^1 , r) te ontvangen, waarbij een wand van de kamer (g) een langwerpige inwerpopening omvat die tot de kamer toegang biedt, en waarbij de kamer (g) is voorzien van een inwendig klepsysteem, welk klepsysteem een inwendig kleplichaam (k , k) omvat dat zwenkbaar om een eerste scharnieras (c) over althans een deel van een langzijde van de inwerpopening is aangebracht en dat in staat en ingericht is om tussen een eerste en een tweede stand handmatig verplaatsbaar te zijn, waarbij het kleplichaam (k , k) in de eerste stand althans ten dele tegenover de inwerpopening ligt en in de tweede stand tegen een voorspanning in tegenover de bodem van de kamer is gepositioneerd *met het kenmerk* dat het kleplichaam (k , k) ten minste een eerste klepdeel (k) en een tweede klepdeel (k) omvat die, althans in hoofdzaak evenwijdig aan de eerste scharnieras (c), zwenkbaar om een tweede scharnieras (c') onderling zijn verbonden, en dat het klepsysteem een klepgeleiding (f) in de kamer (g) omvat om de klepdelen (k , k) van het kleplichaam naar de tweede stand uiteen te drijven en in een in hoofdzaak gestrekte onderlinge toestand te brengen.

De gehele hoofdconclusie is te lezen op deze bekende postbus en het feit dat deze bekende postbus rechtop staat en niet ligt, maakt voor de werking van de klepdelen geen verschil.
Conclusie 1 is bekend uit D1 en daarmee niet nieuw.

Bij deze bekende postbus is de klepgeleiding ook roteerbaar om een as en zijn de uiteinden van het tweede klepdeel (k) voorzien van een as (m) welke in een rechtgeleiding (s) zijn aangebracht. Het vrije uiteinde van het kleplichaam werkt samen met een geleidingsvlak van de onder voerspanning staande klepgeleiding (f).
De conclusies 2, 3 en 15 zijn daarmee eveneens bekend uit D1 en niet nieuw.

De maatregelen van de overige volgconclusies zijn niet bekend uit D1 en daarmee nieuw. Tevens worden deze conclusies inventief geacht omdat de daarin vermelde materie niet in de stand der techniek wordt gesuggereerd.
Terzijde wordt opgemerkt dat deze overige conclusies enige afzonderlijke onderwerpen van uitvinding lijken te omvatten; vergelijk in dit verband bijvoorbeeld conclusie 4, conclusies 5-8 en conclusies 9-11.