



⑫ A **Terinzagelegging** ⑪ **8303931**

Nederland

⑲ NL

⑤4 **Felsdeksel voor konservenbus.**

⑤1 Int.Cl.: B65D 8/20, B65D 8/12.

⑦1 Aanvrager: Coöperatieve Condensfabriek 'Friesland' te Leeuwarden.

⑦4 Gem.: Ir. L.W. Kooy c.s.
Octrooibureau Vriesendorp & Gaade
Dr. Kuiperstraat 6
2514 BB 's-Gravenhage.

②1 Aanvraag Nr. 8303931.

②2 Ingediend 16 november 1983.

③2 --

③3 --

③1 --

⑥2 --

④3 Ter inzage gelegd 17 juni 1985.

De aan dit blad gehechte afdruk van de beschrijving met conclusie(s) en eventuele tekening(en) bevat afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijk ingediende stukken; deze laatste kunnen bij de Octrooiraad op verzoek worden ingezien.

Du

Felsdeksel voor konserverenbus.

De uitvinding heeft betrekking op een felsdeksel voor een konserverenbus of dergelijke, waarbij het felsdeksel voorzien is van een felsrand rondom een omtreksgrAAF die de eigenlijke dekselwand omgeeft, waarbij de dekselwand voorzien is van versterkende vervormingen.

5 De tot het tijdstip van de uitvinding algemeen toegepaste deksels voor konserverenbussen zijn voorzien van één of meer concentrische versterkende vervormingen in de vorm van versterkingsribben in de dekselwand. De dekselwand ligt, afgezien van de versterkingsribben, op een niveau dat ten opzichte van de felsrand verdiept is gelegen. Deze verdieping is noodzakelijk om de felsrand door middel van
10 een felskop te kunnen bewerken teneinde het deksel op een cilinderwand te kunnen bevestigen om een konserverenbus te vormen.

Bezwaarlijk bij dergelijke deksels is dat bij hoge drukken, die in een afgesloten bus kunnen optreden tijdens het steriliseren of dergelijke, het deksel op de omtreksgrAAF uitknikt en/of
15 plastisch wordt vervormd. Het optreden van dit knikverschijnsel kan worden tegengegaan door het deksel van verscheidene, de elasticiteit van het deksel verhogende, ribben te voorzien of door het deksel van dikker plaatmateriaal te vervaardigen, maar daardoor wordt wel meer
20 grondstof verbruikt en bovendien neemt de buigbaarheid af waardoor grotere kracht noodzakelijk is voor het vormen en vervormen van het deksel.

Bezwaarlijk is bovendien dat de felsrand bij grote inwendige druk in de bus te zwaar belast wordt zodat kleine lekkages
25 kunnen ontstaan. Dit bezwaar kan in de meeste gevallen worden voorkomen door aanbrengen van een elastische kookril in het deksel.

Nadelig bij bekende deksels is verder dat door de sterke profilering door de ribben, op de deksels weinig plat oppervlak aanwezig is voor het aanbrengen van informatie, zoals coden voor par-
30 tijen, data enz.

De uitvinding beoogt de bovengenoemde bezwaren op te heffen. Het deksel volgens de uitvinding is daartoe gekenmerkt doordat de eigenlijke dekselwand bestaat uit een centraal, in hoofdzaak plat

8303931

gedeelte en tenminste één omgevend, in hoofdzaak plat gedeelte rondom het centrale platte gedeelte, waarbij al deze platte gedeelten elk op een eigen niveau zijn gelegen. Het aan de omtreksgroef grenzende platte gedeelte ligt hoger dan de bodem van de omtreksgroef en het aan dit
5 platte gedeelte grenzende tweede platte gedeelte ligt dieper dan het eerste platte gedeelte en het eventueel aanwezige derde, centrale platte gedeelte ligt dieper of hoger dan het tweede platte gedeelte.

Met een plat gedeelte van de dekselwand wordt in dit geval bedoeld een vlak of nagenoeg vlak (licht konisch) oppervlak dat
10 evenwijdig of nagenoeg evenwijdig is aan het vlak waarin de felsrand is gelegen.

Het deksel volgens de uitvinding is speciaal ontworpen voor een bus met inhoud die een sterilisatieproces dient te ondergaan. Het produkt waarmee de bus gevuld dient te worden, is op kamertempera-
15 tuur of is koud en na het steriliseren is het produkt weer op kamertemperatuur of koud, zodat na het steriliseren in de bus ongeveer een zelfde druk zal heersen als tijdens het vullen van de bus. Tijdens het steriliseren ontstaan drukken tot 2,5 ato in de bus en daarom dient het deksel buigzaam te zijn, aangezien anders de felsrand te zwaar
20 wordt belast, waardoor lekkage kan ontstaan.

De uitvinding voorziet in een buigzaam deksel dat bij gelijke materiaaldikte een grotere weerstand tegen uitknikken en blijvende vervorming heeft dan de bekende deksels. Door een kleinere materiaaldikte te kiezen kan materiaal worden bespaard bij gelijke
25 weerstand tegen uitknikken en blijvende vervorming.

Verdere materiaalbesparing wordt verkregen doordat, als gevolg van de in vergelijking met bekende deksels geringere profilering, het deksel volgens de uitvinding uit een stuk materiaal met een geringer oppervlak kan worden vervaardigd.

30 Bovendien zijn er op het uitgevonden deksel platte oppervlakken van voldoende grootte aanwezig om informatie daarop aan te brengen, zoals codering van partijen, data enz., bijvoorbeeld door inpersen, stempelen en dergelijke.

Ook andere kleine oneffenheden, zoals voorgeperste
35 putjes ten behoeve van het openen van de bus (schenkputjes), ingeperste

8303931

beeldmerken en dergelijke kunnen op deze platte vlakken aanwezig zijn. Verder kunnen in deze platte vlakken op zich bekende middelen voor het zonder gereedschap openen van bussen, zoals een trekkring of trek-lip, aanwezig zijn.

- 5 Het deksel kan worden gebruikt bij bussen voor alle gesteriliseerde of niet gesteriliseerde produkten die in afgekoelde toestand geen of weinig onderdruk in de bus veroorzaken.

Tenslotte verschaffen de ringvormige en schijfvormige platte vlakken van het deksel aan de bus een fraai uiterlijk.

- 10 De uitvinding zal thans worden toegelicht aan de hand van de tekening.

Fig. 1 is een bovenaanzicht van een felsdeksel volgens de uitvinding in een uitvoering met twee concentrische platte vlakken.

- 15 Fig. 2 is een dwarsdoorsnede van het felsdeksel langs de lijn II-II in fig. 1.

Fig. 3 is een bovenaanzicht van een felsdeksel volgens de uitvinding in een uitvoering met drie concentrische platte vlakken.

- 20 Fig. 4 is een dwarsdoorsnede van het felsdeksel volgens de lijn IV-IV in fig. 3.

Het deksel volgens fig. 1 en 2 is voorzien van een omtreks-groef 3 rondom een ringvormig plat vlak 6 dat hoger ligt dan de bodem van de omtreks-groef 3, maar lager dan het topvlak 4 van de fels-rand 5 rondom de omtreks-groef. De afstand (e) tussen de onderzijde van het vlak 6 en het vlak van de bodem van de omtreks-groef 3 bedraagt
25 tenminste éénzesde, ten hoogste vijfzesde en bij voorkeur éénderde van de totale dekselhoogte (h).

- 30 Binnen het ringvormige vlak 6 bevindt zich een ten op-zichte van dat vlak verlaagd, centraal gelegen schijfvormig plat vlak 2.

De omtreks-groef 3 dient tenminste een zodanige breedte te hebben dat hierin het felsgereedschap kan worden geplaatst om de felsrand 5 te felsen op een cilinderwand en daardoor het deksel en
35 de cilinderwand tot een bus aan elkaar te bevestigen.

8303931

Fig. 3 en 4 tonen een andere uitvoeringsvorm van het deksel volgens de uitvinding, waarbij het enige verschil met de uitvoeringsvorm volgens fig. 1 en 2 is dat tussen het centrale vlak 2 en het aan de omtreks-groef 3 grenzende vlak 6 eënderde plat vlak 7 aanwezig is. Dit derde vlak 7 is dieper gelegen dan het aan de omtreks-groef 3 grenzende vlak 6, terwijl het centrale vlak 2 hoger kan zijn gelegen dan het derde vlak 7 zoals in fig. 4 met een getrokken lijn is aangegeven, maar het centrale vlak 2 kan ook dieper zijn gelegen dan het derde vlak 7 zoals met een stippellijn in fig. 4 is aangegeven.

10 De deksels volgens de uitvinding zijn vervaardigd van dun plaatmateriaal, zoals blik of aluminium.

De platte vlakken 2, 6 en 7 kunnen ook in geringe mate kegelvormig zijn en/of voorzien zijn van schenkputjes, ingeperste opschriften, scheurlijnen, trekklippen en/of trekringen, die op zich
15 bekend zijn en daarom niet in de tekening zijn aangegeven.

8303931

CONCLUSIES

1. Felsdeksel voor een konservenbus of dergelijke, voorzien van een felsrand rondom een omtreksgroef die de eigenlijke dekselwand omgeeft, waarbij de dekselwand voorzien is van versterkende vervormingen, gekenmerkt doordat de eigenlijke dekselwand
5 bestaat uit een centraal, tenminste in hoofdzaak plat gedeelte (2) en tenminste één, tenminste in hoofdzaak plat gedeelte (6, 7) rondom het centrale platte gedeelte, waarbij al deze platte gedeelten elk op een eigen niveau zijn gelegen.

2. Felsdeksel volgens conclusie 1, gekenmerkt door
10 slechts één, in hoofdzaak plat gedeelte (6) tussen het centrale, in hoofdzaak platte gedeelte (2) en de omtreksgroef (3).

3. Felsdeksel volgens conclusie 2, gekenmerkt doordat het centrale, in hoofdzaak platte gedeelte (2) dieper ten opzichte van de felsrand (5) is gelegen dan het omgevende, in hoofdzaak
15 platte gedeelte (6).

4. Felsdeksel volgens conclusie 1, gekenmerkt doordat het aan de omtreksgroef (3) grenzende, in hoofdzaak platte gedeelte (6) lager is gelegen dan de felsrand (5) en hoger is gelegen dan een hierop volgende, ten minste in hoofdzaak plat gedeelte (7)
20 dat op zijn beurt hoger of lager is gelegen dan het centrale in hoofdzaak platte gedeelte (2).

5. Felsdeksel volgens één der voorgaande conclusies, gekenmerkt doordat de afstand (e) van het aan de omtreksgroef (3) grenzende platte gedeelte (6) tot aan het vlak van de bodem van de omtreksgroef minimaal éénzesde en maximaal vijfzesde bedraagt van
25 de dekselhoogte (h).

6. Felsdeksel volgens één der voorgaande conclusies, gekenmerkt doordat het deksel vervaardigd is van blik of aluminium.

7. Felsdeksel volgens één der voorgaande conclusies, gekenmerkt door op de ten minste in hoofdzaak platte gedeelten van
30 het deksel aanwezige kleine oneffenheden in de vorm van coderingen, versieringen, schenkputjes en dergelijke.

8. Felsdeksel volgens één der voorgaande conclusies, gekenmerkt door op de platte gedeelten van het deksel aanwezige

8303931

middelen voor het zonder gereedschap openen van de bus.

8303931

- 7 -

Verbetering van errata in de beschrijving behorende bij de
octrooiaanvraag no: 83.03931 Ned. voorgesteld door aanvrager
dd.: 20 december 1983

In de Nederlandse octrooiaanvraag 83.03931
dient op pag. 3 regel 27 en 28 te staan:

tenminste één zesde, ten hoogste vijf zesden
en bij voorkeur tussen één derde en twee derden van de totale
dekselhoogte h.

JD/EV

8303931

FIG. 1

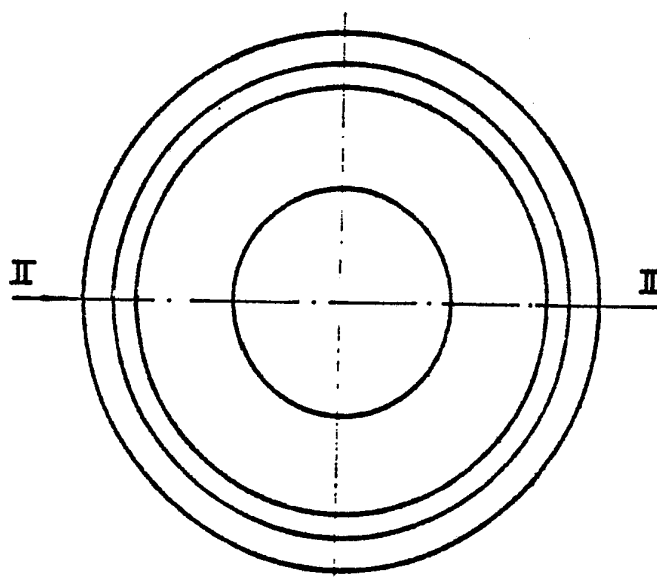
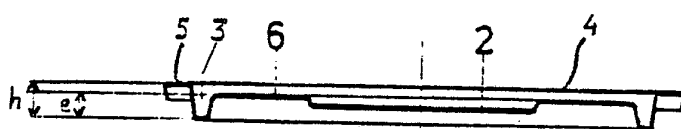


FIG. 2



8303931

FIG. 3

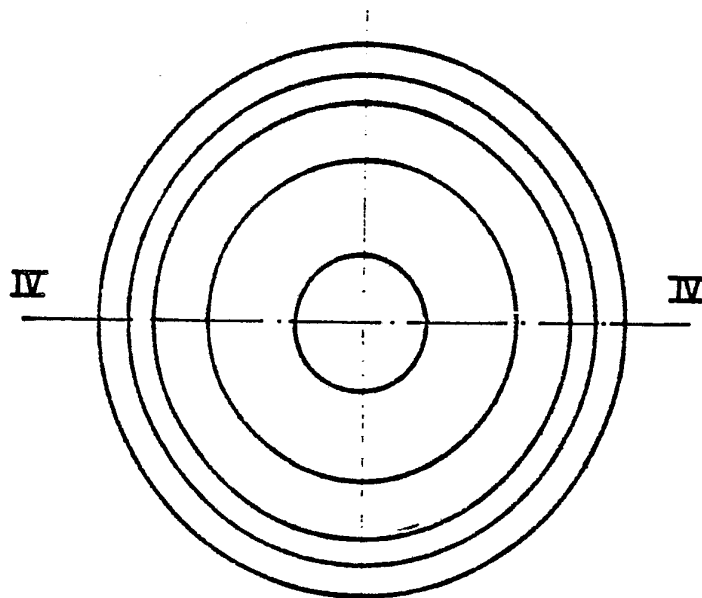
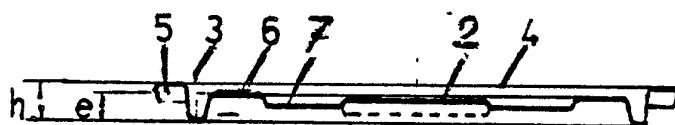


FIG. 4



8303931