

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 846 280**

51 Int. Cl.:

B65D 88/12 (2006.01)

B65D 88/14 (2006.01)

B65D 88/54 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **16.11.2018** **E 18000903 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **20.01.2021** **EP 3495288**

54 Título: **Contenedor para el transporte de un vehículo**

30 Prioridad:

17.11.2017 DE 102017010689

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la
traducción de la patente:

28.07.2021

73 Titular/es:

IQS HOLDING GMBH (100.0%)

Alfred-Kühne-Strasse 20

85416 Langenbach, DE

72 Inventor/es:

WEGENER, NORBERT

74 Agente/Representante:

ZUAZO ARALUZE, Alexander

ES 2 846 280 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Contenedor para el transporte de un vehículo

- 5 La invención se refiere a un contenedor para el transporte de un vehículo según el preámbulo de la reivindicación 1.

Un contenedor para transportar un vehículo en el mismo está montado de manera esencialmente paralelepípedica con un primer lado frontal y un segundo lado frontal, dos lados longitudinales, un lado inferior y un lado superior.

- 10 Con un contenedor de este tipo se transportan vehículos en parte a lo largo de grandes distancias de manera que están protegidos frente a daños. Además, los vehículos transportados en el mismo están protegidos frente a un acceso no autorizado y un examen no permitido. Esto es deseable en particular en el transporte de prototipos, vehículos de carreras o coches de época inusuales.

- 15 Por ejemplo, los contenedores correspondientes se utilizan también en el flete aéreo. A este respecto, debe prestarse atención en particular a que tales contenedores quepan en el contorno de un compartimento de carga de avión. A este respecto, sin embargo, en los contenedores del estado de la técnica existe frecuentemente la problemática de resulta difícil cargar el vehículo correspondiente en los mismos, dado que, tal como se mencionó, estos contenedores no deben sobrepasar un determinado tamaño y, por consiguiente, tampoco deben sobrepasar un determinado espacio interior máximo. Un conductor que introduce un vehículo en un contenedor de este tipo debe ser capaz de abandonar nuevamente el vehículo y el contenedor mediante aberturas laterales. Esto requiere aberturas diferentes o limita el tamaño de los vehículos que pueden cargarse en tales contenedores, dado que las puertas del vehículo, por ejemplo, no pueden abrirse suficientemente para apearse. Además, la estabilidad de tales contenedores puede resentirse debido a aberturas adicionales en las paredes laterales o las paredes frontales.
- 20 Además, en tales contenedores varias aberturas diferentes requieren que cada una de estas aberturas deba asegurarse de manera individual contra una apertura no autorizada.

- La publicación para información de solicitud de patente alemana DE 10 2010 042 510 A1 describe un contenedor para el transporte de un vehículo, en el que una cubierta con una trampilla de entrada está dispuesta de manera desplazable sobre un elemento de base. El documento CN 103 587 841 A da a conocer un contenedor para transportar un vehículo en el mismo según el preámbulo de la reivindicación 1.
- 30

- Por tanto, el objetivo de la presente invención es prever un contenedor para transportar un vehículo en el mismo, en particular un contenedor para el transporte por medio de flete aéreo, que, por un lado, ofrece una estabilidad lo más alta posible, permite al mismo tiempo una carga y una descarga lo más sencillas posible de un vehículo y, a este respecto, está adaptado de la manera más óptima posible en sus dimensiones a los compartimentos de carga existentes en los aviones.
- 35

- Este objetivo se alcanza con el objeto de la reivindicación independiente 1. Se obtienen perfeccionamientos ventajosos de la invención a partir de las reivindicaciones dependientes.
- 40

- El contenedor según la invención para transportar un vehículo en el mismo, en particular por medio de flete aéreo, es decir, en particular un contenedor de flete aéreo, está montado esencialmente de manera paralelepípedica con un primer lado frontal y un segundo lado frontal, dos lados longitudinales, un lado inferior y un lado superior. A este respecto, en la zona del lado superior, una parte del contenedor según la invención puede estar dispuesta de manera que discurre en oblicuo, de modo que en la sección transversal es posible una carga en un compartimento de carga de avión. El contenedor según la invención presenta un elemento de base, una estructura de almacén y al menos dos elementos de cubierta. Los al menos dos elementos de cubierta tapan los lados frontales, los lados longitudinales y los lados superiores del contenedor en el estado cerrado del contenedor. El elemento de base tapa el lado inferior del contenedor, de modo que, en el estado cerrado, el vehículo cargado en el contenedor no es visible y tampoco es accesible desde fuera. La estructura de almacén está montada sobre el elemento de base y, en la zona del lado superior, los al menos dos elementos de cubierta están articulados en la estructura de almacén de modo que los mismos pueden abatirse hacia arriba alejándose del elemento de base para dar un estado abierto del contenedor. Por consiguiente, en el estado abierto del contenedor son posibles una carga y una descarga sencillas del contenedor según la invención. La estructura de almacén está conectada de manera fija con el elemento de base y los al menos dos elementos de cubierta están conectados de manera articulada móvil con la estructura de almacén.
- 45
- 50
- 55

- Con el contenedor según la invención está prevista de una manera sencilla desde el punto de vista constructivo una caja de transporte estable que puede ofrecer una buena estabilidad ocupando un espacio relativamente reducido, con un manejo sencillo sin mayores dificultades en la carga y la descarga. El contenedor correspondiente puede cerrarse de manera sencilla, dado que esencialmente sólo hay dos elementos, concretamente de manera preferible en cada caso elementos de cubierta de una sola pieza, que se abaten hacia arriba de manera correspondiente para abrirse.
- 60

- La construcción del contenedor según la invención es especialmente sencilla cuando los al menos dos elementos de
- 65

cubierta están articulados de manera individualmente pivotante en la estructura de armazón mediante al menos un elemento de giro, en particular preferiblemente en un larguero de la estructura de armazón que discurre de manera central en la dirección longitudinal del contenedor. De manera individualmente pivotante significa en este contexto que cada uno de los al menos dos elementos de cubierta puede abatirse hacia arriba por sí solo, de modo que, dado el caso, es posible un acceso a un vehículo sólo desde un lado, sin que el otro elemento de cubierta en cada caso deba abatirse igualmente hacia arriba. A este respecto, el elemento de giro puede ser en cada caso un cojinete giratorio o un elemento de tipo bisagra de piano.

Preferiblemente, el al menos un elemento de giro o el eje de giro resultante se extiende en la dirección longitudinal del contenedor. A este respecto, el al menos un elemento de giro está sujeto, por un lado, a la estructura de armazón y, por el otro lado, a al menos uno de los elementos de cubierta respectivos.

Para un manejo más sencillo, en particular al abrir el contenedor según la invención, los al menos dos elementos de cubierta están amortiguados mediante elementos de amortiguador de gas contra la estructura de armazón de modo que se favorece al menos en cuanto a fuerza un movimiento de apertura de los al menos dos elementos de cubierta al abatirse hacia arriba para dar el estado abierto y los al menos dos elementos de cubierta se mantienen en el estado abierto mediante la fuerza de los elementos de amortiguador de gas. Preferiblemente, un elemento de amortiguador de gas está asociado en cada caso a cada elemento de cubierta en los lados frontales respectivos del contenedor según la invención.

El contenedor según la invención puede cerrarse de manera especialmente sencilla preferiblemente al poderse bloquear los al menos dos elementos de cubierta con el elemento de base mediante al menos un elemento de bloqueo de modo que los mismos no pueden abatirse desde el elemento de base para dar el estado abierto. Para ello, por ejemplo, el elemento de bloqueo puede bloquear ambos elementos de cubierta entre sí, también el elemento de bloqueo puede bloquear cada uno de los elementos de cubierta de manera individual en la estructura de armazón o cada uno de los elementos de cubierta puede estar bloqueado con la disposición en la zona del elemento de base.

Preferiblemente, a este respecto, el al menos un elemento de bloqueo puede estar equipado con elementos para el precinto aduanero.

Para prever un dispositivo para introducir de manera sencilla un vehículo en el contenedor según la invención de manera que se ahorra espacio, en el primer lado frontal del contenedor está prevista preferiblemente una rampa conectada de manera pivotante con el elemento de base del contenedor de tal manera que, por un lado, la misma puede hacerse pivotar hacia dentro al interior del contenedor de modo que puede inmovilizarse esencialmente en perpendicular con respecto al lado inferior en la estructura de armazón y, por otro lado, puede hacerse pivotar hacia fuera de modo que puede servir como rampa de acceso para el elemento de base. La disposición en perpendicular es ventajosa, dado que de este modo se necesita poco espacio de almacenamiento para una rampa de acceso de este tipo. La sujeción de la rampa de acceso a la estructura de armazón puede efectuarse, por ejemplo, mediante palancas de apriete. Por consiguiente, en el estado cerrado del contenedor, la rampa de acceso se encuentra en el interior del contenedor según la invención y está protegida de manera correspondiente.

En el estado esencialmente cerrado del contenedor, para tener también dado el caso acceso, al menos un contacto visual posible o similares, al interior del contenedor o para integrar elementos adicionales en la zona interior del contenedor, al menos uno de los al menos dos elementos de cubierta puede presentar según la invención una abertura de servicio adicional. Por consiguiente, en la zona de la abertura de servicio es posible una manipulación, sin tener que abrir todo el contenedor.

Para sujetar de manera especialmente segura el vehículo en el contenedor, el mismo presenta, preferiblemente en la zona del elemento de base, una unidad de acceso perforada adecuada para acceder con el vehículo, de modo que un vehículo puede inmovilizarse en la unidad de acceso.

Para manejar de manera sencilla el contenedor según la invención, por ejemplo, en las operaciones de carga y descarga de aviones, el contenedor según la invención presenta en la zona del elemento de base en al menos un lado longitudinal una guía de introducción para un elemento de elevación de carga de un vehículo de manipulación de mercancías.

Para manejar de manera más sencilla y para maniobrar en condiciones espaciales restringidas, el elemento de base presenta preferiblemente en el segundo lado frontal al menos un elemento de soporte giratorio sobre sí mismo, sobre puede moverse el que el contenedor cuando se levanta por el primer lado frontal. A este respecto, el elemento de soporte giratorio puede estar previsto esencialmente con forma de rodillo o en forma de dos rodillos en la zona respectiva del lado frontal en el elemento de base.

La invención se describe con más detalle a continuación mediante la forma de realización explicada a modo de ejemplo.

La figura 1 muestra una vista en perspectiva esquemática de un contenedor en el estado abierto según una forma de realización de la invención.

La figura 2 muestra una vista en perspectiva esquemática del contenedor de la figura 1 en el estado cerrado.

La figura 1 muestra una vista en perspectiva esquemática de un contenedor (1) en el estado abierto.

El contenedor 1 presenta una estructura 5 de armazón que se monta en el mismo sobre el elemento 4 de base y que en la zona del lado superior en el mismo presenta los al menos dos elementos 2, 3 de cubierta articulados de manera individualmente pivotante en la estructura 5 de armazón mediante un elemento 6 de giro que se extiende en la dirección longitudinal, de modo que, tal como se representa en la figura 1, los elementos de cubierta respectivos pueden abatirse hacia arriba alejándose del elemento 4 de base para dar un estado abierto del contenedor. Los movimientos de pivotado de los elementos 2, 3 de cubierta individuales se representan en la figura 1 mediante flechas dobles correspondientes. Los elementos 7 de amortiguador de gas amortiguan los elementos 2, 3 de cubierta contra la estructura 5 de armazón, de modo que los mismos pueden mantenerse en posición en el estado abierto mediante la fuerza. El elemento 4 de base presenta una unidad 12 de acceso perforada adecuada para acceder con un vehículo, de modo que un vehículo puede inmovilizarse en la unidad 12 de acceso. En el lado longitudinal del elemento 4 de base está prevista una guía 13 de introducción para un elemento de elevación de carga de un vehículo de manipulación de mercancías. En el primer lado frontal del contenedor se encuentra una rampa 9, conectada de manera pivotante con el elemento 4 de base del contenedor, que, por un lado, puede hacerse pivotar hacia dentro al interior del contenedor de modo que puede inmovilizarse esencialmente en perpendicular con respecto al lado inferior en la estructura de armazón y, por otro lado, puede hacerse pivotar hacia fuera de modo que puede servir como rampa 9 para acceder al elemento 4 de base. En la representación de la figura 1, la rampa 9 está configurada con varias piezas con dos elementos de rampa respectivos, que pueden plegarse y que están asociados a un lado respectivo de un vehículo, de modo que la rampa no se extiende sobre la toda la anchura del contenedor, sino que únicamente está dispuesta en la zona de las ruedas de un vehículo correspondiente con las que se accede. Esto posibilita una reducción de peso correspondiente.

Debe indicarse que la estructura 5 de armazón puede componerse de barras de metal que proporcionan la estabilidad necesaria, estando conectada la estructura 5 de armazón de manera fija con el elemento 4 de base.

El contenedor de la figura 1 se muestra en la figura 2 en el estado cerrado. Los componentes con las mismas funciones que en la figura 1 se designan con los mismos números de referencia y no se comentan adicionalmente.

En la figura 2 puede reconocerse bien el diseño esencialmente paralelepípedo del contenedor según la invención con un primer lado 10 frontal y un segundo lado 20 frontal, dos lados 30 longitudinales, un lado 40 inferior y un lado 50 superior. Un elemento 8 de bloqueo bloquea los al menos dos elementos 2, 3 de cubierta de modo que en el estado cerrado y bloqueado mostrado los mismos no pueden abatirse hacia arriba desde el elemento de base para dar el estado abierto. En la figura 2 puede reconocerse igualmente una abertura 11 de servicio adicional en la zona del segundo lado 20 frontal del contenedor 1. Igualmente, en la representación de la figura 2 puede reconocerse la forma de realización realizada como dos rodillos del elemento 14 de soporte giratorio, con el que puede moverse el contenedor cuando se levanta por el primer lado 10 frontal. Aunque se mostró al menos una forma de realización a modo de ejemplo en la descripción anterior, pueden realizarse distintos cambios y modificaciones. La forma de realización mencionada es únicamente un ejemplo y no está prevista para limitar de ninguna manera el ámbito de validez, la aplicabilidad o la configuración del contenedor. Más bien, la descripción anterior pone a disposición del experto en la técnica un plan para la implementación de al menos una forma de realización a modo de ejemplo del contenedor según la invención, en la que pueden hacerse numerosos cambios en la función y la construcción del contenedor con respecto a los componentes descritos en la forma de realización a modo de ejemplo, sin apartarse del alcance de protección de las reivindicaciones adjuntas.

REIVINDICACIONES

1. Contenedor (1) para transportar un vehículo en el mismo, que está montado de manera esencialmente paralelepípedica con un primer lado (10) frontal y un segundo (20) lado frontal, dos lados (30) longitudinales, un lado (40) inferior y un lado (50) superior,
5 en el que
10 el contenedor (1) presenta un elemento (4) de base, una estructura (5) de armazón y al menos dos elementos (2, 3) de cubierta y la estructura (5) de armazón se monta sobre el elemento (4) de base y en la zona del lado (50) superior los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta están articulados en la estructura (5) de armazón de modo que los mismos pueden abatirse hacia arriba alejándose del elemento (4) de base para dar un estado abierto del contenedor (1),
15 caracterizado porque los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta tapan los lados (10, 20) frontales, los lados (30) longitudinales y el lado (50) superior del contenedor en el estado cerrado y el elemento (4) de base tapa el lado inferior del contenedor (1).
2. Dispositivo según la reivindicación 1, caracterizado porque los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta están articulados de manera individualmente pivotante en la estructura (5) de armazón mediante al menos un elemento (6) de giro.
3. Dispositivo según la reivindicación 1 ó 2, caracterizado porque los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta están amortiguados contra la estructura (5) de armazón mediante elementos (7) de amortiguador de gas, de modo que se favorece al menos en cuanto a fuerza un movimiento de apertura de los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta al abatirse hacia arriba para dar el estado abierto y los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta se mantienen en el estado abierto mediante la fuerza de los elementos (7) de amortiguador de gas.
25
4. Dispositivo según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta pueden bloquearse mediante al menos un elemento (8) de bloqueo, de modo que en el estado cerrado y bloqueado los mismos no pueden abatirse hacia arriba desde el elemento (4) de base para dar el estado abierto.
30
5. Dispositivo según una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque en el primer lado (10) frontal se encuentra una rampa (9) conectada de manera pivotante con el elemento (4) de base del contenedor (1) de tal manera que, por un lado, la misma puede hacerse pivotar hacia dentro al interior del contenedor (1), de modo que puede inmovilizarse esencialmente en perpendicular con respecto al lado (40) inferior en la estructura (5) de armazón, y, por otro lado, puede hacerse pivotar hacia fuera, de modo que puede servir como rampa (9) para acceder al elemento (4) de base.
35 40
6. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque al menos uno de los al menos dos elementos (2, 3) de cubierta presenta una abertura (11) de servicio adicional.
7. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento (4) de base presenta una unidad (12) de acceso perforada adecuada para acceder con un vehículo, de modo que puede inmovilizarse un vehículo en la unidad (12) de acceso.
45
8. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento (4) de base presenta una guía (13) de introducción en un lado longitudinal para un elemento de elevación de carga de un vehículo de manipulación de mercancías.
50
9. Dispositivo según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el elemento (4) de base presenta al menos un elemento (14) de soporte giratorio sobre sí mismo en el segundo lado (20) frontal, sobre el que puede moverse el contenedor (1) cuando se levanta por el primer lado (10) frontal.
55

Fig. 1

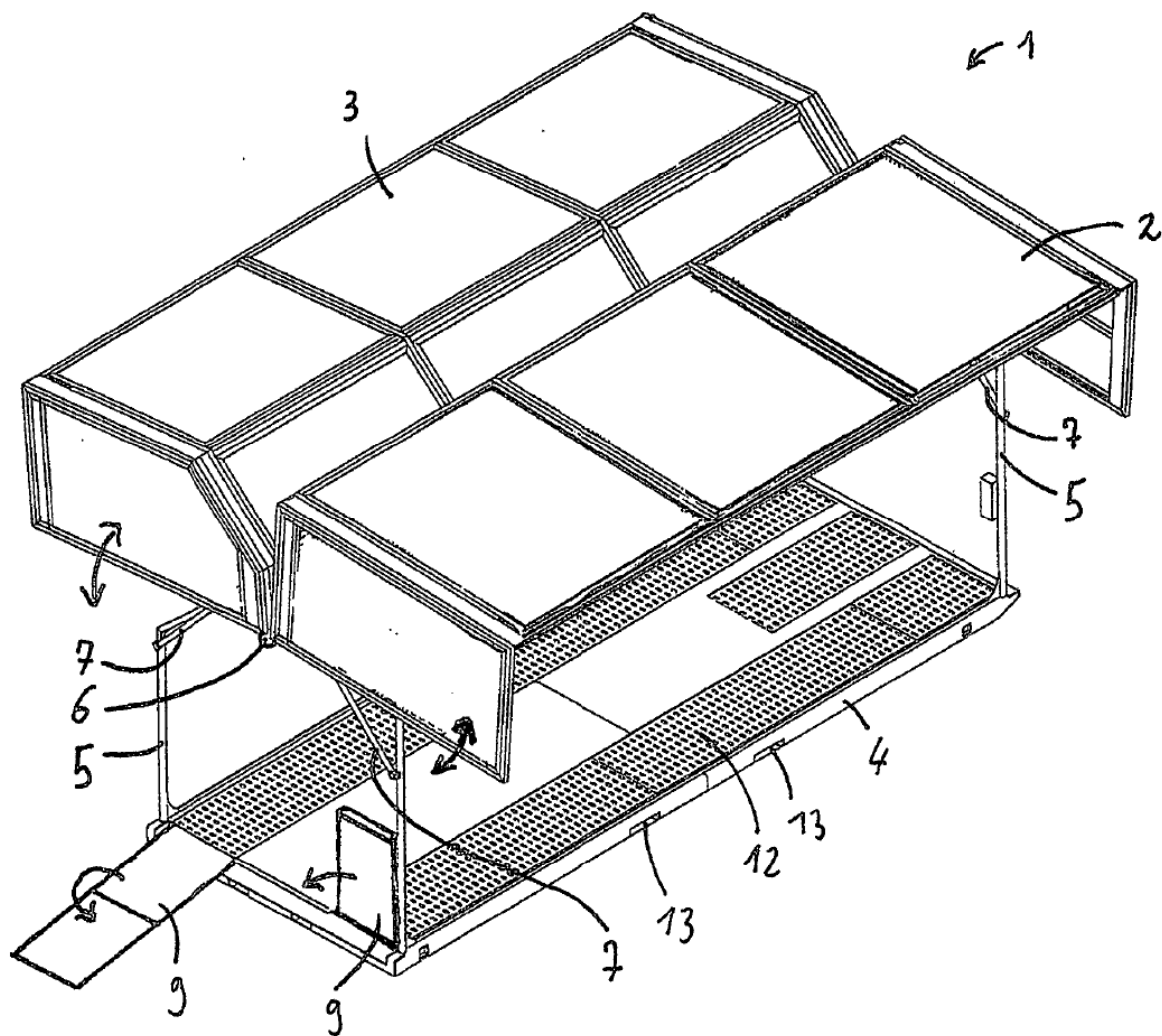


Fig. 2

